



Gemeinsam für eine starke Bahn!

Die Grundlagen für verkehrspolitische Entscheidungen im Eisenbahnbereich in Deutschland sind im Grundgesetz sowie im Regionalisierungsgesetz festgeschrieben. Weitere Regelungen finden sich unter anderem in der Vergabeordnung und den EU Regularien wieder. Dabei nimmt die Bedeutung der erlassenen Verordnungen und Richtlinien für die Mitgliedsländer stetig zu.

Im § 1 des Regionalisierungsgesetzes ist festgeschrieben, dass die Sicherstellung und ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Öffentlichen Personennahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist. Demzufolge sollten auch alle verkehrspolitischen Entscheidungen in erster Linie an die Bedürfnisse der Bevölkerung ausgerichtet werden. Die EVG fordert dabei, die Interessen der Beschäftigten aller Bahnen im Land Sachsen-Anhalt zu berücksichtigen.

Die Bahn war und ist Wegbereiter von moderner nachhaltiger Mobilität und im Vergleich aller Verkehrsträger, so auch im Güterverkehr, einer der umweltfreundlichsten.

Sie ist ein unverzichtbarer Beschäftigungsfaktor als Kernbereich einer innovativen Mobilitätswirtschaft. Damit sind nicht nur die „sichtbaren“ Kolleginnen und Kollegen gemeint, die in oder auf den Zügen Dienst leisten. Eine Vielzahl von nach- und vorgeordneten Arbeitsplätzen ist für den Bahnverkehr unverzichtbar. Vom Fahrzeugbau über die Fahrzeuginstandhaltung, von der Infrastruktur bis zu bahnnahen Dienstleistungen – die Mitarbeiter der Bahnen, die der Reisende sieht, stehen in einem geschätzten Verhältnis zu den nicht direkt „sichtbaren“ bahnnahen, unverzichtbaren Arbeitsplätzen, von 1 zu 6. Diese Tatsache ist vielen politisch Verantwortlichen und auch den meisten Mitbürgern nicht bekannt. Auch wenn in den Statistiken der größten Arbeitgeber des Landes die Bahnen nicht auftauchen, gehören der DB Konzern und alle anderen Bahnen, mit ca. 8.000 Beschäftigten, zu den größten Arbeitgebern im Land Sachsen-Anhalt!

Die EVG ist für diese Beschäftigten die zuständige Fachgewerkschaft!

Wir sind die Fachgewerkschaft für den Schienenverkehr und alle bahnnahen Dienstleistungen!

Wir haben Antworten und Vorschläge für die nachfolgend aufgeworfenen Fragen und Forderungen.

Wir fordern: Eine starke Bahn wird gebraucht!

Werden alle verkehrspolitischen Entscheidungen im ÖPNV und SPNV in Sachsen-Anhalt im Sinne einer ausgewogenen Balance zwischen Haushaltsanforderungen und den Bedürfnissen der Bevölkerung und den Beschäftigten aller Bahnen im Land getroffen?

Sparen hat in der Haushaltspolitik unseres Landes oberste Priorität. Es gibt aber Grenzen, die in der Landespolitik ein Tabu haben sollten. Diese werden erreicht, wenn durch verkehrspolitische Entscheidungen die Mobilität der Bevölkerung eingeschränkt wird und Arbeitsplätze abgebaut werden müssen. Man kann nicht mit Fingern auf Konzernzentralen außerhalb von Sachsen-Anhalt zeigen, wenn nicht im Land selbst eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik vorangetrieben wird.

Bei dem von der Allianz pro Schiene Anfang Juli 2012 in Berlin vorgestellten Mobilitäts-Index der Bundesländer belegt Sachsen-Anhalt nur den 15ten, und damit vorletzten, Platz im bundesweiten Ländervergleich. Die EVG in Sachsen-Anhalt knüpft politische Forderungen an das Abschneiden des Landes im ersten „Bundesländer-Index Mobilität“.





Die EVG wird gemeinsam mit weiteren Verbündeten, die eine ökologische Verkehrswende vorantreiben wollen, das Handeln der Landesregierung auf den Prüfstand stellen.

