

**VERKEHRSPOLITISCHE
ANFORDERUNGEN
DER EISENBAHN- UND
VERKEHRSGEWERKSCHAFT (EVG)
ZUR EUROPAWAHL 2024**



Wir leben Gemeinschaft



UNSERE FORDERUNGEN FÜR DIE EUROPAWAHL 2024

Im Juni 2024 finden die Wahlen zum Europäischen Parlament statt. Als EVG fordern wir eine **umwelt- und klimagerechte Verkehrspolitik**, die zu einem leistungsfähigen Mobilitätssystem in Europa mit guten und sicheren Arbeitsplätzen führt, die EU-weit an sozial gerechte Standards gebunden werden müssen.

Bahnen und Busse sind die Lösung, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor in Europa zu erreichen. Während elektrische Antriebe im Individualverkehr noch vor einigen Hürden stehen und in der Schifffahrt sowie dem Luftverkehr in weiter Ferne sind, fahren die Bahnen schon seit vielen Jahrzehnten elektrisch durch Europa. Mit dem Bau von zusätzlichen Oberleitungen kann die E-Mobilität auf der Schiene schnell erweitert werden. Durch Investitionen in Erneuerbare Energien und Fahrzeuge mit innovativen Antrieben kann das klimapolitische Ziel emissionsfreier Verkehre auf der Schiene bereits zeitnah flächendeckend realisiert werden. Emissionsfreie Busse sollten das Angebot auf der Schiene ergänzen.

Wir erwarten von den neu gewählten Vertreter:innen des Europäischen Parlaments und von der neuen Europäischen Kommission eine schnellere und **konsequente Umsetzung von Maßnahmen, um Treibhausgasemissionen** in der Europäischen Union **auf Null zu reduzieren** und so **EU-Klimaneutralität** zu erreichen. Der bisherige Europäische Green Deal strebt die Klimaneutralität erst für 2050 an. Aufgrund der besorgniserregenden Expertenberichte über deutliche Reduzierungslücken hinsichtlich der Klimaschutzziele insbesondere im Verkehrssektor fordern wir ein **deutlich höheres Tempo**, um die Treibhausgasemissionen des Verkehrs schneller zu mindern.

Schieneverkehr und ÖPNV sind das Rückgrat eines umwelt- und klimaschonenden Verkehrssystems in Europa und müssen jetzt massiv ausgebaut werden. Das muss sich auch in der europäischen Mobilitätsstrategie widerspiegeln. Dazu gehört eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur national und grenzüberschreitend.

Diese Weichenstellung erfordert auch, die **Beschäftigungsbedingungen im Verkehrssektor nachhaltig zu verbessern und zu sichern**. Denn mit dem Wachstum des klimaschonenden Schienenverkehrs entstehen neue Arbeitsplätze, die besetzt werden müssen.

Diese Arbeitsplätze müssen gute und sichere Arbeitsbedingungen bieten. Der Ausbau der Arbeitsplätze im Verkehrssektor muss mit der sozial-ökologischen Transformation des Verkehrs in Europa einhergehen.

Als Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft wissen wir: Ohne die Eisenbahner:innen und die Beschäftigten der Busgesellschaften findet keine Verkehrswende statt. Deshalb muss eine europäische klimagerechte Verkehrspolitik die **Menschen und den Wert ihrer Arbeit** in das Zentrum stellen.

1. Stärkung des europäischen Schienenverkehrs und Erhalt integrierter Bahnunternehmen – mehr Kooperation statt mehr Wettbewerb in Europa	4
2. Mehr Investitionen in das System Schiene in Europa	8
3. Europäische ÖPNV-Offensive	11
4. Verbesserung der Arbeitsbedingungen im Verkehrssektor in Europa	13
5. Stärkung der europäischen Sozialen Dialoge „Eisenbahn“ und „ÖPNV“ sowie Europäischer Betriebsräte	16

1. STÄRKUNG DES EUROPÄISCHEN SCHIENENVERKEHRS UND ERHALT INTEGRIERTER BAHNUNTERNEHMEN – MEHR KOOPERATION STATT MEHR WETTBEWERB IN EUROPA

Der europäische Green Deal muss auch im Verkehrssektor schneller umgesetzt werden. Angesichts der gewaltigen Herausforderung der europäischen Klimaschutzziele ist die umfassende **Stärkung des Schienenverkehrs** unbedingt notwendig.

Hierfür sind der Erhalt und die **Stärkung integrierter Bahnkonzerne** von entscheidender Bedeutung. In den vergangenen Jahrzehnten haben europäische Bahnen negative Erfahrungen mit der Aufspaltung von Betrieb und Infrastruktur gemacht, die allzu oft zu einer Verschlechterung des Schienenverkehrs, des Betriebsablaufs, der Sicherheit und der Arbeits- und Sozialbedingungen geführt haben.

