

Antrag V001: Für eine sozial-ökologische Verkehrswende – gerechte und mutige Mobilitätspolitik in Deutschland und Europa

Laufende Nummer: 391

Antragsteller*in:	Bundesausschuss (BuVo)
Status:	angenommen mit Änderungen
Empfehlung der Antragskommission:	Annahme mit Änderung
Sachgebiet:	V - Verkehrspolitik
Verantwortlicher Vorstandsbereich:	Stellvertretender Vorsitzender
Zusammenfassung der Änderungen:	Zeile 397: (Änderungsempfehlung) - Ergänzung Zeile 620: (Änderungsempfehlung) - Ergänzung

- 1 Als Teil der deutschen Gewerkschaftsbewegung tritt die Eisenbahn- und
2 Verkehrsgewerkschaft (EVG) für wichtige gesellschaftliche Ziele ein: unsere
3 natürliche Lebensgrundlage durch die **Abkehr von fossilen Brennstoffen insbesondere im**
4 **Verkehrsbereich** zu erhalten und **gleichzeitig allen Menschen Mobilität** für Beruf,
5 Ausbildung, Sorgearbeit, Ehrenamt, Freizeit und Versorgung **in guter Qualität und**
6 **bezahlbar zu ermöglichen.**
- 7 Der **Verkehrssektor ist elementarer Teil der Daseinsvorsorge** unserer Gesellschaft und
8 eine Schlüsselbranche der deutschen Wirtschaft. Die Mobilität von Menschen und der
9 Transport von Waren sind unverzichtbar für Wohlstand und Teilhabe der Menschen am
10 kulturellen und wirtschaftlichen Leben. **Dabei werden Arbeitsplätze und Existenzen von**
11 **Millionen von Arbeitnehmer:innen und Tausenden unserer Mitglieder gesichert und**
12 **geschaffen.**
- 13 Wir vertreten die Interessen der abhängig Beschäftigten im Schienenverkehr und in
14 großen Teilen des Verkehrs- und Transportbereichs: bei Eisenbahn- und Busunternehmen,
15 Behörden, betrieblichen Sozialeinrichtungen, in Werken, in der Schifffahrt sowie bei
16 Berg- und Seilbahnen. Unser Ziel ist es, Sicherheit und Qualität der Arbeitsplätze
17 bei Bahn, Bus, anderen Verkehrsträgern und weiteren Organisationen in unserem
18 Vertretungsbereich zu verbessern. **Die Eisenbahn- und Verkehrspolitik betrachten wir**
19 **als politische Gestaltungsaufgabe, die nicht an den Markt oder die Unternehmen**
20 **delegiert werden kann.**
- 21 Allerdings steht der Verkehrssektor im Hinblick auf Zukunftsfähigkeit und Effizienz
22 vor großen Herausforderungen, denn ein Großteil des herkömmlichen Verkehrs verursacht
23 klimaschädliche Treibhausgase. **Seit Jahrzehnten gelingt es nicht, die CO2-Emissionen**
24 **im Verkehrssektor zu senken. Damit die Klimaziele noch erreicht werden können, muss**
25 **jetzt endlich gehandelt werden.** Um den globalen Temperaturanstieg auf unter zwei Grad
26 zu begrenzen, müssen die Emissionen von Kohlendioxid und anderen Treibhausgasen bis
27 2030 drastisch reduziert und bis spätestens 2045 auf null gebracht werden. **Dies ist**
28 **nur mit dem Ausbau des Schienenverkehrs und dem Betrieb aller motorisierten**

- 29 **Verkehrsmittel auf Basis erneuerbarer Energiequellen möglich.** Um diese Ziele zu
30 erreichen, muss der Staat jetzt seine gestaltende Rolle annehmen und die
31 Mobilitätswende engagiert vorantreiben.
- 32 Mit Ausnahme der Straße wurden Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in
33 Deutschland jahrzehntelang vernachlässigt. Vorhaben und Initiativen wie der
34 Masterplan Schienenverkehr oder einige der im Koalitionsvertrag der Ampel-Regierung
35 von 2021 formulierten mobilitätspolitischen Ziele sind positive politische Signale.
36 Die Vorhaben, die Investitionen in die Schiene weiter zu erhöhen und erstmals mehr
37 Geld in die Schiene als in die Straße fließen zu lassen, sowie ein Ausbau- und
38 Modernisierungspakt für den öffentlichen Personennahverkehr lassen zwar vorsichtigen
39 Optimismus zu, es besteht jedoch weiterhin großer Nachholbedarf: **Für den Umbau des**
40 **Verkehrssystems sowie die Modernisierung und den Ausbau des Schienenverkehrs sind**
41 **weiterhin Milliarden sowie eine schnellere Umsetzung der Vorhaben – insbesondere**
42 **durch eine Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren – notwendig.** Dies
43 soll durch die von der Ampel-Regierung geplante „Beschleunigungskommission Schiene“
44 erreicht werden. Vordringlich ist dabei aber die Ausstattung mit mehr Personal bei
45 Planungsbehörden, Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen
46 (EIU).
- 47 **Für die Verkehrs- und Energiewende brauchen wir einen Konsens in der Gesellschaft,**
48 **der einen ökologischen Strukturwandel zulässt.** Alle Klima- und Umweltschutzmaßnahmen
49 müssen mit den sozialen Belangen und den Interessen der Beschäftigten im Einklang
50 stehen. Die sozial-ökologische Verkehrswende wird nur gelingen, wenn Schienenverkehr
51 und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiv sind und bleiben.
- 52 Durch eine Verkehrsverlagerung werden zudem breite Spielräume für eine
53 geschlechtergerechte und sichere Verkehrs- und Stadtentwicklung, insbesondere auch
54 für Familien in Ballungsräumen, geschaffen und ein wichtiger Beitrag zum Erreichen
55 der Klimaziele geleistet.
- 56 **Die EVG steht für:**
- 57 **Gute Arbeit mit Zukunft:**
- 58 In der Corona-Krise zeigte sich die Bedeutung der Beschäftigten bei Bussen und
59 Bahnen, die buchstäblich die Betriebe und damit einen wichtigen Teil der
60 Daseinsvorsorge am Laufen hielten. Anlass genug, die Situation dieser Beschäftigten
61 politisch wieder in den Fokus zu rücken. **Wir fordern, dass bei Bezahlung, Ausbildung,**
62 **Arbeitsplatzsicherheit und verlässlichen Grundlagen für die Lebensplanung nicht**
63 **gespart wird, damit Wissen, Motivation und die Verbundenheit zum System Schiene nicht**
64 **verloren gehen.** Sonst wird sich der Fachkräftemangel weiter verschärfen und es droht
65 der Kollaps von Teilen des Systems.
- 66 **Klar ist: Ohne die Beschäftigten des Eisenbahn- und Verkehrssektors findet keine**
67 **Verkehrswende statt. Deshalb darf es keinen Wettbewerb auf dem Rücken der**
68 **Beschäftigten geben.** Wo es Wettbewerb gibt, ist dieser so zu regulieren, dass
69 ausnahmslos alle Beschäftigten vor Nachteilen geschützt werden. Zugleich müssen gute
70 Ausbildung und Arbeit gesichert und deren Auslagerung verhindert werden.

