

ANFORDERUNGEN AN DIE VERKEHRSPOLITIK IN RHEINLAND-PFALZ

**Positionen der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft**



EVG
kommt an.

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) 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). Darüber hinaus sollten die Länder auch bei der Förderung des Schienengüterverkehrs und bei der Fachkräftegewinnung eine aktive Rolle einnehmen.

Zu folgenden Themen richtet die EVG konkrete Forderungen an das Land Rheinland-Pfalz:

1. TARIFTREUE- UND VERGABEGESETZ	3
2. AUFGABENTRÄGER	4
3. BUSVERKEHRE	9
4. ÖPNV ALS PFLICHTAUFGABE	10
5. DEUTSCHLANDTICKET	11
6. SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR	12
7. SCHIENENPERSONENFERNVERKEHR	13
8. SCHIENENGÜTERVERKEHR	14
9. ELEKTRIFIZIERUNG UND AUSBAU	17
10. FACHKRÄFTEOFFENSIVE	18



1. TARIFTREUE- UND VERGABEGESETZ

Die EVG setzt sich für einen starken ÖPNV und SPNV als unverzichtbare Bestandteile der öffentlichen Daseinsvorsorge ein. Nicht nur in der Corona-Pandemie hat der öffentliche Verkehr seine Systemrelevanz bewiesen. Um diese Rolle auch künftig auszufüllen, müssen Nah- und Regionalverkehr für Fahrgäste und Beschäftigte gleichermaßen attraktiver werden.

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, Sicherheit und Kontrollen der Vorgaben. Hier hat Rheinland-Pfalz mit seinem Landestariftreuegesetz (LTTG) bundesweit Maßstäbe gesetzt.

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.

Im Landestariftreuegesetz von Rheinland-Pfalz ist der Personalübergang bei Betreiberwechsel als „Muss-Vorschrift“ für den SPNV und den ÖPNV enthalten.

Zusätzlich sollte ein **vergabespezifischer Mindestlohn** deutlich über dem bundesgesetzlichen Mindestlohn aufgenommen werden, ebenso wie die Vorschrift der Tariftreue bei **grenzüberschreitenden Verkehren** und stärkere Verbindlichkeiten bei der Vorgabe von sozialen und **ökologischen Kriterien** sowie bei der Durchführung von **Kontrollen**.



2. AUFGABENTRÄGER

Personalübergang bei Ausschreibungen

In jedem Vergabeverfahren muss vorgeschrieben sein, dass neue Betreiber allen Beschäftigten ein **Übernahmeangebot** unterbreiten müssen.

In Rheinland-Pfalz liegt die Organisation des SPNV in den Händen der Zweckverbände SPNV-Nord und ZÖPNV Süd. Wir erwarten von der Landesregierung und den Aufgabenträgern, dass § 131(3) GWB und § 1(4) LTTG konsequent umgesetzt werden. Vom Verkehrsministerium wünschen wir uns über das bundesgesetzliche Maß hinausgehende Vorgaben zugunsten der Beschäftigten und abgesicherte Ergänzungen im Landestarifreugesetz.

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 **Arbeits-**

bedingungen 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 zu Abbrüchen, Unterbrechungen oder Verlängerungen von Ausbildungen führen. Die soziale Absicherung des Beschäftigtenübergangs muss auch für Nachwuchskräfte greifen. Diese Vorgaben müssen für alle Tätigkeitsgruppen gelten, also im Bereich Lokfahrdienst, Zugbegleitdienst, Instandhaltung, Vertrieb, Kundenservice, Disposition, Reinigung etc.

Unser Ziel ist eine sichere, lebenslange Berufsperspektive für alle – ohne Angst vor Arbeitslosigkeit, Einkommenseinbußen oder Umzug.

Tariftreue

Wir begrüßen, dass Verkehrsverträge in Rheinland-Pfalz gemäß Vergabegesetz 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.

Bei der Aufnahme eines Tarifvertrags in die Liste der repräsentativen Tarifverträge hat sich der **Tariftreuebeirat** bewährt, der sich paritätisch aus Vertreter:innen der Tarifvertragsparteien zusammensetzt. Änderungen der Tarifverträge müssen nachvollzogen werden. Die Tariftreueregelung muss allerdings ohne Ausnahmen auch bei länderübergreifenden Verkehrsdiensten gelten.