Der Index bewertet die verkehrspolitischen Maßnahmen der Länder im Hinblick auf ihre Nachhaltigkeit. Er wertet drei Quellen aus:

- verfügbare statistische Daten,
- eine Befragung der Länder zu ihren verkehrspolitischen Zielen sowie
- eine Bewertung dieser Ziele durch verkehrs- und umweltpolitische Verbände.

In der Gesamtauswertung konnte Sachsen-Anhalt mit relativ guter Lärmbilanz und bezahlbaren Mobilitätsangeboten punkten. Allerdings hat unsere Landesregierung als einzige nicht an der Befragung teilgenommen. Die sachsen-anhaltinische EVG hofft bei der neuen Befragung im Jahr 2013 auf eine bessere Platzierung des Landes.

Die EVG im Land Sachsen-Anhalt wird bei jeder (verkehrs)politischen Entscheidung prüfen, ob diese eventuell negative Auswirkungen auf die Bevölkerung und die Beschäftigten bei den Bahnen im Land haben wird. Mehr Verkehr auf die Schiene – hier muss aus der Forderung endlich Realität werden.

In diesem Zusammenhang erwarten wir eine Überarbeitung der heutigen Finanzierungsform der Harzer Schmalspurbahnen GmbH (HSB). Als ein wesentlicher Träger der touristischen Infrastruktur im Harz muss die HSB auch mit ausreichend öffentlichen Mitteln ausgestattet werden. Die derzeitige Finanzierung der Länder Sachsen-Anhalt und Thüringen ist momentan völlig unzureichend.

Von den Beschäftigten des DB Konzerns im Land, so im Werk Dessau und den Werkstätten der betriebsnahen Instandhaltung in Halle und Magdeburg, der DB Regio AG mit ihren Tochtergesellschaften, der DB Fernverkehr AG, DB Schenker Rail AG, DB Netz AG und DB Station&Service AG, über die Bahnbau GmbH und den DB Dienstleistungen mit Bahnschutz und Bahnreinigung, über HEX Veolia, HSB und RBB Bitterfeld, sowie dem FEW Blankenburg, VIS Halberstadt, Stahlbau Dessau über ELH Halle bis hin zu Alstom Stendal – bauen tausende „Bahner“ darauf, auch in Zukunft sichere Arbeitsplätze zu haben.

Mobilität ist eine Grundbedingung zur Teilhabe des Einzelnen am gesellschaftlichen Leben Mobilität ist unverzichtbar für eine moderne und soziale Gesellschaft

Ob beim Weg zum Arbeitsplatz oder zum Arzt, ob Kinder zur Schule fahren oder zu Freizeitaktivitäten – ohne gut organisierte und ausgebaute Verkehre kann es keine soziale Teilhabe geben. Jede Investition in öffentliche Einrichtungen ist nur sinnvoll, wenn deren Erreichbarkeit, und das auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln, sicher gestellt wird. Der SPNV und Fernverkehr spielen dabei eine bedeutende Rolle. Aus diesem Grund ist es nicht nachzuvollziehen, warum Ausgaben für Verkehr bei Bund und Ländern für die Infrastruktur, für die Verkehre insgesamt, scheinbar immer eine nachgeordnete Rolle spielen.

Mobilität ist eine zentrale Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum, Beschäftigung und Teilhabe des Einzelnen am gesellschaftlichen Leben. Aufgabe einer sinnvollen Verkehrspolitik muss es daher sein, Mobilität zu ermöglichen und nachhaltig zu gestalten.

Wir fordern ein leistungsfähiges und zugleich umweltfreundliches Verkehrssystem, in dem die einzelnen Verkehrsträger bestmöglich mit dem SPNV und Fernverkehr verzahnt sind.





Eine leistungsfähige Infrastruktur ist die entscheidende Voraussetzung für Mobilität. Deshalb muss sie gepflegt, erhalten und bedarfsgerecht ausgebaut werden.

Wie wird die Neuverteilung der Regionalisierungsmittel sich in Sachsen-Anhalt auswirken?

