



EVG-Anforderungen an die Parteien zur Berliner Abgeordnetenhauswahl 2021

Der Landesverband Berlin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) fordert von der Berliner Politik im Rahmen der Abgeordnetenhauswahl 2021 im Land Berlin in diesem 10-Punkteplan ein klares Bekenntnis zu Bus und Bahn als wichtige, vor allem aber ökologische Verkehrsträger und Rückgrat eines künftigen klimaneutralen Verkehrssystems.

1. SPNV/ÖPNV-Ausschreibungen

Die EVG Berlin setzt sich für einen starken ÖPNV/SPNV ein. Nicht nur in der Corona-Krise hat er seine Systemrelevanz unter Beweis gestellt. Er muss auch künftig Teil einer guten öffentlichen 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 (Tariftreue Regelungen), Ausbildungsquoten, Sicherheit. Dies sollte möglichst umfassend in einem Landesvergabe- und Tariftreugesetz nach dem Vorbild von Rheinland-Pfalz verankert werden. Das sind die konkreten Forderungen der EVG:

- Die EVG Berlin setzt sich dafür ein, dass hinsichtlich des **Personalübergangs bei Ausschreibungen** die „Soll“-Regelung des § 131 GWB berücksichtigt wird. Im GWB selbst sollte sie in ein „Muss“-Regelung geändert werden. Auf Ebene der Bundesländer kann das insbesondere **durch Tariftreue- bzw. Vergabegesetze** geregelt werden. Wir fordern, die bestehenden Tariftreuegesetze nach dem rheinland-pfälzischen Vorbild weiterzuentwickeln. Dort ist der Personalübergang bei Betreiberwechsel eine Mussvorschrift. Dieser muss dann **für alle Beschäftigtengruppen** gelten, also für Zugpersonale, aber auch für Beschäftigte in den Werkstätten, der Fahrzeugreinigung und der Verwaltung. Wir fordern, dass künftig in jedem Vergabeverfahren vorgeschrieben wird, dass im Falle eines Betreiberwechsels der neue Betreiber jeder*jedem Beschäftigten in dem betreffenden Verkehrsdienst ein Übernahmeangebot machen muss.
- **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. Das Ziel ist, dass es für jede*n, die*der heute eine Ausbildung oder Arbeit im ÖPNV/SPNV aufnimmt, eine sichere, lebenslange Berufsperspektive gibt und sie*er nicht (mehr) damit rechnen muss, alle paar Jahre Angst vor



Arbeitslosigkeit, Einkommenseinbußen oder Umzug haben zu müssen.

- 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.
- 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.
- Der **Einsatz von Sub-Unternehmen sollte weitgehend beschränkt, Leiharbeit in sicherheitsrelevanten Bereichen weitgehend ausgeschlossen** werden.
- Wir fordern eine verbindliche **Eigenerbringungsquote von 100 %**, wobei Sonderregelungen für Ausnahmesituationen vorgesehen werden können. Die Aufgabenträger sollen bei den Ausschreibungsbedingungen auf ausreichende Personalausstattung achten und gewisse Personalreserven vorschreiben.
- Die Aufgabenträger sollen eine **Ausbildungsquote von mindestens 5 %** in den Vergabebedingungen vorschreiben. Im Ausschreibungswettbewerb dürfen nicht diejenigen Unternehmen begünstigt werden, die die Ausbildung anderen überlassen, um selbst Kosten zu sparen.
- 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.
- Wir erwarten, dass **bei Ausschreibungen nicht nur Fahr-, sondern auch Sicherheitspersonal vorgeschrieben** wird. Dazu gehört insbesondere auch die Doppel-Besetzung der Regionalbahnen und Regional-Expresszüge mit Zugbegleitpersonal zusätzlich zur* zum Triebfahrzeugführer*in. Das Zugbegleitpersonal muss auch betrieblich ausgebildet werden.
- 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.
- Die geforderten **Vorgaben** der Aufgabenträger, zum Beispiel zur Tariftreue, zu Verbot/Einschränkung von Sub-Unternehmen/Leiharbeit, zum Besetzungsgrad, zur Ausbildung etc., **müssen auch kontrolliert werden. Verstöße müssen sanktioniert werden.**
- **Die EVG Berlin und der Betriebsrat des Alt-Betreibers sollten regelmäßig schon in der Definitionsphase des Vergabeverfahrens vom Aufgabenträger konsultiert werden**, damit die Interessen der Beschäftigten und ggf. auch die Besonderheiten des betroffenen Liniennetzes berücksichtigt werden können (zum Beispiel auch