71 **Wir fordern faire Bedingungen und gute soziale Mindeststandards für Arbeit und**
72 **Ausbildung, auf die Verlass ist – das ist unser klarer Anspruch an die**
73 **Verkehrspolitik!**

74 Um in Zukunft ausreichend Fachkräfte für die Branche zu haben, braucht es eine
75 **Qualitätsoffensive für die Ausbildung, die die Attraktivität unserer Verkehrsberufe**
76 **sichert.** Nur gut ausgebildete Fachkräfte können ein qualitativ und quantitativ
77 hochwertiges Angebot für die Fahrgäste gewährleisten. Dazu gehört auch, dass die
78 Verkehrsunternehmen dem demografischen Wandel und dem Fachkräftebedarf mithilfe der
79 eigenen Berufsausbildung begegnen. Hierzu wirken wir bei den Ländern und
80 Aufgabenträgern darauf hin, einheitliche Regelungen zur **Ausbildungsverpflichtung in**
81 **Ausschreibungen** zu schaffen. Wir fordern außerdem eine verstärkte Dezentralisierung
82 des Ausbildungsangebotes im Verkehrsbereich, um gezielt jungen Menschen in ländlichen
83 Regionen einen Zugang zum Ausbildungsmarkt anzubieten und die Folgetätigkeit
84 möglichst regional zu verankern.

85 Die Interessen der Beschäftigten dürfen bei **Vergabeverfahren** im SPNV und ÖPNV nicht
86 mehr nachrangig behandelt oder gar ignoriert werden. Entscheidend sind **verbindliche**
87 **Vorgaben (als gesetzliche Muss-Vorschriften) zu Tariftreue sowie zum Personalübergang**
88 **bei Betreiberwechseln** ohne Einkommensverluste zu den bestehenden Arbeits- und
89 Sozialbedingungen und für alle Beschäftigtengruppen. Auch **soziale Mindeststandards**
90 müssen festgeschrieben werden, beispielsweise definierte Ausbildungsbedingungen für
91 qualifizierte betriebliche Erstausbildungen und entsprechende Quoten, die für alle
92 gleichermaßen gelten, sowie robuste und konkret nachprüfbar Personalkonzepte.

93 Durch eine Klarstellung im **Personenbeförderungsgesetz (PBefG)** muss dringend
94 festgelegt werden, dass soziale Standards für die Beschäftigten auch bei
95 eigenwirtschaftlichen Verkehren – gerade im Busbereich – beachtet werden müssen. Um
96 das **Lohn- und Sozialdumping** im Fernbusbereich einzudämmen, müssen die Vorschriften
97 für Kontrollen (zum Beispiel eine Mindestkontrolldichte) und Sanktionsmöglichkeiten
98 (wie der Entzug der Konzession auch bei wiederholten Verstößen von Subunternehmen)
99 verschärft werden.

100 Wir fordern zudem ein **Eisenbahner:innenschutzgesetz**, um das Berufsbild der
101 Eisenbahner:innen zu schützen und die Qualität in der Branche zu sichern. Durch ein
102 solches Maßnahmenpaket soll gewährleistet werden, dass die Einhaltung von
103 Arbeitszeiten durchgesetzt und kontrolliert wird, u. a. durch eine elektronische
104 Fahrerkarte und **klare Zuständigkeit und Kontrolle durch das Eisenbahn-Bundesamt**
105 **(EBA).** Der Missbrauch von **Werkverträgen** muss gestoppt und sogenannte **Sub-Ketten**
106 müssen unterbunden werden. Der Leistungseinkauf darf nicht als Mittel des Wettbewerbs
107 zwischen Belegschaften genutzt werden und zu Lasten der Arbeitsbedingungen gehen. Für
108 uns ist entscheidend: Wer Nachunternehmen beauftragen will, braucht die Zustimmung
109 des Betriebsrates.

110 Um die Eisenbahner:innen-Berufe für die Zukunft attraktiv zu machen und eine gute
111 Ausbildung zu sichern, muss die **dreijährige Berufsausbildung** wieder die Regel sein
112 und bei Funktionsausbildungen ein Recht auf weitergehende Ausbildung sichergestellt
113 werden. Dabei müssen Ausbildungsberufe und duale Studiengänge an zukünftige

114 Herausforderungen und eine stetige Transformation angepasst werden. Dies schließt die
115 Digitalisierung, Optionen bei Weiter- und Fortbildung sowie einen stärkeren
116 Nachhaltigkeits- und Umweltbezug mit ein. Möglichst hohe Flexibilität und
117 Wahlfreiheit für den eigenen Werdegang müssen die Prämissen der Zukunft sein.
118 Außerdem müssen Politik und Unternehmen dafür sorgen, dass **Beschäftigte und Fahrgäste**
119 **vor Übergriffen und Gewalt geschützt** werden. Denn die Zahl der Übergriffe
120 insbesondere gegen Beschäftigte und Sicherheitspersonal im Verkehrssektor steigt
121 stetig an. Wir fordern daher flächendeckende Präsenz der Bundespolizei in
122 Verkehrsstationen, um die Sicherheit zu verbessern.

123 **Förderung und Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsträger:**

124 Der „**Masterplan Schienenverkehr**“ von 2020 stellt einen wichtigen Meilenstein hin zur
125 Erreichung des Ziels dar, die Bahn als umweltfreundlichen Verkehrsträger zukunftsfest
126 zu machen und Deutschland einen entscheidenden Schritt näher an die Erreichung seiner
127 Klimaziele zu bringen. **Die vereinbarten Kernziele – mehr Kapazität bei Infrastruktur,**
128 **Fahrzeugen und Personal zur Verdopplung der Fahrgastzahlen im Personenverkehr und**
129 **eine Erhöhung des Marktanteils der Güterbahnen auf mindestens 25 Prozent bis 2030 –**
130 **unterstützen wir.** Auch das im Masterplan formulierte Vorhaben, Tariftreue,
131 Personalübergang und Selbsterbringungsquoten für zentrale Teilleistungen zum Standard
132 in Ausschreibungen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zu machen, begrüßen wir
133 ausdrücklich.

134 Um die ambitionierten Verkehrsverlagerungs- und Klimaziele zu erreichen, sind die im
135 „Masterplan Schienenverkehr“ beschlossenen Maßnahmen jedoch nicht ausreichend.
136 Insbesondere die darin vorgesehene **Investitionssteigerung für den Aus- und Neubau der**
137 **Schieneninfrastruktur auf mindestens 3 beziehungsweise. später 4 Mrd. Euro pro Jahr**
138 ist ein guter Anfang, aber längst nicht genug. Auch die Sofortmaßnahmen, die im
139 Masterplan festgelegt werden, sind nicht ausreichend und zu langsam in der Umsetzung.
140 Zusätzlich sind auch die **Bundesmitten für andere Investitionsfelder bei der**
141 **Schieneninfrastruktur**, zum Beispiel für Modernisierung, Reaktivierung,
142 Kapazitätssteigerung, Digitalisierung, Sanierung und Ausbau von Bahnhöfen sowie
143 Elektrifizierung, von heute gut 7 Mrd. Euro jährlich bis 2030 mindestens zu
144 verdoppeln. Streckenstilllegungen und Entwidmungen lehnen wir ab.

145 Weitere Maßnahmen sind erforderlich, die nicht nur den Verkehrsträger Schiene
146 betreffen. Wir fordern daher, dem „**Masterplan Schienenverkehr**“ einen „**Masterplan**
147 **Verkehr**“ zur Seite zu stellen, der ein Gesamtkonzept zur Bewältigung einer
148 ökologischen Verkehrswende vorlegt, die zukünftigen Rollen der anderen Verkehrsträger
149 bestimmt und unter breiter Beteiligung eine glaubwürdige, konsistente und
150 transparente Investitionsstrategie konkretisiert. Der **Bundesverkehrswegeplan (BVWP)**
151 **und die Bewertungskriterien der Nutzen-Kosten-Analyse müssen grundlegend überarbeitet**
152 werden, damit die Investitionsvorhaben abgebildet werden, die für die Verkehrswende
153 notwendig sind.