Die für 2014 vorgesehene Revision der Regionalisierungsmittel wird wahrscheinlich eher eine Kürzung als einen Zuwachs nach sich ziehen. Die Höhe der Förderung für Sachsen-Anhalt ab 2015 ist daher noch ungewiss. Insgesamt ist das Regionalisierungsgesetz unterfinanziert.

Der EVG Landesverband fordert, dass zur Finanzierung der SPNV Betriebskosten das Regionalisierungsgesetz des Bundes statt mit 1,5% zukünftig mit 2,5% im Jahr (Inflation plus Mehrleistungen), und das dauerhaft über das Jahr 2015 hinaus, dynamisiert werden muss. Die EVG im Land Sachsen-Anhalt vertritt die Auffassung, dass den Bestrebungen der bevölkerungsreichen Bundesländer, nämlich eine Revision auf Kosten der Flächenländer, eine Absage zu erteilen ist. Bund und Länder haben eine auskömmliche Finanzierung und damit die Mobilität der Bevölkerung zu sichern, egal ob diese in Ballungsräumen oder auf dem Land lebt. In abzuschließenden und bestehenden Verkehrsverträgen ist diese Dynamisierung mit zu übernehmen. Nur so lassen sich bei den langen Laufzeiten der Verträge mit den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen die steigenden Aufwendungen (z.B. Energiepreise) und die in den anstehenden Entgeltrunden Lohnsteigerungen tariflich durchsetzen, ohne dass sich das auf die Fahrpreise auswirken wird.

Eine Kürzung der Regionalisierungsmittel hätte für Sachsen-Anhalt fatale Folgen. Gerade im Zuge der demographischen Entwicklung, die mit einer älter werdenden Bevölkerung einhergeht und sich besonders in den strukturschwachen Regionen auswirkt, gehört die Mobilität zu den Grundbedürfnissen der Menschen.

Was kann mit abgestimmten ÖPNV Plänen und Landesentwicklungsplänen für den SPNV und Güterverkehr der angrenzenden Bundesländer Thüringen, Sachsen, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen erreicht werden?

Die Landesentwicklungspläne für den ÖPNV, den SPNV und zunehmend auch für die Güterverkehre in den angrenzenden Bundesländern müssen nach unserer Auffassung in vielerlei Hinsicht abgestimmt werden. Dies muss unter Aspekten des Umweltschutzes, der demographischen Entwicklung und der Gestaltung überregionaler SPNV- und Fernverkehrsverbindungen erfolgen.

In diesem Punkt fordern wir die Parteien in den Ländern auf, ihre verkehrspolitischen Leitsätze und Ziele miteinander abzustimmen und jegliche Kleinstaaterei auf Kosten der Kunden und Beschäftigten der Bahnen zu unterlassen.

Der EVG Landesverband Sachsen-Anhalt steht dabei als Ansprechpartner zur Verfügung. Die sachsenanhaltinischen gewerkschaftlichen Verkehrsexperten, als auch die der angrenzenden Bundesländer, verfügen auf ihrer verkehrspolitischen Arbeitsebene über ein entsprechendes Know-how und jahrelange Erfahrungen.





Was bringt der Wettbewerb zwischen den SPNV Unternehmen?

Die EVG verwehrt sich nicht gegen den Wettbewerb im SPNV. Er darf aber weder zu Lohndumping noch zu einem Aufweichen der sozialen Standards führen. Jeder Wechsel von Betreibern bringt Probleme mit sich.

Die direkt vom Betreiberwechsel Betroffenen, aber auch die nachgeordneten Arbeitsplätze, ohne die der Eisenbahnbetrieb nicht möglich wäre, verlieren in der Folge ihren Arbeitsplatz! Trotz der im Branchentarifvertrag SPNV und im Vergabegesetz von Sachsen-Anhalt festgeschriebenen sozialen Sicherungslinien finden nicht alle vom Betreiberwechsel Betroffenen bei dem neuen Betreiber einen adäquaten Arbeitsplatz.

