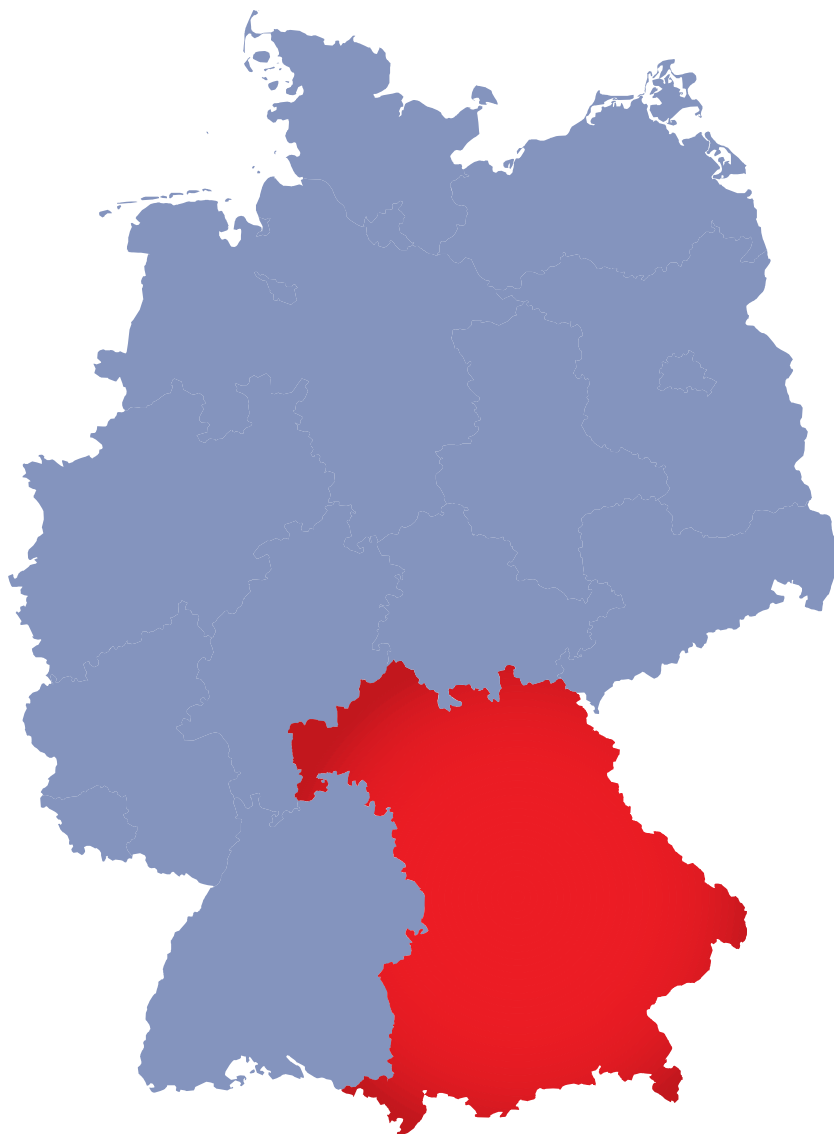




# ***EVG-Anforderungen an die Verkehrspolitik des Freistaats Bayern***





# EVG-Anforderungen an die Verkehrspolitik des Freistaats Bayern

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 vor allem der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Aber auch bei der Förderung des Schienengüterverkehrs und bei der Fachkräftegewinnung sollten die Länder aktiv fördern und gestalten.

## Zu folgenden konkreten Themen haben wir Forderungen an den Freistaat Bayern:

1. Tariftreue- und Vergabegesetz
2. Forderungen an die Aufgabenträger hinsichtlich Ausschreibungen
3. Personenbeförderungsgesetz / Bus
4. ÖPNV als Pflichtaufgabe der Kommunen
5. Ausbau des SPNV
6. Fachkräftesicherung / Fachkräfteoffensive der Länder
7. Förderung und Unterstützung für den Schienengüterverkehr



## 1. Tariftreue- und Vergabegesetz

Die EVG setzt sich für einen starken ÖPNV und SPNV ein. Nicht nur in der Corona-Pandemie hat der öffentliche Verkehr seine Systemrelevanz unter Beweis gestellt. Er muss auch künftig Teil einer guten Daseinsvorsorge sein. Dafür müssen ÖPNV und SPNV aber auch attraktiv für Fahrgäste und für Beschäftigte sein.

Auf Landesebene fordert die EVG daher vor allem einen fairen Ausschreibungswettbewerb, der nicht auf dem Rücken der Beschäftigten und Fahrgäste ausgetragen wird. Die Länder können für faire Vergabebedingungen sorgen: Personalübergang nach den bestehenden Arbeits- und Sozialbedingungen (Tariftreuregelungen), Ausbildungsquoten und mehr Sicherheit. Dies sollte möglichst umfassend in einem Landesvergabe- und Tariftreuegesetz nach dem Vorbild von Rheinland-Pfalz verankert werden. Das sind die konkreten Forderungen der EVG:

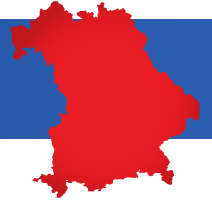
Die EVG setzt sich dafür ein, dass hinsichtlich des Personalübergangs bei Ausschreibungen die „Soll“-Regelung des § 131 aus dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) berücksichtigt wird. Im GWB selbst sollte sie in eine „Muss“-Regelung geändert werden. Auf Ebene der Bundesländer kann das insbesondere durch Tariftreue- bzw. Vergabegesetze geregelt werden.