Übernimmt ein Betreiber Verkehrsdienste von einem anderen, bei dem ein höheres Entgelt oder sonstige

günstigere Regelungen für die Beschäftigten gelten als im repräsentativen Tarifvertrag, so muss der Aufgabenträger den neuen Betreiber verpflichten, zusätzlich mindestens die Bedingungen des bisherigen Betreibers zu gewähren.

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

Sub-Unternehmen und Leiharbeit

Der Einsatz von Sub-Unternehmen sollte beschränkt und Leiharbeit in sicherheitsrelevanten Bereichen weitgehend ausgeschlossen werden. Wir haben nichts gegen Kooperation und gegenseitige Aushilfe zwischen „echten“ Verkehrsunternehmen, zum Beispiel

beim Fahrplanwechsel oder wenn der Einsatz von fremdem Personal nicht durch unterschiedliche Lohn- und Arbeitsbedingungen begründet ist. Wir haben aber etwas gegen **Lohndumping** mit Leiharbeit und Werkverträgen zu Lasten der Beschäftigten.

Ausreichende Personalreserven

Ausschreibungen sollen eine robuste Personalausstattung mit Reserven vorschreiben, um auf steigendes Verkehrsaufkommen, erhöhten Krankenstand und unerwartete Ereignisse reagieren zu können.

Einige Aufgabenträger sind nach schlechten Erfahrungen dazu übergegangen, das **Personalkonzept** der Bieter auf Plausibilität zu prüfen – ein Vorgehen, das wir unterstützen.

Ausbildungsquote

Um die Verkehrsangebote dauerhaft zu sichern, müssen regelmäßig und ausreichend Nachwuchskräfte ausgebildet werden. Die Aufgabenträger sollen daher eine mindestens kompensierende Ausbildungsquote in den Vergabebedingungen vorschreiben. Im Ausschreibungswettbewerb dürfen Unternehmen, die Kosten sparen und die Ausbildung anderen überlassen, keine Vorteile haben. Wichtig ist, dass sich die Ausbildungsquote nicht auf Funktionsausbildungen beschränkt, sondern die echte Berufsausbildung vorschreibt – z. B. Eisenbahner:in im Betriebsdienst (EiB).

Laufzeit neuer Verkehrsverträge

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



Notvergaben an Alt-Betreiber

Wenn Notvergaben erforderlich werden und kein wichtiger Grund auf Seiten des bisherigen Betreibers dafür die Ursache ist, sollte der bisherige Betreiber wieder beauftragt werden. Dadurch werden Unsicher-

heit für die Beschäftigten und Übergangsprobleme beim Betreiberwechsel vermieden. In jedem Fall müssen auch bei Notvergaben Beschäftigtenübergang und Tariftreuevorgaben festgelegt werden.

Sicherheit und Zuverlässigkeit

Wir erwarten, dass bei Ausschreibungen **Fahrpersonal** und zusätzliche Sicherheitskräfte vorgeschrieben werden. Dazu gehört auch die Doppel-Besetzung der Züge mit Zugbegleitpersonal zusätzlich zu den Triebfahrzeugführer:innen. Alle Züge müssen rund um die Uhr mit Zugbegleitpersonal besetzt sein, das betrieb-

lich ausgebildet und jährlich in **Selbstbehauptung** geschult wird. Auf Zügen mit hohem Gefährdungspotential sollten die Aufgabenträger außerdem den Einsatz von zusätzlichem Sicherheitspersonal vorgeben.



Von den Eisenbahnverkehrsunternehmen sollte verlangt werden, dass dem Zugbegleit- und Sicherheitspersonal der freiwillige Einsatz von **Bodycams** ermöglicht wird. Diese wirken erwiesenermaßen de-eskalierend und erleichtern die Strafverfolgung.

