ANFORDERUNGEN AN DIE VERKEHRSPOLITIK IN BERLIN

Positionen der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft



EVG
kommt an.

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft fordert von der Politik ein klares Bekenntnis zu Bus und Bahn als wichtigen Säulen der Daseinsvorsorge und energiesparenden Verkehrsträgern in einem künftig klimaneutralen Verkehrssystem.

In die Zuständigkeit der Länder fallen insbesondere der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Darüber hinaus sollten die Länder auch bei der Förderung des Schienengüterverkehrs und bei der Fachkräftegewinnung eine aktive Rolle übernehmen.

Zu folgenden Themen richtet die EVG konkrete Forderungen an das Land Berlin:

VORWORT 3

1. TARIFTREUE UND VERGABE 4

2. NAH- UND REGIONALVERKEHR 9

3. SCHIENENINFRASTRUKTUR 11

4. SCHIENENGÜTERVERKEHR 13

5. FACHKRÄFTEOFFENSIVE 15

VORWORT

Liebe Kolleginnen und Kollegen,
sehr geehrte Damen und Herren,

Verkehrspolitik ist mehr als ein Politiksegment. Verkehrspolitik ist Daseinsvorsorge, Klimaschutz, Beschäftigungssicherung und Vieles mehr. Verkehrspolitik begegnet uns täglich, spätestens, wenn wir das Haus verlassen. Verkehrspolitik zu gestalten ist nicht nur Aufgabe der gewählten Volksvertreter:innen. Auch wir, die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, sehen eine unserer zentralen Herausforderungen und Aufgaben eben genau in diesem Bereich. Denn unsere Arbeit wird nicht zuletzt durch Entscheidungen bestimmt, die in der Verkehrspolitik getroffen werden.

Unsere Kolleginnen und Kollegen des Arbeitskreises Verkehr haben deshalb dieses Forderungspapier erarbeitet. Es richtet sich an den aktuellen und künftigen Berliner Senat. Wir wollen eine moderne Verkehrspolitik, die den Anforderungen der Menschen in jeder Hinsicht gerecht wird. Dabei geht es natürlich auch um den umweltfreundlichsten Verkehrsträger – die Schiene. Es geht um Menschen und um Güter. Aber wir sehen die Herausforderungen ganzheitlich. Es geht deshalb vor allem auch um die Absicherung unserer Kolleginnen und Kollegen. Ohne vernünftige Strukturen, ohne rote Linien, ohne Abfederung möglicher Härten, ist eine zukunftsfähige Verkehrspolitik Makulatur. Wir haben gesehen, welche Verwerfungen die Ausschreibung von Teilen der S-Bahn in den zurückliegenden Jahren mit sich gebracht hat. Das undurchsichtige und teils dilettantisch gestalte Ausschreibungsverfahren hat Arbeitsplätze und die Zukunft des Betriebs gefährdet. Es sollte allen Beteiligten Mahnung für die Zukunft sein.

Eine moderne Verkehrspolitik dient der Umwelt und schafft und sichert Arbeitsplätze. Deshalb müssen wir alles daransetzen, dass genau dieser Geist in den Köpfen der Verantwortlichen vorherrscht. Das vorliegende Forderungspapier unserer EVG Berlin kann und muss dafür ein Leitfaden sein. Ich danke allen Kolleginnen und Kollegen, die daran mitgewirkt haben. Lasst es uns als Grundlage für die Arbeit der kommenden Jahre nehmen. Lasst uns gemeinsam für unsere Ideen streiten.

Ich freue mich auf Eure und Ihre Unterstützung.

Michael Bartl
Landesvorsitzender



1. TARIFTREUE UND VERGABE

Busse und Bahnen werden täglich von Millionen Menschen in Deutschland genutzt und sind zentrale Bestandteile der Daseinsvorsorge. Damit der öffentliche Nah- und Regionalverkehr seine Rolle auch künftig zuverlässig erfüllen kann, muss er attraktiv, verlässlich und sozial abgesichert sein – für Fahrgäste wie für die Beschäftigten. Entscheidend dafür sind faire Vergaberegeln, denn sie bestimmen Arbeitsbedingungen, Beschäftigungssicherheit und die Qualität der Verkehrsangebote.

Tariftreue- und Vergabegesetz

Die EVG fordert auf Landesebene einen fairen Ausschreibungswettbewerb, der nicht zulasten der Beschäftigten oder der Qualität des Verkehrsangebots geführt wird. In der Praxis zeigt sich immer wieder, dass Ausschreibungen ohne verbindliche soziale Standards zu Lohndruck, Personalabbau und Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen führen. Dies wiederum gefährdet die Zuverlässigkeit der Verkehre und verschärft den Fachkräftemangel.

