

A dark blue silhouette of the state of Brandenburg is centered on a lighter blue background. The map is filled with various icons representing different modes of public transport: high-speed trains, regional trains, trams, and buses. The icons are arranged in a grid-like pattern across the map's outline.

# **EVG-ANFORDERUNGEN AN DIE VERKEHRS- POLITIK DES LANDES BRANDENBURG**

*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 Brandenburg:

<b>1. Tariftreue- und Vergabegesetz</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Forderungen an die Aufgabenträger</b> .....	<b>4</b>
<b>3. Personenbeförderungsgesetz und Busverkehre</b> .....	<b>10</b>
<b>4. ÖPNV als Pflichtaufgabe der Kommunen</b> .....	<b>11</b>
<b>5. Deutschlandticket und Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs</b> .....	<b>12</b>
<b>6. Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs</b> .....	<b>13</b>
<b>7. Förderung und Unterstützung für den Schienengüterverkehr</b> .....	<b>14</b>
<b>8. Elektrifizierung sowie weitere Aus- und Neubau</b> .....	<b>16</b>
<b>9. Fachkräftesicherung und Fachkräfteoffensive der Länder</b> .....	<b>17</b>



# 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 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 (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 Landestariftreuegesetz (LTTG) ist der Personalübergang bei

Betreiberwechsel als „Muss-Vorschrift“ enthalten – und zwar sowohl für den SPNV als auch für den ÖPNV. In § 1 Abs. 4 LTTG Rheinland-Pfalz heißt es:

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

Nach dem Vorbild von Rheinland-Pfalz sollte auch Brandenburg eine Muss-Bestimmung für den Personalübergang bei Betreiberwechsel in sein Vergabegesetz aufnehmen. Zusätzlich sollte die verpflichtende Vorgabe von sozialen und ökologischen Kriterien eingeführt werden. § 3, Abs. 4 des Brandenburgischen Vergabegesetz enthält eine Formulierung, die sich auf die alte Fassung des § 97 GWB bezieht. Diese ist somit mittlerweile überholt und sollte angepasst werden.

## 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 machen muss.

In Brandenburg liegt die Organisation des SPNV in der Hand des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg. Wir erwarten von der Landesregierung, dafür zu sorgen, dass der Aufgabenträger den § 131(3) GWB konsequent umsetzt. Vom Verkehrsministerium wünschen wir uns weitergehende Vorgaben zugunsten der Beschäftigten und abgesicherte Ergänzungen im Brandenburgischen Vergabegesetz.



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 sind in die Vorschriften zum Beschäftigtenübergang einzu beziehen. 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 in Brandenburg 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. Eine solche Regelung muss allerdings ohne Ausnahmen auch bei länderübergreifenden Verkehrsdiensten gelten. Bei der Aufnahme eines Tarifvertrags in die Liste der repräsentativen Tarifverträge hat sich der bestehende Tariftreuebeirat bewährt.

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.

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

## Sub-Unternehmen und Leiharbeit

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

Wir haben aber etwas dagegen, wenn Leiharbeit und Werkverträge eingesetzt werden, um Kosten zu Lasten der Beschäftigten zu senken. Wir begrüßen daher die einschlägigen Regelungen im Vergabegesetz Brandenburg zur Geltung der Tariftreuevorgaben auch für Nachunternehmen. Wir fordern jedoch in Ausschreibungen eine Eigenerbringungsquote von mindestens 90 %.

## Vorgabe ausreichender Personalreserven

Die Aufgabenträger sollen bei den Ausschreibungsbedingungen auf eine robuste Personalausstattung achten und angemessene 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 sollte der Aufgabenträger außerdem den 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 möglicherweise zusätzliches

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

## Kontrolle der Vorgaben

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

Vorgaben unterlaufen werden, und 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 Interes-

sen der Beschäftigten und die Besonderheiten des betroffenen Liniennetzes berücksichtigt werden. Zwischen den Aufgabenträgern und dem Landesverband Brandenburg der EVG sollten regelmäßige Gespräche zur Vergabepolitik stattfinden. Der Dialog zwischen Gewerkschaft und Aufgabenträger sollte 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 sollten 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 Mitarbeiter:innen 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 Brandenburg zu erreichen.

