A dark blue silhouette of the state of Lower Saxony is centered on a lighter blue background. The map is filled with a grid of white icons representing various modes of public transport: high-speed trains, regional trains, trams, and buses. The icons are arranged in a pattern that roughly follows the shape of the state.

EVG-ANFORDERUNGEN AN DIE VERKEHRS- POLITIK DES LANDES NIEDERSACHSEN

Positionen der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft

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

In die Zuständigkeit der Länder fallen vor allem der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Aber auch bei der Förderung des Schienengüterverkehrs und bei der Fachkräftegewinnung sollten die Länder eine aktive Rolle einnehmen.

Zu folgenden konkreten Themen haben wir Forderungen an das Land Niedersachsen:

1. Tariftreue- und Vergabegesetz	3
2. Forderungen an die Aufgabenträger	4
3. Personenbeförderungsgesetz und Busverkehre	10
4. ÖPNV als Pflichtaufgabe der Kommunen	11
5. Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs	12
6. Ausbau des Schienenpersonenfernverkehrs	15
7. Förderung und Unterstützung für den Schienengüterverkehr	15
8. Elektrifizierung sowie weiterer Aus- und Neubau	17
9. Fachkräftesicherung und Fachkräfteoffensive der Länder	20



1. TARIFTREUE- UND VERGABEGESETZ

Die EVG setzt sich für einen starken ÖPNV und SPNV ein. Nicht nur in der Corona-Pandemie hat der öffentliche Verkehr seine Systemrelevanz unter Beweis gestellt. Er muss auch künftig Teil einer guten öffentlichen Daseinsvorsorge sein. Dafür müssen ÖPNV und SPNV aber auch attraktiver für Fahrgäste und für Beschäftigte 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 (Tariftreueregelungen), Ausbildungsquoten und mehr Sicherheit. Dies sollte möglichst umfassend in einem Landesvergabe- und Tariftreuegesetz nach dem Vorbild von Rheinland-Pfalz verankert werden.

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

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

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

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

2. FORDERUNGEN AN DIE AUFGABENTRÄGER

Personalübergang bei Ausschreibungen

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

In Niedersachsen liegt die Organisation des SPNV in den Händen der Landesnahverkehrsgesellschaft, der Region Hannover und des Regionalverbands Großraum Braunschweig. Wir erwarten von der Landesregierung und den Aufgabenträgern, dass der § 131(3) GWB konsequent umgesetzt wird. Vom Verkehrsministerium wünschen wir uns über das bundesgesetzliche Maß hinausgehende Vorgaben zugunsten der Beschäftigten und abgesicherte Ergänzungen im Landestariftreuegesetz.



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

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

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

Diese Vorgaben müssen für alle Tätigkeitsgruppen gelten, also im Bereich Lokfahrdienst, Zugbegleitedienst, Instandhaltung, Vertrieb, Kundenservice, Disposition, Reinigung etc.

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

Tariftreue

Wir begrüßen, dass Verkehrsverträge in Niedersachsen 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 haben sich Tariftreuebeiräte bewährt, die sich paritätisch aus Vertreter:innen der Tarifvertragsparteien zusammensetzen. Änderungen der Tarifverträge müssen nachvollzogen werden. Die Tariftreueverordnung muss allerdings ohne Ausnahmen auch bei länderübergreifenden Verkehrsdiensten gelten.

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

Sub-Unternehmen und Leiharbeit

Der Einsatz von Sub-Unternehmen sollte weitgehend beschränkt, Leiharbeit in sicherheitsrelevanten Bereichen weitgehend ausgeschlossen werden. Wir haben nichts gegen Kooperation und gegenseitige Aushilfe zwischen „echten“ Verkehrsunternehmen, zum Beispiel beim Fahrplanwechsel, wenn der Einsatz von fremdem Personal nicht durch unterschied-

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

Wir kritisieren, dass für den ÖPNV die Tarifverträge der sogenannten Fachgewerkschaft GÖD mit dem GVN für repräsentativ erklärt wurden – gegen die Empfehlung des Tariftreuebeirats. So wird der Abwärtstrend bei den Entgelten im ÖPNV noch weiter befeuert. Den bestehenden Anbietern im ÖPNV wird damit das Bestehen im Wettbewerb erschwert und die Arbeitsplätze in diesen Unternehmen gefährdet. Ferner wird das für die sozial-ökologische Verkehrswende notwendige Personal so noch schwerer zu akquirieren sein. Wir verweisen stattdessen auf die Tarifverträge von EVG und ver.di. In das NTVergG sollte zudem eine Regelung aufgenommen werden, wonach es bei Uneinigkeit zwischen Tariftreuebeirat und zuständigem Ministerium zu einer Landtagsbefassung mit verbindlicher Beschlussfassung kommt. Ferner fordern wir einen vergabespezifischen Landesmindestlohn, der über dem Niveau des bundesgesetzlichen Mindestlohns liegt und an die unteren Entgeltgruppen des öffentlichen Dienstes angelehnt sein sollte.

liche Lohn- und Arbeitsbedingungen begründet ist. Wir haben aber etwas dagegen, wenn Leiharbeit und Werkverträge eingesetzt werden, um Kosten zu Lasten der Beschäftigten zu senken. Wir begrüßen daher die einschlägigen Regelungen im NTVergG, fordern jedoch in Ausschreibungen eine Eigenerbringungsquote von mindestens 90 %.

Vorgabe ausreichender Personalreserven

Die Aufgabenträger sollen bei den Ausschreibungsbedingungen auf eine robuste Personalausstattung achten und gewisse Personalreserven vorschreiben. Dadurch wird der Verkehr zuverlässiger, zum Beispiel bei erhöhtem Verkehrsaufkommen, erhöhtem

Krankenstand oder unerwarteten Ereignissen. Einige Aufgabenträger sind nach schlechten Erfahrungen in der Vergangenheit dazu übergegangen, das Personal-konzept der Bieter auf Plausibilität zu prüfen.

