

Wir in Berlin!

POSITIONSPAPIER

der EVG Berlin zur
regionalen Verkehrspolitik
Mobilitätspolitik als Wirtschafts-
und Strukturentwicklungsfaktor
für die Hauptstadtregion



Wir leben Gemeinschaft

Inhalt

Vorwort

Einleitung

Bewertung des Berliner Koalitionsvertrags	Seite 5
Aufgaben für die Berliner Koalition aus Sicht der EVG Berlin	Seite 6
1. Regionaler Bahngipfel	Seite 6
2. S-Bahn Berlin	Seite 6
3. SPNV-Ausbau	Seite 6
4. Eisenbahninfrastruktur in und um Berlin	Seite 7
5. Grenzüberschreitenden Verkehr nach Polen ausbauen	Seite 7
6. Förderung und Unterstützung für den Schienengüterverkehr	Seite 8
7. Verwendung der Regionalisierungsmittel, GVFG-Mittel	Seite 9
8. SPNV/ÖPNV-Ausschreibungen	Seite 9
9. Personenbeförderungsgesetz	Seite 11
10. Fachkräftesicherung und Fachkräfteoffensive der Länder	Seite 11
11. ÖPNV attraktiver machen – Mobilität für alle Menschen ermöglichen	Seite 11



Michael Bartl (Vorsitzender)

Susanne Kielkowski

Robert Seifert

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen, sehr geehrte Damen und Herren,

die EVG Berlin bringt sich in die regionale Verkehrspolitik der Hauptstadtregion ein. Dazu hat sie ein Positionspapier erarbeitet und beschlossen. Es markiert Standpunkte und setzt Linien, hinter die es kein Zurück geben darf. Im Mittelpunkt unserer Arbeit stehen immer die Menschen, vor allem aber die Beschäftigten in der Mobilitätsbranche. Insofern geht es um den Personen-, aber natürlich auch den Güterverkehr. Es geht um den Ausbau, die Infrastruktur, aber auch um gute Arbeitsbedingungen generell. Elf Themen haben wir identifiziert, die wir in diesem Positionspapier aufgreifen, um unsere Forderungen und Standpunkte zu markieren.

Verkehrspolitik greift tief in unser aller Leben ein. Sie schafft die Voraussetzungen für Mobilität, um zur Arbeit zu kommen oder am sozialen Leben teilzunehmen. Verkehrspolitik sorgt mit ihren Entscheidungen für eine gute Infrastruktur, eine lebenswerte Stadt, für wirtschaftliches Wachstum und damit auch für Arbeitsplätze.

Sie setzt aber auch soziale Leitplanken für unserer Kolleginnen und Kollegen, beispielsweise bei der Vergabe von Leistungen.

Verkehr beeinflusst aber auch die Lebensqualität in unserer Region und das insbesondere schon bei der Planung und Entstehung neuer Wohn- und Industriegebiete. Insofern ist Verkehrspolitik ein wichtiges Feld, dem wir uns auf allen Ebenen widmen wollen und müssen.

Dabei wird es nicht nur darauf ankommen, dass die EVG Berlin auf Senats- und Bundesebene, bei den Parteien und politisch agierenden Gruppen und Verbände aktiv ist. Auch in den Bezirken unserer Stadt ist es wichtig, verkehrspolitisch Flagge zu zeigen. Insofern laden wir alle interessierten Kolleginnen und Kollegen ein, mitzumachen, sich zu engagieren und unsere Positionen in die Kommunalpolitik vor Ort zu tragen.

Einleitung

Mobilitätspolitik ist ein wesentlicher Bestandteil der wirtschaftlichen Stärkung von Regionen. Menschen wollen und müssen mobil sein. Gute Mobilitätsbedingungen tragen entscheidend dazu bei, wie die Menschen zur Arbeit kommen, ob sie am sozialen Leben teilhaben können und ob sich Industrie und Gewerbe ansiedeln.

Deshalb wird sich die EVG Berlin in die Landespolitik und auch bei der Verwaltung zu diesem Thema einbringen. Die Mitwirkung in entsprechenden Gremien ist hierbei ebenso wichtig wie die Formulierung notwendiger Stellungnahmen als Orientierung für die Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger. Unser Ziel dabei ist, entschiedenes und nachhaltiges Handeln mit Blick auf den Mobilitätsbedarf in Berlin zu erwirken.