Die Bundesländer haben die Möglichkeit und die Verantwortung, über Tariftreue- und Vergabegesetze verbindliche soziale Leitplanken zu setzen. Dazu gehören insbesondere:

- der verpflichtende Personalübergang zu bestehenden Arbeits- und Sozialbedingungen,
- die Anwendung repräsentativer Tarifverträge,
- verbindliche Ausbildungsquoten,
- sowie wirksame Kontroll- und Sanktionsmechanismen.

Diese Regelungen sollten nach dem Vorbild von Rheinland-Pfalz umfassend gesetzlich verankert werden. Dort ist der Personalübergang bei Betreiberwechseln im Landestariftreuegesetz als verbindliche Muss-Vorschrift geregelt. Das sorgt für Planungssicherheit, schützt Beschäftigte und verhindert, dass Ausschreibungen über Lohn- und Sozialdumping entschieden werden:

> „Aufgabenträger haben (…) Auftragnehmer auf der Grundlage von Artikel 4 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dazu zu verpflichten, den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, ein Angebot zur Übernahme zu den bisherigen Arbeitsbedingungen zu unterbreiten."

Personalübergang und Schutz der Arbeitsbedingungen

In jedem Vergabeverfahren muss verbindlich festgelegt werden, dass neue Betreiber allen Beschäftigten ein Übernahmeangebot unterbreiten. Betreiberwechsel kommen im Ausschreibungswettbewerb regelmäßig vor und sind kein Ausnahmefall. Ohne klare Regeln führen sie zu Unsicherheit und Zukunftsangst für die Beschäftigten.

Außerdem müssen für alle Beschäftigten beim neuen Betreiber mindestens gleichwertige Arbeitsbedingungen gelten. Dies betrifft insbesondere:

- Entgelt einschließlich Zulagen,
- Arbeitszeit und Urlaubsanspruch,
- betriebliche Altersvorsorge,
- tarifliche Zusatzleistungen.

Betriebsbedingte Kündigungen müssen für die gesamte Laufzeit des Verkehrsvertrags ausgeschlossen sein. Andernfalls würde der Personalübergang ins Leere laufen. Ebenso darf keine erneute Probezeit verlangt werden.

Diese Regelungen müssen für alle Tätigkeitsbereiche gelten – etwa Fahrdienst, Zugbegleitdienst, Instandhaltung, Vertrieb, Kundenservice, Disposition und Reinigung. Betreiberwechsel betreffen immer ganze Betriebe und dürfen nicht dazu führen, dass einzelne Berufsgruppen schlechter gestellt oder ausgegrenzt werden.

Auch Auszubildende und dual Studierende müssen vollständig einbezogen werden. Ein Betreiberwechsel darf nicht zu Ausbildungsabbrüchen, Verzögerungen oder einer Verschlechterung der sozialen Absicherung führen.

Ziel ist eine sichere berufliche Perspektive für alle Beschäftigten – ohne Angst vor Arbeitsplatzverlust, Einkommenseinbußen oder erzwungenem Wohnortwechsel.

Tariftreue für faire Wettbewerbsbedingungen

Verkehrsverträge dürfen nur an Unternehmen vergeben werden, die sich verpflichten, ihren Beschäftigten mindestens die Bedingungen eines einschlägigen, repräsentativen Tarifvertrags einer tariffähigen Gewerkschaft zu gewähren.

Bei der Aufnahme eines Tarifvertrags in die Liste der repräsentativen Tarifverträge haben sich in nahezu allen anderen Bundesländern Tariftreuebeiräte bewährt, die sich paritätisch aus Vertreter:innen der Tarifvertragsparteien zusammensetzen. Eine Entscheidung nach „billigem Ermessen“ durch den Aufgabenträger, wie sie derzeit § 10 des Berliner Ausschreibungs- und Vergabegesetzes (BerlAVG) vorsieht, ist aus unserer Sicht nicht zielführend. Das BerlAVG sollte entsprechend angepasst werden.

Änderungen dieses Tarifvertrags müssen übernommen werden und die Regelungen müssen auch bei länderübergreifenden Verkehrsdiensten gelten. Tariftreue sorgt dafür, dass Wettbewerb nicht über niedrige Löhne, sondern über Qualität, Zuverlässigkeit und Innovationsfähigkeit stattfindet.

Übernimmt ein Betreiber Verkehrsleistungen von einem Unternehmen mit besseren Arbeitsbedingungen als im repräsentativen Tarifvertrag, muss der Aufgabeträger den neuen Betreiber verpflichten, diese mindestens zu erhalten. Andernfalls würden Betreiberwechsel systematisch zur Absenkung von Standards genutzt.

Diese Vorgabe verpflichtet auch nicht tarifgebundene Unternehmen und stärkt die Tarifautonomie. Unrealistische Angebote, etwa durch Unkenntnis des deutschen Arbeits- und Tarifrechts oder bewusste Missachtung sozialer Standards werden so verhindert.