Ausbildungsquote

Die Aufgabenträger sollen eine mindestens kompensierende Ausbildungsquote in den Vergabebedingungen vorschreiben. Um die Funktionsfähigkeit zu sichern, müssen regelmäßig und ausreichend Nachwuchskräfte ausgebildet werden. Im Ausschreibungswettbewerb dürfen nicht diejenigen Unternehmen

begünstigt werden, die die Ausbildung anderen überlassen, um selbst Kosten zu sparen. Wichtig ist, dass sich die Ausbildungsquote nicht auf Funktionsausbildungen beschränkt, sondern die echte Berufsausbildung, z.B. Eisenbahner:in im Betriebsdienst (EiB), vorschreibt.

Möglichst lange Laufzeit neuer Verkehrsverträge

Das europäische Vergaberecht ermöglicht im Allgemeinen Vertragslaufzeiten von 15 Jahren und bei spezifischem Investitionsbedarf auch bis zu 22,5 Jahren. Diese Fristen sollten durch die Aufgabenträger

im Regelfall auch ausgenutzt werden. Denn jeder Betreiberwechsel bedeutet Existenzunsicherheit für die Beschäftigten.

Notvergaben in der Regel an den bisherigen Betreiber

Wenn Notvergaben erforderlich werden und kein wichtiger Grund auf Seiten des bisherigen Betreibers dafür die Ursache ist, sollte im Regelfall der bisherige Betreiber wieder beauftragt werden. Dadurch werden unnötige Unsicherheit für die Beschäftigten

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

Sicherheit und Zuverlässigkeit im Betrieb

Wir erwarten, dass bei Ausschreibungen nicht nur Fahr-, sondern auch Sicherheitspersonal vorgeschrieben wird. Dazu gehört insbesondere auch die Doppel-Besetzung der Züge mit Zugbegleitpersonal zusätzlich zu den Triebfahrzeugführer:innen. Alle Züge müssen rund um die Uhr mit Zugbegleitpersonal besetzt sein. Dieses muss auch betrieblich ausgebildet und jährlich in Selbstverteidigung geschult werden. Auf Zügen mit hohem Gefährdungspotential sollten

die Aufgabenträger außerdem der Einsatz von zusätzlichem Sicherheitspersonal vorgeben.

Ziel muss es sein, die Sicherheit für Beschäftigte und Fahrgäste in Zügen, Bussen und Verkehrsstationen zu erhöhen. Deshalb fordern wir eine bundesweite Datenbank, in der alle gemeldeten Übergriffe, im Bus- und Bahnbereich festgehalten werden. So lassen sich schnell Problemlinien erkennen, auf denen

zusätzliches Personal, insbesondere aus dem Bereich Sicherheit, eingesetzt werden sollte.

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

Kontrolle der Vorgaben

Die geforderten Vorgaben der Aufgabenträger, zum Beispiel zur Tariftreue, zum Verbot und zur Einschränkung von Sub-Unternehmen sowie Leiharbeit, zum Besetzungsgrad, zur Ausbildung etc., müssen auch regelmäßig kontrolliert werden. Verstöße müssen sanktioniert werden. Ohne Kontrolle können die



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

Vergabeverfahren: Beschäftigteninformation und Dialog mit EVG und Betriebsräten

Alt- und Neu-Betreiber müssen verpflichtet werden, die Beschäftigten frühzeitig und umfassend über die Abläufe und Rechte der Beschäftigten zu informieren. Die EVG und der Betriebsrat des Alt-Betreibers sollten regelmäßig schon in der Definitionsphase des Vergabeverfahrens vom Aufgabenträger konsultiert werden. So können die Fachkenntnis, die Interessen der Beschäftigten und die Besonderheiten des

betroffenen Liniennetzes berücksichtigt werden. Zwischen den Aufgabenträgern und dem Landesverband Niedersachsen der EVG sollten regelmäßige Gespräche zur Vergabepolitik stattfinden. Die EVG sollte in Gremien (Beiräte, Aufsichtsräte etc.) der Aufgabenträger einbezogen und der Dialog zwischen Gewerkschaft und Aufgabenträger intensiviert werden.

Freifahrtregelungen für Eisenbahner:innen

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

In der Vergangenheit waren Freifahrtregelungen ein selbstverständlicher Bestandteil der Vergütung von Eisenbahner:innen und trugen zur Attraktivität der Eisenbahn als Arbeitgeber bei. Seit der Bahnreform ist ein Flickenteppich unterschiedlicher Regelungen

entstanden. Meistens werden Freifahrten nur noch für Beschäftigte des eigenen Unternehmens gewährt. Die Aufgabenträger des SPNV untersagen z. T. sogar ausdrücklich Freifahrtregelungen für Mitarbeiter:innen anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen. Wenn auf einer Strecke Züge verschiedener Betreiber unterwegs sind, können manche Züge frei genutzt werden, andere nicht. In anderen Bundesländern, z. B. Baden-Württemberg, gibt es inzwischen EVU-übergreifende Regelungen. Solche Freifahrtregelungen wären ein einfaches Mittel, um die Arbeit bei der Eisenbahn attraktiver zu machen, das weder für die EVU noch für die Aufgabenträger mit größerem Aufwand verbunden wäre. Unseres Erachtens sollten konkrete Schritte besprochen werden, um zeitnah eine flächendeckende Freifahrtregelung für Niedersachsen zu erreichen.

Keine Trennung von Betrieb, Vertrieb und Instandhaltung

Mit Sorge sehen wir den Trend zur Trennung von Betrieb, Vertrieb und Instandhaltung im SPNV. Durch den Betrieb des Landes-Fahrzeugpools ist dieser Trend in Niedersachsen besonders stark fortgeschritten. Doppelstrukturen verursachen zusätzliche Kosten, während Probleme an den Schnittstellen der unterschiedlichen Betreiber vorprogrammiert sind. Zu erwarten sind daher Einbußen bei der Zuverlässigkeit und Nachteile für die Fahrgäste. Je mehr Schnittstellen es gibt, desto schwieriger ist es zudem, nach Störungen zügig wieder zum fahrplanmäßigen Betrieb zurückzukehren. Die EVG plädiert daher für 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 nach Möglichkeit bei den einsetzenden EVU bleiben. Es sollte sichergestellt werden, dass die Instandhaltungswerke in Niedersachsen und Bremen 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.