Wir wollen, dass die Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung als wichtiger Teil der Daseinsvorsorge verstanden wird und dass dabei auch ökologische Kriterien höchste Beachtung finden. Hervorragende Mobilitätsbedingungen tragen dazu bei, dass Berlin lebenswert und ein herausragender Standort für die Entwicklung neuer und bereits existierender Wohngebiete, Industrie und Gewerbe wird. Vor Entstehung neuer Wohngebiete muss dabei ein tragfähiges Mobilitätskonzept unter besonderer Berücksichtigung des ÖPNV entwickelt und umgesetzt werden. Neue Industrie- und Logistikstandorte sollten nur noch mit einem Gleisanschluss genehmigt werden.

Ziel muss die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zugunsten des ÖPNV sein. Damit werden die negativen Auswirkungen durch Schadstoffe, Lärm und Flächenverbrauch zugunsten einer Steigerung der Lebensqualität vermindert.

Voraussetzung ist für uns, dass die Arbeitsplätze im Mobilitätssektor stets nach dem Grundsatz guter Arbeit eingerichtet und angeboten werden. Dazu gehört auch die persönliche Sicherheit der Beschäftigten sowie der Fahrgäste. Wir fordern, dass bei wettbewerblichen Vergaben im Verkehrssektor soziale Standards auf hohem Niveau Berücksichtigung finden. Tariftreue in allen Bereichen, auch bei den sogenannten Dienstleistungen, muss eine Selbstverständlichkeit sein.

Die Einhaltung dieser Regeln nach einer Vergabe muss streng kontrolliert werden. Ausgliederungen oder Vergaben von Leistungen im Verkehrssektor, welche lediglich Personalkosten einsparen sollen, wird die EVG Berlin entschieden entgegenzutreten. Hier werden wir mit den Einzelgewerkschaften des DGB unseren Einfluss geltend machen.

Berlin verändert sich fortlaufend. Ein anhaltender Trend ist eine Abwanderung vieler Berliner:innen ins

brandenburgische Umland bzw. in einen immer breiteren Speckgürtel, der sich bis in die Uckermark erstreckt. Diese Verlagerung des Wohnortes ist jedoch in der Regel nicht mit einem Arbeitsplatzwechsel verbunden, so dass die Pendlerzahlen voraussichtlich immer weiter steigen werden.

Deshalb ist der Ausbau der Schieneninfrastruktur mit mehr Kapazitäten, Überhol- und Abstellgleisen, zusätzlichen Weichen und Streckenreaktivierungen zwingend erforderlich. Zukünftig muss bei der Gestaltung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) die Infrastruktur der ökologischen Verkehrsträger in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg verstärkt berücksichtigt werden.

Der Logistikbereich ist in Berlin und Brandenburg eine Wachstumsbranche mit hunderttausenden Arbeitsplätzen. Dieser Sektor wird weiter expandieren und zahlreiches qualifiziertes Personal benötigen. Die Güterverkehrszentren Berlins benötigen weiterführende Schienenverbindungen in die Berliner Innenstadt. Dort müssen wieder innerstädtische Verteilzentren mit Schienenanbindung errichtet werden. Die vorhandenen Bahnflächen müssen jetzt dafür gesichert werden. Für die Ansiedlung von Menschen und die Entstehung der entsprechenden gewerblichen Arbeitsplätze ist Mobilität ein entscheidender Faktor. In der Folge werden bedeutende wirtschaftliche Entwicklungen nur noch dort stattfinden, wo Investor:innen auch die notwendigen Mobilitätsbedingungen vorfinden. Dies ist für Pendlerströme, für private Verkehre und für Gütertransporte von entscheidender Bedeutung. Langfristiges Ziel bleibt es weiterhin, die Pendelwege und -zeiten zu verkürzen. Das ist ökologisch und aus Regionalentwicklungssicht von großem Vorteil für die Hauptstadtregion.

Zur Bewältigung dieser Aufgaben fehlen wesentliche Eisenbahnstrecken sowie Bahnanlagen zur Verlagerung von Verkehren auf die Eisenbahn oder sie sind ungenügend (z. B. nur eingleisig) ausgebaut. Für die zu erwartenden Pendlerströme der nächsten Jahre müssen die notwendigen Schienenkapazitäten engmaschig vernetzt sowie weitere Strecken geschaffen werden. Um zukünftig die Pendlerverkehre der Hauptstadtregion attraktiver gestalten zu können, muss neben der Schaffung weiterer attraktiver Verbindungen auch eine bessere Abstimmung der regionalen Busverbindungen zu den Fahrplänen des ÖPNV erfolgen.