Ziel muss es sein, die Sicherheit für Beschäftigte und Fahrgäste in Zügen, Bussen und Verkehrsstationen zu erhöhen. Deshalb fordern wir eine **bundesweite Datenbank** mit allen gemeldeten Übergriffen, im Bus und Bahnbereich. So lassen sich schnell Problemlinien erkennen, auf denen zusätzliches Personal eingesetzt werden sollte.

Kontrolle der Vorgaben

Vorgaben wie etwa zur Tariftreue, zum Sub-Unternehmer-Verbot sowie zu Leiharbeit, Besetzungsgrad und Ausbildung müssen regelmäßig kontrolliert und sanktioniert werden. Denn ohne Kontrolle kann der Schutz der Beschäftigten unterlaufen werden und

Jeder verbale oder körperliche Übergriff ist eine Straftat und muss verurteilt werden. Dafür ist die Einrichtung von **Sonderdezernaten** ein geeignetes Instrument. Diese müssten sich ausschließlich mit der Strafverfolgung von Übergriffen auf Beschäftigte befassen. Bei der Düsseldorfer Staatsanwaltschaft gibt es bereits ein solches Sonderdezernat. Wir begrüßen diese Entwicklung und wünschen uns, dass sie bundesweit zur gängigen Praxis wird. Dies fordern wir gemeinsam mit den DGB-Bezirken, da die Länder für die Umsetzung zuständig sind.

ehrliche Bieter werden benachteiligt. Das Vergaberecht (GWB und LTTC) bietet entsprechende Möglichkeiten, bis hin zur Kündigung des Vertrages und zum Ausschluss des Bieters von künftigen Verfahren.

Vergabeverfahren: Beschäftigteninformation und Dialog

Alt- und Neu-Betreiber müssen verpflichtet werden, die Beschäftigten frühzeitig und umfassend über die Abläufe und Rechte 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 den Aufgabenträgern und dem EVG-Landesverband Rheinland-Pfalz 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 Eisenbahner:innen

Wir fordern, dass das Land den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Schienenpersonennahverkehr vorgibt, dass Beschäftigte auf dem Weg zur Arbeit sowie bei Gastfahrten kostenlos mitfahren können. SPNV-Vergaben sollten mindestens Freifahrtregelungen ermöglichen, die auch Beschäftigte anderer EVU einschließen. Weitergehende tarifliche Regelungen sollen weiterhin möglich bleiben. Früher waren Freifahrten selbstverständlich und stärkten die Attraktivität der Branche. Seit der Bahnreform ist jedoch ein Flickenteppich unterschiedlicher Regelungen entstanden. Heute gelten sie meist nur noch unternehmensintern.

Manche Aufgabenträger untersagen sogar ausdrücklich Freifahrten für Mitarbeiter:innen anderer Unternehmen. Auf Strecken mit mehreren Betreibern sind bestimmte Züge nutzbar, andere nicht. In Bundesländern wie Baden-Württemberg gibt es dagegen übergreifende Regelungen.

Solche Freifahrten wären für EVU und Aufgabenträger kaum mit Mehraufwand verbunden und würden die Arbeit bei den Bahnen attraktiver machen. Wir fordern daher eine zügige Einführung landesweiter Regelungen.

Keine Trennung von Betrieb, Vertrieb und Instandhaltung

Mit Sorge sehen wir den Trend zur Trennung von Betrieb, Vertrieb und Instandhaltung im SPNV. Solche Doppelstrukturen verursachen nicht nur zusätzliche Kosten, auch Probleme an den Schnittstellen der unterschiedlichen Betreiber mit Einbußen bei der Zuverlässigkeit und Nachteilen für die Fahrgäste sind vorprogrammiert. Je mehr Schnittstellen es gibt, desto schwieriger ist es zudem, nach Störungen zügig wieder zum fahrplanmäßigen Betrieb zurückzukehren.

Die EVG fordert daher Ausschreibungen, die einen leistungsfähigen Betrieb gewährleisten. Dabei gilt: Je weniger Schnittstellen, desto sicherer und stabiler der Betrieb. Die betriebsnahe **Fahrzeuginstandhaltung** durch die EVU selbst sollte der Regelfall bleiben, und auch die schwere Instandhaltung sollte bei den einsetzenden EVU bleiben.