Perspektiven einzelner Werke oder Dienststellen). **Zwischen dem Aufgabenträger und der EVG Berlin (betroffene Landesverbände) sollten regelmäßige Gespräche zur Vergabepolitik stattfinden. Die EVG Berlin ist in Gremien (Beiräte, Aufsichtsräte etc.) der Aufgabenträger einzubeziehen.**

- Ausschreibungen mit Neufahrzeugen dürfen nicht mehr mit Dieselfahrzeugen erfolgen. Längst stehen im Bahn- und Busbereich alternative Antriebe zur Verfügung, die sowohl die Emissionen vor Ort als auch den CO₂-Ausstoß insgesamt verringern können. Auch in Bezug auf die geplanten Dekarbonisierung des Verkehrssektors bis 2050 im Rahmen des EU-„Green Deals“ hat dieses große Bedeutung.

2. S-Bahn-Berlin

Der Berliner EVG fordert – neben den dargelegten Ausschreibungskriterien - **grundsätzlich den S-Bahn-Betrieb aus einer Hand**. Die aktuelle Entscheidung, die Vergabe auf mehrere Lose für unterschiedliche Strecken aufzuteilen und getrennt für Betrieb und Instandhaltung vorzunehmen, lehnen wir ab. Denn weniger Betreiber und Schnittstellen sorgen für einen stabilen Betrieb. Durch unterschiedliche Betreiber des Zugbetriebs und der Werkstätten droht ein Abstimmungs-Chaos: Schnittstellenprobleme sind in einem hochkomplexen System mit zusammenhängenden Verkehrsleistungen wie dem Berliner S-Bahn-Netz vorprogrammiert. Zu erwarten sind daher Einbußen bei der Zuverlässigkeit im Betriebsablauf und somit auch Nachteile für die Fahrgäste. Viele Störungen sind nicht von der S-Bahn selbst verursacht, denn beispielsweise sind Eingriffe durch Dritte wie z. B. durch den „menschlichen Faktor“ (Personenunfälle, Notarzteinsätze, Anschläge auf die Energieversorgung und auf Fahrzeuge, Angriffe auf Beschäftigte, etc.) kaum durch die Betreiber zu beeinflussen. Je mehr Schnittstellen es gibt, desto schwieriger ist es, nach Störungen zügig wieder zum fahrplanmäßigen Betrieb zurückzukehren.

Aktuell ist aufgrund des Vergaberechts eine Ausschreibung des S-Bahn-Betriebs nötig. Damit darauf zukünftig auch verzichtet werden kann, ist das **Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) dahingehend zu ändern, dass eine Direktvergabe von Verkehrsleistungen in besonderen Netzen gemäß Art. 5 Abs. 4a der EU-Verordnung 1370/2007 zukünftig möglich wird**. Diese Möglichkeit ist nach EU-Recht für abgegrenzte Eisenbahn-Teilnetze mit besonderer Infrastruktur (hier Gleichstrom und Stromschiene) und besonderen, nicht überall einsetzbaren Fahrzeugen möglich, sodass diese direkt vergeben werden können, wenn es einen erfahrenen Betreiber dieses Sondersystems gibt.

3. Verwendung der Regionalisierungsmittel

Das Land Berlin verwendet einen relativ hohen Anteil der Regionalisierungsmittel (ca. 16%) für den ÖSPV (Bus, Straßenbahn, U-Bahn). Die EVG dringt darauf, dass auch in Berlin die Regionalisierungsmittel zu 100 % für den SPNV ausgegeben werden. Sowohl im Bereich des S-Bahn-Netzes als auch bei Regionalbahn- und Regionalexpresslinien sehen wir den Bedarf, Fahrplan und Liniennetz auszuweiten.