Gute Arbeit und stabile Personalstrukturen

Der Einsatz von **Subunternehmen** sollte begrenzt, Leiharbeit in sicherheitsrelevanten Bereichen weitgehend ausgeschlossen werden. Zwar kann die Zusammenarbeit zwischen Verkehrsunternehmen sinnvoll sein, etwa beim Fahrplanwechsel. Sie darf jedoch nicht dazu genutzt werden, um mit Leiharbeit und Werkverträgen Lohndumping zu Lasten der Beschäftigten zu betreiben.

Ausschreibungen müssen eine realistische Personalausstattung mit ausreichenden Reserven vorschreiben. Nur so können steigendes Verkehrsaufkommen, erhöhte Krankenstände oder unvorhergesehene Ereignisse bewältigt werden.

Die Plausibilitätsprüfung von Personalkonzepten durch Aufgabenträger ist daher ein wichtiges Instrument zur Qualitätssicherung.

Um Verkehrsangebote dauerhaft zu sichern, müssen ausreichend Nachwuchskräfte ausgebildet werden. Eine vom Aufgabenträger vorgeschriebene **Ausbildungsquote** verhindert, dass Unternehmen Wettbewerbsvorteile erzielen, indem sie Ausbildung anderen überlassen. Die mindestens kompensierende Quote muss echte Berufsausbildung umfassen und darf sich nicht auf kurzfristige Funktionsausbildungen beschränken.

Vertragslaufzeiten und Notvergaben

Häufige Betreiberwechsel bedeuten Existenzunsicherheit für Beschäftigte und erschweren eine langfristige Personalentwicklung. Die im europäischen Vergaberecht vorgesehenen Vertragslaufzeiten von 15 bis 22,5 Jahren sollten daher vom Aufgabenträger ausgeschöpft werden.

Werden Notvergaben erforderlich und liegt die Ursache nicht beim bisherigen Betreiber, sollte dieser erneut beauftragt werden. So lassen sich Unsicherheit für die Beschäftigten und Übergangsprobleme vermeiden. In jedem Fall müssen auch bei Not- und Direktvergaben Tariftreue und Personalübergang verbindlich gelten.

Sicherheit und Zuverlässigkeit

Züge, Busse und Bahnhöfe sind öffentliche Räume, in denen sich Fahrgäste und Mitarbeitende sicher fühlen müssen. Angesichts steigender Aggressionen, körperlicher Angriffe und verbaler Bedrohungen – inzwischen allein bei der Deutschen Bahn über 3.000 Übergriffe pro Jahr – müssen zusätzliche Leistungen für mehr Sicherheit in den Ausschreibungen vorgegeben werden. Dazu gehören insbesondere:

- Durchgehende Besetzung aller Züge mit betrieblich ausgebildetem und regelmäßig geschultem Zugbegleitpersonal,
- Doppelbesetzung der Züge mit Zugbegleitpersonal zusätzlich zu den Triebfahrzeugführer:innen,
- zusätzlicher Einsatz von Sicherheitspersonal auf Strecken mit erhöhtem Gefährdungspotenzial.

Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen dem Zugbegleit- und Sicherheitspersonal den freiwilligen Einsatz von Bodycams mit Tonaufzeichnung ermöglichen. Diese wirken nachweislich deeskalierend und erleichtern die Strafverfolgung. Zudem sollten den Beschäftigten im Fahrdienst Smartwatches mit einer Funktion für stillen Alarm zur Verfügung gestellt werden. Auch der Personalbestand der Bundespolizei muss deutlich aufgestockt werden.

Ziel ist es, die Sicherheit für Beschäftigte und Fahrgäste in Zügen, Bussen und Verkehrsstationen spürbar zu erhöhen. Dazu gehört auch eine bundesweite Datenbank aller gemeldeten Übergriffe im Bus- und Bahnverkehr, um Problembereiche frühzeitig zu erkennen und gezielt zusätzliches Personal einzusetzen.

Jeder verbale oder körperliche Übergriff ist eine Straftat und muss konsequent verfolgt werden. Die Einrichtung spezialisierter Sonderdezernate hat sich hierfür als geeignet erwiesen. Ein entsprechendes Modell besteht bereits bei der Staatsanwaltschaft Düsseldorf. Diese Entwicklung begrüßen wir und setzen uns gemeinsam mit den DGB-Bezirken dafür ein, solche Strukturen bundesweit zu etablieren. Zudem muss durch eine Strafrechtsverschärfung der strafrechtliche Schutz erhöht werden.



Kontrolle und Beschäftigteninformation

Vorgaben wie etwa zur Tariftreue, zum Sub-Unternehmer-Verbot sowie zu Leiharbeit, Besetzungsgrad und Ausbildung müssen regelmäßig kontrolliert und Verstöße sanktioniert werden. Denn ohne Kontrolle kann der Schutz der Beschäftigten unterlaufen werden und ehrliche Bieter werden benachteiligt. Das Vergaberecht (GWB und BerlAVG) bietet entsprechende Möglichkeiten, bis hin zur Kündigung des Vertrages und zum Ausschluss des Bieters von künftigen Verfahren.