Der zunehmende Wirtschaftsverkehr muss anders organisiert werden. Ansässige Unternehmen fordern zu Recht ein effektives, einfach erreichbares und durch Schnelligkeit gekennzeichnetes Angebot. Berliner:innen fordern zur Steigerung der Lebensqualität in ihrer Stadt die Reduzierung von Emissionen und Lärm, der durch den Wirtschaftsverkehr in der Stadt erzeugt wird.

Die Verknüpfung der unterschiedlichen Mobilitätsarten und ein hervorragend ausgebauter ÖPNV müssen Ziele der Mobilitätspolitik in Berlin sein.

Bewertung des Berliner Koalitionsvertrags

Der Koalitionsvertrag zwischen SPD und CDU hat sowohl positive Aspekte wie auch einige Punkte, in denen die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft Verbesserungen für nötig hält. In vielen Bereichen können erfreulicherweise gewerkschaftliche Forderungen gefunden werden, wie auch Forderungen, die die EVG Berlin unterstützen kann.

In dem für die EVG zentralen Verkehrsbereich setzt die Berliner Regierungskoalition auf den ÖPNV und gibt der Schiene Priorität. Allerdings wird dem motorisierten Individualverkehr wieder eine stärkere Bedeutung beigemessen. Die EVG stellt hierzu fest, dass der ÖPNV mitsamt Regionalverkehr auf der Bahn weiterhin das Rückgrat der Mobilität ist und nur mit einer starken Bahn die sozial-ökologische Verkehrswende zu schaffen sein wird. Für Menschen mit geringem Einkommen ist der ÖPNV wichtig, um eine wirtschaftliche Alternative zum teuren Pkw zu schaffen. Eine Priorisierung des Pkw halten wir für einen sozial- und umweltpolitischen Rückschritt.

Positiv ist, dass die Koalition den Gestaltungsspielraum der Kommunen nach dem Personenbeförderungsgesetz ausdrücklich zum Schutz der Beschäftigten ausschöpfen will. Auch dies sollte Vorbildwirkung für die gesamte Hauptstadtregion haben – hohe Sozialstandards und Beschäftigtenrechte im ÖPNV sollten überall selbstverständlich sein.

Wir sehen den dringenden Bedarf zum Ausbau der Schienenwege in der gemeinsamen Metropolregion Berlin-Brandenburg und wollen dies aus gewerkschaftlicher Sicht unterstützen. Mit der zweiten Tunnelröhre für die Nord-Süd-Trasse der S-Bahn, der Reaktivierung der Siemensbahn und der sogenannten Wannsee-Stambahn sowie dem Ausbau der Strecke Spandau-Nauen müssen wichtige Projekte vorankommen. Auch eine gezielte Taktverdichtung ist wichtig, um ein leistungsfähiges Nahverkehrsangebot zu schaffen. Hierfür erwartet die EVG eine solide und vollständige Finanzierung. Richtig ist es daher, die Finanzierungsfrage neu zu stellen und dabei die Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger an ökologischen und sozialen Kriterien im Sinne der Verkehrswende auszurichten.

Höhere Parkgebühren und verpflichtende Touristen-ÖPNV-Tickets sind im Sinne der sozial-ökologischen Verkehrswende wichtige Bausteine. Diese finden sich im neuen Koalitionsvertrag jedoch nicht mehr. Sozialtarife und Angebote für junge Menschen und ältere Mitbürger:innen sind neben Angebotsausweitungen der richtige Weg zu einem attraktiven Nahverkehr für alle. Daher müssen die im Koalitionsvertrag enthaltenden entsprechenden Prüfaufträge auch umgesetzt werden. Die gute Annahme des befristeten 9-€-Tickets und die hohen Verkaufszahlen beim Deutschlandticket zeigen, dass einfache und günstige Tarife gewünscht sind und auch mehrheitsfähig sind. Wir begrüßen daher, dass die Bereitstellung eines Angebots für Berlin zu 29 € und ein Sozialticket für 9 € im Koalitionsvertrag vorgesehen sind.

Die Koalition bekennt sich zu einer S-Bahn aus einer Hand. Somit erfüllt sie eine langjährige und zentrale Forderung der EVG. Gleichzeitig wird jedoch das Vergabeverfahren der Teilnetze Nord-Süd und Stadtbahn weitergeführt und vsl. im Jahr 2024 abgeschlossen. Die EVG ist entschieden gegen eine geteilte Berliner S-Bahn. Sollte es dennoch zu einem Betreiberwechsel kommen, muss sichergestellt werden, dass die Entgelte und Arbeitsbedingungen mindestens auf dem jetzigen Niveau erhalten bleiben.