Ferner kritisieren wir, dass der Vertrieb von Fahrkartenangeboten des Nahverkehrs mit Verkehrsverträgen gekoppelt wird, ohne die Auswirkungen auf den stationären Verkauf sowie den Vertrieb von Fernverkehrsfahrkarten zu berücksichtigen. Es entfallen dadurch gut tariferte Arbeitsplätze und die Beratung durch gut ausgebildetes und geschultes Personal. Durch den Wegfall des personenbedienten Verkaufs von Fernverkehrsfahrkarten wurden weitere Hürden aufgebaut, die den Zugang zu Fahrkarten erschweren. Zumindest an allen Bahnhöfen, wo regelmäßig Züge des Fernverkehrs halten, sollte DB Vertrieb mit dem Verkauf der Nahverkehrstickets beauftragt werden. Das Problem wird auch noch dadurch verschärft, dass die DB Fernverkehr den Kauf von Fahrkarten in ihren Zügen nicht mehr gestatten und Reisende ausschließlich auf den Onlinevertrieb verweisen will. In der Kom-



bination beider Maßnahmen werden Reisende daran gehindert, die Eisenbahn spontan zu nutzen, oder auch kriminalisiert, weil sie trotz ehrlicher Absichten erhöhte Beförderungsentgelte zahlen sollen. Wir fordern das Land auf, dieses Problem ernst zu nehmen und auf kundenfreundliche Regelungen zu dringen, z.B. indem vertraglich geregelt wird, dass mindestens Anschlussfahrtscheine und Upgrades zu Nahverkehrsfahrkarten in den Zügen des Fernverkehrs 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.

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. Wir weisen darauf hin, dass die Nutzbarkeit des Systems Eisen-

bahn im internationalen Personenverkehr drastisch vereinfacht werden muss, und zwar gerade auch für spontane Reisen. Viele internationale Bahnreisen beginnen mit einem Nahverkehrszug. Es liegt auch in der Verantwortung des Landes, den Nahverkehr als Teil von nationalen und internationalen Reiseketten zu begreifen und den Vertrieb entsprechend mitzugestalten.

Die EVG kritisiert die beschriebenen Entwicklungen bei der Instandhaltung und beim Vertrieb als Schwächung des Gesamtsystems durch die Schaffung neuer Schnittstellen und durch das Erschweren des Zugangs zum öffentlichen Personenverkehr. Betrieb und Wartung müssen in einer Hand bleiben. Der Vertrieb darf nicht durch die Trennung von Nah- und Fernverkehrsverkauf ausgedünnt werden. Die zügigen Kapazitäts- und Qualitätssteigerungen, die vom System Bahn erwartet werden, sollten durch die Einführung neuer grundlegender Schnittstellen und Nutzungshemmnisse nicht gefährdet werden.



3. PERSONENBEFÖRDERUNGSGESETZ UND BUSVERKEHRE

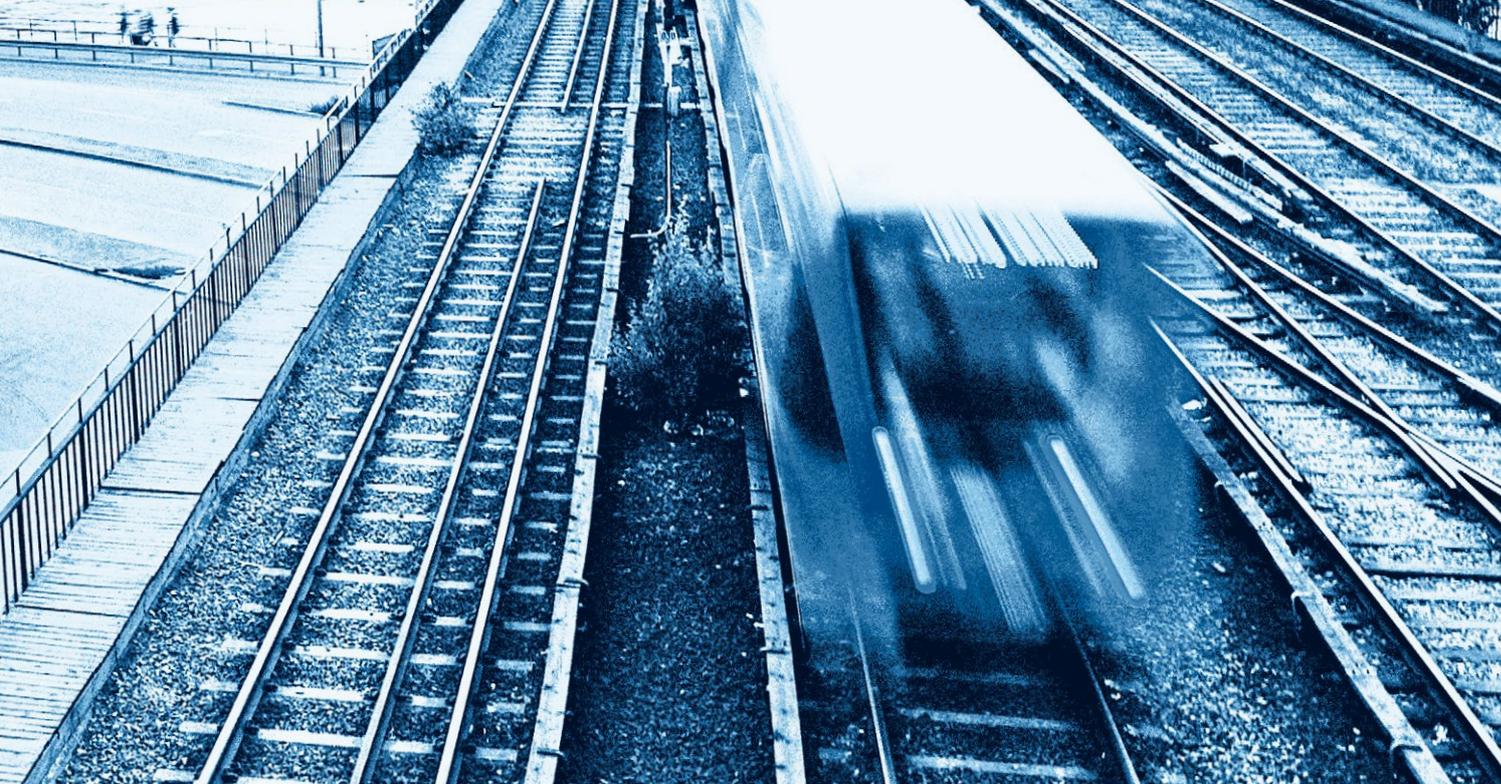
Wir fordern eine Klarstellung im Personenbeförderungsgesetz (PBefG), dass vom Aufgabenträger vorgegebene soziale, qualitative und ökologische Standards auch von eigenwirtschaftlichen Antragstellern im ÖPNV eingehalten werden müssen.