4. SPNV-Ausbau

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

Die EVG unterstützt die Empfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Allianz pro Schiene, eine ganze Reihe von Strecken für den SPNV zu reaktivieren.

Vor 15 bis 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.

Die EVG Berlin fordert daher die Reaktivierung der Stammbahn. Damit werden sich die Fahrzeiten für viele Menschen deutlich verkürzen, vor allem von und nach Berlin Hbf, Berlin-Mitte, Steglitz, Potsdam und darüber hinaus. Heute ist die Fahrt mit dem Auto für viele Pendler im Südwesten der schnellste Weg in die Stadt. Mit der Stammbahn wird die umweltfreundliche, elektrisch betriebene Bahn zum schnellsten Verkehrsmittel. Das wird viele Autofahrer zum Umsteigen bewegen und das Verkehrswachstum von morgen kann gleich auf die Schiene verlagert werden. Zehntausende Anwohner der Straßen – besonders entlang der B1 – werden dadurch profitieren, durch weniger Straßen-lärm und weniger Luftverschmutzung. Berlin, Potsdam und die Region wachsen. Die Straßen und Züge zwischen Berlin und Potsdam sind voll. Die Berliner Stadtbahn kann heute schon keine zusätzlichen Züge mehr aufnehmen; bei einer Sperrung ist der Südwesten Brandenburgs von Berlin abgeschnitten. Die Stammbahn ist daher fester Bestandteil des Bahnknotens Berlin, dem Herz des Regionalverkehrs für Berlin und Brandenburg. Ohne Stammbahn ist die Leistungsfähigkeit des Regionalverkehrs weit über die Grenzen von Berlin und Potsdam hinaus eingeschränkt.

Zudem soll die Reaktivierung der „Heidekrautbahn“ (Stammstrecke zwischen Berlin-Wilhelmsruh und Basdorf) beschleunigt werden.

5. 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.** Solange keine Änderung des PBefG zu 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. Das Land Berlin möge dafür Sorge tragen, dass eine Änderung des PBefG im oben angesprochenen Sinn



unterstützt wird und dass die Vorgaben zur Tariftreue in die Nahverkehrspläne des ÖSPV aufgenommen werden. **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.**

6. Fachkräftesicherung / Fachkräfteoffensive der Länder

Der Eisenbahnbetrieb verlangt hohe Professionalität und großes Engagement der Beschäftigten, damit Reisende und Güter sicher und zuverlässig befördert werden. Durch Corona zeigt sich eine dramatische Entwicklung auf dem Ausbildungsmarkt. Eine Vielzahl der Betriebe hat angekündigt, die Ausbildungszahlen zu senken. Daher sollte **offensiv für die Ausbildung im Verkehrssektor geworben werden. Mindestanforderungen (z.B. Quoten) für die Berufsausbildung während und vor der Laufzeit des Verkehrsvertrages halten wir für einen erfolgversprechenden Ansatz. Tariftreue, Anspruch auf Übernahme für alle bisher Beschäftigten im Falle eines Betreiberwechsels und Schutz vor Einkommenseinbußen müssen künftig der Standard bei SPNV-Vergaben sein.** Nach dem Vorbild Bayerns sollten landesweite „Runde Tische Fachkräfte-Offensive“ zu Aufmerksamkeit und einem positiven Bild für die Eisenbahnbranche als Beschäftigungsbereich beitragen, z.B. durch einen landesweiten Eisenbahntag mit öffentlichkeitswirksamen Aktionen der Eisenbahnunternehmen (Jobmessen, Tage der offenen Tür, etc.), oder einen gemeinsamen Internetauftritt.