154 **Gute Verkehrsinfrastrukturentwicklung:**

155 Für eine echte Verkehrswende muss die **Schiene bei den Infrastrukturausgaben – wie in**
156 **Österreich oder der Schweiz – Priorität vor der Straße** erhalten. Dafür muss der Bund

157 die Verwendung der Mauteinnahmen für Investitionen in die Schieneninfrastruktur
158 wieder ermöglichen. Die verkehrspolitische Grundausrichtung des Koalitionsvertrags
159 von 2021 ist positiv „pro Schiene“ – erstmals soll mehr Geld in die Schiene als in
160 die Straße fließen. Erhalt und Sanierung von Straßen sind für die Daseinsvorsorge und
161 den öffentlichen Personennahverkehr unabdingbar und müssen weiterhin gewährleistet
162 werden.

163 Wir fordern, die **Kapazitäten im Schienennetz bis 2030 zu verdoppeln**. Dafür muss der
164 Bund die **Maßnahmen zur Verwirklichung des Deutschlandtaktes** zum Ausbau von Knoten und

165 Engpässen, zum zweigleisigen Ausbau und für mindestens 740 Meter lange Züge, zur
166 Blockverdichtung, zur Verbesserung der Hinterlandanbindungen und der
167 Güterverkehrskorridore vordringlich vorantreiben und beschleunigen. Hierfür braucht
168 die Schiene kurzfristig mindestens die vereinbarte Verdopplung der Aus- und
169 Neubaumittel auf wenigstens 4 Milliarden Euro. Die Strecken der nichtbundeseigenen
170 Bahnen sollen in dieses Konzept und dessen Finanzierung durch den Bund einbezogen
171 werden. Um den Ausbau des Schienennetzes zu finanzieren, müssen Mittel aus dem
172 Bereich des Straßenbaus umgeschichtet werden. Darauf ist der Bundesverkehrswegeplan
173 entsprechend auszurichten.

174 Das im Koalitionsvertrag verankerte Programm „**Digitale Schiene Deutschland**“ und die
175 damit einhergehende **Umrüstung des Zugleitsystems auf ERTMS** („European Rail Traffic
176 Management System“, deutsch: Europäisches Eisenbahnverkehrsleitsystem) begrüßen wir,
177 da die Digitalisierung so vorangetrieben und das Eisenbahnsystem zukunftsfest gemacht
178 wird. Wir fordern als Teil von ERTMS einen systematischen und umfassenden Ausbau des
179 Zugbeeinflussungssystems ETCS („European Train Control System“, deutsch: Europäisches
180 Zugbeeinflussungssystem) in Deutschland bis 2040 und erwarten von der Bundesregierung
181 und der EU, dass auch die notwendige Ausrüstung der Fahrzeuge mit der für den ETCS-
182 Betrieb notwendigen Technik gefördert wird. Bestehende Probleme wie fehlende
183 Rückfallebenen, inkompatible Softwareversionen und Kapazitätseinschränkungen müssen
184 beseitigt werden. Im Interesse unserer betroffenen Kolleg:innen fordern wir außerdem,
185 dass die Umstellung sozialverträglich und mit Fokus auf diejenigen Beschäftigten
186 geschieht, deren Tätigkeit sich durch ETCS grundlegend ändern wird.

187 **Der Schiffs- und Fährverkehr muss besser mit dem Schienenverkehr verknüpft werden** –
188 zum Beispiel durch den Ausbau trimodaler Umschlagterminals. Die Kooperation zwischen
189 Eisenbahn und Schifffahrt im Personen- und Güterverkehr muss wieder verbessert
190 werden. Durch europäisches und nationales Recht solle sichergestellt werden, dass
191 Autofährlinien künftig dazu verpflichtet werden, auch Fußgänger:innen, Bahn- und
192 Fahrradreisende zu befördern und so durchgängige und direkte Mobilitätsketten
193 aufrechtzuerhalten beziehungsweise zu schaffen. Bei den Binnenwasserstraßen setzt der
194 Klimawandel allerdings heute schon durch lange Niedrigwasserphasen enge Grenzen.
195 Deshalb wird die Hauptlast der Verkehrsverlagerung künftig auf die Schiene entfallen.

196 Ein besonderes Augenmerk ist auf den Ausbau der grenzüberschreitenden Strecken für
197 den Güter- und Personenverkehr zu legen. Alle **Eisenbahngrenzübergänge** zwischen
198 Deutschland und den Nachbarländern sind **bis spätestens 2030 mit Fahrleitungen**
199 **auszurüsten**. Mit einem Sonderfinanzierungsprogramm muss erreicht werden, dass **bis**

200 **2030 75 Prozent des deutschen Schienennetzes elektrifiziert sind.**

201 Damit die Schiene ihre Position als sicherster Verkehrsträger ausbauen kann, bedarf
202 es auch **umfassender Investitionen bei der Stellwerkstechnik** – für sichere
203 Betriebsabläufe und ein hohes Vertrauen der Fahrgäste.

204 Wir fordern, dass alle Maßnahmen zur Umsetzung von **Autobahnen mit Oberleitungen für**
205 **Lkw (sogenannte e-Highways)** gestoppt werden. Das Schienennetz auszubauen und zu
206 elektrifizieren ist ökologisch und volkswirtschaftlich effizienter, auch der
207 Sicherheitsvorteil des Schienenverkehrs gegenüber dem Lkw ist besonders groß.

208 Die EVG lehnt die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten durch
209 **Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP)** ab. Diese führen nachweislich zu höheren
210 Kosten für die Allgemeinheit und schränken die demokratischen
211 Gestaltungsmöglichkeiten ein.

212 Um eine gleichwertige verkehrliche Entwicklung in ganz Deutschland zu erreichen,
213 wenden wir uns **gegen Prestigeobjekte, die einer Effizienzprüfung nicht standhalten.**

214 Bund und Länder sollen konsequent durch Maßnahmen wie Streckenreaktivierungen und die
215 Schaffung verkehrsträgerübergreifender Liniennetzkonzepte die Schiene und den
216 Umweltverbund zu einer flächendeckend wirksamen Alternative zum motorisierten
217 Individualverkehr entwickeln.

218 **Gerechte Wettbewerbs- und Regulierungspolitik:**

219 Wir fordern die Politik auf, die **steuerpolitische Benachteiligung des**
220 **umweltfreundlichen Schienenverkehrs aufzuheben.** Durch eine bedarfsgerechte
221 Infrastrukturpolitik, durch eine eisenbahnfachgerechte Regulierung sowie mit
222 Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen (LuFV) zwischen Bund und
223 Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann eine ökologisch sinnvolle
224 Eisenbahninfrastruktur geschaffen werden. Das System Eisenbahn braucht nicht mehr
225 Wettbewerb, sondern mehr Kooperation.

226 Die sogenannte „Anreizregulierung“ im **Eisenbahnregulierungsgesetz von 2016 ist nicht**
227 **sachgerecht**, da sie weder die ausreichende Finanzierung der Infrastruktur noch eine
228 sinnvolle Verteilung der Fixkosten auf die einzelnen Verkehrssegmente sicherstellt.
229 Die Novellierung des **Eisenbahnregulierungsgesetzes** im Jahr 2021 hat hier keine
230 Verbesserung gebracht. Das Gesetz muss daher erneut überarbeitet werden.

231 Die Bahnen müssen mit einem guten und flächendeckenden Verkehrsangebot gleichermaßen
232 gesellschaftlichen wie auch wirtschaftlichen Mehrwert schaffen können. Dafür fordern
233 wir bessere Wettbewerbsbedingungen für den klimaverträglichen Verkehrsträger Schiene.