Alt- und Neu-Betreiber müssen verpflichtet werden, die Beschäftigten frühzeitig und umfassend über die Abläufe und Rechte im Vergabeverfahren zu informieren. Die EVG und der Betriebsrat des Alt-Betreibers sollten regelmäßig schon in der Definitionsphase des Vergabeverfahrens vom Aufgabenträger konsultiert werden. Dadurch können die Fachkenntnis, die Interessen der Beschäftigten und die Besonderheiten des betroffenen Liniennetzes berücksichtigt werden. Zwischen dem Aufgabenträger und dem EVG-Landesverband sollten regelmäßige Gespräche zur Vergabepolitik stattfinden und die EVG sollte in Gremien (Beiräte, Aufsichtsräte etc.) einbezogen werden. So kann der Dialog zwischen Gewerkschaft und Aufgabenträger intensiviert werden.

Freifahrtregelungen für Beschäftigte

Wir fordern, dass das Land Berlin den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im SPNV vorgibt, Beschäftigten kostenlose Fahrten auf dem Arbeitsweg sowie bei Gastfahrten zu ermöglichen. SPNV-Vergaben sollten mindestens Freifahrtregelungen vorsehen, die auch Beschäftigte anderer EVU einbeziehen; weitergehende tarifliche Regelungen müssen möglich bleiben. Früher waren Freifahrten selbstverständlich und stärkten die Attraktivität der Branche. Seit der Bahnreform ist jedoch ein Flickenteppich entstanden, meist gelten Freifahrten nur noch unternehmensintern.

Teilweise untersagen Aufgabenträger Freifahrten für Beschäftigte anderer Unternehmen ausdrücklich. Auf Strecken mit mehreren Betreibern können daher manche Züge genutzt werden, andere nicht. Beispiele wie Baden-Württemberg zeigen, dass übergreifende Regelungen möglich sind.

Freifahrten verursachen kaum Mehraufwand, erhöhen aber die Attraktivität der Branche deutlich. Wir fordern daher:

- landesweite, einheitliche Freifahrtregelungen im SPNV,
- Einbeziehung von Beschäftigten aller EVU,
- Sicherung weitergehender tariflicher Regelungen.

Keine Trennung von Betrieb, Vertrieb und Instandhaltung

Mit Sorge beobachten wir den Trend zur Trennung von Betrieb, Vertrieb und Instandhaltung im SPNV. Solche Doppelstrukturen verursachen zusätzliche Kosten und führen häufig zu Problemen an den Schnittstellen zwischen verschiedenen Betreibern. Dies beeinträchtigt die Zuverlässigkeit und erschwert es, nach Störungen schnell zum fahrplanmäßigen Betrieb zurückzukehren. Grundsätzlich gilt: Je weniger Schnittstellen, desto stabiler und sicherer der Betrieb.

Die EVG fordert daher Ausschreibungen, die integrierte und leistungsfähige Betriebsstrukturen sichern. Dazu gehören insbesondere:

- Vermeidung einer Trennung von Betrieb, Vertrieb und Instandhaltung,
- betriebsnahe Fahrzeuginstandhaltung grundsätzlich durch das betreibende EVU,
- Erhalt der Instandhaltungswerke in Berlin, auch im Zuge der Umstellung auf elektrische und alternative Antriebe,
- verpflichtende Einbeziehung bestehender Werkstätten bei Ausschreibungen.

Kritisch sehen wir die Kopplung des Nahverkehrsvertriebs an Verkehrsverträge, wenn Auswirkungen auf den stationären Verkauf und den Fernverkehr unberücksichtigt bleiben. Dadurch gehen tarifgebundene Arbeitsplätze verloren und qualifizierte Beratung wird abgebaut.

Ein Wegfall des personenbedienten Verkaufs erschwert zudem den Zugang zu Fahrkarten. Die Situation verschärft sich, wenn gleichzeitig der Fahrkartenverkauf im Zug eingeschränkt und Reisende auf den Onlinevertrieb verwiesen werden. Spontanes Reisen wird dadurch erschwert, und Fahrgäste riskieren trotz ehrlicher Absicht erhöhte Beförderungsentgelte.