Rheinland-Pfalz hat hier Maßstäbe gesetzt. Im Landestariftreuegesetz (LTTG) ist der Personalübergang bei Betreiberwechsel als „Muss-Vorschrift“ enthalten – und zwar sowohl für den SPNV als auch für den ÖPNV. In § 1 Abs. 4 LTTG Rheinland-Pfalz heißt es:

*„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.“*

Bayern ist eines der beiden letzten Bundesländer, die noch kein Tariftreuegesetz erlassen haben. Wir fordern, bei der Vergabe von Leistungen des SPNV und des ÖSPV die Beachtung repräsentativer Tarifverträge verpflichtend vorzugeben.

Nach dem Vorbild von Rheinland-Pfalz sollte auch Bayern eine Muss-Bestimmung für den Personalübergang bei Betreiberwechseln in sein künftiges Tariftreue- und Vergabegesetz aufnehmen.



## 2. Forderungen an die Aufgabenträger hinsichtlich Ausschreibungen

### Personalübergang bei Ausschreibungen

Wir fordern, dass künftig in jedem Vergabeverfahren vorgeschrieben wird, dass im Falle eines Betreiberwechsels der neue Betreiber allen Beschäftigten ein Übernahmeangebot machen muss.

Wenn ein Netz auf mehrere Betreiber aufgeteilt wird, muss sichergestellt sein, dass die Beschäftigten mindestens von einem der neuen Betreiber ein Angebot zur Übernahme erhalten.

Für die übergehenden Beschäftigten müssen beim neuen Betreiber mindestens die gleichen Arbeitsbedingungen gelten wie beim bisherigen Betreiber, insbesondere hinsichtlich Entgelt, Zulagen, Urlaubsanspruch, Wochenarbeitszeit, betrieblicher Altersvorsorge und weiterer Leistungsansprüche. Betriebsbedingte Kündigungen müssen für die Dauer des Verkehrsvertrages ausgeschlossen werden.

Auch Auszubildende und Dual Studierende müssen in die Vorschriften zum Beschäftigtenübergang einbezogen werden. Ein Betreiberwechsel darf nicht dazu führen, dass Ausbildungen abgebrochen, unterbrochen oder verlängert werden müssen. Die soziale Absicherung des Beschäftigtenübergangs muss auch für Nachwuchskräfte greifen.

Diese Vorgabe muss für alle Tätigkeitsgruppen gelten, also im Bereich Lokfahrdienst, Zugbegleitdienst, Instandhaltung, Vertrieb und Kundenservice, Disposition, Reinigung etc.

Das Ziel ist, dass es für alle, die heute eine Ausbildung oder Arbeit im ÖPNV oder SPNV aufnehmen, eine sichere, lebenslange Berufsperspektive ohne Angst vor Arbeitslosigkeit, Einkommenseinbußen oder Umzug gibt.



## Tariftreue

Wir fordern, dass Verkehrsverträge nur an solche Unternehmen vergeben werden dürfen, die sich verpflichten, ihren Beschäftigten mindestens das Entgelt zu zahlen und die Bedingungen zu gewähren, die in einem einschlägigen, repräsentativen und mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifvertrag vorgesehen sind. Änderungen dieses Tarifvertrages müssen nachvollzogen werden. Eine solche Regelung muss ohne Ausnahmen auch bei länderübergreifenden Verkehrsdiensten gelten.

Sofern ein Betreiber einen Verkehrsdienst von einem anderen Betreiber übernimmt, bei dem ein höheres Entgelt bezahlt wird oder in anderer Hinsicht günstigere Regelungen für die Beschäftigten gelten als in dem repräsentativen Tarifvertrag, so ist der neue Betreiber darauf zu verpflichten, zusätzlich mindestens die Bedingungen zu gewähren, die beim bisherigen Betreiber zum Zeitpunkt des Betreiberwechsels gelten.

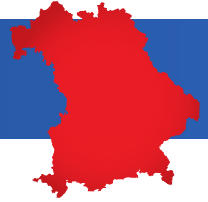
Die Vorgabe verpflichtet auch die nicht tarifgebundenen Unternehmen und stärkt so die Tarifautonomie. Unrealistische Angebote, die zum Beispiel in Unkenntnis des deutschen Arbeitsrechtes abgegeben werden, werden so verhindert.

## Sub-Unternehmen und Leiharbeit

Der Einsatz von Sub-Unternehmen sollte weitgehend beschränkt, Leiharbeit in sicherheitsrelevanten Bereichen weitgehend ausgeschlossen werden. Wir haben nichts gegen Kooperation und gegenseitige Aushilfe zwischen „echten“ Verkehrsunternehmen, zum Beispiel beim Fahrplanwechsel, wenn der Einsatz von fremdem Personal nicht durch unterschiedliche Lohn- und Arbeitsbedingungen begründet ist. Wir haben aber etwas dagegen, wenn Leiharbeit und Werkverträge eingesetzt werden, um Kosten zu Lasten der Beschäftigten zu senken.