Die EVG Berlin erwartet zudem, dass das Berliner Ausschreibungs- und Vergaberecht im Sinne der Beschäftigten nachgeschärft und beispielsweise eine gesetzliche Regelung zur Absicherung der Beschäftigten bei eventuellen Betreiberwechseln geschaffen wird. Im Koalitionsvertrag wird zwar von einer fairen Umsetzung der Tariftreueklausel gesprochen, jedoch sieht die EVG bei der aktuellen S-Bahn-Ausschreibung, dass eben nicht die sogenannten repräsentativen – also die aktuell gültigen – Tarifverträge vorgegeben werden, wie dies in anderen Bundesländern, darunter auch Brandenburg, der Fall ist.

Grundsätzlich positiv, aber wenig konkret sind die Vorhaben für den Wirtschaftsverkehr. Hier gibt es Bekenntnisse zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, aber es fehlen klar formulierte Projekte. Abschließend ist zu begrüßen, dass Aussagen zur Freigabe von Strecken für Lang-Lkw, sogenannten „Gigalinern“ oder „Riesen-Lkw“, im Koalitionsvertrag nicht enthalten sind. Die EVG wird sich weiterhin dafür einsetzen, dass diese gefährlichen und umweltschädlichen Fahrzeuge in Berlin nicht eingesetzt werden.

Aufgaben für die Berliner Koalition aus Sicht der EVG Berlin

1. Regionaler Bahngipfel

Brandenburg und Berlin wollen das Bahnangebot für Pendler:innen insbesondere in die Gemeinden außerhalb des Speckgürtels verbessern. Zu diesen Maßnahmen zählt auch der Aus- und Neubau sicherer Park & Ride-Anlagen inklusive ausreichender Kapazitäten für Fahrgäste, die per Fahrrad oder Kraftrad anreisen. Dazu gab es in der ersten Jahreshälfte 2022 einen Bahngipfel der beiden Länder, der jedoch zu wenig konkreten Ergebnissen führte. Hier sieht die EVG Berlin die Notwendigkeit, das an künftigen Bahngipfel deutlich mehr handlungsbefugte Personen teilnehmen. Eine bessere Anbindung der berlinferneren Regionen könnte auch zu Entspannung des Wohnungsmarkts in der Hauptstadt und im Speckgürtel führen. Die EVG Berlin wird sich aktiv an diesem Prozess beteiligen.

Die Berliner EVG begrüßt die Initiative der ostdeutschen Ministerpräsidenten, den Bahnausbau im Osten voranzutreiben. Eine beschleunigte Planung und Umsetzung von Baumaßnahmen käme der umweltfreundlichen Schiene zu Gute und würde auch die Straßen im Osten des Landes entlasten.

2. S-Bahn Berlin

Die 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. Zusätzliche Schnittstellen sorgen nicht für einen stabileren Betrieb. Durch unterschiedliche Unternehmen im Zugbetrieb und der Instandhaltung droht ein Abstimmungs-Chaos: Schnittstellenprobleme sind in diesem hochkomplexen System mit zusammenhängenden Verkehrsleistungen wie dem Berliner S-Bahn-Netz sonst vorprogrammiert. Zu erwarten sind daher Einbußen bei der Zuverlässigkeit im Betriebsablauf zum Nachteil der Fahrgäste. Viele Störungen sind nicht von der S-Bahn selbst verursacht; beispielsweise sind Faktoren wie Schäden und

Störungen an der Infrastruktur oder auch Eingriffe durch Dritte, wie z. B. Personunfälle, Polizei- und Notarzteinsätze, Anschläge auf die Energieversorgung und auf Fahrzeuge, kaum durch die Betreiberunternehmen zu beeinflussen.

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 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. SPNV-Ausbau

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) muss in Berlin und Brandenburg als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs weiter ausgebaut werden. Daher müssen mindestens die i2030-Projekte beschleunigt umgesetzt werden. Es dürfen keine weiteren Strecken im SPNV abbestellt werden. Eine Stilllegung oder Entwidmung von Bahnstrecken darf ebenfalls nicht mehr passieren. Für die Mobilität der Bevölkerung und die notwendige Klimawende im Verkehr wird jede einzelne Linie im SPNV der Länder dringend gebraucht. Daher müssen auch die Regionalisierungsmittel vollständig für den SPNV verwendet werden.