234 **Die Mehrfachbelastung der elektrifizierten Schienenbahnendurch die europaweit**
235 **höchste Stromsteuer und den CO2-Emissionshandel muss der Bund beenden** und die
236 Stromsteuer abschaffen. Zudem müssen die **Trassen-, Anlagen- und Stationspreisdurch**
237 **öffentliche Zuschüsse dauerhaft deutlich reduziert** werden. Die Förderung der
238 Trassen- und Anlagenpreise ist aus unserer Sicht auch bei der Nutzung von NE-
239 Infrastruktur einzuführen. Die entsprechenden vertraglichen und haushaltsrechtlichen
240 Regelungen sind so auszugestalten, dass sie nicht zu Lasten der
241 Infrastrukturbetreiber und der Beschäftigten gehen. Insbesondere dürfen keine neuen

242 Zwänge oder Anlässe für Ausschreibungen entstehen.

243 Die versteckten **Folgekosten des Verkehrs**, vor allem für Schäden an Gesundheit und
244 Umwelt beispielsweise durch Verkehrsunfälle, Luftverschmutzung und Lärm, müssen bei
245 allen Verkehrsträgern verursachergerecht zugerechnet werden, beispielsweise über eine
246 weitere Ausweitung der Straßenbenutzungsgebühr.

247 **Integrierte Bahnsysteme im öffentlichen Interesse:**

248 Die Deutsche Bahn AG (DB AG), und zwar sowohl der Infrastruktur- als auch der
249 Verkehrsbereich, ist einer der wichtigsten Akteure für die klima- und
250 sozialverträgliche Gestaltung von Verkehr und Mobilität in Deutschland und Europa.
251 Eine Zersplitterung würde zur Schwächung des gesamten Bahnsystems führen. Deswegen
252 **lehnen wir eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb strikt ab.** Sie würde zum
253 Verlust von Arbeitsplätzen und Verkehrsangeboten führen, den Service für die
254 Kund:innen verschlechtern, zu Einsparungen bei Forschung und Entwicklung führen und
255 zu Lasten der Sicherheit gehen. Eine neue Trennungsdebatte würde die Eisenbahnbranche
256 zudem auf Jahre lähmen und Ressourcen binden. Zeit, die wir angesichts eines
257 ungebremst fortschreitenden Klimawandels nicht haben.

258 Die EVG setzt sich dafür ein, die **Rolle der DB AG als Systemführer und**
259 **Stabilitätsanker der Eisenbahn zu stärken**, gegebenenfalls auch durch eine Reform des
260 rein wettbewerbsorientierten EU-Eisenbahnrechtes. Das Verhältnis zwischen politischen
261 Einflussmöglichkeiten und unternehmerischer Steuerung der DB AG muss weiterentwickelt
262 werden. **Kund:innenorientierung und Stabilität des Systems Eisenbahn müssen Vorrang**
263 **vor Kostenoptimierung, Gewinnmaximierung und Wettbewerbsausrichtung bekommen.**

264 Wir haben zusammen mit unseren Mitgliedern mit der **gemeinsamen Tarifpolitik viel**
265 **erreicht: konzernweite Entgeltregelungen, gemeinsame Regeln für die Arbeitszeit,**
266 **betriebliche Altersvorsorge und vieles mehr. Beim Wechsel innerhalb des Konzerns**
267 **bleiben Anrechnungszeiten und Kündigungsschutz erhalten.** Mit einer Trennung besteht
268 jedoch die Gefahr, dass sich tarifliche Regelungen beim Entgelt – inklusive Zulagen
269 und Prämien – auseinanderentwickeln und einzelne Bereiche sogar den Anschluss
270 verlieren. Gerade auch durch die integrierte Konzernstruktur konnten diese guten
271 Tarifabschlüsse erreicht werden, die die Attraktivität der Arbeitsplätze erhöhen.

272 Der integrierte Konzern sichert darüber hinaus durch seinen **konzernweiten**
273 **Arbeitsmarkt** Arbeitsplätze und die berufliche Mobilität der Beschäftigten.

274 Daher muss der **integrierte Konzern als wichtiger Teil der Daseinsvorsorge** geschützt,
275 die Arbeitsplätze und die soziale Absicherung der Eisenbahner:innen müssen garantiert
276 und die Mitbestimmungsmöglichkeiten der Arbeitnehmer:innenseite über den Aufsichtsrat
277 dürfen nicht eingeschränkt werden.

278 Für die EVG steht fest: **Für einen attraktiven und verlässlichen Schienenverkehr**
279 **brauchen wir funktionierende Eisenbahnunternehmen, bessere Kooperation statt**
280 **Preiswettbewerb auf dem Rücken der Beschäftigten sowie weniger Schnittstellen statt**
281 **weiterer Aufsplitterung von Wertschöpfungsketten und Vergaben an Subunternehmen.** Die
282 vertikal integrierten Eisenbahnunternehmen müssen erhalten bleiben – sowohl die
283 nichtbundeseigenen Bahnen als auch die DB AG.

284 Daher: **Mehr Kooperation statt Wettbewerb im Schienenverkehr – in Deutschland und in**
285 **Europa.** Integrierte und gemeinsame Angebote der Bahnen statt immer neuer
286 Schnittstellen und Segmentierungen!

287 Das gilt ebenso für die **Tochterunternehmen der DB AG wie die S-Bahn Berlin:** Alle
288 Gremien der EVG setzen sich dafür ein, dass die S-Bahn Berlin als integrierter
289 Bestandteil des DB-Konzerns erhalten bleibt und dass es zu keiner Trennung von
290 Fahrweg und Betrieb kommt. Wir lehnen Teilausschreibungen der Berliner S-Bahn-Linien
291 ab.

292 **Guten Nahverkehr:**

293 Der Nahverkehr wird täglich von Millionen Menschen genutzt und ist ein bedeutender
294 Teil der Daseinsvorsorge. Zudem ist ein **attraktiver Nahverkehr ein wichtiger**
295 **Baustein, um die Verkehrswende und damit auch die Klimaziele der Bundesregierung zu**
296 **erreichen.** Ziel muss es daher sein, **möglichst vielen Menschen gute, bezahlbare und**
297 **barrierefreie Mobilität zu ermöglichen.** Dafür bedarf es zukünftig deutlich mehr
298 Verantwortung des Bundes für eine nachhaltige und solidarische Finanzierung: **Bund,**
299 **Länder und Kommunen müssen sich auf eine umfassende Investitionsoffensive für den**
300 **öffentlichen Nahverkehr verständigen,** wie dies auch im Koalitionsvertrag 2021
301 vorgesehen ist. Für einen öffentlichen Verkehr, der preislich attraktiv, komfortabel,
302 modern und verlässlich ist, sind neue Finanzierungskonzepte notwendig, die dauerhaft
303 nachhaltig das Angebot sichern und solidarisch auch Nutznießer:innen wie Unternehmen,
304 Tourist:innen und Handel in die Pflicht nehmen.

305 Wir sprechen uns dafür aus, dass die Nutzung des **ÖPNV und SPNV langfristig kostenlos**
306 wird. Um dauerhaft mehr Menschen zum Umstieg auf Bahn und Bus zu bewegen, muss jedoch

307 **zuerst das Angebot flächendeckend und nutzer:innenfreundlich ausgebaut** werden.
308 Wichtige Voraussetzungen dafür sind **Investitionen in Infrastruktur, Fahrzeuge und**
309 **Personal** sowie eine **bundesweite Mobilitätsgarantie mit Mindestqualitätsstandards** wie
310 die flächendeckende Bedienung wenigstens im Stundentakt und eine Vereinfachung des
311 Tarifsystems. Ein weiterer Schritt sind kostenfreie oder **kostengünstigere Tickets wie**
312 **sogenannte 1-Euro- bzw. 365-Euro-Tickets,** insbesondere für Schüler:innen,
313 Studierende, Auszubildende, Alleinerziehende und Senior:innen. Die zeitweise
314 Einführung eines 9-Euro-Monatstickets zur Entlastung der Bevölkerung von den hohen
315 Energiekosten im Jahr 2022 stellte in diesem Zusammenhang ein wichtiges Signal der
316 Bundesregierung dar. Es gilt nun, weitere Schritte in Richtung einer dauerhaften
317 Preisreduktion zu gehen.