Kommunen brauchen Rechtssicherheit, Fahrgäste brauchen Qualität und Verlässlichkeit, und Beschäftigte brauchen die Sicherheit, dass auf ihrem Rücken kein unfairer Wettbewerb mit Sozialdumping ausgetragen wird. Der Bundesrat hat einen Vorschlag für eine solche Klarstellung zum Personenbeförderungsgesetz längst beschlossen (Bundesrat-Drucksache 741/16 vom 10.02.17). 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.

Niedersachsen sollte zusätzlich in seinem Landesnahverkehrsgesetz festlegen, dass Vorgaben zum Schutz der Beschäftigten verpflichtender Bestandteil der Nahverkehrspläne sind.

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



4. ÖPNV ALS PFLICHTAUFGABE DER KOMMUNEN

Der ÖPNV muss zur Pflichtaufgabe der Kommunen und Länder werden. Der Ausbau des Bus- und Straßenbahnverkehrs ist wesentlicher Bestandteil des klimapolitisch notwendigen Umbaus des Verkehrssystems und unentbehrlich für die Mobilität der Bürger:innen auch abseits der Großstädte.

Solange der ÖPNV als freiwillige Leistung der Kommunen angesehen wird, werden diese das Angebot in Zeiten knapper Kassen reduzieren. Sind die Kommunen stark verschuldet, können sie sogar durch die Kommunalaufsichtsbehörden dazu gezwungen werden. Durch die Definition als Pflichtaufgabe wären zukünftig Leistungen des öffentlichen Nahverkehrs unabhängig von der Zahlungsfähigkeit der Kommunen zu erbringen. Dies unterstreicht allerdings auch die Notwendigkeit einer entsprechenden Beteiligung des Landes bei der Finanzierung.

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



5. AUSBAU DES SCHIENENPERSONENNAHVERKEHRS

Der SPNV muss in Niedersachsen als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs weiter ausgebaut werden. Derzeit haben acht niedersächsische Mittelzentren keinen Anschluss an den Schienenpersonenverkehr: Aurich, Zeven, Stuhr, Friesoythe, Sulingen, Lüchow, Clausthal-Zellerfeld und Duderstadt.

In Niedersachsen sind seit der Jahrtausendwende zwar nur noch zwei Strecken, Scharzfeld – Bad Lauterberg und Schöppenstedt – Schöningen, stillgelegt worden. Die überzogene Stilllegungspolitik der Bundesbahnzeit wurde jedoch bislang nur sehr punktuell korrigiert. Deshalb fordern wir, dass keine weiteren Strecken oder Zugangsstellen stillgelegt werden dürfen und dass die genannten Mittelstädte perspektivisch wieder an den SPNV angeschlossen werden.

Wir begrüßen die bisherigen Reaktivierungen und auch, dass weitere in der Durchführung befindlich sind. Für die Mobilität der Bevölkerung und die Klimawende im Verkehr wird jede einzelne Linie im niedersächsischen SPNV dringend gebraucht. Daher müssen auch die Regionalisierungsmittel 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 in Niedersachsen für den SPNV zu reaktivieren.

Reaktivierungskandidaten im SPNV, gleichermaßen in den bundeseigenen und nicht-bundeseigenen Netzen, sind im Kasten rechts – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – aufgeführt. Hierbei betonen wir, dass eine Neubewertung vieler Reaktivierungsvorhaben unter ökologischen Gesichtspunkten vonnöten ist. Durch die kürzliche Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zum Klimaschutzgesetz ist dieses noch dringlicher voran zu treiben.