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

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. Heute ist es verkehrspolitisch wichtiger, die Strecken nach Möglichkeit als Linien für den SPNV oder auch den Güterverkehr zu nutzen. Und zwar überall da, wo Potenzial dafür vorhanden ist.

Die EVG Berlin fordert daher die Reaktivierung der Stammbahn. Damit verkürzen sich die Fahrzeiten für viele Menschen deutlich, vor allem von und nach Berlin Hbf, Berlin-Mitte, Steglitz, Potsdam und darüber hinaus.

Heute ist die Fahrt mit dem Auto für viele Pendler:innen im Südwesten der schnellste Weg in die Stadt. Mit der Stammbahn wird die umweltfreundliche, elektrisch betriebene Bahn zum schnellsten Verkehrsmittel. Viele Autofahrende werden zum Umsteigen bewegt und das Verkehrswachstum von morgen wird gleich auf die Schiene verlagert. Zehntausende Anwohner:innen der Straßen – besonders entlang der B1 – werden von einer Verringerung von Straßenlärm und Luftverschmutzung profitieren.

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 Stammstrecke der „Heidekrautbahn“ (Berlin-Wilhelmsruh – Basdorf) beschleunigt werden.

Gestiegenen Verkehrsangeboten im SPNV muss auch eine Erweiterung der Werkstatt- und Abstellkapazitäten für Regionalzüge folgen. Dafür sind Flächen notwendig. Diese sollen nach Möglichkeit nah an den Endbahnhöfen der zu bedienenden Linien liegen, um das Netz nicht mit Leerfahrten zu belasten. Ferner sind Werkstätten und Abstellanlagen in der Stadt, statt auf der grünen Wiese, für bestehendes und potenzielles Bahnpersonal oft leichter, schneller und umweltfreundlicher zu erreichen.

4. 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. Die EVG Berlin begrüßt die 2021 begonnene Modernisierung der Strecke Angermünde – Szczecin mitsamt

zweigleisigem Ausbau für 160 km/h und Elektrifizierung. Der Dieselantrieb 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 Zoologischer Garten, 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 im Nah-, Güter- und Umleitungsverkehr genutzten Berlin–Lehrter Bahn angehoben werden. Dieses begrüßt die EVG Berlin. Langfristig sollte für alle wichtigen Strecken von und nach Berlin 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.

Kapazitätserhöhungen, auch durch Erhöhung der Taktfrequenz, Zuglängen Anpassungen und den Einsatz von Doppelstockfahrzeugen, tragen dazu bei, den SPNV attraktiver zu machen und die Belastung in der Hauptverkehrszeit zu entzerren. Derartige Maßnahmen müssen auch im Umland geschehen.

5. Grenzüberschreitenden Verkehr nach Polen ausbauen

Der grenzüberschreitende Verkehr ist für Berlin von großer wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Bedeutung. Dieser Verkehr nimmt immer mehr zu – auf Schiene und Straße. Bisher ist dieses Wachstum jedoch vor allem im Straßenverkehr zu beobachten. Die Schiene muss hier mehr Verkehre aufnehmen.

Daher fordern wir:

- Der Ausbauzustand der Grenzübergänge der Schiene muss sich deutlich verbessern.
- Der Investitionsschwerpunkt sollte – wie in Österreich und der Schweiz – beim Ausbau der Schieneninfrastruktur liegen. Dazu gehören auch die Grenzübergänge z. B. in Richtung Wrocław und Szczecin.
- Bei Strecken die langfristig keine Oberleitung erhalten, müssen Batterie- bzw. Wasserstoffzüge eingesetzt werden.
- Das Land Berlin sollte sich deshalb dafür einsetzen, dass die folgenden Verbindungen nach Polen ausgebaut werden:
 - Preußische Ostbahn Berlin Ostbahnhof – Müncheberg – Kostrzyn (mit zusätzlichen Direktverbindungen nach Gorzów Wielkopolski nach Fertigstellung der neuen Oderbrücke)
 - Cottbus – Forst (Lausitz) – Wgliniec – Wrocław
 - Elektrifizierung der grenzüberschreitenden Strecke Guben – Czerwieńsk; hier wurde am 11. Juni 2022 der SPNV mit Dieseltriebwagen wieder aufgenommen
- Für die Einhaltung der Sozialstandards und der Verkehrssicherheit muss bei allen Verkehrssträgern eine hohe Kontrolldichte realisiert werden.