Es sollte bei einer Ausschreibung nicht vorrangig der politische Wille bestehen, die EVU auf den jeweiligen Netzen auszuwechseln. Stabilität wirkt sich positiv auf das Gesamtsystem Nahverkehr aus.

So wäre es unseres Erachtens möglich, in Sachsen-Anhalt vergleichbare Kriterien der Kosten der Netzanbieter in Form eines „Wettbewerbes“ zu schaffen? Die Burgenlandbahn mit dem HEX, die Elbe Saale Bahn mit HEX und das E-Netz Nord mit dem E-Netz Süd – für alle lassen sich vergleichbare Kriterien heranziehen oder aufstellen. Dies wäre ein Wettbewerb, der den Kunden und Eisenbahnern nutzen kann.

Die Mobilitätsbedürfnisse einer modernen Gesellschaft und der globalisierten, arbeitsteiligen Wirtschaft sind ohne einen ausgebauten, modernen und verfügbaren Schienenverkehr nicht zu befriedigen. Die E-Mobilität bzw. das E-Auto sind in aller Munde. Es sei aber daran erinnert, dass diese Mobilität eine überwiegend individuelle Mobilität sein wird. Die Bahnen, von einer S-Bahn bis zum ICE, sind schon Jahrzehnte „E-Mobil“. Allerdings wird der Fernverkehr bis heute steuerrechtlich benachteiligt.

Die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes wird die ungleichen Bedingungen nun noch auf den Überlandbusverkehr ausdehnen.

ÖPNV und SPNV im Vergabegesetz – unsere weitergehenden Forderungen!

Im Vergabegesetz des Landes Sachsen-Anhalt hat die EVG wichtige gewerkschaftlich geforderte Punkte einbringen können. Der mit der EVG abgeschlossene Branchentarifvertrag SPNV ist ein repräsentativer Tarifvertrag und muss auch bei den zukünftigen SPNV Ausschreibungen angewandt werden!

Dass die Anwendung der Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlamentes nur angewendet werden „kann“ und nicht „muss“, ist noch ein großer Mangel dieses Vergabegesetzes.

Auch die Nichtberücksichtigung der zahlreichen bahnnahen Arbeitsplätze bei Vergaben im SPNV, ob in Werkstätten bei der Bahnreinigung oder beim Service, sind ein Skandal im politisch geforderten und auch umgesetzten Wettbewerb.





Verkehrspolitische Forderungen und Vorschläge der EVG für Fahrpläne und Umläufe – auch im überregionalen Kontext und für den Güterverkehr im Land.

Die EVG im Land Sachsen-Anhalt fordert Aus- statt Abbau der Leistungen im Schienenpersonenfernverkehr. Die Einbeziehung der regionalen Oberzentren in das ganztägig betriebene bundesdeutsche Fernverkehrsnetz ist dabei unerlässlich!

Mit den Vorschlägen in der Anlage zu diesem Arbeitspapier zum Regional- und Fernverkehr soll versucht werden, die Bahn attraktiver zu gestalten und damit auch zuletzt Arbeitsplätze zu sichern. Die Verantwortung und Daseinsfürsorge für gute und gut vertaktete Mobilitätsangebote trägt nicht nur die DB AG! Politik, Verbände und Gewerkschaften müssen gemeinsam darum ringen, für die Bürger ein gutes Verkehrsangebot durchzusetzen.

Es hilft weder Reisenden noch Pendlern, in Städten ohne Knoten und Fahrgastaufkommen ICE-Halte zu fordern, die völlig unrealistisch sind.

Im Schienengüterverkehr muss auf Standortschließungen und Rückzugspläne verzichtet werden.

Die EVG fordert die Rückkehr der Güterzüge in die Fläche!

Wir fordern die Einstellung der Gigaliner-Experimente!

Von den Landes- und Bundespolitikern fordert der EVG Landesverband, sich für gerechte Kostenanlastungen und faire intermodale Wettbewerbsbedingungen im gesamten Verkehrssektor im Land Sachsen-Anhalt einzusetzen.