Wir fordern deshalb:

- Beauftragung von DB Vertrieb mit dem Verkauf von Nahverkehrstickets an allen Bahnhöfen mit regelmäßigem Fernverkehr, wo der Vertrieb nicht über die S-Bahn Berlin GmbH erfolgt,
- Beibehaltung und Ausbau des Vertriebsnetzes der S-Bahn Berlin GmbH und der DB Vertrieb GmbH,
- kundenfreundliche Regelungen, z. B. Verkauf von Anschlussfahrscheinen und Upgrades auch im Fernverkehr,
- keine separaten Ausschreibungen von Vertriebsleistungen, insbesondere keine Aufspaltung nach Vertriebswegen,
- Sicherung von Arbeitsplätzen und Arbeitsbedingungen bei einem Wechsel von Vertriebsdienstleistern.

Der personenbediente Verkauf bleibt insbesondere im internationalen Verkehr unverzichtbar, da viele Verbindungen nicht vollständig online buchbar sind. Da viele internationale Reisen im Nahverkehr beginnen, tragen auch die Bundesländer Verantwortung, den Nahverkehr als Teil nationaler und internationaler Reiseketten zu verstehen und den Vertrieb entsprechend zu gestalten. Zudem ist der personenbediente Verkauf barrierearm und erleichtert Menschen aus anderen Regionen die ÖPNV-Nutzung in Berlin.



2. NAH- UND REGIONALVERKEHR

Ein guter öffentlicher Personenverkehr braucht klare Regeln, ausreichende Mittel und verlässliche Sozialstandards. Dafür müssen die Kommunen in die Pflicht genommen und zugleich unterstützt werden, Beschäftigte faire Arbeitsbedingungen erhalten und Fahrgäste sich auf Angebote verlassen können.

Klarstellung im Personenbeförderungsgesetz

Wir fordern eine Änderung im Personenbeförderungsgesetz (PBefG), damit vom Aufgabenträger vorgegebene soziale, qualitative und ökologische Standards auch von eigenwirtschaftlichen Antragstellern im ÖPNV eingehalten werden müssen. Kommunen brauchen Rechtssicherheit, Fahrgäste ein verlässliches und qualitativ hochwertiges Angebot, und Beschäftigte die Gewissheit, dass Wettbewerb nicht auf ihrem Rücken durch Sozialdumping ausgetragen wird. Der Bundesrat hat einen Vorschlag für eine solche Klarstellung zum Personenbeförderungsgesetz längst beschlossen (Bundesrat-Drucksache 741/16 vom 10.02.17). Umgesetzt worden ist dies jedoch bis heute nicht.

Solange keine Änderung des PBefG erfolgt, ist es notwendig, dass Berlin in seinem Mobilitätsgesetz festlegt, dass die Sozialvorschriften auch in den Landesnahverkehrsplan aufgenommen werden. So können die Beschäftigten im Busverkehr bei eigenwirtschaftlichen Anträgen geschützt werden.

Bis 2030 braucht der gesamte ÖPNV 100.000 neue Beschäftigte in verschiedenen Berufen, nur um den Status quo zu halten. Doch wie sollen Unternehmen Personal gewinnen, wenn sich Bewerber:innen und Auszubildende etwa alle acht Jahre vor Verschlechterungen ihrer Arbeitsbedingungen oder um ihren Arbeitsplatz fürchten müssen?
Wir fordern, dass bei Auftragnehmerwechseln im ÖPNV die neuen Betreiber verpflichtet werden, allen Beschäftigten ein verbindliches Übernahmeangebot zu gleichen Lohn- und Arbeitsbedingungen zu unterbreiten.

ÖPNV als Pflichtaufgabe

Wir begrüßen, dass der öffentliche Personennahverkehr in Berlin als Pflichtaufgabe im ÖPNV-Gesetz festgeschrieben ist. Damit sind Leistungen des öffentlichen Nahverkehrs unabhängig von der Zahlungsfähigkeit zu erbringen.

Dabei dürfen ein größeres Angebot und mehr Leistung im öffentlichen Nahverkehr nicht zu Lasten von Löhnen und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten gehen. Vielmehr muss der Nahverkehr so gestaltet werden, dass attraktive und tarifgebundene Arbeitsplätze gesichert werden und neu entstehen. Die Rahmenbedingungen dafür müssen im Landesnahverkehrsplan geschaffen werden.

Deutschlandticket

Seit 2023 können Reisende ein bundesweit gültiges Ticket für den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr erwerben. Wir begrüßen dieses Deutschlandticket und setzen uns dafür ein, dass es dauerhaft erhalten bleibt.

Für die Fahrgäste und vor allem für die Beschäftigten soll das Ticket ein Erfolg werden. Deshalb beobachten wir die Entwicklung – insbesondere im Hinblick auf die Belastung des Personals – gemeinsam mit unseren Betriebsrät:innen.