6. 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. Der Verkauf bahneigener Flächen muss beendet werden. Vielmehr müssen Gleisanschlüsse für Industrie- und Logistikstandorte 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- und Nachlauf im kombinierten Verkehr Schiene-Straße bzw. den Anlieferungs- und Zustellungsverkehr zu verringern, damit der Schienengüterverkehr mit kleineren, vorzugsweise elektrischen Lkw kombiniert werden kann. Deshalb sollte es ein gut ausgebautes Netz von Güterverteilzentren und Umschlagterminals (von Bahn und Binnenschiff auf Lkw/Transporter) geben, von

denen aus emissionsarme Fahrzeuge die Feinverteilung übernehmen. Berlin hat keine Strecken für überlange Lkw (Gigaliner) zugelassen. An dieser Linie muss der Senat festhalten, denn solche Riesen-Lkw verlagern Verkehre von der umweltfreundlichen Schiene zurück auf die Straße, sind eine Gefahr für die Infrastruktur und andere Verkehrsteilnehmer:innen sowie eine erhebliche Kostenbelastung für die Straßenbaulastträger und somit die Steuerzahlende.

Die Reaktivierung und der Ausbau von Güterumschlagplätzen in Berlin müssen jetzt angestoßen werden. Denkbar wären Anlagen in Tegel, auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens, in Lichtenberg auf dem Gelände des aufgegebenen Containerbahnhofs an der Frankfurter Allee, in Pankow beim ehemaligen Bahnbetriebswerk sowie an der Berliner-Ringbahn. Von den genannten Standorten aus kann eine Feinverteilung der mit der Bahn angelieferten Güter per (E-)Lkw stattfinden, oder auch unter Nutzung der S-/U-Bahn und des Straßenbahnnetzes. Die EVG Berlin begrüßt daher, dass die Berliner Verkehrsverwaltung im November 2011 eine Machbarkeitsstudie zum öffentlichen Güterverkehr per S-Bahn ausgeschrieben hat. Andere Städte, z. B. Frankfurt am Main, erproben den Transport von Gütern auf der Straßenbahn. Der Gütertransport auf Straßenbahnnetzen war vor allem in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts üblich und könnte, z. B. in Verbindung mit Kleincontainern, eine Renaissance erleben.

Berlin hat die Chance, das stillgelegte Flughafengelände in Tegel zum Güterumschlagplatz direkt in der Stadt umzugestalten. So könnte die dringend nötige Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene umgesetzt und ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden. Von Tegel ausgehend könnte mit einem gut durchdachten Güterverkehrsnetz die ganze Hauptstadt versorgt werden. Zum Beispiel könnten durch den Bau eines zentralen Postterminals mit Gleisanschluss auf dem TXL-Gelände Lkw-Fernfahrten von und nach Berlin reduziert werden.

Die Reaktivierung des Containerterminals Frankfurter Allee muss durch den Senat jetzt vorangetrieben werden. Die Gleise hierfür liegen noch bereit und müssten lediglich instandgesetzt werden. Das sehr zentral liegende Gelände gehört der Deutschen Bahn AG. Für die Verladung von Containern und Sattelaufliegern bedarf es keiner ortsfesten Kräne, vielmehr kann der Umschlag auch flexibel mit Greifstaplern geschehen. Allerdings ist das Gelände durch die geplante Umsetzung des 17. Bauabschnitts

der Bundesautobahn 100 gefährdet, da diese zwischen den Anschlussstellen Frankfurter Allee und Storkower Straße über das Gelände des Containerbahnhofs führen würde. Neben der vergebenen Chance, ein dezentrales Güterverteilzentrum zu errichten, wäre es auch verkehrspolitisch ein falsches und völlig inakzeptables Zeichen, Bahnanlagen mit einer Autobahn zu überbauen.

Weitere vielversprechende Vorhaben sind der Ausbau des Bahnhofs Neukölln und die Reaktivierung des Bahnhofs Wuhlheide. Geprüft werden sollte auch der Rückkauf des alten Kohlebahnhofs Adlershof zum Aufbau eines modernen Logistikstandorts.