Es sollte sichergestellt werden, dass die Instandhaltungswerke in Rheinland-Pfalz erhalten bleiben, und zwar auch im Hinblick auf die Umstellung von Dieselbetrieb auf elektrische Traktion und alternative Antriebe. Dies könnte z. B. durch die verpflichtende Einbeziehung bestehender Werkstätten erfolgen.

In Rheinland-Pfalz unterhalten die Eisenbahnverkehrsunternehmen des SPNV fünf Werkstätten zur Fahrzeuginstandhaltung: Ludwigshafen, Kaiserslautern und Trier (DB Regio), sowie Mainz (VLEXX) und Koblenz (Transregio). Die Beschäftigten vor Ort müssen geschützt, soziale Härten vermieden und Arbeitsplätze erhalten bleiben. Netze, deren Verkehre zum größten Teil in Rheinland-Pfalz stattfinden müssen einen Werksstandort im Bundesland haben.

Kritisch sehen wir, wenn der **Vertrieb** von Fahrkartenangeboten des Nahverkehrs mit Verkehrsverträgen gekoppelt wird, ohne die Auswirkungen auf den stationären Verkauf und den Vertrieb von Fernverkehrsfahrkarten zu berücksichtigen. Es entfallen dadurch tarifizierte Arbeitsplätze und die Beratung durch gut ausgebildetes und geschultes Personal. Durch einen Wegfall des personenbedienten Verkaufs von Fernverkehrsfahrkarten würden weitere Hürden aufgebaut, die den Zugang zu Fahrkarten erschweren.

Das Problem wird auch noch dadurch verschärft, dass DB Fernverkehr den Kauf von Fahrkarten in ihren Zügen nicht mehr gestattet und Reisende ausschließlich auf den Onlinevertrieb verweisen will. In der Kombination beider Maßnahmen werden Reisende daran gehindert, die Eisenbahn spontan zu nutzen, oder kriminalisiert, weil sie trotz ehrlicher Absichten erhöhte Beförderungsentgelte zahlen sollen.

Wir fordern deshalb, dass DB Vertrieb an allen Bahnhöfen, wo regelmäßig Fernverkehrszüge halte, mit dem Verkauf der Nahverkehrstickets beauftragt wird. Darüber hinaus müssen die Länder auf kundenfreundliche vertragliche Regelungen drängen, z. B. dass mindestens Anschlussfahrtscheine und Upgrades zu Nahverkehrsfahrkarten in Fernverkehrszügen erhältlich sind. Sollte dies durch das Vergaberecht behindert werden, so sind sinnvolle Kompromisslösungen zu finden oder das Vergaberecht zu ändern. In jedem Fall lehnen wir separate Ausschreibungen von Vertriebsleistungen ab und bemängeln, dass diese in Rheinland-Pfalz bereits zu großen Teilen erfolgt sind. Insbesondere kritisieren wir die Aufspaltung in mehrere Verfahren bzw. Lose für die verschiedenen Vertriebswege (Online-, Automaten- und personenbedienter Vertrieb). Die Entscheidung des ZÖPNV-Süd, sich zumindest nicht an der Ausschreibung des personenbedienten Vertriebs zu beteiligen, begrüßen wir daher. Wir halten es zudem für dringend notwendig, für den Fall eines Wechsels des Vertriebsdienstleisters dafür Sorge zu tragen, dass bestehende Arbeitsplätze und Beschäftigungsbedingungen erhalten bleiben.

Im internationalen Verkehr ist für die meisten Ziele, die nicht mit durchgehenden Zügen von Deutschland aus erreicht werden, kein Online-Verkauf verfügbar. **Personenbedienter Verkauf** und Beratung durch gut qualifiziertes Personal sind unabdingbar. Der internationale Personenverkehr muss drastisch vereinfacht werden – gerade auch für spontane Reisen. Viele internationale Bahnreisen beginnen mit einem Nahverkehrszug. Es liegt also auch in der Verantwortung der Bundesländer, den Nahverkehr als Teil von nationalen und internationalen Reiseketten zu begreifen und den Vertrieb mitzugestalten.