Weil das Deutschlandticket die Nachfrage erhöht, muss jetzt der Angebotsausbau bei Bussen und Bahnen folgen: flächendeckend und nutzer:innenfreundlich. Dafür reichen die Nahverkehrsmittel des Bundes nicht mehr aus, denn die Kosten sind enorm gestiegen. Bund, Länder und Kommunen müssen sich jetzt auf eine umfassende Investitionsoffensive für den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr verständigen – mit einer fairen Aufteilung der Kosten. Dabei müssen deutlich mehr Bundesmittel für zusätzliche Verkehrsangebote, mehr Personal und weitere Fahrzeuge sowie einen stabilen Preis des Deutschlandtickets bereitgestellt werden.

Die EVG begrüßt, dass Berlin zusätzlich preisreduzierte Tickets insbesondere für Beschäftigte, Auszubildende, Studierende und Einkommensschwache finanziert. Diese sind, wie auch das Deutschlandticket, ein wichtiger Beitrag zur sozialen Teilhabe.

Mittelverwendung

Das Land Berlin verwendet die vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr, also auch für Busse, Straßen- U-Bahnen. Wir fordern, dass die Regionalisierungsmittel vollständig für den SPNV verwendet werden. Gerade bei der häufig überlasteten S-Bahn sowie den Regionalbahn- und Regionalexpresslinien besteht erheblicher Bedarf, Kapazitäten auszubauen, Takte zu verdichten und das Liniennetz zu erweitern.





3. SCHIENENINFRASTRUKTUR

Ein leistungsfähiges Schienennetz ist die zentrale Voraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse und klimafreundliche Mobilität. Durch die Reaktivierung stillgelegter Strecken, Elektrifizierungen und gezielten Kapazitätsausbau kann schnell weiteres Reisendenpotenzial erschlossen werden. Gleichzeitig wird das Netz resilienter und der Schienenverkehr zuverlässiger.

Reaktivierung

Auch in Berlin kann der Nah- und Regionalverkehr auf der Schiene sinnvoll erweitert werden. Dafür lassen sich vielerorts vorhandene Strecken schnell und mit überschaubarem Aufwand reaktivieren. Die EVG unterstützt folgende vielversprechende Vorhaben aus den Empfehlungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV):

- Berlin-Schönholz - Hennigsdorf (Kremmener Bahn-Ferngleise)
- Berlin-Neukölln - Berlin Baumschulenweg (Fernbahn)
- Abzweigstelle Berlin Südkreuz Süd - Berlin-Tempelhof (Tempelhofer Kurve)
- Abzweigstelle Berlin-Grunewald - Berlin-Halensee Südkopf
- Abzweigstelle Schönwalde (Barnim) - Berlin-Wilhelmsruh (Stammstrecke Heidekrautbahn)
- Berlin-Spandau West - Falkenhagener Chaussee - Bötzow (Bötzowbahn)
- Berlin-Schöneberg Betriebsbahnhof – Abzweigstelle Verbindung Dresdner- und Potsdamer Bahn
- Berlin Potsdamer Platz - Potsdam Griebnitzsee (Potsdamer Stammbahn)
- Berlin-Halensee Südkopf – Berlin-Tempelhof – Berlin-Neukölln – Abzweigstelle Treptower Park (Ferngleise)

Die EVG begrüßt das Vorhaben, die Siemensbahn zügig wiederaufzubauen. Aus Kapazitätsgründen sollte diese aber mittelfristig über eigene Bahnsteige auf dem S-Bahn-Ring führen. Der Berliner Außenring sollte um einen äußeren S-Bahn-Ring ergänzt werden.



Elektrifizierung

Die Dekarbonisierung des Verkehrssektors erfordert auch eine umfassende Elektrifizierung des Eisenbahnnetzes. Doch weil der Ausbau viel zu langsam vorangeht, besteht dringender Handlungsbedarf. Der Bund hat angekündigt, die Elektrifizierung des Schienennetzes zu beschleunigen. Auch die Länder sind gefordert, ihren Beitrag zu leisten.

Die EVG favorisiert die energieeffiziente Streckenelektrifizierung, denn nur damit stehen bei Störungen und Baumaßnahmen nutzbare Umleitungen zur Verfügung.

Der Senat kann Elektrifizierungsvorhaben außerhalb des Bundesverkehrswegeplans unterstützen. Unter anderem für solche Projekte hat der Bund das Budget des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) aufgestockt.

Elektrifizierungslücken, die aus unserer Sicht in den nächsten Jahren geschlossen werden sollten, sind insbesondere:

- Berlin-Neukölln – Berlin-Baumschulenweg
- Biesdorfer Kreuz Süd-Ost – Küstrin-Kietz – Bundesgrenze
- Abzweigstelle Berlin-Halensee Nordkopf – Berlin Südkreuz – Treptower Park
- Abzweigstelle Attilastraße – Berlin-Tempelhof
- Berlin-Grunewald – Abzweigstelle Berlin-Halensee Südkopf

Darüber hinaus sollte das Stromsystem der Berliner S-Bahn u. a. mit zusätzlichen Unterwerken ausgebaut werden, um die Stromversorgung bei dichteren Takten sicherzustellen.