## Vorgabe ausreichender Personalreserven

Die Aufgabenträger sollen bei den Ausschreibungsbedingungen auf ausreichende Personalausstattung achten und gewisse Personalreserven vorschreiben. Dadurch wird der Verkehr zuverlässiger, zum Beispiel bei erhöhtem Verkehrsaufkommen, erhöhtem Krankenstand oder unerwarteten Ereignissen. Einige Aufgabenträger sind nach schlechten Erfahrungen in der Vergangenheit dazu übergegangen, das Personalkonzept der Bieter auf Plausibilität zu prüfen.



## Ausbildungsquote

Die Aufgabenträger sollten eine Ausbildungsquote in den Vergabebedingungen vorschreiben. Um die Funktionsfähigkeit zu sichern, müssen regelmäßig und ausreichend Nachwuchskräfte ausgebildet werden. Im Ausschreibungswettbewerb dürfen nicht diejenigen Unternehmen begünstigt werden, die die Ausbildung anderen überlassen, um selbst Kosten zu sparen. Wichtig ist, dass sich die Ausbildungsquote nicht auf Funktionsausbildungen beschränkt, sondern die echte Berufsausbildung, z.B. Eisenbahner:in im Betriebsdienst (EiB), vorschreibt.

## Möglichst lange Laufzeit neuer Verkehrsverträge

Das europäische Vergaberecht ermöglicht im Allgemeinen Vertragslaufzeiten von 15 Jahren (bei spezifischem Investitionsbedarf auch bis zu 22,5 Jahren). Diese Fristen sollten durch die Aufgabenträger im Regelfall auch ausgenutzt werden. Denn jeder Betreiberwechsel bedeutet Existenzunsicherheit für die Beschäftigten.

## Notvergaben in der Regel an den bisherigen Betreiber

Wenn Notvergaben erforderlich werden und kein wichtiger Grund auf Seiten des bisherigen Betreibers dafür die Ursache ist, sollte im Regelfall der bisherige Betreiber wieder beauftragt werden. Dadurch werden unnötige Unsicherheit für die Beschäftigten und Übergangsprobleme beim Betreiberwechsel vermieden. In jedem Fall müssen auch bei Notvergaben Beschäftigtenübergang und Tariftreuevorgaben festgelegt werden.

## Sicherheit und Zuverlässigkeit im Betrieb

Wir erwarten, dass bei Ausschreibungen nicht nur Fahr-, sondern auch Sicherheitspersonal vorgeschrieben wird. Dazu gehört insbesondere auch die Doppel-Besetzung der Züge mit Zugbegleitpersonal zusätzlich zu den Triebfahrzeugführer:innen. Das Zugbegleitpersonal muss auch betrieblich ausgebildet werden.

Ziel muss es sein, die Sicherheit für Beschäftigte und Fahrgäste in Zügen, Bussen und Verkehrsstationen zu erhöhen. Deshalb fordern wir eine bundesweite Datenbank, in der alle Übergriffe, die im Bus- und Bahnbereich gemeldet werden, festzuhalten sind. So lassen sich schnell Problemlinien erkennen, auf denen möglicherweise zusätzliches Personal, insbesondere aus dem Bereich Sicherheit, eingesetzt werden sollte.



Wir fordern zudem klare Reaktionen in Strafverfahren, wenn Beschäftigte, die Dienst an der Gesellschaft leisten, angegriffen werden. Jeder verbale oder körperliche Übergriff ist eine Straftat und muss als solche verurteilt werden. Ein wichtiges Zeichen gegenüber Betroffenen und Täter:innen ist es, physische und psychische Übergriffe zu ahnden. Dafür könnte die Einrichtung von Sonderdezernaten ein geeignetes Instrument sein. Diese müssten sich ausschließlich mit der Strafverfolgung von Übergriffen auf Beschäftigte des öffentlichen und privatisierten Sektors befassen. Bei der Düsseldorfer Staatsanwaltschaft gibt es bereits ein solches Sonderdezernat - das sollte bundesweit zur gängigen Praxis werden. Dies fordern wir gemeinsam mit den DGB-Bezirken, da dies Länderzuständigkeit ist.

### **Kontrolle der Vorgaben**

Die geforderten Vorgaben der Aufgabenträger, zum Beispiel zur Tariftreue, zum Verbot und zur Einschränkung von Sub-Unternehmen sowie Leiharbeit, zum Besetzungsgrad, zur Ausbildung etc., müssen auch kontrolliert werden. Verstöße müssen sanktioniert werden. Ohne Kontrolle können die Vorgaben unterlaufen werden. Ehrliche Bieter werden benachteiligt. Das Vergaberecht (GWB) bietet entsprechende Möglichkeiten, bis hin zur Kündigung des Vertrages und zum Ausschluss des Bieters von künftigen Verfahren.