Die Anlage zum aktuellen Arbeitsprogramm des EVG Landesverbandes Sachsen-Anhalt

Eine ausführliche Darstellung sämtlicher SPNV und Fernverkehrslinien im Land Sachsen-Anhalt und unsere Vorschläge zur Verbesserung des Angebotes im Land für den SPNV und SPFV und zur Verbesserung, dem Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur befinden sich in der Anlage zu diesem Arbeitsprogramm.

Die Vorschläge des EVG Arbeitskreises Verkehr der neuen Bundesländer befinden sich ebenfalls in einem Anhang zu diesem Arbeitsprogramm.

Deutschlandtakt - eine Initiative, die verkehrspolitisch von der EVG begleitet werden muss

Es sollte endlich im Jahr 2013 politischer Konsens sein, dass mehr Verkehr auf die Schiene gehört. Anders lassen sich die Herausforderungen, wie der wachsende Verkehr, die Energiewende und der demografische Wandel, nicht bewältigen. Ein mögliches Konzept, wie dieses Ziel erreicht werden könnte, bietet auch der Deutschlandtakt.

Im Güterverkehr gewinnt die Schiene seit einigen Jahren zwar kontinuierlich Marktanteile zurück, dennoch wurde 2011 von der gesamten Gütermenge in Deutschland nur 17% mit Zügen transportiert. Auch fahren immer mehr Menschen mit der Bahn. In 2012 wurden allein im Fernverkehr der Deutschen Bahn 1,97 Milliarden Fahrten durchgeführt. Das ist ein Anstieg um 49 Millionen im Vergleich zum Vorjahr.





Aber mit diesen ersten Erfolgen sind die Potenziale des Schienenverkehrs in Deutschland längst nicht ausgeschöpft. Die Erfahrungen der vergangenen Jahre zeigen, dass die Menschen häufiger mit dem Zug fahren, wenn das Angebot schlüssig ist. In Sachsen-Anhalt, sowie in allen Bundesländern, sind integrale Taktfahrpläne für den Schienenpersonennahverkehr bereits erfolgreich eingeführt worden. Sie haben wesentlich zu den stark gestiegenen Fahrgastzahlen im Nahverkehr beigetragen. Das könnte mit einem integralem Taktfahrplan für den Nah- und den Fernverkehr, dem Deutschland-Takt, bundesweit gelingen.

Ziel des Deutschland-Takts ist eine Fahrplanoptimierung durch einen bundesweiten integralen Taktfahrplan. Dieser beinhaltet zwei Aspekte: Die Züge sollen regelmäßig im Stunden- oder Halbstundentakt verkehren und gleichzeitig so verknüpft sein, dass sie unabhängig von der Fahrtrichtung an wichtigen Knotenbahnhöfen immer zur annähernd gleichen Zeit eintreffen und wieder abfahren. Dadurch entstehen häufigere und schnellere Verbindungen mit optimalen Umstiegsmöglichkeiten. Vom ICE/IC über die Regionalbahn bis hin zum Bus entstehen so in der Fläche verlässliche Reiseketten.

Voraussetzung dafür ist, dass die Zugangebote der verschiedenen Anbieter im Nah- und Fernverkehr vorausschauend koordiniert werden. Ebenso wichtig ist, dass Planungen und Ausbau des Schienennetzes entsprechend angepasst werden. Das heißt, dass erst ein Fahrplan erstellt und auf dieser Grundlage die Infrastruktur ausgebaut werden muss, nicht umgekehrt.

Die Parteien Bündnis90/Die Grünen und Die.LINKE im Bundestag unterstützen die Ideen dieser Initiative vollständig. Die SPD unterstützt das Konzept ebenfalls und hat dies in ihrem Regierungsprogramm 2013 beschlossen.

Auch die derzeitige Regierungskoalition steht dem Projekt Deutschland-Takt grundsätzlich positiv gegenüber.

Bewertungen der aktuellen politischen Bestrebungen:

Gesetz zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich

Grundsätzlich ist die EVG nicht gegen eine Regulierung.