Ausbau

Berlin wächst und das Schienennetz muss mitwachsen. Durch zusätzliche Kapazitäten, mehrgleisige Ausbauten, weitere Park and Ride-Anlagen und Streckenverlängerungen kann vor allem der Regional- und S-Bahn-Verkehr sinnvoll erweitert werden. Ziel ist ein leistungsfähigeres und resilienteres Netz, das dem Mobilitätsbedarf der Hauptstadt-Region gerecht wird. Dazu gehört die Fortführung des Projekts i2030 unter anderem mit Umsetzung aller Ausbaumaßnahmen im Berliner S-Bahn-Netz. Zudem ist eine Verbesserung der Verbindungen nach Polen für Personen- und Güterverkehre, auch unter dem Gesichtspunkt der Redundanz bei Störungen und baubedingten Sperrungen, erstrebenswert.

4. SCHIENENGÜTERVERKEHR

Von allein kommen nicht mehr Güter auf die Schiene. Dafür braucht es eine verlässliche Infrastruktur, faire Wettbewerbsbedingungen und Unterstützung für die Güterbahnen. Was jetzt notwendig ist, liegt auf der Hand: Rückbau stoppen, Kapazitäten ausbauen und den Schienengüterverkehr gezielt stärken.

Gleisanschlüsse für Industrie- und Logistikstandorte müssen in der Flächen- und Verkehrsplanung verbindlicher Standard werden, damit mehr Güter auf die Schiene verlagert werden können. Dafür sind gezielte Landesförderungen für Güterverkehrsstellen ebenso notwendig wie der dauerhafte Erhalt der bestehenden Infrastruktur.

Auch Reaktivierung und Ausbau von Güterumschlagplätzen müssen jetzt angestoßen werden. Machbar sind Anlagen

- am ehemaligen Flughafen Tegel,
- auf dem Gelände des aufgegebenen Containerbahnhofs an der Frankfurter Allee,
- in Pankow beim ehemaligen Bahnbetriebswerk
- sowie an der Berliner-Ringbahn.

Von hier aus kann eine Feinverteilung der mit der Bahn angelieferten Güter per E-Lkw sowie S-, U- und Straßenbahnen erfolgen. Für weitere vielversprechende Standorte sollte der Senat eine Machbarkeitsstudie beauftragen, die die 10 Umschlagstandorte mit dem größten Potenzial und einer schnellen Umsetzbarkeit identifiziert.

Das Land Berlin sollte dem Beispiel Baden-Württembergs folgen und ebenfalls Railcoaches als unternehmensunabhängige Ansprechpartner für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene finanzieren. Sie treiben die Reaktivierung von Strecken voran, unterstützen bei der Anbindung von Industrie- und Logistikstandorten sowie bei der Entwicklung von Verladepunkten und gewinnen Unternehmen für den Schienengüterverkehr.

Wichtig ist auch die Ausstattung von Umschlagterminals und Verladestellen mit Ladeinfrastruktur, um den elektrischen Schienengüterverkehr und E-Lkw sinnvoll zu verknüpfen.

Darüber hinaus brauchen die Güterbahnen eine aktive politische Unterstützung der Länder auf nationaler und europäischer Ebene. Die Kapazitäten des Schienennetzes für den Güterverkehr müssen durch Aus- und Neubau deutlich erhöht werden. Gleichzeitig gilt es, die Rangierbahnhöfe als zentrale Knotenpunkte einer klimafreundlichen Logistik dauerhaft zu sichern.

Unterstützung für die Güterbahnen

Die EVG hat den Masterplan Schienenverkehr des Bundes mit erarbeitet, und unterstützt dessen Ziele und Maßnahmen. Die folgenden Vorhaben sind für den Schienengüterverkehr besonders wichtig und sollten vorrangig umgesetzt werden.

- **Infrastruktur:** Die Bedarfsplanmittel für den Aus- und Neubau der Bundesschienenwege müssen auf mindestens 4 Milliarden Euro pro Jahr aufgestockt werden. Darüber hinaus sollte der Bund die Förderung von Gleisanschlüssen und Umschlagbahnhöfen vereinfachen, mehr Mittel bereitstellen und die Umsetzung beschleunigen.
- **Entlastung:** Die Mehrfachbelastung aus Stromsteuer und Emissionshandel für den elektrischen Schienenverkehr muss entfallen, denn die von den Schienenbahnen in Deutschland zu zahlende Stromsteuer ist die mit Abstand höchste in Europa. Deshalb fordern wir die Absenkung auf das von der EU erlaubte Mindestmaß.
- **Förderung:** Die Fördermaßnahmen im Einzelwagenverkehr sowie bei den Trassenpreisen müssen finanziell besser ausgestattet und dauerhaft verstetigt werden, damit die klimaschonenden Güterbahnen im Wettbewerb mit dem Lkw-Verkehr mithalten können und die Straßen entlastet werden.
- **Digitalisierung:** Das europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS soll innerhalb der nächsten 15 Jahre in Deutschland flächendeckend eingeführt werden. Neben der Infrastrukturausrüstung entstehen auch Kosten von mehreren hunderttausend Euro pro Triebfahrzeug. Ohne diese Fahrzeugausrüstung können die Vorteile von ETCS nicht genutzt werden, daher muss der Bund auch die Digitalisierung der Fahrzeuge finanzieren