## Keine Trennung von Betrieb, Vertrieb und Instandhaltung

Mit Sorge sehen wir den Trend zur Trennung von Betrieb, Vertrieb und Instandhaltung im SPNV. Brandenburg hat im Fall der Berliner S-Bahn bereits ausgeschriebene Leistungen in Betrieb und Instandhaltung aufgeteilt. 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 sollte der Regelfall bleiben und gestärkt werden. Auch die schwere Instandhaltung sollte bei den einsetzenden EVU bleiben. Es sollte sichergestellt werden, dass die bestehenden Instandhaltungswerke in Brandenburg erhalten bleiben, und zwar auch im Hinblick auf die Umstellung von Dieselbetrieb auf Elektrotraktion und

alternative Antriebe. Dies könnte z.B. durch die Vorgabe der verpflichtenden Einbeziehung bestehender Werkstätten durch den Aufgabenträger erfolgen.

Ferner kritisieren wir, dass der Vertrieb von Fahrkartenangeboten des Nahverkehrs mit der Ausschreibung von Verkehrsverträgen gekoppelt oder sogar separat ausgeschrieben wird, ohne die Auswirkungen auf den stationären Verkauf sowie den Vertrieb von Fernverkehrsfahrkarten zu berücksichtigen. Es entfallen dadurch gut tarifierte Arbeitsplätze und die Beratung durch gut ausgebildetes und geschultes Personal. Das hatte bereits vielerorts die Schließung von Reisezentren zur Folge. Durch den Wegfall des personenbedienten Verkaufs von Fernverkehrsfahrkarten wurden weitere Hürden aufgebaut, die den Zugang für betroffene Personengruppen 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 Kombination 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.

Im internationalen Verkehr ist für die meisten Ziele, die nicht mit durchgehenden Zügen 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 Eisenbahn 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). Die Regierungsparteien haben im aktuellen Koalitionsvertrag festgelegt, dies umzusetzen. Dennoch ist bis heute nichts passiert, und in den kürzlich vereinbarten Eckpunkten zur PBefG-Reform ist diese Klarstellung nicht enthalten.

Solange keine Änderung des PBefG zur Klarstellung erfolgt, ist es notwendig, dass die Sozialvorschriften auch in die Nahverkehrspläne aufgenommen werden, da diese durch die Aufgabenträger zu beachten sind und nur so die Beschäftigten im Busverkehr bei eigenwirtschaftlichen Anträgen geschützt werden

können. Ggf. können die jeweiligen Landesnahverkehrsgesetze festlegen, dass Vorgaben zum Schutz der Beschäftigten verpflichtender Bestandteil der Nahverkehrspläne sind.

Wir fordern, dass bei Auftragnehmerwechseln im ÖPNV die neuen Betreiber verpflichtet werden, allen betroffenen Beschäftigten ein verbindliches Übernahmeangebot zu gleichen Lohn- und Arbeitsbedingungen zu machen. Bis 2030 braucht der gesamte ÖPNV 100.000 neue Beschäftigte in verschiedenen Berufen, nur um den Status quo zu halten. Wie sollen die Unternehmen Personal gewinnen, wenn sich Bewerber\*innen und Auszubildende regelmäßig etwa alle 8 Jahre vor Verschlechterungen ihrer Arbeitsbedingungen oder sogar um ihren Arbeitsplatz fürchten müssen? Diese Forderungen zur PBefG-Reform wurden auch mit EVG-Schreiben vom 18.06.2020 an alle Landesverkehrsminister gesendet.



## 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. Die Rahmenbedingungen dafür müssen in einem Landesnahverkehrsplan geschaffen werden.



## 5. DEUTSCHLANDTICKET UND AUSBAU DES ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHRS

Seit dem 1. Mai 2023 können Reisende ein bundesweit gültiges Ticket für den öffentlichen Nahverkehr zum Preis von monatlich 49 Euro erwerben. Wir begrüßen dieses Deutschlandticket und setzen uns dafür ein, dass es dauerhaft erhalten bleibt.

Für die Fahrgäste und vor allem für die Beschäftigten soll es ein Erfolg werden. Deshalb beobachten wir die Entwicklung – insbesondere im Hinblick auf die Belastung der Beschäftigten – gemeinsam mit unseren Betriebsrät:innen.