### **Vergabeverfahren: Beschäftigteninformation und Dialog mit EVG und Betriebsräten**

Alt- und Neu-Betreiber müssen verpflichtet werden, die Beschäftigten frühzeitig und umfassend über die Abläufe und die Rechte der Beschäftigten zu informieren. Die EVG und der Betriebsrat des Alt-Betreibers sollten regelmäßig schon in der Definitionsphase des Vergabeverfahrens vom Aufgabenträger konsultiert werden. So können die Fachkenntnis, die Interessen der Beschäftigten und die Besonderheiten des betroffenen Liniennetzes berücksichtigt werden (zum Beispiel Perspektiven einzelner Werke oder Dienststellen). Zwischen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) als landesweitem Aufgabenträger und dem EVG-Landesverband sollten regelmäßige Gespräche zur Vergabepolitik stattfinden. Die EVG begrüßt, dass sie im Beirat der BEG vertreten ist. Der Dialog zwischen Gewerkschaft und Aufgabenträger sollte intensiviert werden.



## Freifahrtregelungen für Eisenbahner:innen

Wir fordern, dass der Freistaat den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) des SPNV künftig vorgibt, dass Eisenbahner:innen auf dem Weg von und zur Arbeit sowie bei Gastfahrten kostenlos mitfahren können. Zumindest sollten die Vorgaben bei SPNV-Vergaben zulassen, dass die EVU untereinander Freifahrtregelungen für die Eisenbahner:innen vereinbaren können, die auch die kostenlose Beförderung von Beschäftigten anderer EVU einschließen. Auch weitergehende tarifliche Regelungen sollen nicht ausgeschlossen werden.

In der Vergangenheit waren Freifahrtregelungen ein selbstverständlicher Bestandteil der Vergütung von Eisenbahner:innen und trugen zur Attraktivität der Eisenbahn als Arbeitgeber bei. Seit der Bahnreform ist ein Flickenteppich unterschiedlicher Regelungen entstanden. Meistens werden Freifahrten nur noch für Beschäftigte des eigenen Unternehmens gewährt. Die Aufgabenträger des SPNV untersagen z.T. sogar ausdrücklich Freifahrtregelungen für Mitarbeiter:innen anderer Eisenbahnunternehmen. Wenn auf einer Strecke Züge verschiedener Betreiber unterwegs sind, können manche Züge frei genutzt werden, andere nicht. In anderen Bundesländern, z. B. Baden-Württemberg, gibt es inzwischen EVU-übergreifende Regelungen. Solche Freifahrtregelungen wären ein einfaches Mittel, um die Arbeit bei der Eisenbahn attraktiver zu machen, das weder für die EVU noch für die Aufgabenträger mit größerem Aufwand verbunden wäre. Unseres Erachtens sollten konkrete Schritte besprochen werden, um zeitnah eine flächendeckende Regelung für Bayern zu erreichen.

## Bewertung der BEG-Vergabepaxis

In der Vergangenheit wurden die Belange der Beschäftigten bei SPNV-Ausschreibungen in Bayern kaum berücksichtigt. Nur der durch § 131 (3) GWB geforderte Beschäftigtenübergang wurde seit 2016 in sehr eingeschränkter Form vorgeschrieben (beschränkt auf Triebfahrzeugführer:innen, Zugbegleiter:innen und Disponent:innen). Seit einiger Zeit nehmen wir gewisse Verbesserungen wahr, etwa zusätzlich gefordertes Sicherheitspersonal und Ausbildungsquoten. Auch Konzepte zur Betriebsaufnahme sowie Personal- und Fahrzeugreserven werden inzwischen verbindlich eingefordert.

Es besteht aber noch wesentlicher Verbesserungsbedarf, denn beispielsweise zur Tariftreue und zu Eigenerbringungsquoten werden in Bayern bislang keinerlei Vorgaben gemacht. Dass der Personalübergang nur für das fahrende Personal gelten soll, ist nicht nachvollziehbar. Bei den jetzt bevorstehenden Ausschreibungen sollten die Vorgaben zugunsten der Beschäftigten deutlich weiterentwickelt werden. Die EVG bietet hier gerne ihre Unterstützung an.



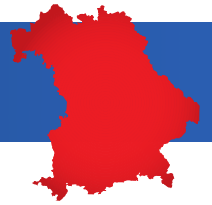
## Forderungen für die demnächst anstehenden Vergabeverfahren

In der nächsten Zeit werden mehrere bedeutende SPNV-Netze neu vergeben. Die BEG kann hier als Aufgabenträger zeigen, dass sie die berechtigten Interessen der Beschäftigten ernst nimmt. Es handelt sich insbesondere um die folgenden Vergabeverfahren und geplanten Betriebsaufnahmen:

- Regionalverkehr Oberfranken (2023)
- Expressverkehr Ostbayern (2023)
- Romantische Schiene (2024)
- Linienstern Mühldorf (2024)
- Regionalverkehr Ostbayern (2025)
- Werdenfels (2025)
- Bayerisches Oberland (2026)
- Rosenheimer Kreuz (2028).

Wir schlagen vor, zu den Einzelheiten mit der BEG in einen intensiven Austausch zu treten, z.B. im Rahmen einer gemeinsamen Arbeitsgruppe.

Wir halten es für geboten, dass bei den anstehenden Ausschreibungen der Betrieb mit Elektrotraktion oder alternativen Antrieben vorgeschrieben wird: Kein Dieselmotortrieb auf elektrifizierten Linien, keine Neubeschaffung von Dieselmotortriebfahrzeugen mehr. Stattdessen sollte der Betrieb mit Batterie- oder Wasserstoffantrieb gefördert werden.