3. BUSVERKEHRE

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 ein verlässliches und qualitativ hochwertiges Angebot, und Beschäftigte die Gewissheit, dass Wettbewerb nicht auf ihrem Rücken durch Sozialdumping getragen 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 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.

Diesbezüglich kommt dem Landesnahverkehrsplan (LNVP) eine wichtige Rolle zu. Darin müssen einheitliche Mindestvorgaben zu sozialen und ökologischen Kriterien für den gesamten ÖPNV enthalten sein.

Bis 2030 braucht der gesamte ÖPNV 100.000 neue Beschäftigte in verschiedenen Berufen, nur um den Status quo zu halten. Doch 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? Wir fordern, dass bei Auftragnehmerwechseln im ÖPNV die neuen Betreiber verpflichtet werden, allen Beschäftigten ein verbindliches Übernahmeangebot zu gleichen Lohn- und Arbeitsbedingungen zu unterbreiten.



4. ÖPNV ALS PFLICHTAUFGABE

Der ÖPNV muss als Pflichtaufgabe der Kommunen und Länder verankert sein. Ein leistungsfähiger Ausbau des Bus- und Straßenbahnverkehrs ist entscheidend für die klimapolitisch notwendige Verkehrswende und sichert die Mobilität der Bürger:innen auch abseits der Großstädte.

Durch den Beschluss der Landesregierung im Jahr 2021, den ÖPNV als Pflichtaufgabe zu definieren, sind 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.

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.

5. DEUTSCHLANDTICKET

Seit 2023 können Reisende ein bundesweit gültiges Ticket für den öffentlichen Nahverkehr 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 es ein Erfolg werden. Deshalb beobachten wir die Entwicklung – insbesondere im Hinblick auf die Belastung der Beschäftigten – gemeinsam mit unseren Betriebsrät:innen.

Das Deutschlandticket erhöht die Nachfrage, jetzt muss 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 Nahverkehr verständigen – mit einer fairen Aufteilung der Kosten. Dabei müssen deutlich mehr Bundesmittel für zusätzliche Verkehrsangebote, mehr Personal und weitere Fahrzeuge sowie einen stabilen Preis Deutschlandtickets bereitgestellt werden.

Ergänzend dazu sind reduzierte Ticketpreis-Lösungen insbesondere für Schüler:innen, Studierende, Auszubildende, Alleinerziehende und Senior:innen notwendig. Gemeinsam mit dem Bündnis „ÖPNV braucht Zukunft“ setzen wir uns auch für kostengünstige lokale Angebote wie 1-Euro- bzw. 365-Euro-Tickets oder 29-Euro-Monats-Tickets ein.



6. SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR

Derzeit haben 17 rheinland-pfälzische Mittelzentren keinen Anschluss an den Schienenpersonenverkehr. Seit der Jahrtausendwende wurden zwar etliche Strecken reaktiviert – mit 123 Kilometern liegt Rheinland-Pfalz bundesweit auf Platz drei. Die überzogene Stilllegungspolitik der Bundesbahnzeit wurde damit aber nur punktuell korrigiert. Deshalb fordern wir, dass keine weiteren Strecken oder Zugangsstellen stillgelegt werden.

Für die Verkehrswende wird jede einzelne Linie im rheinland-pfälzischen SPNV dringend gebraucht. Daher sollten auch die Regionalisierungsmittel vollständig für den SPNV verwendet und nicht zweckentfremdet oder zurückgestellt werden. Die EVG unterstützt die Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Strecken in Rheinland-Pfalz für den SPNV zu reaktivieren. Folgende Reaktivierungen sind dabei besonders wichtig:

- » Diez – Hahnstätten – Bad Schwalbach (Aartalbahn)
- » Homburg – Zweibrücken
- » Igel – Ehrang (Trierer Weststrecke)
- » Kaisersesch – Daun (Eifelquerbahn)
- » Langenlonsheim – Büchenbeuren (Hunsrückquerbahn)
- » Lauterecken – Grumbach – Staudernheim (Glantalbahn)
- » Monsheim – Langmeil (Zellertalbahn)

Landesweit sollten die bestehenden Nahverkehrsangebote von Bus und Bahn erweitert werden. Dabei ist es wichtig, alle größeren Orte möglichst direkt miteinander zu verbinden, auch über Kreis- und Gebietsgrenzen hinweg. So werden unnötige Wartezeiten für Bus- und Bahnreisende wegen mangelnder Abstimmung der Fahrpläne vermieden.