Das 49-Euro-Deutschlandticket erhöht die Nachfrage, jetzt muss der Angebotsausbau bei Bussen und Bahnen folgen: flächendeckend und nutzer:innenfreundlich. Dafür reichen die Nahverkehrsmittel des Bundes nicht mehr aus, denn die Kosten sind enorm gestiegen. Bund, Länder und Kommunen müssen sich jetzt auf eine umfassende Investitionsoffensive für den öffentlichen Nahverkehr verständigen – mit einer

Aufteilung, die die Kosten fair verteilt. Dabei müssen deutlich mehr Bundesmittel für zusätzliche Verkehrsangebote, mehr Personal und weitere Fahrzeuge sowie einen stabilen Preis des 49-Euro-Deutschlandtickets bereitgestellt werden.

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

# 6. AUSBAU DES SCHIENENPERSONENNAHVERKEHRS

Der SPNV muss in Brandenburg als Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs ausgebaut werden. Weitere Streckenstilllegungen würden dieses Ziel konterkarieren, denn für die Mobilität der Menschen und die Verkehrswende wird jede Linie im SPNV dringend gebraucht.

Daher sollten auch die Regionalisierungsmittel vollständig für den SPNV verwendet werden. Die EVG unterstützt die Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen und der Allianz pro Schiene, Strecken in Brandenburg zu reaktivieren. Folgende Reaktivierungen sind dabei besonders wichtig:

- Berlin-Schönholz – Hennigsdorf
- Berlin-Spandau West – Falkenhagener Feld
- Berlin Potsdamer Platz – Potsdam Griebnitzsee
- Abzw. Schönwalde (Barnim) – Berlin-Wilhelmsruh – Berlin Bornholmer Straße
- Abzw. Lienewitz – Abzw. Beelitz
- Neugarten – Ketzin
- Wustermark Abzw. Awf – Wustermark
- Krugau Lager – Lübben (Spreewald)

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



# 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. Außerdem fordern wir, die 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:

- **Bundshaushalt:** Bedarfsplanmittel für den Aus- und Neubau 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 klimaschonende, aber aufwändige Einzelwagenverkehr

benötigt darüber hinaus eine dauerhafte Förderung der Anlagenpreise, die für die Nutzung von Rangierbahnhöfen, Verladestellen und Abstellgleisen anfallen. Die derzeitige Förderung wird 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 Brandenburg keine weiteren Strecken für Riesen-Lkw ausweist und bisherige Genehmigungen für deren Einsätze widerruft. Brandenburg 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 WEITERE 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.