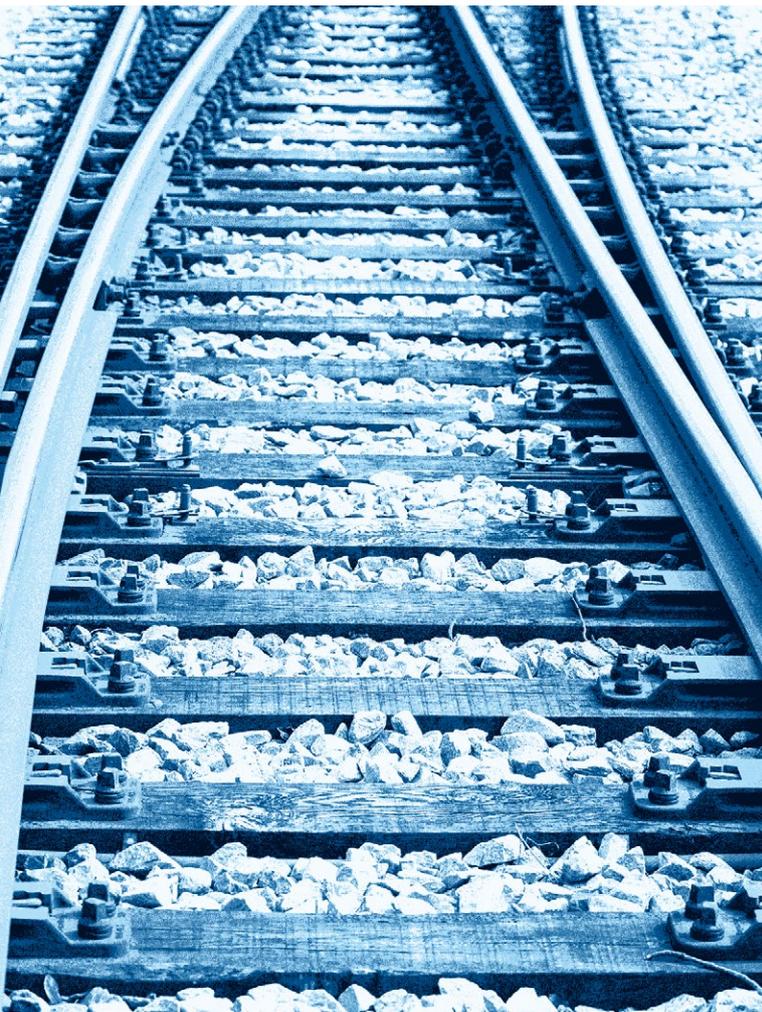
Ebenfalls sehen wir Bedarf für Verbesserungen bei bestehenden Nahverkehrslinien. Hier ist in Niedersachsen bereits viel passiert. Auf der Hamburger S3 wird bis Buxtehude ein dichter Takt angeboten. Die Siedlungen entlang des letzten Abschnitts der S3 zwischen Buxtehude und Stade verzeichnen starke Zunahmen in der Bevölkerung, sodass eine Verdichtung des Takts der S3 außerhalb der Hauptverkehrszeit erforderlich ist. Eine Ausweitung des Halbstundentaktes auf der Linie RE 18 zwischen Osnabrück und Oldenburg ist ebenfalls erstrebenswert, wie auch eine Verdichtung von Takten auf vielen Linien, z.B. durch Expresszüge auf ausgewählten Strecken.

Landesweit sollten integrierte, d. h. gut aufeinander abgestimmte, vertaktete Nahverkehrsangebote von Bus und Bahn geschaffen werden. Dabei ist es wichtig, alle größeren Orte miteinander zu verbinden, auch über Kreis- und Gebietsgrenzen hinweg und nicht nur mit den jeweils planungshierarchisch zugeordneten Zentren. Unnötige Wartezeiten für Kund:innen der Busse und Bahnen durch mangelnde Abstimmung der Fahrpläne, sollten vermieden werden.

Mögliche Streckenreaktivierungen im niedersächsischen SPNV

- Abelitz – Aurich
- Zeven – Tostedt
- Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde
- Esens – Dornum – Norden
- Nordenham – Blexen
- Lüneburg – Bleckede
- Munster – Hermannsburg – Celle
- BS-Gliesmarode – Harvesse
- Helmstedt – Schöningen
- Rinteln – Stadthagen
- Neuenhaus – Coevorden (NL)
- Sulingen – Diepholz
- Bremervörde – Stade
- Rotenburg – Zeven – Bremervörde
- Bassum – Sulingen – Rahden
- Lüneburg – Amelinghausen – Soltau
- Dannenberg Ost – Lüchow – Salzwedel
- Uelzen – Dannenberg Ost
- Soltau – Bergen – Celle
- Goslar – Clausthal-Zellerfeld
- Wunstorf – Steinhude
- Osnabrück – Recke - Rheine
- Friesoythe – Cloppenburg
- Ankum – Bersenbrück
- Bremen – Stuhr

Niedersachsen hat mit fünf Verkehrsverbänden im SPNV und weiteren Verbänden für den ländlichen ÖPNV eine vergleichsweise kleinteilige Tarifstruktur. Ferner liegt Niedersachsen durch die Nachbarschaft zu neun anderen Bundesländern und den Niederlanden im Bereich einiger Übergangstarife. Wenn auch durch die Gründung des Niedersachsentarifs Verbesserungen erreicht wurden, sehen wir dennoch weiterhin die Gefahr uneinheitlicher Angebote, Doppelarbeit und von Erschwernissen für die Fahrgäste. So gelten für den Erwerb der Fahrkarten bei Fahrtantritt oder im Zug jeweils unterschiedliche Regeln, die sogar bei der Fahrt in ein- und demselben Zug mehrmals wechseln können. Hier besteht auch ein erhebliches Konflikt- und Eskalationspotenzial zwischen Fahrgästen und Zugbegleitpersonal. Wir wünschen uns von Niedersachsen einheitliche, kundenfreundliche Regelungen.



Das Deutschlandticket begrüßen wir grundsätzlich und fordern zusätzliche Verkehrsangebote und Fahrzeuge sowie mehr Personal, damit die größere Nachfrage bewältigt werden kann. Wir warnen davor, einseitig auf Digitalisierung zu setzen, um die Fahrkartensysteme zu vereinfachen. Vor allem müssen auch die zu Grunde liegenden Tarifsysteme und -bestimmungen müssen vereinfacht werden. Gelegenheitsfahrer:innen werden nur dann als Stammkund:innen für den ÖPNV gewonnen, wenn der Zugang auch beim Kauf von Einzel- und Tageskarten einfach ist. Deshalb sollten auch personenbedienter Verkauf und Beratung wieder eine stärkere Rolle spielen.

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

Der SPNV sollte spätestens im Jahr 2045 CO₂-frei fahren. Dafür muss er auch in Niedersachsen weitgehend elektrifiziert werden. Soweit die übrigen, noch mit Dieseltriebfahrzeugen betriebenen Strecken nicht kurz- bis mittelfristig mit Fahrdrabt überspannt werden können, sollten sie auf Batteriebetrieb mit entsprechender Ladeinfrastruktur umgestellt werden. Es sollten auf keinen Fall mehr Neufahrzeuge mit Dieseltrieb angeschafft werden.

6. AUSBAU DES SCHIENENPERSONEN-FERNVERKEHRS

Schnellstmöglich muss die 105.000-Einwohner-Stadt Salzgitter mit dem dortigen Wirtschaftsraum wieder dauerhaft und qualifiziert an den DB-Fernverkehr angeschlossen werden. Ferner sollten die Kurorte Bad Bevensen und Bad Harzburg sowie Goslar als Tor zur Tourismusregion Harz wieder Teil des Fernverkehrsnetzes werden.