318 Zudem müssen die **Verkehrsangebote stärker an den Bedürfnissen und Wünschen der**
319 **Nutzer:innen ausgerichtet** werden. Dafür müssen letztere beispielsweise bei Planungen
320 und Ausschreibungen stärker beteiligt werden – so haben z. B. Senior:innen, Menschen
321 mit Behinderung und auch Eltern besondere Anforderungen an öffentliche Mobilität wie
322 barrierefreie Fahrzeuge und Zugänge zu Haltestellen, Gebäuden oder Parkplätzen, die
323 es zu berücksichtigen gilt. Der Nahverkehr sollte sich im gleichen Maß an den
324 Bedarfen der unbezahlten Sorgearbeit wie an den Erfordernissen der bezahlten
325 Erwerbsarbeit orientieren.

326 Die Dotierung des **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes** (GVFG) muss weiter erhöht und
327 stärker dynamisiert werden. Entscheidend ist aber auch, dass Länder und Kommunen die
328 ihnen zur Verfügung stehenden Bundesmittel vollständig abrufen und für die
329 Nahverkehrsfinanzierung einsetzen. Die Mittel müssen für den Ausbau des
330 Umweltverbundes (Bahn, Bus, Fahrrad, Fuß) zweckgebunden werden.

331 Bei den **Regionalisierungsmitteln** gab es in den vergangenen Jahren bereits einige
332 Erfolge in Form von Erhöhungen. Dazu zählt auch das im Koalitionsvertrag von 2021
333 formulierte Vorhaben, diese weiter zu steigern. **Zum weiteren Ausbau, zur**
334 **Modernisierung des ÖPNV und auch für die Reaktivierung stillgelegter Strecken sind**
335 **aber weitere Erhöhungen gegenüber dem bisherigen Dynamisierungspfad notwendig.** Die
336 Mittelhöhen müssen den Ländern eine angebotsorientierte ÖPNV-Ausgestaltung
337 ermöglichen. Auch für die ersten und letzten Meilen muss flächendeckend ein
338 attraktives Angebot bereitgehalten werden.

339 Damit die Tarifverhandlungsergebnisse für die Beschäftigten im SPNV nicht zu
340 Kürzungen bei den Verkehrsangeboten führen, müssen konsequent entsprechende
341 **Personalkostenindizes** angewendet werden – auch auf bestehende Verkehrsverträge. Die
342 Anzahl und Struktur der derzeit bundesweit 27 **Aufgabenträger gilt es deutlich zu**
343 **reduzieren** und zu überarbeiten. Um eine effizientere Arbeitsweise und Einsatz der
344 Regionalisierungsmittel im Sinne der Beschäftigten und Reisenden zu erreichen, muss
345 der Flickenteppich der Ausschreibungskonzepte mit unterschiedlichen Tarifsystemen und
346 Vertriebswegen abgebaut und Fahrpläne müssen besser koordiniert werden.

347 Um mehr Verlässlichkeit für Fahrgäste, Beschäftigte und Unternehmen zu erreichen,
348 setzen wir uns dafür ein, dass **bei Ausschreibungen im ÖPNV der Fokus auf mehr**
349 **Qualität** gelegt wird. Das Ziel muss sein, robuste Verkehrsdienste zu schaffen und
350 stabile Verkehrsunternehmen zu ermöglichen, die leistungsfähig und pünktlich ihren
351 Dienst für die Reisenden erfüllen können. Für unsere Kolleg:innen im SPNV und ÖPNV
352 fordern wir, dass **Personalübernahme und Tariftreue bei Betreiberwechsel im SPNV und**
353 **ÖPNV verpflichtend** werden. Bei Betreiberwechseln im Rahmen von Ausschreibungen soll
354 allen Beschäftigten ein Übernahmeangebot ohne Einkommensverluste zu den bestehenden
355 Arbeits- und Sozialbedingungen gemacht werden müssen. Die bestehende Regelung im
356 Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) bestimmt, dass die unmittelbar
357 betroffenen Arbeitnehmer:innen im SPNV beim Wechsel des Betreibers übernommen werden
358 sollen. Sie lässt aber zu viel Interpretations- und Umgehungsmöglichkeiten zum
359 Nachteil der Beschäftigten zu. Zur Gewährleistung eines besseren Bestandsschutzes und
360 Rechtssicherheit für die Beschäftigten haben bereits zwei Bundesländer – Rheinland-
361 Pfalz und das Saarland – eine landesbezogene „Muss“-Regelung eingeführt und diese auf
362 den ÖPNV ausgedehnt. Wir fordern, diese gute Praxis bundesweit anzuwenden und eine
363 obligatorische Übernahme aller von der Neuvergabe an einen anderen Betreiber
364 betroffenen Beschäftigten im SPNV und ÖPNV rechtsverbindlich im GWB § 131 Abs. 3
365 festzuschreiben.

366 Der bezahlbare und für alle Menschen mögliche Zugang zu Mobilität trägt wesentlich
367 zur Verbesserung gesellschaftlicher Teilhabe bei. Daher muss beim
368 Ausschreibungswettbewerb öffentlicher Verkehrsangebote besonders auf Stabilität und
369 Zuverlässigkeit geachtet werden. Das Versprechen der Bundesregierung im

370 Koalitionsvertrag 2021, **Tariftreue als Bedingung bei Ausschreibungen im ÖPNV**
371 voranzubringen, muss zügig eingelöst werden. Tariftreue muss dabei Vorrang vor
372 Eigenwirtschaftlichkeit haben. Echte Verbesserungen gegenüber dem Status-quo wird es
373 aber nur geben, wenn die Anwendung repräsentativer Tarifverträge sowie der
374 Personalübergang bei Betreiberwechseln für Vergaben der Länder und der Kommunen
375 verbindlich vorgeschrieben werden.

376 Für alle Beschaffungsaufträge von Bund, Ländern und Kommunen sollten künftig auch
377 weitere Vorschriften wie die Beachtung der ILO-Kernarbeitsnormen oder ökologische
378 Beschaffungskriterien verbindlich vorgeschrieben werden.

379 Weiterhin muss für **effiziente Kontrollen bezüglich der Einhaltung von Sozialstandards**
380 bei Vergaben gesorgt und bereits bei der Angebotsabgabe eine entsprechende
381 transparente Darlegung verlangt werden. Die Einbeziehung der Tarifvertragsparteien
382 und Einrichtung entsprechender Tariftreuebeiräte bleibt insgesamt zwingend
383 erforderlich.