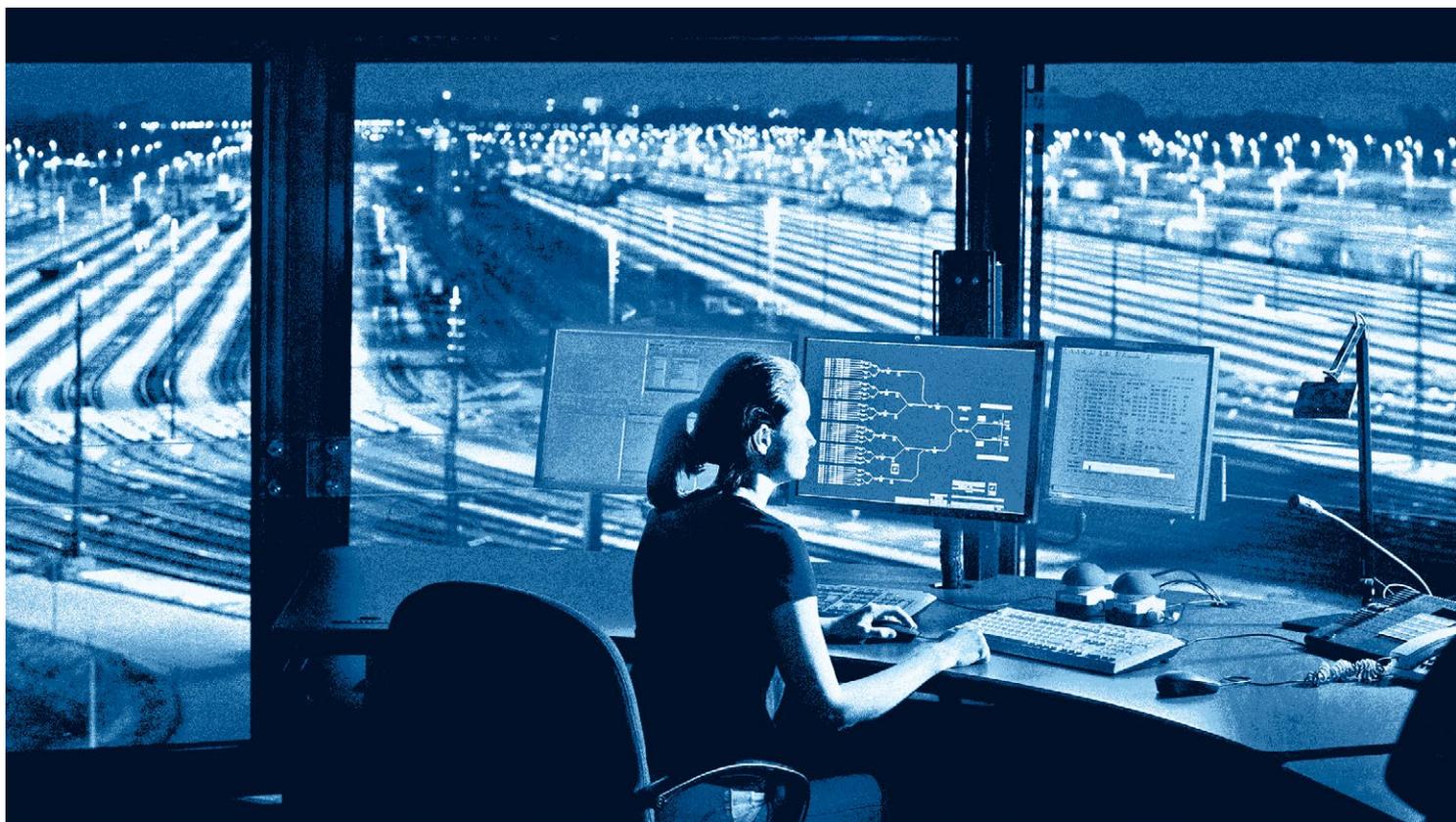
Die EVG sieht den Einsatz von Fahrzeugen mit Brennstoffzellen- und Akkuantrieben als Zwischenlösung an, favorisiert jedoch die energieeffizientere Elektrifizierung mit Oberleitungen. Auch für die notwendige Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene, den steigenden Bedarf im Personenverkehr und eine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

Wichtige Strecken, die in den nächsten Jahren elektrifiziert werden sollten, sind insbesondere:

- Schönhausen (ST) – Rathenow – Wustermark
- Passow – Tantow Grenze (– Szczecin)
- Berlin-Lichtenberg – Küstrin-Kietz
- Cottbus – Forst
- Cottbus – Spremberg (– Görlitz)
- Guben – Gubin (PL)
- Neuburxdorf – Mühlberg
- Hosena – Arnsdorf (SN)

Brandenburg sollte darauf dringen, dass alle Projekte in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen und vordringlich realisiert werden. Die Landesregierung kann dieses Ziel auch durch Elektrifizierungsvorhaben außerhalb des BVWP unterstützen. Unter anderem für solche Projekte stockt der Bund das Budget des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) auf.





## 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 Corona-Pandemie angekündigt, die Ausbildungszahlen zu senken. Daher sollte jetzt offensiv für die Ausbildung im Verkehrssektor geworben werden.