Der Fernverkehr auf der international und national bedeutenden Linie Amsterdam – Osnabrück – Hannover – Berlin soll im Jahr 2024 auf neue Fahrzeuge umgestellt werden und als EuroCity verkehren. Gleichzeitig sollen jedoch wichtige Frühverbindungen nach Berlin und vom Eisenbahnkreuz Hannover aus

entfallen. Aus Sicht der EVG ist es wichtig, dass die Frühfahrten beibehalten werden. Ferner fordern wir die Umsetzung eines Studenttakts auf dieser Linie. Weiterhin sehen wir es als problematisch an, dass vorgeschlagen wird, einige Halte dieser Linie zu streichen.

7. FÖRDERUNG UND UNTERSTÜTZUNG FÜR DEN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Neue Konzepte für den Schienengüterverkehr

Damit die Schiene bis 2030 ein Viertel des Güterverkehrs in Deutschland bewältigen und flächendeckend eine Alternative zum Lkw werden kann, muss der Einzelwagenverkehr gefördert werden. Es darf unter keinen Umständen einen Rückbau von Gleisanlagen und Zugangsstellen geben. Vielmehr müssen Gleisanschlüsse für Industrie- und Logistikstandorte zum verbindlichen Standard in der Flächen- und Verkehrsplanung werden. Auch sollte es Landesförderungen für Güterverkehrsstellen geben.

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

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

Die Kapazität des Schienennetzes für den Güterverkehr muss durch Neu- und Ausbau gesteigert werden. Neben den im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs fordern wir speziell die Beschleunigung der Umsetzung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Uelzen – Wieren – Salzwedel (– Stendal) als Strecke

für den Seehafen-Hinterlandverkehr sowie als Entlastungs- und Umleitungsstrecke für die Magistrale Berlin - Hamburg.

Wir fordern, die niedersächsischen Rangierbahnhöfe als Drehkreuze für grüne Logistik zu erhalten.

Unterstützung für den Masterplan Schienenverkehr

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

- **Bundeshaushalt:** Bedarfsplanmittel schnellstmöglich auf 4 Mrd. € pro Jahr aufstocken.
- **Wegfall der Mehrfachbelastung aus Stromsteuer und Emissionshandel für den elektrischen Schienenverkehr:** Die von den Schienenbahnen in Deutschland zu zahlende Stromsteuer ist die höchste in Europa.
- **Förderung der Anlagenpreise:** Die laufende Trassenpreisförderung für Güterzüge ist ein wichtiger Beitrag zur Entlastung der Bahnen. Der klima-

schonende, aber aufwändige Einzelwagenverkehr benötigt darüber hinaus eine dauerhafte Förderung der Anlagenpreise, die für die Nutzung von Rangierbahnhöfen, Verladestellen und Abstellgleisen anfallen. Die derzeitige Förderung wird noch bis zum Jahr 2025 gewährt, gleichzeitig soll der Marktanteil der Güterbahnen bis 2030 auf 25 % wachsen.

- **ETCS-Fahrzeugausrüstung:** Das einheitliche europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS soll innerhalb der nächsten 15 Jahre in Deutschland flächendeckend eingeführt werden. Neben den Kosten für die infrastrukturseitige Ausrüstung entstehen auch Kosten von mehreren hunderttausend Euro pro Triebfahrzeug. Ohne diese Fahrzeugausrüstung können die Vorteile von ETCS nicht genutzt werden, daher muss der Bund auch die Digitalisierung der Fahrzeuge finanzieren.



Riesen-Lkw schaden Verkehrswende, Klimaschutz und Sicherheit

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

Die Bundesländer entscheiden darüber, ob Straßenabschnitte für den Einsatz überlanger Lkw zugelassen werden. Wir fordern, dass Niedersachsen keine weiteren Strecken für Riesen-Lkw ausweist und bisherige Genehmigungen für deren Einsätze widerruft. Niedersachsen 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.

8. ELEKTRIFIZIERUNG SOWIE WEITERER AUS- UND NEUBAU

In der aktuellen Koalitionsvereinbarung des Bundes steht das Ziel, bis 2030 75 % des Eisenbahnnetzes zu elektrifizieren. Die Ziele des EU Green Deal sehen ebenfalls eine erhebliche Dekarbonisierung des Verkehrssektors vor, die ohne eine groß angelegte Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken nicht erreichbar ist. Auch die derzeitige Geschwindigkeit bei der Elektrifizierung ist völlig unzureichend.

Die EVG sieht den Einsatz von Fahrzeugen mit Brennstoffzellen- und Akkuantrieben als Zwischenlösung an, favorisiert jedoch die energieeffizientere Elektrifizierung mit Oberleitungen. Auch für die notwendige Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene, den steigenden Bedarf im Personenverkehr und eine effizientere Nutzung des Streckennetzes ist die Ausstattung mit Oberleitungen erforderlich. Nur mit mehr Elektrifizierungen stehen bei Störungen und Baumaßnahmen auch nutzbare Umleitungsstrecken zur Verfügung.

Strecken, die aus unserer Sicht schnellstens elektrifiziert werden sollten, sind insbesondere:

- Stade – Cuxhaven
- Langwedel – Soltau (Han) – Uelzen
- Löhne – Vlotho – Rinteln – Hameln – Elze
- Wolfsburg – Oebisfelde (– Gardelegen – Stendal; „Lehrter Stammbahn“)
- Buchholz – Soltau (Han) – Walsrode – Bennemühlen; nicht im Bundesverkehrswegeplan (BVWP)
- Osnabrück- Oldenburg; nicht im BVWP

Das Land Niedersachsen sollte Elektrifizierungsvorhaben, die nicht Teil des Bundesverkehrswegeplans sind, mit Bundesmitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) umsetzen.