7. Verwendung der Regionalisierungsmittel, GVFG-Mittel

Das Land Berlin verwendet einen relativ hohen Anteil der Regionalisierungsmittel (ca. 16 %) für den öffentlichen Straßenpersonenverkehr, also für Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen. Die EVG dringt darauf, dass auch in Berlin die Regionalisierungsmittel zu 100 % für den Eisenbahn-Nahverkehr ausgegeben werden. Für die Mobilität der Bevölkerung und die Klimawende im Verkehr wird jede einzelne Linie im SPNV des Landes dringend gebraucht. Daher müssen auch die Regionalisierungsmittel vollständig für den SPNV verwendet werden. Sowohl im Bereich des S-Bahn-Netzes als auch bei Regionalbahn- und Regionalexpresslinien sehen wir großen Bedarf, die Kapazität, die Anzahl der Verbindungen und das Liniennetz auszuweiten. Entscheidend ist, dass Länder und Kommunen die vorhandenen Bundesmittel vollständig abrufen und für die Nahverkehrsfinanzierung einsetzen. Die Mittel müssen für den Ausbau des Umweltverbundes (öffentlicher Personenverkehr sowie Fahrrad- und Fußverkehr) zweckgebunden werden.

Die Dotierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) wurde im Jahr 2021 auf 1 Mrd. € erhöht und wird 2025 auf 2 Mrd. € verdoppelt. Diese Mittel können auch für die Reaktivierung und Elektrifizierung von Schieneninfrastruktur verwendet werden. Auch in Berlin sieht die EVG Möglichkeiten, mit diesen Mitteln Verkehrsprojekte (Beispiele siehe 3. Abschnitt) schneller voranzutreiben.

8. SPNV-/ÖPNV-Ausschreibungen

Die EVG Berlin setzt sich für einen starken ÖPNV und SPNV ein. Nicht nur in der Corona-Krise hat der

öffentliche Verkehr seine Systemrelevanz unter Beweis gestellt. Er muss auch künftig Teil einer guten Daseinsvorsorge sein. Dafür müssen ÖPNV und SPNV aber attraktiver 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), vorgeschriebene Ausbildungsberufe, 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 muss sie in eine „Muss“-Regelung geändert werden. Auf Ebene der Bundesländer kann das insbesondere durch Tariftreue- bzw. Vergabegesetze geregelt werden. Wir fordern, das bestehende Tariftreugesetze 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 das neue Unternehmen allen Beschäftigten in dem betreffenden Verkehrsdienst ein Übernahmeangebot machen muss.
- Für die übergehenden Beschäftigten müssen beim neuen Unternehmen mindestens die gleichen Arbeitsbedingungen gelten wie beim bisherigen Betrieb, 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 alle, die heute eine Ausbildung oder Arbeit im ÖPNV/SPNV aufnehmen, eine sichere, lebenslange Berufsperspektive gibt und sie nicht (mehr) damit rechnen müssen, 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.
- Bei der Aufnahme eines Tarifvertrags in die Liste der repräsentativen Tarifverträge haben sich in anderen Bundesländern Tariftreuebeiräte bewährt, die sich paritätisch aus Vertreter:innen der Tarifvertragsparteien zusammensetzen. Eine Entscheidung nach „billigem Ermessen“, wie sie derzeit § 10 BerlAVG vorsieht, ist aus unserer Sicht nicht zielführend. Das BerlAVG sollte entsprechend angepasst werden.
- Sofern eine Betreiber:in einen Verkehrsdienst von einem anderen Unternehmen 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 Betrieb darauf zu verpflichten, zusätzlich mindestens die Bedingungen zu gewähren, die beim bisherigen Unternehmen zum Zeitpunkt des Betreiberwechsels gelten.
- Der Einsatz von Sub-Unternehmen muss beschränkt, Leiharbeit in sicherheitsrelevanten Bereichen ausgeschlossen werden.
- Wir fordern eine verbindliche Eigenerbringungsquote von 100 %, wobei Sonderregelungen für Ausnahmesituationen vorgesehen werden können. Die Aufgabenträger müssen bei den Ausschreibungsbedingungen auf ausreichende Personalausstattung achten und Personalreserven zur Abdeckung von Bedarfsspitzen vorschreiben.
- Die Aufgabenträger sollen eine Ausbildungsquote von mindestens 5 % in den Vergabebedingungen vorschreiben, u.a. für Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr. 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 muss 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 Doppelbesetzung der Regionalbahnen und RegionalExpress-Züge 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 durch ihre Tätigkeit für die 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 und Verstöße müssen sanktioniert werden.
- Die EVG Berlin und der Betriebsrat des aktuellen Betreibers müssen 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 müssen 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. Auch in Bezug auf die angestrebte Dekarbonisierung des Verkehrssektors bis 2050 im Rahmen des EU-„Green Deals“ ist dies von großer Bedeutung.
- Das Thema Sicherheit muss in Ausschreibungen Berücksichtigung finden. Hierbei muss auch das Sicherheitsgefühl der Mitarbeiter:innen und Kund:innen im Fokus stehen. In den Ausschreibungen muss die Vorhaltung von ausreichend Sicherheitspersonal und -technik festgelegt werden.
- Neue digitale Möglichkeiten sollen genutzt werden, um Fahrplaninformation, Anschlusssicherung, Tarife und Vertrieb besser zu organisieren und zu vernetzen. Dies muss weiterhin Aufgabe der Verkehrsunternehmen sein und nicht branchenfremden, profitorientierten (Plattform-) Unternehmen überlassen werden. Die Verkehrsunternehmen sollen gemeinsam ihr Informations- und Vertriebssystem weiter entwickeln und verbessern. In diesem Zusammenhang lehnen wir separate Ausschreibungen des Vertriebs grundsätzlich ab.