→ **Ausbildungsverpflichtung in Vergabeverfahren:**

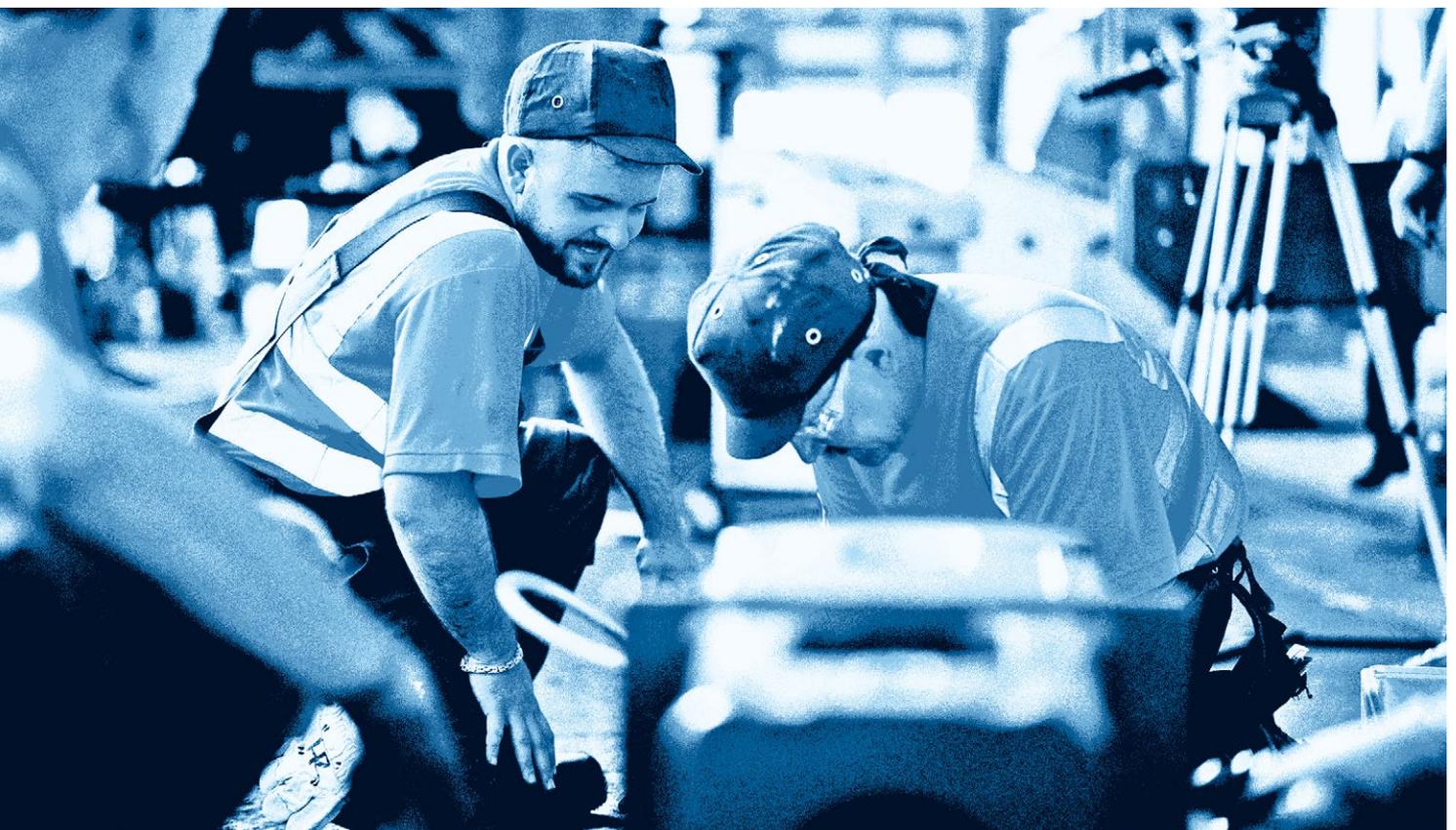
Da bei den Vergabeverfahren im SPNV jahrelang vor allem die Kostensenkung im Vordergrund stand, haben viele Bieter darauf verzichtet, selbst auszubilden, und konnten so billiger kalkulieren. Der Personalbedarf wurde z.B. durch Abwerbung von anderen Unternehmen gedeckt. Das funktioniert heute nicht mehr, und häufig scheitern Betreiberwechsel an fehlendem oder nicht ausgebildetem Personal. Deshalb fordern wir mindestens kompensierende 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 Einkommens- einbußen 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 wünschen uns auch eine aktive Beteiligung von Brandenburg am bundesweiten Tag der Schiene. 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

Stand: Februar 2024



**Wir leben Gemeinschaft**