Riesen-Lkw schaden Verkehrswende

Das Bundesverkehrsministerium unterstützt die Zulassung von übergroßen Lkw auf immer mehr Strecken. Doch die Bundesländer entscheiden vorab darüber, ob Straßenabschnitte freigegeben werden.

Bisher hat das Land Berlin überlange und überschwere Lkw auf seinem Straßennetz nicht zugelassen. Nun sollen jedoch um 1,38 m längere Lkw in Berlin auf allen Straßen erlaubt werden. Dabei ist die Stadt ist bereits stark mit Lkw-Verkehren belastet.

Die EVG lehnt den Einsatz von Riesen-Lkw grundsätzlich ab, denn sie verlagern Transporte von der Schiene zurück auf die Straße, sind klimaschädlich und eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer. Die Probleme und Risiken, die diese großen Fahrzeuge verursachen, werden auf das Fahrpersonal und die Straßennutzer:innen abgewälzt.





5. FACHKRÄFTEOFFENSIVE

Der Eisenbahnbetrieb erfordert hohe Professionalität und großes Engagement, damit Reisende und Güter sicher befördert werden. Dafür muss das Personal in Betrieb, Instandhaltung und Kundenbetreuung gut ausgebildet sein und das System Eisenbahn umfassend kennen. Der Einsatz von angelernten Kräften oder Beschäftigten mit Funktions-, aber ohne Berufsausbildung kann deshalb nur eine Übergangslösung sein.

Die Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen bei Bahn und Bus werden zunehmend unsicherer. Die Beschäftigten – die oft Schichtdienst leisten, lange von zu Hause weg sind und an Nacht- und Wochenenden arbeiten – stehen regelmäßig vor Veränderungen, die Jobverlust, Umzug oder Einkommenseinbußen bedeuten können. Um die hohe Einsatzbereitschaft zu sichern und den Betrieb verlässlich zu machen, ist es wichtig, gute Rahmenbedingungen zu schaffen. Wir fordern daher:

- **Stärkung der dualen Berufsausbildung:** Eine Vielzahl der Betriebe hat angekündigt, die Ausbildungszahlen zu senken. Gleichzeitig gehen in den kommenden Jahren viele Beschäftigte in den Ruhestand. Daher sollte jetzt wieder offensiv für die Ausbildung im Verkehrssektor geworben werden.
- **Ausbildungsverpflichtung in Vergabeverfahren:** Da bei den Vergabeverfahren im SPNV jahrelang vor allem die Kostensenkung im Vordergrund stand, haben viele Bieter nicht selbst ausgebildet und konnten so billiger kalkulieren. Der Personalbedarf wurde oft durch Abwerbung von anderen Unternehmen gedeckt. Das funktioniert heute nicht mehr, und häufig scheitern Betreiberwechsel an fehlendem oder nicht ausgebildetem Personal. Deshalb fordern wir Ausbildungsverpflichtungen in Ausschreibungen.
- **Tariftreue und faire Vergabeverfahren:** Arbeitsplatzsicherheit, angemessene Bezahlung und gute Arbeitsbedingungen sind entscheidend, um Beschäftigte für den SPNV gewinnen und halten zu können. Tariftreue, Anspruch auf Übernahme für alle Beschäftigten beim Betreiberwechsel und Schutz vor Einkommenseinbußen müssen künftig der Standard bei Vergaben sein.
- **Länderaktivitäten:** Nach dem Vorbild Bayerns sollte ein landesweiter „Runder Tisch Fachkräfte-Offensive“ zu Aufmerksamkeit und einem positiven Bild für die Eisenbahnbranche als Beschäftigungsbereich beitragen, z. B. auch durch einen landesweiten Eisenbahntag mit öffentlichkeitswirksamen Aktionen der Unternehmen (Jobmessen, Tage der offenen Tür etc.) und einem gemeinsamen Internetauftritt. Der SPNV-Aufgabenträger, Betriebsräte und Gewerkschaften sollten daran beteiligt werden. Der Senat kann solche Initiativen koordinieren sowie politisch und materiell unterstützen. Darüber hinaus sollten die Oberstufenzentren mit zusätzlichen Mitteln für dringend benötigte Räumlichkeiten und Lehrkräfte ausgestattet werden.

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)
Reinhardtstraße 23 · 10117 Berlin