7. SCHIENENPERSONENFERNVERKEHR

Wir begrüßen, dass fast alle deutschen Großstädte im künftigen Deutschlandtakt wieder regelmäßig im Fernverkehr bedient werden sollen.

Mit der Einstellung der EuroCity-Linie Frankfurt – Saarbrücken – Paris zugunsten der ICE-/TGV-Verbindung über Straßburg verloren jedoch Kaiserslautern und Neustadt (Weinstraße) den Großteil der Fernverkehrszughalte. Ebenfalls wurde die IC-Linie von und nach Luxemburg über die Moselstrecke eingestellt.

Kaiserslautern und Trier – beides Städte mit über 100.000 Einwohner:innen – sollten schnellstmöglich wieder dauerhaft und qualifiziert an den DB-Fern-

verkehr angeschlossen werden. Auf der Moselstrecke sollten Wittlich, Cochem und Bullay, wieder ein Fernverkehrsangebot erhalten. Für die Pfalzstrecke Mannheim – Saarbrücken fordern wir eine Bedienung mit Fernverkehrszügen im Stundentakt sowie Halten in Kaiserslautern und Neustadt (Weinstraße) mit direkten Verbindungen über Mannheim hinaus. Beide Linien sind im Zielfahrplan des Deutschlandtaktes vorgesehen.

8. SCHIENENGÜTERVERKEHR

Damit die Schiene ein Viertel des Güterverkehrs in Deutschland bewältigen und flächendeckend eine Alternative zum Lkw werden kann, muss vor allem der Einzelwagenverkehr auskömmlich 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 für Güterverkehrsstellen geben.

Rheinland-Pfalz sollte dem Beispiel von Baden-Württemberg folgen und ebenfalls Railcoaches als unternehmensunabhängige Kümmerer für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene finanzieren. Sie setzen sich für die Reaktivierung von Strecken, die Anbindung von Industrie- und Logistikstandorten sowie Verladepunkte ein und überzeugen Unternehmen vom Schienengüterverkehr.

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. Die Kapazität des Schienennetzes für den Güterverkehr muss durch Neu- und Ausbau gesteigert werden. Außerdem fordern wir, die Rangierbahnhöfe als Drehkreuze für grüne Logistik zu erhalten.



Unterstützung für die Güterbahnen

Die EVG hat den Masterplan Schienenverkehr 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 Mrd. € 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

Die EVG lehnt den Einsatz von übergroßen Lastkraftwagen grundsätzlich ab. Diese Riesen-Lkw verlagern Transporte von der Schiene auf die Straße, sind klimaschädlich und eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer. Dennoch unterstützt das Bundesverkehrsministerium die Zulassung mit immer mehr freigegebenen Streckenabschnitten.

Doch die Bundesländer entscheiden vorab darüber, ob Straßen für den Einsatz überlanger Lkw zugelassen

werden. Wir fordern, dass Rheinland-Pfalz keine weiteren Strecken für Riesen-Lkw ausweist und bisherige Genehmigungen für deren Einsätze widerruft.

Rheinland-Pfalz ist bereits stark mit Lkw-Verkehren belastet. Anstelle der Förderung des Lkw-Fernverkehrs durch die Zulassung von Riesen-Lkw-Strecken, sollte die Landesregierung die Verkehrsverlagerung auf die Schiene engagiert vorantreiben.

Bahnlärm und Mittelrheintal

Die Dekarbonisierung des Güterverkehrs funktioniert nur mit einer erheblichen Verkehrsverlagerung auf die Eisenbahn. Dafür ist eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung erforderlich.

Immer wieder kommt es aber auch zu Konflikten mit Anwohner:innen, wenn Eisenbahnstrecken ausgebaut werden sollen oder Verkehre zunehmen. Um vorzubeugen, fordern wir keine neuen Wohngebiete an vorhandenen Bahnstrecken auszuweisen und Korridore entlang geplanter Bahnstrecken freizuhalten.