384 **Guten Personenverkehr:**

385 Wir fordern die Bundesregierung auf, sich ihrer im Grundgesetz verankerten
386 politischen Verantwortung für die Entwicklung des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV)
387 zu stellen. **Das wichtigste Projekt, um bis 2030 den Anteil der Eisenbahn am**
388 **Personenverkehr zu verdoppeln, ist der „Deutschlandtakt“.** Die Schieneninfrastruktur
389 muss so ausgebaut werden, dass alle Bahnhöfe und Haltepunkte bundesweit möglichst im
390 Halbstundentakt, mindestens aber im Stundentakt bedient und alle Linien an den
391 Knotenpunkten mit kurzen Umsteigezeiten – auch zum öffentlichen
392 Straßenpersonennahverkehr – optimal miteinander verknüpft werden können. Es gilt, den
393 **entwickelten Zielfahrplan bestmöglich umzusetzen.** Die Umsetzung des
394 Deutschlandtaktes, als Meilenstein der Verkehrswende, bis zum Jahr 2030 ist von der
395 Politik stringent zu verfolgen. Dabei ist eine verbindliche Vereinbarung von
396 Umsetzungsetappen, wie sie auch der Masterplan Schienenverkehr vorsieht, von
397 besonderer Bedeutung. Zu beachten ist, dass der Schienengüterverkehr nicht behindert
wird. Auch eine regelmäßige Evaluation und Optimierung ist aus

398 unserer Sicht notwendig, um das Projekt „Deutschlandtakt“ zum Erfolg zu führen.
399 **Bahnhöfe, Abstellanlagen, Überholgleise und Begegnungsmöglichkeiten müssen so**
400 **ausgebaut werden, dass die wachsenden Verkehrsaufgaben im Personen- und Güterverkehr**
401 **zuverlässig bewältigt werden können.** Wir fordern die Bedienung aller Städte über
402 100.000 Einwohner:innen sowie von Mittel- und Oberzentren an entsprechenden Strecken
403 im Fernverkehr mindestens im Stundentakt. Zu einer guten Daseinsvorsorge gehören
404 neben ÖPNV und SPNV auch ausreichend Fernverkehrsverbindungen, die emissionsarme
405 Mobilität in Deutschland und Europa ermöglichen.

406 Für den SPFV im „Deutschlandtakt“ ist die einheitliche Bedienung durch einen
407 Betreiber die effizienteste Möglichkeit, die auch den Interessen der Beschäftigten
408 und der Fahrgäste am besten entspricht. Daher **lehnen wir Ausschreibungsmodelle für**
409 **den SPFV ab.** Die Systemtrassen des Personen- und Güterverkehrs müssen gegen die
410 Gewährung von Einzeltrassen geschützt werden. Insbesondere müssen spekulative
411 Anmeldungen von Trassen unterbunden werden, da diese die sinnvolle Bedienung im

- 412 Personenverkehr stören können, ohne tatsächlich genutzt zu werden.
- 413 **Der Nachtzugverkehr muss in Deutschland wieder ausgebaut werden.** Wir fordern den
414 koordinierten Aufbau eines internationalen Nachtzugnetzes durch die europäischen
415 Bahnen, das hinsichtlich der Beförderungstarife und beim Vertrieb vollständig in den
416 Tagesverkehr integriert werden muss.
- 417 Die Senkung des Mehrwertsteuersatzes im SPFV auf sieben Prozent war ein Erfolg der
418 EVG. Nun muss dafür gesorgt werden, dass **Bahnreisende bei grenzüberschreitenden**
419 **Fahrten von der Mehrwertsteuer befreit** und nicht länger gegenüber Flugreisenden
420 benachteiligt werden. Auch die **Kerosinsteuerbefreiung für den klimaschädlichen**
421 **Luftverkehr und die Mautbefreiung für Fernbusse müssen abgeschafft werden.**
- 422 Durch die Halbierung der **Trassenpreise** und den Abbau der **Wettbewerbsnachteile**
423 gegenüber Pkw, Fernbus und Flugzeug können Bund und EU dazu beitragen, ein
424 hochwertiges SPFV-Angebot wirtschaftlich abzusichern. **Flugverbindungen** für Strecken
425 von weniger als 1.000 Kilometer sollen eingestellt werden.
- 426 Um die Akzeptanz für den Öffentlichen Verkehr zu erhöhen, der weitaus
427 umweltfreundlicher und energieeffizienter ist als der motorisierte Individualverkehr,
428 muss der **Ausbau des Schienenverkehrs, des ÖPNV und von Fuß- und Fahrradwegen,**
429 **einschließlich der Serviceangebote für die Kund:innen, Fahrkartenverkaufssysteme**
430 **sowie der Verwirklichung der Barrierefreiheit an (Bus-) Bahnhöfen vorangetrieben**
431 werden. Hierzu ist der Einsatz von mehr Kundenbetreuer:innen, Service- und
432 Sicherheitspersonal in den Kundencentern, Bahnhöfen und Zügen notwendig. Der
433 Fahrkartenverkauf in den Zügen soll wieder eingeführt werden.
- 434 **Neue digitale Möglichkeiten sollen genutzt werden, um Fahrplaninformation,**
435 **Anschlusssicherung, Tarife und Vertrieb besser zu organisieren und zu vernetzen.** Dies
436 muss weiterhin Aufgabe der Verkehrsunternehmen sein und nicht branchenfremden,
437 profitorientierten (Plattform-) Unternehmen überlassen werden. Die
438 Verkehrsunternehmen sollen gemeinsam ihr Informations- und Vertriebssystem weiter
439 entwickeln und verbessern. In diesem Zusammenhang **lehnen wir separate Ausschreibungen**
440 **des Vertriebs grundsätzlich ab.**
- 441 Die Digitalisierung darf nicht dazu führen, dass Reisen im Öffentlichen Verkehr vom
442 Besitz von beziehungsweise Zugang zu technischer Ausstattung abhängig gemacht werden.
443 Es muss immer die Möglichkeit geben, sich persönlich beraten zu lassen – und
444 **Fahrkarten in Reisezentren barrierefrei sowie niederschwellig mittels Bar- und**
445 **Kartenzahlung zu erwerben.**
- 446 Angebote für **Car-, Bike- und E-Scooter-Sharing** sind auszubauen und bestmöglich mit
447 dem öffentlichen Verkehr zu verzahnen – auch abseits der Innenstädte und großen
448 Ballungsräume. Die Möglichkeiten zur Nutzung und Mitnahme von Fahrrädern im
449 Personenverkehr sind zu erweitern.
- 450 **Guten Güterverkehr:**
- 451 Bereits heute ist der Schienengüterverkehr „reale Elektromobilität“: Über 90 Prozent
452 der Verkehrsleistung wird mit Strom erbracht. Mehr als 60 Prozent des Bahnstroms in
453 Deutschland stammt bereits aus erneuerbaren Energiequellen. Die Lärmbelastung konnte

454 durch die Ausrüstung der Güterwagen mit leisen Bremssohlen halbiert werden.

455 Der Güterverkehr auf der Schiene braucht eine leistungsfähige und
456 wachstumsorientierte Infrastruktur. Wir setzen uns dafür ein, dass die **Kapazitäten**
457 der Güterbeförderung in und um Ballungszentren und auf Hauptabfuhrstrecken, auch im
458 Hafenhinterlandverkehr, dem steigenden Bedarf unverzüglich angepasst werden und
459 entsprechende Reaktivierungen von zwischenzeitlich stillgelegten Strecken erfolgen.

460 Eine weitere wesentliche Voraussetzung für den Schienengüterverkehr ist die Stärkung
461 und dauerhafte Förderung des **Einzelwagenverkehrs**. Statt Ladestellen zu schließen,
462 müssen **Gleisanschlüsse** für Industrie- und Logistikstandorte umfangreich und
463 unbürokratisch gefördert und zum verbindlichen Standard in der Flächen- und
464 Verkehrsplanung werden.

465 Gütertransporte müssen auf die Schiene verlagert werden – zum Beispiel mit dem
466 **Kombinierten Verkehr**. Nicht nur bei Ferntransporten, sondern auch im Regionalbereich
467 und bei mittleren Entfernungen gibt es wichtige Verlagerungspotenziale.

468 Wir fordern durch den Bund finanzierte unternehmensunabhängige Beauftragte
469 (sogenannte **Railcoaches**) auf Ebene der Kommunen und Bundesländer, die aktiv die
470 Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene vorantreiben. Sie setzen sich
471 für die Reaktivierung von Strecken, die Anbindung der Schiene an neue Industrie- und
472 Logistikstandorte sowie Verladepunkte ein und überzeugen Unternehmen von der Schiene.