Das im Mai 2013 im Bundestag verabschiedete Gesetz beinhaltet aber in weiten Teilen Regelungen, die den Verkehrsträger Schiene schwächen werden. Folgerichtig befand sich das Gesetz im Vermittlungsverfahren des Bundesrates.

Nach Verweis ins Vermittlungsverfahren forderte und fordert die EVG auch weiterhin eine ruhige Diskussion zur Eisenbahn-Regulierung.

Der Vorsitzende der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, Alexander Kirchner, hat die Entscheidung der Bundesländer begrüßt, das "Gesetz zur Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich" in das Vermittlungsverfahren zu verweisen. "Wir haben nichts gegen Regulierung, wenn sie der Sache dient und nicht politischen Interessen", machte Kirchner deutlich.





Anfang Juli 2013 ist das Regulierungsgesetz im Bundesrat gescheitert

Der Gesetzentwurf für ein neues Eisenbahnregulierungsgesetz ist gescheitert. Schon im ersten Anlauf war der Regierungsentwurf im Bundesrat durchgefallen. Daraufhin wurde der Vermittlungsausschuss angerufen. Dort gelang es jedoch nicht, einen mehrheitsfähigen Kompromiss zu erzielen. Nachdem die EVG ihre nachvollziehbare Kritik, insbesondere gegenüber den SPD-geführten Ländern, deutlich gemacht hatte, war an eine Einigung nicht mehr zu denken.

Der Gesetzentwurf kam unverändert zurück in den Bundesrat und fand dort, am 5. Juli dieses Jahres, ein zweites Mal keine Mehrheiten. Damit hat dieses Gesetzesvorhaben in der laufenden Legislaturperiode keine Chance mehr, realisiert zu werden.

Die Politik gönnt uns Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern jetzt aber nur eine Atempause. Das Eisenbahnregulierungsgesetz ist noch nicht vom Tisch. Nach der Bundestagswahl wird die neue Regierung – ganz egal, wie sich diese zusammensetzen wird – dazu einen neuen Anlauf unternehmen. Sowohl der Bund, wie auch die Länder, haben ein nachhaltiges Interesse an sinkenden Trassenpreisen, die sie sich mit Einführung dieses Gesetzes versprechen.

Die EVG kritisiert, dass das so genannte Eisenbahn-Regulierungsgesetz die falschen Prioritäten setzt. So war im Gesetz vorgesehen, die Trassenpreise, quasi aus Prinzip, deutlich abzusenken, um so für mehr Wettbewerb auf der Schiene zu sorgen. Nach Auffassung der EVG wurde dabei aber außer Acht gelassen, dass Infrastrukturunternehmen die Möglichkeit brauchen, notwendige Investitionen ins Netz auch finanzieren zu können.

Das wäre durch das Eisenbahn-Regulierungsgesetz langfristig kaum mehr möglich gewesen, mit der Folge, dass sich der Zustand des Schienennetzes deutlich verschlechtert hätte.

Ein so wichtiges Thema braucht Zeit, um die richtigen Entscheidungen treffen und um alle Aspekte sorgfältig abwägen zu können. Das ist der Standpunkt der EVG. Es sei schon merkwürdig gewesen, dass der Verkehrsausschuss eine Expertenrunde eingeladen und angehört habe, deren Empfehlungen und kritischen Anmerkungen dann aber aus Zeitgründen keinen Niederschlag mehr im Gesetzentwurf im Mai fanden.

Die EVG empfiehlt, die angestrebte grundlegende Überarbeitung des "Regulierungsgesetzes" nun in aller Ruhe anzugehen. Die EVG wird ihre Positionen und Forderungen in die zu führende Diskussion einbringen. Uns ist wichtig, dass durch die Neuordnung der Regulierung im Eisenbahnbereich alle Beschäftigten im Bereich der Bahnen keine Nachteile erleiden.

Dafür wird sich die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft auch weiterhin mit Nachdruck einsetzen. Letztendlich muss vor einer Änderung des Regulierungsrahmens in Deutschland zunächst das von der EU-Kommission angekündigte 4. Eisenbahnpaket abgewartet werden. Erst nach Abschluss des damit einhergehenden EU-Gesetzgebungsverfahrens lässt sich ein möglicher Änderungsbedarf abschätzen.