Strecken, deren Höchstgeschwindigkeit erhöht werden sollte, sind:

- Uelzen – Soltau (Han) – Langwedel (– Bremen): 160 km/h
- (Uelzen –) Wieren – Bad Bodenteich – Gifhorn – Braunschweig: 160 km/h
- (Oldenzaal –) Bad Bentheim – Osnabrück – Löhne (Westf.): mind. 200 km/h (s. u.)

Das Land Niedersachsen sollte darauf dringen, dass auch diese Projekte in den BVWP aufgenommen, und dass alle genannten Projekte vordringlich realisiert werden.

Der Tunnelabgang in Rastatt im Jahr 2017 zeigte, wie sehr sich fehlende überregionale Umleitungsstrecken im Güterverkehr negativ auf den gesamten Schienenverkehr auswirken können. Auch in Niedersachsen fehlen Umleitungsstrecken. Wir fordern daher

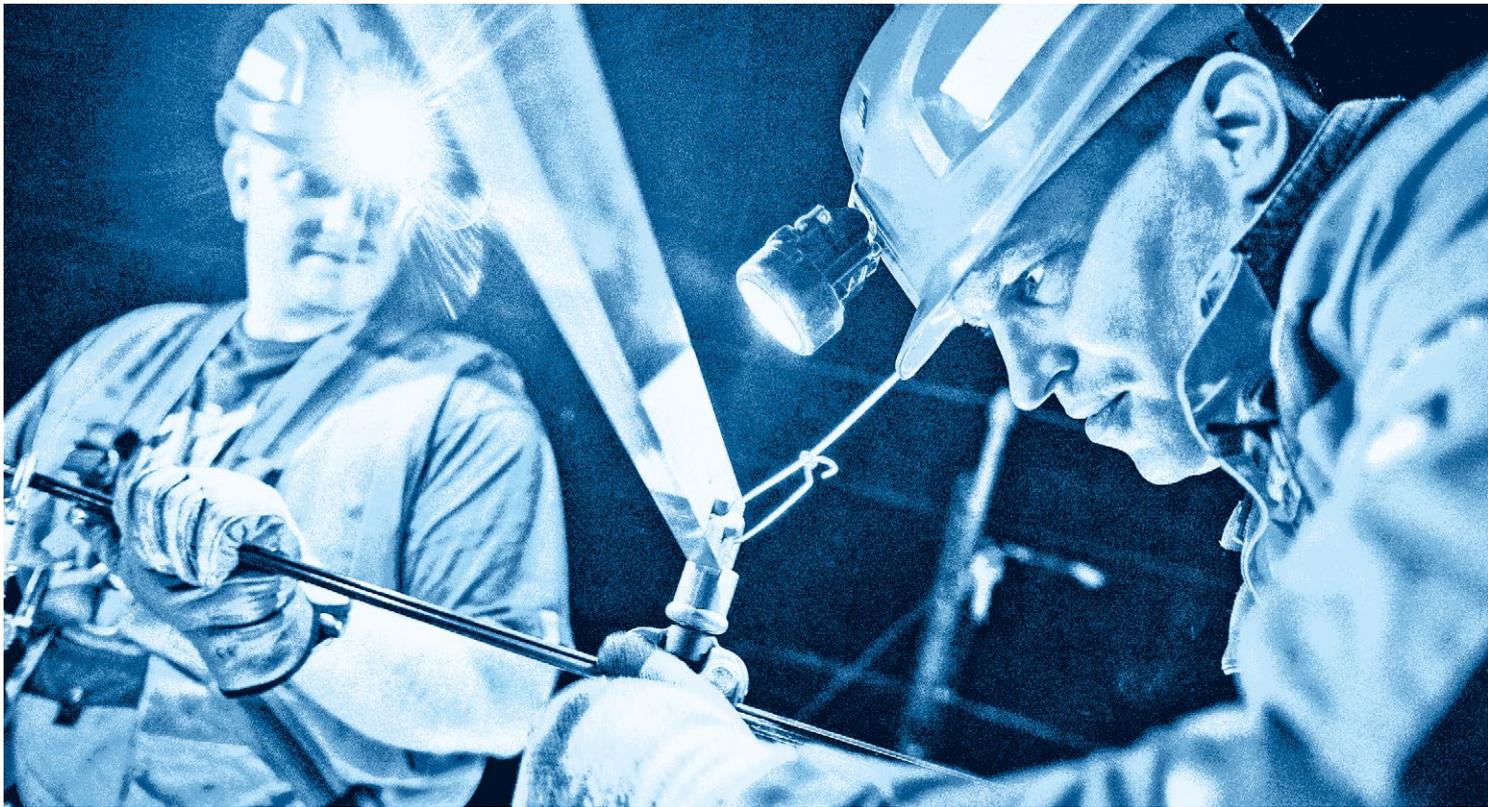
- den zweigleisigen Ausbau der Strecken Osnabrück – Oldenburg, Nienburg (Weser) – Minden und
- den zweigleisigen Aus- und Wiederaufbau der Strecke Lüneburg – Dannenberg – Wittenberge.

Für letzteres Projekt wäre der Wiederaufbau der Dömitzer Eisenbahnbrücke notwendig. Diese wurde nach der Wende – im Gegensatz zur dortigen Straßenbrücke der B 191 – nicht wiederaufgebaut. Der Wiederaufbau, der auch vom VDV gefordert wird, würde andere Strecken im Ost-West-Verkehr entlasten und somit auch einen Betrag zur Steigerung der Betriebsqualität auf niedersächsischen SPNV-Linien leisten.

Mit Sorge sehen wir die Verzögerungen beim Wiederaufbau der Friesenbrücke auf der Strecke Leer – Groningen. Die Arbeiten müssen mit aller Kraft und zügig erfolgen und der Schienenverkehr nach Fertigstellung unverzüglich wieder aufgenommen werden. Im Rahmen des Neuaufbaus sollte zudem eine Vorbereitung zur Elektrifizierung erfolgen, da eine nachträgliche Elektrifizierung gerade bei beweglichen Brücken kompliziert und aufwändig ist.