7. Eisenbahninfrastruktur in und um Berlin

Auch in Berlin gibt es noch zahlreiche Eisenbahnstrecken, die im Personennah- und Güterverkehr befahren werden und nicht elektrifiziert sind. Der EU Green Deal sieht eine Dekarbonisierung des Verkehrssektors vor. Die Bahn kann hier einen erheblichen Beitrag leisten und die Emissionen vor Ort und in der Gesamtrechnung positiv beeinflussen. Dazu müssen die **Nahverkehrsstrecken ins Umland elektrifiziert werden. Ferner müssen wichtige Strecken, die Berlin, Brandenburg und unser Nachbarland Polen verbinden, mit Oberleitung ausgestattet werden.** Dazu gehört vor allem der Grenzübergang Tantow – Stettin. Dieseltraktion muss mittelfristig auslaufen und, wo eine herkömmliche Elektrifizierung auch unter ökologischen Gesichtspunkten keinen guten Kosten-Nutzen-Faktor erreicht, durch alternative Antriebe ersetzt werden. Triebwagen mit Brennstoffzellenantrieb sind inzwischen marktreif und werden eingeführt, z. B. in Niedersachsen und NRW. Ebenso werden Fahrzeuge aus Pankower Produktion für den Betrieb mit Oberleitung und Akku auf Basis serienreifer Elektrofahrzeuge erprobt. Das Netz in und um Berlin muss zügig ertüchtigt werden, um den Ansprüchen des Netzes für den Deutschlandtakt zu genügen. Hierbei ist auch zu prüfen, ob der langlaufende Regional- und Fernverkehr im polyzentrischen Berlin weitere Bahnhöfe anlaufen kann, z. B. die Bahnhöfe Jungfernheide, Charlottenburg und Lichtenberg; letztere waren zuletzt zu Zeiten des InterRegio deutlich besser angebunden.

Die Lehrter Stammbahn soll von Wustermark bis Vorsfelde (Stadt Wolfsburg) auf ihrer Gesamtlänge mindestens dreigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden. Abschnittsweise soll die Streckengeschwindigkeit sowohl auf den



Gleisen der Schnellfahrstrecke als auch der alten Berlin-Lehrter Bahn angehoben werden. Dieses begrüßt die EVG Berlin. Langfristig sollte ein Ausbau auf vier Gleise erwogen werden, um eine Trennung von schnellen und langsamen Verkehren zu ermöglichen und eine ausreichende Redundanz bei Störungen und Baumaßnahmen zu erreichen.

Takterhöhungen und Zuglängenadjustierungen tragen dazu bei, den SPNV attraktiver zu machen und die Belastung in der Hauptverkehrszeit zu entzerren. Derartige Maßnahmen müssen auch im Umland geschehen.

8. Grenzüberschreitenden Verkehr nach Polen ausbauen

Der grenzüberschreitende Verkehr nimmt immer mehr zu – auf Schiene und Straße. Bislang beschränkt sich das Wachstum weitgehend auf den Straßenverkehr. Daher fordern wir:

- Der Ausbauzustand der Grenzübergänge der Schiene muss sich deutlich verbessern.
- Der Investitionsschwerpunkt bei Grenzübergängen (z.B. Breslau, Stettin), wie bei Österreich und Schweiz, muss beim Schienenausbau liegen.
- Bei Strecken die langfristig keine Oberleitung haben muss der Batterie- bzw. Wasserstoffzug des 21. Jahrhunderts eingesetzt werden
- Das Land Berlin sollte sich künftig dafür einsetzen, dass die Verbindung nach Küstrin ausgebaut wird; Guben soll bei der Elektrifizierung (2 km) folgen.
- Vergleichbare Kontrollen der Sozialstandards bei allen Verkehrsträgern sollten durchgeführt werden.