Eine sinnvolle Gesetzesnovellierung in Deutschland ist vorher nicht möglich.





Das 4. Eisenbahnpaket der EU-Kommission

Konkurrenz belebt das Geschäft. Das sagt sich auch EU-Verkehrskommissar Siim Kallas.

Nach seinen Vorstellungen sollen die Eisenbahnen in Europa stärker als bisher um Fracht und Passagiere konkurrieren. Zudem soll der Verkehrsträger Schiene pünktlicher und zuverlässiger werden. Um das zu erreichen, wurden von der EU-Verkehrskommission verschiedene Gesetzesvorlagen erarbeitet, die im so genannten 4. Eisenbahnpaket zusammengefasst sind. Nach Auffassung der EVG fehlen aber wichtiger Weichenstellungen, um endlich die Wettbewerbsnachteile des Systems Schiene gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu beseitigen.

Das 4. Eisenbahnpaket wurde Ende Januar in Brüssel vorgestellt und wird nun sowohl im Europaparlament als auch im Europäischen Rat beraten. Dann sollen die mehrheitsfähigen Punkte des vorgelegten Papiers Gesetz werden. Die entsprechenden Vorschriften gelten dann verbindlich in ganz Europa.

Die EVG wird sich weiterhin konstruktiv-kritisch in die jetzt zu führenden Diskussionen einschalten - denn das Papier des EU-Verkehrskommissars birgt einiges an Sprengstoff.

Offensichtlich lässt sich EU-Kommissar Siim Kallas, in seinem Bemühen durch mehr Konkurrenz den Wettbewerb auf der Schiene anzukurbeln, nicht allein von tatsächlichen Erfordernissen sondern vielfach von ideologischen Vorstellungen leiten. Würden diese Gesetze „Gesetz“ werden, befürchtet die EVG erhebliche Nachteile für den Verkehrsträger Bahn, aber auch für die dort Beschäftigten. Es gilt, das zu verhindern.

Deshalb bedarf es in den nächsten Monaten des persönlichen und engagierten Einsatzes vieler unserer EVG-Mitglieder! Nicht nur die Funktionäre, auch die Kolleginnen und Kollegen an der Basis werden wir für die bevorstehenden Kampagnen um ihren engagierten Einsatz bitten.

Das 4. Eisenbahnpaket gliedert sich im Wesentlichen in fünf Bereiche:

1. Die EU-Kommission fordert einen diskriminierungsfreien Betrieb: EU-Verkehrskommissar Siim Kallas hält im Grundsatz an seinem Ziel fest, Netz und Betrieb von einander zu trennen, auch wenn dies nun nicht mehr so genannt wird. So soll die vermeintliche Gefahr einer Diskriminierung Dritter verhindert werden. Die scheint gegeben, wenn der Fahrwegbetrieb und die Erbringung von Verkehrsleistungen von ein und demselben Unternehmen angeboten werden. Der Kompromissvorschlag lautet nun: Die Holdingstruktur bleibt unangetastet, wenn auch unter strengen Auflagen - die aber würden faktisch die Trennung von Infrastruktur und Betrieb bedeuten.

Die EVG wird weiterhin dafür kämpfen, dass die DB AG nicht zerschlagen wird. Ansonsten stünden viele Arbeitsplätze auf dem Spiel. In einem wegweisenden Urteil hat der Europäische Gerichtshof jüngst erst bestätigt, dass das deutsche, aber auch das österreichische Holdingmodell, mit dem Europäischen Recht in Einklang steht. Die Sorgen, Dritte würden vielleicht diskriminiert, konnten bislang immer ausgeräumt werden. In Deutschland funktioniert der Wettbewerb. Das beweisen nicht zuletzt die Vielzahl der Eisenbahnverkehrsunternehmen, die täglich - neben der DB AG - das bundeseigene Schienennetz benutzen.