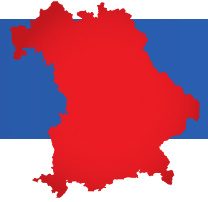


### **3. Personenbeförderungsgesetz / Bus**

Wir fordern eine Klarstellung im Personenbeförderungsgesetz (PBefG), dass vom Aufgabenträger vorgegebene soziale, qualitative und ökologische Standards auch von eigenwirtschaftlichen Antragstellern im ÖPNV eingehalten werden müssen. Kommunen brauchen Rechtssicherheit, Fahrgäste brauchen Qualität und Verlässlichkeit, und Beschäftigte brauchen die Sicherheit, dass auf ihrem Rücken kein unfairer Wettbewerb mit Sozialdumping ausgetragen wird. Der Bundesrat hat einen Vorschlag für eine solche Klarstellung zum Personenbeförderungsgesetz längst beschlossen (Bundesrat-Drucksache 741/16 vom 10.02.2017). Umgesetzt worden ist dies jedoch bis heute nicht – obwohl es im Koalitionsvertrag der Bundesregierung 2018-2021 enthalten war, ist es bei der PBefG-Novelle Anfang 2021 nicht berücksichtigt worden.

Solange keine Änderung des PBefG zur Klarstellung erfolgt, ist es notwendig, dass die Sozialvorschriften auch in die Nahverkehrspläne aufgenommen werden, da diese durch die Aufgabenträger zu beachten sind und nur so die Beschäftigten im Busverkehr bei eigenwirtschaftlichen Anträgen geschützt werden können. Ggf. können die jeweiligen Landesnahverkehrsgesetze festlegen, dass Vorgaben zum Schutz der Beschäftigten verpflichtender Bestandteil der Nahverkehrspläne sind.

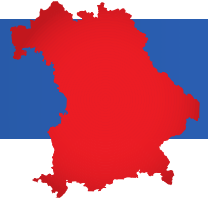
Wir fordern, dass bei Auftragnehmerwechseln im ÖPNV die neuen Betreiber verpflichtet werden, allen betroffenen Beschäftigten ein verbindliches Übernahmeangebot zu gleichen Lohn- und Arbeitsbedingungen zu machen. Bis 2030 braucht der gesamte ÖPNV 100.000 neue Beschäftigte in verschiedenen Berufen, nur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



#### **4. ÖPNV als Pflichtaufgabe der Kommunen**

Der ÖPNV muss zur Pflichtaufgabe der Kommunen/Länder werden. Der Ausbau des Bus- und Straßenbahnverkehrs (=ÖPNV) ist wesentlicher Bestandteil des klimapolitisch notwendigen Umbaus des Verkehrssystems und notwendig für die Mobilität der Bürger:innen und der Regionen, auch abseits der Großstädte. Solange der ÖPNV als freiwillige Leistung der Kommunen angesehen wird, ist immer wieder zu befürchten, dass diese das Angebot in Zeiten knapper Kassen reduzieren oder sogar durch die Kommunalaufsichtsbehörden dazu gezwungen werden, wenn die Kommunen stark verschuldet sind. Durch die Definition als Pflichtaufgabe wären zukünftig Leistungen des öffentlichen Nahverkehrs unabhängig von der Zahlungsfähigkeit der Kommunen zu erbringen. Dies unterstreicht allerdings auch die Notwendigkeit einer entsprechenden Beteiligung des Landes bei der Finanzierung.

Der Ausbau des Bus- und Straßenbahnverkehrs (=ÖPNV) ist wesentlicher Bestandteil des klimapolitisch notwendigen Umbaus des Verkehrssystems und notwendig für die Mobilität der Bürger:innen und der Regionen, auch abseits der Großstädte. 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.



## 5. Ausbau des SPNV

Der SPNV muss in Bayern als Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs weiter ausgebaut werden. In Bayern dürfen keine weiteren Strecken im SPNV stillgelegt werden. Für die Mobilität der Bevölkerung und die Klimawende im Verkehr wird jede einzelne Linie im SPNV des Landes dringend gebraucht. Daher sollten auch die Regionalisierungsmittel möglichst vollständig für den SPNV verwendet werden.

Auch in Bayern wurden bis zur Bahnreform zahlreiche Eisenbahnstrecken stillgelegt. Dabei wurden auch viele Strecken geschlossen, die heute eine wichtige Rolle für eine ökologische Verkehrswende spielen könnten, die als wichtiger Beitrag zum Klimaschutz unbedingt notwendig ist. Wir begrüßen, dass auch in Bayern in den vergangenen Jahren einzelne Strecken für den SPNV reaktiviert worden sind. Dies reicht jedoch nicht. Wir brauchen in Bayern jetzt eine Reaktivierungsoffensive. Rund 40 Mittelzentren des Landes sind derzeit nicht an die Eisenbahn angeschlossen, die meisten hatten früher einen Bahnhof.