Leider stellen wir fest, dass Budgets für Lärmschutzmaßnahmen nicht immer vollständig abgerufen werden. Hier müssen die Ursachen gefunden und beseitigt werden, um ein besseres Miteinander von Eisenbahn und der Bevölkerung zu erreichen.

Vor allem die Güterverkehrsstrecke im Mittelrheintal ist eine Lebensader der Wirtschaft und Garant vieler Arbeitsplätze in Rheinland-Pfalz.

Allerdings ist sie auch für viele Anwohner eine Belastung. Durch den Einsatz innovativer Bremssohlen konnte der wahrgenommene Lärmpegel von Güterzügen halbiert werden, doch weitere Fortschritte sind dringend notwendig. Deshalb fordern wir:

- » Den Ausbau und die Elektrifizierung von Ausweichstrecken.
- » Die durchgehende Verlängerung von Überholgleisen für längere Züge – so können Züge gebündelt werden und Lärmereignisse entfallen.
- » Niedrige Schallschutzmauern oder Gabionen dicht am Gleis, Schienenstegdämpfer, Schienenschmier-einrichtungen sowie Maßnahmen zur Brückenentdröhnung.
- » Präventives Schienenschleifen zur Lärmreduktion.
- » Die Erprobung von Lärmschutzinnovationen im Rahmen des Bundesprogramms Zukunft Schienengüterverkehr.





9. ELEKTRIFIZIERUNG UND AUSBAU

Die Dekarbonisierung des Verkehrssektors ist ein zentrales Ziel der Europäischen Union und setzt eine umfassende Elektrifizierung des Eisenbahnnetzes voraus. Angesichts des viel zu langsamen Ausbaus besteht dringender Handlungsbedarf. Der Bund hat daher angekündigt, die Elektrifizierung des Schienennetzes zu beschleunigen. Auch die Länder sind gefordert, ihren Beitrag zu leisten.

Die Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene, der steigende Bedarf im Personenverkehr und eine effizientere Nutzung des Streckennetzes erfordern eine umfassende Ausstattung mit Oberleitungen. Den Einsatz von Brennstoffzellen- und Akkufahrzeugen sieht die EVG als Zwischenlösung, favorisiert jedoch die energieeffizientere Streckenelektrifizierung. Nur damit stehen bei Störungen und Baumaßnahmen nutzbare Umleitungen zur Verfügung.

In Rheinland-Pfalz liegt der Elektrifizierungsgrad unter dem nationalen Durchschnitt. Elektrifizierungslücken, die aus unserer Sicht in den nächsten Jahren geschlossen werden sollten, sind insbesondere:

- » [Niederlahnstein - Limburg \(- Wetzlar\)](#)
- » [Bingen Hbf - Bad Kreuznach - Hochspeyer](#)
- » [Neustadt Hbf - Landau Hbf - Winden - Wörth - Berg \(Pfalz\)](#)

Durch diese Maßnahmen lässt sich u a. die Strecke Bingen - Hochspeyer - Landau - Wörth zur Entlastung nutzen.

Das Land Rheinland-Pfalz sollte darauf dringen, dass diese Projekte in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen und vordringlich realisiert werden. Die Landesregierung kann Elektrifizierungsvorhaben auch außerhalb des BVWP unterstützen. Unter anderem für solche Projekte hat der Bund das Budget des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) aufgestockt.

Zusätzlich fordern wir die Elektrifizierung der grenzüberschreitenden Strecken Winden - Wissembourg und Wörth - Lauterbourg einschließlich der Zulaufstrecken sowie die Modernisierung der Strecke Kaiserslautern - Neustadt.

10. FACHKRÄFTEOFFENSIVE

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 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 Verkehrs-sektor 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.
- » **Länder-Aktivitäten:** 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. Die Landesregierung kann solche Initiativen koordinieren sowie politisch und materiell unterstützen. Besonders positiv wäre es, wenn damit auch Arbeitskräfte für die Ausbildung im Bereich der Eisenbahn-Infrastruktur, des Personenverkehrs oder des Schienengüterverkehrs gewonnen werden könnten.



Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

Reinhardtstraße 23 · 10117 Berlin