2. Die EU-Kommission fordert einen offenen Marktzugang: Nach Vorstellung der EU-Verkehrskommission soll spätestens ab Dezember 2019 auch der inländische Schienenpersonenfernverkehr für konkurrierende Anbieter geöffnet werden.





Ziel sei es, Innovation und Effizienz im Sinne der Verbraucher zu verbessern. Bisher hätten nur Großbritannien – sowie in „begrenztem Ausmaß“ auch Deutschland, Italien, Österreich, die Tschechische Republik sowie die Niederlande – ihre Märkte Dritten zugänglich gemacht, so die Kommission.

Die EVG steht den vorliegenden Forderungen nach einer weitergehenden Öffnung der Märkte weiterhin kritisch gegenüber. Bemängelt wird, dass ein liberalisiertes, auf Wettbewerb ausgerichtetes Modell, allen Ländern der EU übergestülpt werden soll, ohne auf die Besonderheiten jedes Marktes einzugehen. Jeder Mitgliedsstaat soll nach Maßgabe der EVG selbst bestimmen können, welche Organisationsform er wählt.

3. Die EU-Kommission fordert europaweite Genehmigungen: Züge und alles rollende Material sollen künftig nicht mehr verschiedene, länderspezifische, sondern nur noch eine einzige Zulassung benötigen. Die gilt dann europaweit und ermöglicht den Einsatz im grenzüberschreitenden Verkehr. Eisenbahnverkehrsunternehmen können Zeit und Geld sparen, weil die technischen Zulassungsvoraussetzungen angeglichen werden sollen, um zu gemeinsamen Standards zu kommen.

Die EVG fordert, die hohe Fachkompetenz der nationalen Zulassungsbehörden weiterhin zu nutzen: Das EBA muss auch künftig eine wichtige Rolle im europaweiten Genehmigungsprozess einnehmen. Klar ist auch, dass die angestrebte Angleichung technischer Standards auf einem sehr hohen Niveau stattfinden muss. Die deutschen Standards dürfen nicht „nach unten“ angeglichen werden.

4. Die EU-Kommission fordert die Abschaffung von Direktvergaben im SPNV: Die noch relativ neue EU-Verordnung 1370/2007 soll schon wieder geändert werden. Die Möglichkeit Aufträge im SPNV auch direkt an einzelne Unternehmen vergeben werden können, soll weitestgehend unterbunden werden. Stattdessen wird die ausnahmslose Ausschreibung von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr gefordert.

Die EVG fordert, dass sich Aufgabenträger nach wie vor frei entscheiden können, Leistungen auch direkt zu vergeben. Die EU-Verordnung darf in diesem Punkt nicht verändert werden. Vielmehr müssen die Schutzrechte, die die EU-Verordnung 1370/2007 für die Arbeitnehmer bietet, endlich verbindlich in deutsches Recht übernommen werden.

5. Die EU-Kommission fordert Rechte der Beschäftigten zu schützen: Gut ausgebildete und motivierte Arbeitskräfte sind Voraussetzung für einen dynamischen Eisenbahnsektor. Das 4. Eisenbahnpaket soll deshalb gewährleisten, dass Mitgliedstaaten, die öffentliche Dienstleistungsaufträge auf private Unternehmen übertragen wollen, besondere Maßnahmen ergreifen können, um die bisherige Rechte der Beschäftigten zu schützen, wenn Aufgaben an Dritte vergeben werden.

Die EVG begrüßt diesen Ansatz, der aber nicht weit genug geht. Aus der „Kann“-Vorschrift muss eine „Muss“-Vorschrift werden. Es reicht nicht aus, den Schutz der Rechte der Beschäftigten in das Belieben der Arbeitgeber zu stellen. Hier sind verpflichtende Regelungen zu treffen, auch um Arbeitnehmer effektiv vor drohenden Benachteiligungen zu schützen.

EVG – wir sind stark in Sachsen-Anhalt!

Das Arbeitsprogramm mit den Anlagen ist online abrufbar oder in den Geschäftsstellen der EVG Sachsen-Anhalt abzufordern.