Die EVG unterstützt die Empfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Allianz pro Schiene, eine ganze Reihe von Strecken in Bayern für den SPNV zu reaktivieren. Zu diesen Strecken gehören u.a.:

- Eisfeld - Coburg (Werratalbahn)
- Blankenstein (Saale) – Marxgrün (Höllentalbahn)
- Wiesau - Cheb
- Nördlingen - Dombühl
- Nördlingen - Gunzenhausen
- Kelheim – Saal (Donau)
- Passau - Freyung
- Gessertshausen – Türkheim (Bay)
- Landsberg (Lech) – Schongau
- Wasserburg Bahnhof – Wasserburg Stadt
- Wolfratshausen – Geretsried.

Die drei erstgenannten Strecken waren nach 1945 durch den „Eisernen Vorhang“ getrennt worden. Obwohl die Grenzen seit mehr als 30 Jahren wieder offen sind, wurde es bisher versäumt, diese Strecken zu reaktivieren. Die Strecken Nördlingen-Dombühl und Wolfratshausen-Geretsried können elektrifiziert und in die S-Bahn-Systeme von Nürnberg bzw. München eingebunden werden.

Die Strecke Gotteszell-Viechtach, auf der vor Kurzem der reguläre SPNV wieder aufgenommen



wurde, darf nicht wieder stillgelegt werden. Wir halten den Testbetrieb für erfolgreich und die erreichten Fahrgastzahlen für ausreichend, um das Angebot beizubehalten. Wäre nicht die Covid-19-Pandemie dazwischengekommen, wären die Nutzerzahlen noch weiter gestiegen.

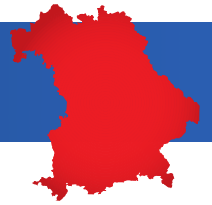
Vor 20 Jahren mag es als sinnvoll erschienen sein, stillgelegte Bahntrassen als Radwege zu nutzen und so davor zu schützen, überbaut zu werden und somit ganz verloren zu gehen. Radfahren auf alten Bahntrassen ist reizvoll, aber verkehrspolitisch wichtiger ist es, die Strecken als Linien für den SPNV oder auch den Güterverkehr zu nutzen, wo immer das Potenzial dafür vorhanden ist. Heute wäre es inakzeptabel und anachronistisch, eine Bahntrasse ohne systematische Untersuchung ihrer heutigen oder künftigen Reaktivierungspotenziale zu entwidmen, zu überbauen oder umzufunktionieren.

Landesweit sollten integrierte, d.h. gut aufeinander abgestimmte, vertaktete Nahverkehrsangebote von Bus und Bahn geschaffen werden. Dabei ist es wichtig, alle größeren Orte miteinander zu verbinden, auch über Kreis- und Gebietsgrenzen hinweg und nicht nur mit den jeweils planungshierarchisch zugeordneten Zentren.

Die EVG fordert, die Nutzung des ÖPNV für die Reisenden zu vereinfachen und billiger zu machen. „365-Euro-Tickets“ können für viele Städte und Regionen ein gutes Instrument sein. Auf jeden Fall sollten regional und landesweit gültige verbilligte und einfach zu nutzende Netzkarten eingeführt werden. Wir warnen davor, einseitig auf Digitalisierung zu setzen, um die Fahrkartensysteme zu vereinfachen. Auch die zu Grunde liegenden Tarifsysteme und -bestimmungen müssen vereinfacht werden. Gelegenheitsfahrer:innen werden nur dann als Stammkund:innen für den ÖPNV gewonnen, wenn der Zugang auch beim Kauf von Einzel- und Tageskarten einfach ist. Deshalb sollten auch personenbedienter Verkauf und Beratung wieder eine stärkere Rolle spielen.

Wir begrüßen es, dass fast alle deutschen Großstädte im künftigen Deutschlandtakt wieder regelmäßig im Fernverkehr bedient werden sollen, und zwar im Takt und nicht nur mit einzelnen Zügen. Vom Freistaat Bayern wünschen wir uns ein ambitioniertes Konzept für den Zielfahrplan des SPNV, der in den Zielfahrplan des Deutschlandtaktes eingearbeitet werden soll. Bundespolitisch ist noch offen, wie der für den Deutschlandtakt notwendige Ausbau von Bahnstrecken des SPNV finanziert werden soll.

Der SPNV sollte spätestens im Jahre 2050 CO<sub>2</sub>-frei fahren. Dafür muss er auch in Bayern weitgehend elektrifiziert werden. Soweit die übrigen, noch mit Dieseltriebfahrzeugen betriebenen Strecken nicht kurz- bis mittelfristig mit Fahrdraht überspannt werden können, sollten sie auf Batteriebetrieb mit entsprechender Ladeinfrastruktur umgestellt werden. Es sollten auf keinen Fall mehr Neufahrzeuge mit Dieselmotor angeschafft werden.



## **6. Fachkräftesicherung / Fachkräfteoffensive der Länder**

Der Eisenbahnbetrieb verlangt hohe Professionalität und großes Engagement der Beschäftigten, damit Reisende und Güter sicher und zuverlässig befördert werden. Wichtig ist, dass das Personal im Betrieb, bei der Instandhaltung und bei der Kundenbetreuung gut ausgebildet ist und über profunde Kenntnisse des Systems Eisenbahn verfügt. Der Einsatz von angelernten Kräften oder Beschäftigten mit Funktions-, aber ohne volle Berufsausbildung kann nur eine Not- oder Übergangslösung sein.