Ein Ausbau der Bahnstrecke Bad Bentheim – Osnabrück – Löhne wird von der EVG, der Politik und den Wirtschaftsverbänden in der Region seit Langem gefordert. Da voraussichtlich ab 2024 neue ECx-Züge des Typs Talgo 230 eingesetzt werden, ist eine deutliche Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 200 oder gar 230 km/h sinnvoll. Aktuelle Bauvorhaben wie der Brückenersatzbau über den Dortmund-Ems-Kanal in Rheine-Rodde werden jedoch nur für 160 km/h konzipiert. Damit würde ein Zwangspunkt geschaffen, der über Jahrzehnte den Bahnverkehr ausbremsen würde.

Das geplante Bahnangebot auf der West–Ost–Achse würde für viele Menschen in der Region einen erheblichen Nutzen darstellen: Sie würde die Region Westniedersachsen und das Emsland wesentlich besser an die Landeshauptstadt Hannover, an die Bundeshauptstadt Berlin aber auch an die Niederlande anbinden. Stadt und Landkreis Osnabrück sowie die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft als auch Unternehmerverbände sehen hierin einen vornehmlichen Bedarf zur Umsetzung. Aber auch als Verbesserung im internationalen Verkehr zwischen Deutschland und den Niederlanden auf der gut nachgefragten Verbindung Amsterdam – Berlin würde sich eine Aufwertung positiv auswirken: eine Verlagerung von Verkehr vom Flugzeug auf die Schiene wäre zu erwarten. Dieses entspricht den Zielen des Europäischen Grünen Deals.



Für Kapazitäten bei Störungen und Baumaßnahmen ist auch die Verfügbarkeit von örtlichen Gleisanlagen von großer Bedeutung. Bei Störungen müssen Züge kurzfristig abstellbar sein, um Staueffekte bei Streckensperrungen abzumildern. Bei Baumaßnahmen sind Abstellmöglichkeiten für Personenzüge wichtig, um Leerfahrten und daraus resultierende Kosten und – oftmals nächtliche – Lärmbelästigung für Anwohner:innen zu vermeiden.

In den Jahren 2028 bis 2030 ist die Generalsanierung der Strecken

- (Hannover-) Wunstorf – Bremen – Bremerhaven
- und Hamburg – Bremen – Münster (Westf) – Haltern – Wanne-Eickel geplant.

Damit die Verkehre während der Bauzeit umgeleitet werden können, müssen diese Strecken zweigleisig ausgebaut und durchgehend elektrifiziert werden:

- Oldenburg – Leer
- Oldenburg – Osnabrück

Auch der Streckenabschnitt Lüneburg – Uelzen ist ein Nadelöhr im niedersächsischen Schienennetz und sollte mit zusätzlichen Signalen für mehr Kapazität ausgerüstet werden.

Das wichtigste Projekt, um den Anteil der Eisenbahn am Personenverkehr zu verdoppeln, ist der Deutschlandtakt. Dafür muss die Schieneninfrastruktur so ausgebaut werden, dass alle Bahnhöfe und Haltepunkte bundesweit möglichst im Halbstundentakt bedient und alle Linien an den Knotenpunkten mit kurzen Umsteigezeiten verknüpft werden können. Damit der Zielfahrplan des Deutschlandtakts realisiert werden kann, sind Kapazitätserweiterungen zwischen Hannover und Hamburg dringend notwendig. Wir fordern, dass die konkrete Streckenvariante die vollständige Umsetzung des Deutschlandtakts ermöglicht.



9. FACHKRÄFTESICHERUNG UND FACHKRÄFTEOFFENSIVE DER LÄNDER

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

Allerdings sind die Arbeitsplätze und die Beschäftigungsbedingungen bei Bahn und Bus seit Jahren von zunehmender Unsicherheit geprägt, da bei der Gestaltung des Wettbewerbs nach der Bahnreform nicht ausreichend auf die Interessen der Beschäftigten Rücksicht genommen wurde. Nicht nur

für Eisenbahner:innen – von denen selbstverständlich hohe Einsatzbereitschaft, Schichtdienst, lange Abwesenheiten von zu Hause, Nacht- und Wochenendarbeit erwartet werden – ist es eine Zumutung, alle paar Jahre von Jobverlust, Umzug oder Einkommenseinbußen bedroht zu werden. Wir fordern daher:

Stärkung der dualen Berufsausbildung

Eine Vielzahl der Betriebe hat während der Coronapandemie angekündigt, die Ausbildungszahlen zu

senken. Daher sollte jetzt offensiv für die Ausbildung im Verkehrssektor geworben werden.



Ausbildungsverpflichtung in Vergabeverfahren

Da bei den Vergabeverfahren im SPNV jahrelang vor allem die Kostensenkung im Vordergrund stand, haben viele Bieter darauf verzichtet, selbst auszubilden, und konnten so billiger kalkulieren. Der Personalbedarf wurde z.B. durch Abwerbung von

anderen Unternehmen gedeckt. Das funktioniert heute nicht mehr, und häufig scheitern Betreiberwechsel an fehlendem oder nicht ausgebildetem Personal. Deshalb fordern wir Ausbildungsverpflichtungen in Ausschreibungen.

Tariftreue und faire SPNV-Vergabeverfahren

Sicherheit des Arbeitsplatzes, angemessene Bezahlung und gute Arbeitsbedingungen sind entscheidend, um Beschäftigte für den SPNV gewinnen und halten zu können. Tariftreue, Anspruch auf Übernahme für alle

Beschäftigten im Falle eines Betreiberwechsels und Schutz vor Einkommenseinbußen müssen künftig der Standard bei SPNV-Vergaben sein.

Regionale Maßnahmen und Aktivitäten der Länder

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.) und einem gemeinsamen Internetauftritt. Wir freuen uns, dass Niedersachsen sich dafür eingesetzt hat, den bundesweiten Tag der Schiene jährlich durchzuführen und wünschen uns aktive Beiträge des Landes.

Die 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 Personenfernverkehrs oder des Schienengüterverkehrs gewonnen werden könnten.

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

Reinhardtstraße 23 · 10117 Berlin



Wir leben Gemeinschaft