473 Zudem fordern wir den Aufbau und die Förderung von **Tank- und Ladeinfrastruktur** für
474 Wasserstoff- und E-Lkw an Umschlagbahnhöfen. So kann der Kombinierte Verkehr mit der
475 Schiene als Rückgrat und Nutzfahrzeugen mit alternativen Antrieben im Nahbereich
476 ausgebaut und gestärkt werden.

477 Güterbahnen sind gegenüber anderen Verkehrsträgern im Wettbewerbsnachteil: Sie zahlen
478 auf allen Strecken und für jeden Kilometer eine **Schienenmaut**. Wir fordern **bessere**
479 **Wettbewerbsbedingungen für den Schienengüterverkehr durch die Erhöhung der Lkw-Maut**
480 **und die Ausweitung auf alle Straßen und Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen**. Hochwertige
481 Arbeitsplätze bei den Eisenbahnen dürfen nicht länger durch Lohn- und Sozialdumping
482 im Straßenverkehr bedroht werden. Der Bund muss mit deutlich höheren Bußgeldern im
483 Straßenverkehr für mehr Verkehrssicherheit sorgen und geltendes Recht, insbesondere
484 auch die Sozialvorschriften, mit mehr Personal im Straßenkontrolldienst durchsetzen.

485 **Wir lehnen Mautermäßigungen und staatliche Förderungen von Gas-Lkw sowie die**
486 **Zulassung von Lang- bzw. Riesen-Lkw ab**. Die öffentliche Förderung der Trassen- und
487 Anlagenpreise im Schienengüterverkehr muss dauerhaft fortgeführt und auch auf die
488 Infrastruktur nichtbundeseigener Eisenbahnen ausgedehnt werden.

489 Ein entscheidender Faktor, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs zu
490 erhöhen und insbesondere Einzelwagenverkehre zukünftig attraktiver und
491 wirtschaftlicher zu machen, ist die Einführung der **Digitalen Automatischen Kupplung**
492 **(DAK)** in einem europaweit koordinierten Prozess. Sie hat das Potenzial, den
493 Schienengüterverkehr nachhaltig zu revolutionieren und ihn ins 21. Jahrhundert zu
494 bringen. Die Umstellung in Deutschland und Europa kann nur mit einem umfassenden
495 finanziellen Engagement des Bundes und der Europäischen Union gelingen. Gleichzeitig

496 muss dafür gesorgt werden, dass den Beschäftigten im Schienengüterverkehr, deren
497 Tätigkeitsprofil sich durch die Einführung der DAK grundlegend ändern wird,
498 weiterführende Qualifikationen und Perspektiven geboten werden. Dafür müssen die
499 Betriebsparteien rechtzeitig Sorge tragen.

500 Zudem gilt es, **klima- und umweltschädliche Subventionen wie etwa**
501 **Steuervergünstigungen auf Diesel und Kerosin abzubauen**, wodurch erhebliche Mittel in
502 Milliardenhöhe für Investitionen gewonnen werden können.

503 **Intensivierung von Modernisierungsmaßnahmen durch Forschung und Entwicklung:**

504 Der Staat, die Bahnindustrie und die Eisenbahnunternehmen sind gleichermaßen
505 aufgefordert, zur Modernisierung des Schienenverkehrs und zur Entwicklung
506 energieeffizienterer Schienenfahrzeuge ausreichend Forschungsmittel bereitzustellen
507 und auch auf europäischer Ebene zu kooperieren. Die Gründung der gemeinsamen
508 **Forschungs- und Innovationsinitiative** der europäischen Bahnindustrie „Europe’s Rail“
509 (vormals „Shift2Rail“) im Rahmen des EU-Forschungsprogrammes war ein wichtiger
510 Schritt, ebenso wie die Forschungs- und Entwicklungsvorhaben, die im Masterplan
511 Schienenverkehr formuliert wurden. Auch die Gründung des **Deutschen Zentrums für**
512 **Schienenverkehrsforschung** im Jahr 2019 begrüßen wir ausdrücklich – verbunden mit der
513 Hoffnung, dass dort Innovationen nicht nur gezielt vorangetrieben, sondern vor allem
514 auch in die Praxis eingeführt werden können. Ein besonderes Augenmerk sollte dabei
515 auf den Themenbereich **Digitalisierung** gelegt werden. Jegliche Forschungs- und
516 Entwicklungsarbeit muss dabei von der **Sozialforschung** flankiert werden, um die
517 potenziellen Auswirkungen auf die Beschäftigten, die Nutzer:innen sowie auf die
518 Gesellschaft insgesamt bewerten zu können. „Mobilität 4.0“ darf nicht zu einem
519 Schienenverkehr ohne professionelles Bahnpersonal führen, bei dem die Sicherheit der
520 Fahrgäste gefährdet wird. Zudem geht es darum, veränderte und **neue (digitale)**
521 **Berufsbilder** sowie neue Arbeitsbedingungen aktiv und bestmöglich gemeinsam mit den
522 Beschäftigten zu gestalten – denn zufriedene Beschäftigte stärken die Qualität der
523 Bahnangebote.

524 Die Bundesregierung ist gefordert, die Erforschung, Entwicklung und Einführung von
525 weiteren lärmreduzierenden technischen Lösungen am Fahrzeug (insbesondere bei den
526 Güterwagen) sowie am Fahrweg zu fördern. Das Lärmsanierungsprogramm an bestehenden
527 Strecken muss fortgeführt werden.

528 Wir erwarten, dass Gelder mindestens in vergleichbarer Größenordnung für
529 Forschungsvorhaben im Bereich der Eisenbahn bereitgestellt werden, wie dies für den
530 Verkehrsträger Straße der Fall ist, damit auch die Schiene noch innovativer werden
531 kann. Das sichert die Arbeitsplätze und die Marktführerschaft der deutschen
532 Bahnbranche im internationalen Wettbewerb.

533 **Bestmögliche Energieeffizienz:**

534 Da selbst erneuerbare Energiequellen nicht unbegrenzt zur Verfügung stehen, muss die
535 **Energieeffizienz** weiterhin verbessert werden. Der elektrisch betriebene
536 Schienenverkehr muss schnellstmöglich vollständig auf **Ökostrom** umgestellt werden. Den
537 Einsatz von **Agro-Kraftstoffen** aus Lebensmitteln wie Mais, Raps, Getreide, Zucker etc.
538 oder auch aus Holz als Energiequelle lehnen wir ab. Auch der weiträumige Einsatz

539 **synthetischer Kraftstoffe** stellt keine Alternative für den Verkehr der Zukunft dar:
 540 Da für ihre Herstellung sehr viel Energie notwendig ist, sind sie energetisch
 541 insgesamt ineffizient. Synthetische Kraftstoffe dürfen daher nur dort eingesetzt
 542 werden, wo es für sie nach aktuellem Stand der Forschung und Technik keine sinnvolle
 543 Alternative gibt und auch eine Verlagerung auf andere Verkehrsmittel oder
 544 Antriebskonzepte nicht möglich ist.

545 **Verkehrsverlagerung auch in Europa vorantreiben:**

546 Wir fordern EU-Organen wie die Europäische Kommission, das Europäische Parlament und
 547 den Rat der Europäischen Union auf, bei ihrer Verkehrspolitik **nicht mehr die**
 548 **Förderung des intramodalen Wettbewerbs zwischen den Schienenverkehrsunternehmen,**
 549 **sondern die Verkehrsverlagerung vom Straßen- und Luftverkehr auf Eisenbahn und**
 550 **Umweltverbund in den Vordergrund zu stellen.** Das ist der Schlüssel, um die Ziele des
 551 **europäischen Green Deals** umzusetzen. Bisher haben die Maßnahmen der
 552 Mobilitätsstrategie der Europäischen Kommission unzureichende Lenkungswirkung, um den
 553 Verkehr in Europa klimaneutral zu machen. Wir fordern wirkungsvolle Maßnahmen zur
 554 fairen Gestaltung der Wettbewerbsbedingungen bei den Wegekosten, bei Steuern und
 555 Entgelten sowie für den flächendeckenden Ausbau des Schienenverkehrs – auch außerhalb
 556 von Hochgeschwindigkeitsstrecken und Güterkorridoren.