Allerdings sind die Arbeitsplätze und die Beschäftigungsbedingungen bei Bahn und Bus seit Jahren von zunehmender Unsicherheit geprägt, da bei der Gestaltung des Wettbewerbs nach der Bahnreform nicht ausreichend auf die Interessen der Beschäftigten Rücksicht genommen wurde. Nicht nur für Eisenbahner:innen, von denen selbstverständlich hohe Einsatzbereitschaft, Schichtdienst, lange Abwesenheiten von zu Hause, Nacht- und Wochenendarbeit erwartet werden, ist es eine Zumutung, alle paar Jahre von Jobverlust, Umzug oder Einkommenseinbußen bedroht zu werden. Wir fordern daher:

### **Stärkung der dualen Berufsausbildung**

Eine Vielzahl der Betriebe hat während der Corona-Pandemie angekündigt, die Ausbildungszahlen zu senken. Daher sollte jetzt 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 darauf verzichtet, selbst auszubilden, und konnten so billiger kalkulieren. Der Personalbedarf wurde z.B. 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.



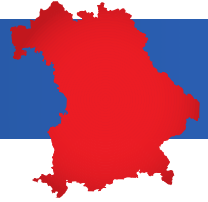
## Tariftreue & faire SPNV-Vergabeverfahren

Sicherheit des Arbeitsplatzes, angemessene Bezahlung und gute Arbeitsbedingungen sind entscheidend, um Beschäftigte für den SPNV gewinnen und halten zu können. Tariftreue, Anspruch auf Übernahme für alle Beschäftigten im Falle eines Betreiberwechsels und Schutz vor Einkommenseinbußen müssen künftig der Standard bei SPNV-Vergaben sein.

## Regionale Maßnahmen und Aktivitäten der Länder

Bayern hat durch landesweite „Runde Tische Fachkräfte-Offensive“ und den Eisenbahntag – mit öffentlichkeitswirksamen Aktionen der Unternehmen, wie Jobmessen und Tagen der offenen Tür – zu mehr Aufmerksamkeit und einem positiven Bild für die Branche als Beschäftigungsbereich beigetragen.

Die bayerische Fachkräfteoffensive Schiene muss aufrechterhalten und wieder stärker aktiviert werden. Dabei muss auch das Thema „bezahlbares Wohnen“ einbezogen werden. Vor allem im Ballungsraum München ist die Wohnungssituation inzwischen ein großes Hindernis dafür, neue Beschäftigte für die Eisenbahnunternehmen zu finden und zu halten. Es ist gut, dass sowohl die SPNV-Aufgabenträger als auch Betriebsräte und Gewerkschaften beteiligt sind und die Landesregierung diese Initiative koordiniert sowie politisch unterstützt. Dieses Instrument sollte weiterentwickelt werden, auch durch eine materielle Unterstützung seitens der Landesregierung. Besonders positiv wäre es, wenn damit auch Arbeitskräfte für die Ausbildung im Bereich der Eisenbahn-Infrastruktur, des Personenfernverkehrs oder des Schienengüterverkehrs gewonnen werden könnten.



## 7. Förderung und Unterstützung für den Schienengüterverkehr

### **Neue Konzepte für den Schienengüterverkehr**

Damit der Schienengüterverkehr flächendeckend zur Alternative zum Lkw werden kann, muss der Einzelwagenverkehr gefördert werden. Es darf unter keinen Umständen einen Rückbau von Gleisanlagen und Zugangsstellen geben. Vielmehr müssen Gleisanschlüsse für Industrie- und Logistikstandorte zum verbindlichen Standard in der Flächen- und Verkehrsplanung werden. Auch sollte es Landesförderungen von Güterverkehrsstellen geben.

Wichtig ist auch die Ausrüstung von Umschlagterminals und Verladestellen mit Tank- und Ladeinfrastruktur, damit der elektrische Schienengüterverkehr und Lkw mit alternativen Antrieben kombiniert werden können. Dafür sollten jetzt Pilotprojekte in den Ländern angeschoben werden.

Daneben brauchen die Güterbahnen die aktive politische Unterstützung der Länder für die Förderung des Schienengüterverkehrs auf nationaler und europäischer Ebene.

### **Zulauf zum Brenner-Basistunnel**

Im aktuellen Koalitionsvertrag bekennt sich die Bundesregierung, zu dem Ziel, den Anteil der Schiene an der Verkehrsleistung im Güterverkehr auf mindestens 25 % zu steigern. Um dieses ambitionierte Ziel zu erreichen, müssen in ganz Deutschland Bahnstrecken neu- oder ausgebaut werden.

In Bayern fehlen weiterhin leistungsfähige Zulaufstrecken zum Brenner-Basistunnel. Für die Strecke Rosenheim – Kufstein brauchen wir dringend ein zweites Gleispaar. Seit der Eröffnung des Brenner-Basistunnels und der Zulaufstrecken in Österreich und Italien verhindert dieser Engpass in Bayern, dass die Milliardeninvestition ausgelastet werden kann. Mit einem zweiten Gleispaar und der Umgehungsstrecke um Rosenheim, würden dringend benötigte Kapazitäten geschaffen sowie Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit erheblich verbessert.