9. Förderung und Unterstützung 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 Gewerbegebiete/Güterverkehrszentren zum verbindlichen Standard in der Flächen- und Verkehrsplanung werden. Auch sollte es Landesförderungen von Güterverkehrsstellen geben. Wichtig sind auch neue Konzepte, um z.B. die Distanzen für den Vor-/Nachlauf bzw. Anliefer und Zustellverkehr zu verringern, damit der Schienengüterverkehr mit Elektro-Lkw kombiniert werden kann. Stattdessen sollten es ein gut ausgebautes Netz von Güterverteilzentren und Umladeterminals (von Bahn und Binnenschiff auf Lkw/Transporter) geben, von denen aus Batteriefahrzeuge die Feinverteilung übernehmen. **Berlin ist das einzige Bundesland, das bisher keine „Teststrecken“ für überlange Lkw („Gigaliner“) zugelassen hat. An dieser Linie sollte der Senat festhalten.**

Die Reaktivierung und der Ausbau von lokalen Güterumschlagplätzen müssen in Berlin angestoßen werden und betreffen die Standorte Tegel (auf Gelände TXL), Lichtenberg (Bf Landsberger Allee), Bf Pankow-Heinersdorf. Von den genannten Standorten kann ferner eine Feinverteilung mit (E-)LKW stattfinden. Berlin hat die Chance das nun



stillgelegt Lufthafengelände in Tegel zum Güterumschlagplatz direkt in der Stadt umzugestalten. Von Tegel aus könnte die Verlagerung von den Straßen auf die Schienen praktiziert werden und so einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Von Tegel ausgehend, durch ein gut durchdachtes Güterverkehrsnetz, könnte die Hauptstadt versorgt werden. Bereits durch die Nutzung eines großen Teils des Geländes (eines Terminals) für den Postverkehr als zentraler Sammlungsort könnte Lkw-Fahrten in das eingespart werden. Die Reaktivierung des Containerterminals Frankfurter Allee muss in der Berliner Verkehrspolitik fokussiert werden. Die Gleise hierfür liegen bereit und müssten je nach Zustand ggf. instandgesetzt werden. Das sehr zentral liegende Gelände gehört der DB AG. Weitere Pläne: Ausbau Bahnhof Neukölln, Reaktivierung Wuhlheide, alte Kohlebahnhof Adlershof (Gelände leider von der DB AG verkauft; Rückkauf vom Land könnte geprüft werden)

10. Mobilität für alle Menschen ermöglichen – ÖPNV attraktiver machen

Die EVG fordert, die Nutzung des ÖPNV für die Reisenden zu vereinfachen und billiger zu machen. „365-Euro-Tickets“ können ein gutes Instrument sein. Auf jeden Fall sollte auf überregional und landesweit gültige verbilligte und einfach zu nutzende Netzkarten gesetzt und die vorhandenen daraufhin überprüft und ggf. weitere eingeführt werden. Wir warnen davor, einseitig auf Digitalisierung zu setzen, um die Fahrkartensysteme zu vereinfachen. Wenn nicht auch die zu Grunde liegenden Tarifsysteme und -bestimmungen vereinfacht werden, können digitale Vertriebssysteme vor allem auch neue Zugangshürden schaffen. Gelegenheitsfahrer*innen werden nur dann als Stammkunden 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.

Eine Forderung nach günstigeren Tickets kann nur mit Forderungen nach mehr Kapazitäten einher gehen. In der Hauptstadtregion muss ÖPNV rund um die Uhr sicher und zuverlässig funktionieren.

So können wir die Abhängigkeit vom Auto weiter reduzieren und Menschen, die – aus welchen Gründen auch immer – vom motorisierten Individualverkehr ausgeschlossen sind, die Mobilität ermöglichen.

Zudem gilt es den gesamten Umweltverbund zu fördern, sodass möglichst viele Wege durch umweltverträgliche Verkehrsmittel zurückgelegt werden können – neben dem ÖPNV insbesondere der Fahrrad- und Fußverkehr. Nur eine gute Vernetzung kann die Akzeptanz und Nutzung des Umweltverbunds erhöhen, so dass der motorisierte Individualverkehr abnimmt. Dafür müssen vor allem Busse und Bahnen aufeinander abgestimmt sein, ein dichter und zuverlässig Fahrplankontakt existieren, Haltestellen möglichst von überall fußläufig erreichbar sein, das Radwegenetz dicht, durchgehend und gut ausgebaut sein, Fahrräder in öffentlichen Verkehrsmitteln befördert werden können und sich Fußgänger sicher im Verkehr bewegen können.