9. Personenbeförderungsgesetz

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. Nur so können die Beschäftigten im Busverkehr bei eigenwirtschaftlichen Anträgen geschützt werden. Das Land Berlin soll 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.

10. Fachkräftesicherung und Fachkräfteoffensive der Länder

.Der Eisenbahnbetrieb verlangt hohe Professionalität und großes Engagement der Beschäftigten, damit Reisende und Güter sicher und zuverlässig befördert werden. Durch die Corona-Pandemie zeigt sich eine dramatische Entwicklung auf dem Ausbildungsmarkt. Eine Vielzahl der Betriebe hat angekündigt, die Ausbildungszahlen zu senken. Daher muss 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 erfolversprechenden 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.

11. ÖPNV attraktiver machen – Mobilität für alle Menschen ermöglichen

Ein Die EVG fordert, die Nutzung des ÖPNV für die Reisenden zu vereinfachen und billiger zu machen. Das Deutschlandticket ist hierfür ein gutes Instrument. Der Erfolg des neu eingeführten Deutschlandtickets zu derzeit € 49 als Nachfolgeangebot zum 9-€-Ticket hat gezeigt, dass das Interesse an günstigen Nahverkehrsangeboten vorhanden ist und eine Herabsetzung der Zugangsschwelle den ÖPNV attraktiver macht. Auf jeden Fall soll auf überregional und mindestens landesweit gültige verbilligte und einfach zu nutzende Netzkarten gesetzt werden. Die EVG setzt sich weiterhin über eine langfristige Absenkung des Kostenniveaus unter Aufwuchs der Förderung zum Ausbau des Angebots ein, auch im ländlichen Raum und an den Peripherien der Großstädte. Davon würden auch Pendler:innen aus dem Berliner Umland profitieren, wie auch die Anwohner:innen an emissions- und staubelasteten Berliner Hauptstraßen. Die EVG begrüßt daher auch das Vorhaben, in den Zonen A+B ein Ticket zu € 29 und ein Sozialticket zu € 9 herauszugeben. Die Digitalisierung darf nicht dazu führen, dass Reisen im öffentlichen Verkehr vom Besitz von beziehungsweise Zugang zu technischer Ausstattung abhängig gemacht werden. Es muss immer die Möglichkeit geben, sich persönlich beraten zu lassen und Fahrkarten in Reisezentren barrierefrei sowie niederschwellig mittels Bar- und Kartenzahlung zu erwerben. Die EVG Berlin fordert, dass das Deutschlandticket dauerhaft auch im personengebundenen Verkauf angeboten wird. Günstigere Tickets können nur mit mehr Kapazitäten einher gehen. In der Hauptstadtregion muss der ÖPNV rund um die Uhr sicher und zuverlässig funktionieren. So können wir die Abhängigkeit vom Auto weiter reduzieren, Mobilität für alle ermöglichen und die Lebensqualität in Berlin verbessern. Ein günstiger Fahrpreis im ÖPNV trägt nicht nur zur Verkehrsverlagerung vom Pkw zum ÖPNV bei, sondern hat auch den Effekt, dass Menschen mit geringem Einkommen die Teilhabe an gesellschaftlichen Aktivitäten erleichtert wird. Somit sind günstigere Fahrpreise ein wichtiges Mittel zur Bekämpfung sozialer Armut.

Wir in **Berlin!**

KONTAKT

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft

Geschäftsstelle Berlin

Tel.: 030-4243910

Mail: berlin@evg-online.org

Reinhardtstraße 23 | 10117 Berlin

www.evg-online.org/berlin

Stand: September 2023