## Elektrifizierung und Streckenausbau in Bayern

In der aktuellen Koalitionsvereinbarung des Bundes steht das Ziel, bis 2030 75 % des bundeseigenen Eisenbahnnetzes zu elektrifizieren. Gerade in Bayern gibt es mehrere lange Strecken, die vordringlich elektrifiziert werden sollten, um dieses Ziel zu erreichen. Diese sind insbesondere auch für den Schienengüterverkehr wichtig.

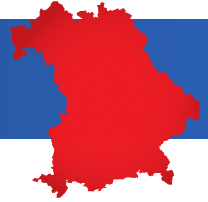
Die Strecke Landshut-Mühldorf-Rosenheim wäre als weitere Zulaufstrecke von Norden her zum Brenner geeignet, müsste aber ausgebaut und vor allem elektrifiziert werden. Die Strecke München-Markt Schwaben-Mühldorf-Freilassing wird derzeit ausgebaut und elektrifiziert. Sie dient zwar vorrangig dem Verkehr Richtung Salzburg und Wien bzw. Richtung Tauernbahn; mit ihr kann aber der Abschnitt München-Rosenheim entlastet werden, den viele Züge Richtung Brenner nutzen müssen.

Wir begrüßen es, dass DB AG und Bundesregierung den „Ostkorridor“ als weitere Verbindung für den Güterverkehr zwischen den Seehäfen und Süddeutschland bzw. Österreich ausbauen wollen. In Bayern gehört dazu vor allem die Strecke Hof-Regensburg. Auch die Anbindung Richtung Tschechien ist verbesserungswürdig (Nürnberg-Marktredwitz-Cheb). Mit dem Ausbau und der Elektrifizierung dieser Strecken im Osten Bayerns können auch neue Möglichkeiten geschaffen werden, diesen Teil des Landes wieder an den Personenfernverkehr auf der Schiene anzuschließen und den SPNV zu beschleunigen.

## Unterstützung für den Masterplan Schienenverkehr

Die EVG war daran beteiligt, den Masterplan Schienenverkehr zu erarbeiten, und unterstützt dessen Ziele und Maßnahmen. Die folgenden Maßnahmen, die für den Schienengüterverkehr besonders wichtig und Teil des Masterplans sind, sollten aus unserer Sicht vorrangig umgesetzt werden:

- **Bundeshaushalt:** Bedarfsplanmittel schnellstmöglich auf 3 Mrd. € pro Jahr aufstocken, danach schrittweise auf 4 Mrd. € ab Mitte des Jahrzehnts. Derzeit sind nur rund 2 Mrd. € pro Jahr für den Neu- und Ausbau der Bundesschienenwege vorgesehen.
- **Wegfall der Mehrfachbelastung aus Stromsteuer und Emissionshandel** für den elektrischen Schienenverkehr: Die von den Schienenbahnen in Deutschland zu zahlende Stromsteuer ist die höchste in Europa.
- **Förderung der Anlagenpreise:** Die laufende Trassenpreisförderung für Güterzüge ist ein wichtiger Beitrag zur Entlastung der Bahnen. Der klimaschonende, aber aufwändige



Einzelwagenverkehr benötigt darüber hinaus eine dauerhafte Förderung der Anlagenpreise, die für die Nutzung von Rangierbahnhöfen, Verladestellen und Abstellgleisen anfallen. Die derzeitige Förderung wird nur noch bis zum Jahr 2025 gewährt und bis dahin stufenweise abgebaut, gleichzeitig soll der Marktanteil der Güterbahnen aber wachsen.

- **ETCS-Fahrzeugausrüstung:** Das einheitliche europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS soll innerhalb der nächsten 15 Jahre in Deutschland flächendeckend eingeführt werden. Neben den Kosten für die infrastrukturseitige Ausrüstung 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, Klimaschutz und Sicherheit**

Die EVG lehnt den Einsatz von übergroßen Lkw grundsätzlich ab. Diese Riesen-Lkw verlagern Transporte von der Schiene auf die Straße, sind klimaschädlich und eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer. Das Bundesverkehrsministerium unterstützt seit Jahren die Zulassung mit immer mehr genehmigten Streckenabschnitten für die Riesen-Lkw, um letztendlich eine nahezu flächendeckende Zulassung zu erreichen. Strecken bis an die Bundesgrenzen wurden bereits genehmigt. Mit den Niederlanden hat der Bund ein Abkommen über die Erlaubnis von grenzüberschreitenden Fahrten geschlossen.

Die Bundesländer entscheiden darüber, ob Straßenabschnitte für den Einsatz überlanger Lkw zugelassen werden. Wir fordern, dass der Freistaat Bayern keine weiteren Strecken für Riesen-Lkw ausweist und bisherige Genehmigungen für deren Einsätze widerruft. Bayern ist bereits stark mit Lkw-Transitverkehren belastet. Anstelle der Förderung des Lkw-Fernverkehrs durch die Zulassung von Riesen-Lkw-Strecken, sollte die bayerische Staatsregierung die Verkehrsverlagerung auf die Schiene engagiert vorantreiben.



**UNSER STANDPUNKT**

POSITIONEN DER EISENBAHN- UND VERKEHRSGEWERKSCHAFT





**UNSER STANDPUNKT**

POSITIONEN DER EISENBAHN- UND VERKEHRSGEWERKSCHAFT