557 Die Verlagerung wesentlicher Teile des Straßengüterverkehrs auf die Schiene und die
 558 Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs im Nah- und Fernverkehr müssen wieder in
 559 den Fokus der europäischen Politik rücken. **Wir fordern in Europa den Anteil des**
 560 **Schienengüterverkehrs am Gesamtgüterverkehr auf 25 Prozent bis 2030 und auf 40**
 561 **Prozent bis 2050 zu erhöhen sowie den Anteil des Schienenpersonenverkehrs am**
 562 **Gesamtpersonenverkehr bis 2030 zu verdoppeln und bis 2050 als vollständige**
 563 **Alternative für den individuellen Pkw-Verkehr auszubauen.**

564 Die **europäischen Eisenbahnleitlinien sind zu reformieren**, um die staatlichen
 565 Beihilfen für den Schienenverkehr und die Verkehrsverlagerung in Europa zu
 566 erleichtern und damit eine flächendeckende Versorgung mit öffentlichem Schienengüter-
 567 und Personenverkehr in Europa auszubauen und die Verantwortung der Mitgliedstaaten zu
 568 stärken. Eine gute Anbindung der Städte und des Umlandes gleichermaßen an den
 569 Schienenverkehr ist als Alternative zur Straße notwendig, damit Menschen und
 570 Wirtschaft einen verlässlichen und ausreichenden Zugang zum Schienenpersonen- und
 571 Güterverkehr erhalten. Es ist nicht nur der Ausbau der transeuropäischen
 572 Verkehrsnetze (TEN V) und -Korridore in Europa wichtig – wir brauchen den
 573 Schienenverkehr in der Fläche, in den Städten und zwischen den Städten, sowie
 574 Nachtzüge statt Flüge in Europa.

575 Wir sind davon überzeugt, dass die **Bahnen auch in Europa mehr Kooperation statt**
 576 **Wettbewerb brauchen**, um zukunftsfähig zu werden. **Fahrgastreuein der EU müssen**
 577 **angeglichen und der Fahrkartenverkauf für grenzüberschreitende Verbindungen**
 578 **wesentlich vereinfacht werden.** Hier ist die Zusammenarbeit der europäischen
 579 Eisenbahnverkehrsunternehmen gefragt. Sie müssen auch zukünftig für den **Vertrieb**
 580 verantwortlich sein und dürfen nicht zulassen, dass er externen profitorientierten
 581 Plattformbetreibern überlassen wird.

582 Wir erwarten die dahingehende **Änderung der EU-Verordnung 1370/2007**, dass die
583 Aufgabenträger in allen Mitgliedsstaaten dazu verpflichtet werden, bei
584 Betreiberwechseln im Schienenpersonenverkehr und im ÖPNV den Übergang der
585 Beschäftigten als eine „Muss-Vorschrift“ vorzusehen. Eine Direktvergabe von SPNV- und
586 ÖPNV-Leistungen muss im deutschen Recht wieder als ein weiteres Regelverfahren
587 vorgesehen werden. Unter anderem durch Rücknahme der Änderungen des „4.
588 Eisenbahnpaketes“ sollen Direktvergaben für den Personennah- und -fernverkehr EU-
589 rechtlich dauerhaft abgesichert werden. Eine Direktvergabe lässt den gewählten
590 Landesregierungen und Kommunalverwaltungen einen größeren Entscheidungsspielraum.
Den
591 gewerkschaftlichen Verkehren muss Vorrang eingeräumt werden.

592 Wir fordern die EU auf, die Mitgliedsstaaten bei der **Durchsetzung von Arbeitszeit-,
593 Tarif- und Mindestlohn- sowie anderen Sozialvorschriften** zu unterstützen. Diese müssen
594 auch im internationalen Verkehr (einschließlich Transit) gelten.

595 **Die Eisenbahnen in Europa sollen in öffentlicher Hand sein und mit öffentlichen
596 Mitteln angemessen finanziert werden.** Der anhaltende Druck der politischen
597 Entscheidungsträger:innen auf europäischer Ebene auf weitere Liberalisierung des
598 Sektors sowie mehr Privatisierung muss bekämpft werden. Wir setzen uns mit unseren
599 Föderationen auf europäischer und internationaler Ebene für den Schutz und die
600 Sicherheit für die Beschäftigten im Bahnsektor, für die Gewinnung von
601 Nachwuchskräften und weiblicher Beschäftigten wie zum Beispiel durch die europäische
602 Vereinbarung der Sozialpartner „Women in Rail“, die Beteiligung der
603 Arbeitnehmer:innen an der Entwicklung und Einführung neuer Technologien sowie
604 angemessene Umschulungs- und Ausbildungsprogramme ein, um Arbeitsplatzverluste zu
605 verhindern. Mit unseren Sozialpartnern wollen wir im sozialen Dialog die
606 Arbeitsbedingungen der Eisenbahnbeschäftigten wirksam verbessern.

607 Statt weiterer Politik auf Kosten der Beschäftigten braucht es vielmehr eine massive
608 europäische Investitionsoffensive in den Eisenbahnsektor, um gute Arbeit für die
609 Zukunft zu sichern und auszubauen und den Anforderungen des Klimaschutzes gerecht zu
610 werden. Gemeinsam wollen wir an einer **„Zukunftsoffensive für die Bahnen für Europa“**
611 arbeiten und die Perspektive der Beschäftigten gegenüber der europäischen
612 Verkehrspolitik stärken.

613 Bei der Überarbeitung der Richtlinie 2007/59/EG über die **Zertifizierung von
614 Triebfahrzeugführer:innen**, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der
615 Gemeinschaft führen, fordern wir von der Europäischen Kommission, die Sozialpartner
616 prioritär in eine enge Konsultation einzubeziehen. Wir halten an der Position der
617 Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) fest und fordern unter anderem eine
618 europaweite Harmonisierung der Ausbildungsdauer und -inhalte auf hohem Niveau,
619 Präzisierung der Zusatzbescheinigung, digitale Arbeitsnachweisführung und -kontrolle,
620 Entlohnung gemäß der Entsenderichtlinie sowie mindestens die Beibehaltung des
bestehenden
621 Sprachniveaus B1 in der Sprache der Infrastruktur zur Gewährleistung einer
622 reibungslosen Kommunikation und damit für einen sicheren Eisenbahnbetrieb.

623 Wir setzen uns für die von der ETF beabsichtigte **Wiederbelebung der internationalen**
624 **Gewerkschaftsbewegung in Europa** ein und fördern den internationalen Austausch, das
625 Lernen, die Solidarität und die Zusammenarbeit mit dem Ziel, die demokratische Macht
626 der Arbeitnehmer und Gesellschaften in ganz Europa zu stärken. Dieser Kampf ist
627 grundsätzlich mit dem Kampf für stabile, sichere und gut bezahlte Arbeit verbunden.
628 Darüber hinaus wird sich die EVG mit dem Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB), mit den
629 europäischen und internationalen Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaften in der ETF und
630 in der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) sowie mit anderen
631 Zivilgesellschaftsgruppen beim Aufbau von **Allianzen für eine Verkehrswende in Europa**
632 für „leistungsfähige öffentliche Verkehrsdienste“ engagieren. Gemeinsames Ziel ist
633 es, die nachhaltige Mobilitätswende zu beschleunigen und vor allem im Sinne der
634 Beschäftigten im Verkehrsbereich gerecht zu gestalten.

Empfehlungsart VB für Antragsberatung

Annahme