Wir fordern eine „**Zukunftsoffensive für die Bahnen für Europa**“, in der die Perspektive der Beschäftigten eine Schlüsselrolle spielt. Ein **Europa der Bürger:innen** ist ein **Europa der Beschäftigten**.

Wir fordern **konkrete Ziele für die Marktanteile des Schienenverkehrs** an deren Erreichung sich die neue Europäische Kommission auch messen lassen muss. Wir fordern, in Europa den Anteil der Schiene am Güterverkehr auf mindestens **25 Prozent bis 2030 zu erhöhen. Bis 2050 sollten 40 Prozent angestrebt** werden. Der Anteil der Schiene am Personenverkehr muss **bis 2030 mindestens verdoppelt** werden. **Bis 2050 sollte der Schienenverkehr als vollständige Alternative** zum individuellen **Pkw-Verkehr ausgebaut** sein.

Der **Schieneverkehr** in Europa muss **flächendeckend ausgebaut** werden. Nur so können eine echte Ver-

kehrswende erreicht und möglichst gleichwertige Lebensbedingungen in Europa geschaffen werden. Wettbewerb im Markt des Schienenverkehrs darf nicht, wie bisher, zu weiterer Konkurrenz bei Punkt-zu-Punkt-Verbindungen zwischen den Ballungsräumen führen und die Entwicklung eines flächendeckenden Angebots behindern. Dies gilt sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr.

Die **Kooperation zwischen Eisenbahn und Schifffahrt** im Personen- und Güterverkehr muss verbessert werden. Durch europäisches und nationales Recht müssen die Gesetzgeber sicherstellen, dass Autofährlinien künftig dazu verpflichtet werden, auch Fußgänger:innen, Bahn- und Fahrradreisende zu befördern, um so durchgängige und direkte Mobilitätsketten aufrechtzuerhalten beziehungsweise (wieder) zu schaffen.

Eine ehrliche **Gegenüberstellung der realen Kosten**, die durch Mobilität entstehen, ist für die einzelnen Verkehrsträger dringend notwendig. Dabei müssen auch die externen Kosten der Luftverschmutzung, der Klimaveränderungen, des Flächenverbrauchs, des Lärms und von Unfällen einbezogen werden, die nicht von den Verkehrsteilnehmern getragen, sondern auf die Allgemeinheit oder kommende Generationen abgewälzt werden. Sowohl im Personen- als auch



im Gütertransport verursacht der Eisenbahnverkehr bei gleicher Verkehrsleistung signifikant geringere externe Kosten als der Straßen- oder Luftverkehr. Die Europäische Kommission hat die verursachungsgerechte Anlastung erst für 2050 in Aussicht gestellt. Das können wir nicht akzeptieren und fordern schon in der kommenden Legislaturperiode mindestens die **Gleichbehandlung des Schienenverkehrs bei Steuern und Abgaben** im Vergleich zum Straßen- und Luftverkehr herzustellen.

Wir begrüßen eine **Neubewertung des Personen- und Güterverkehrs in Europa**, um die Kosten ehrlich und transparent aufzuschlüsseln und gleichzeitig die nachhaltige und ethische Praxis der Unternehmen zu bewerten. Die Umsetzung der **ESG**-Kriterien aus den Bereichen Umwelt (**Environmental**), Soziales (**Social**) und verantwortungsvolle Unternehmensführung (**Governance**) ist voranzubringen. So kann gute Arbeit ausgebaut, der Klimaschutz vorangetrieben und eine Grundlage für nachhaltige und soziale Investitionen geschaffen werden.

Wir fordern die **Stärkung der volkswirtschaftlich und ökologisch sinnvollen Beihilfen für den Schienen-**

verkehr, insbesondere für den Schienengüterverkehr. Dieser ist unabdingbar für das Gelingen der Verkehrswende in Europa und unverzichtbar für europäische Schlüsselindustrien. Daher muss er gefördert werden. So können mehr Güter auf der Schiene transportiert und mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Güterzüge entlasten die Straßen und das Klima: Denn ein Zug ersetzt 52 Lkw und ist 7-mal klimaschonender, 13-mal schadstoffarmer und 42-mal sicherer. Die Reformierung des Beihilferechts ist dringend notwendig, und es muss dahingehend überarbeitet werden, dass der Weg für eine flächendeckende Versorgung mit öffentlichem und klimafreundlichem Schienengüter- und Personenverkehr in Europa frei ist. Die Verantwortung der Mitgliedstaaten soll dabei gestärkt werden.

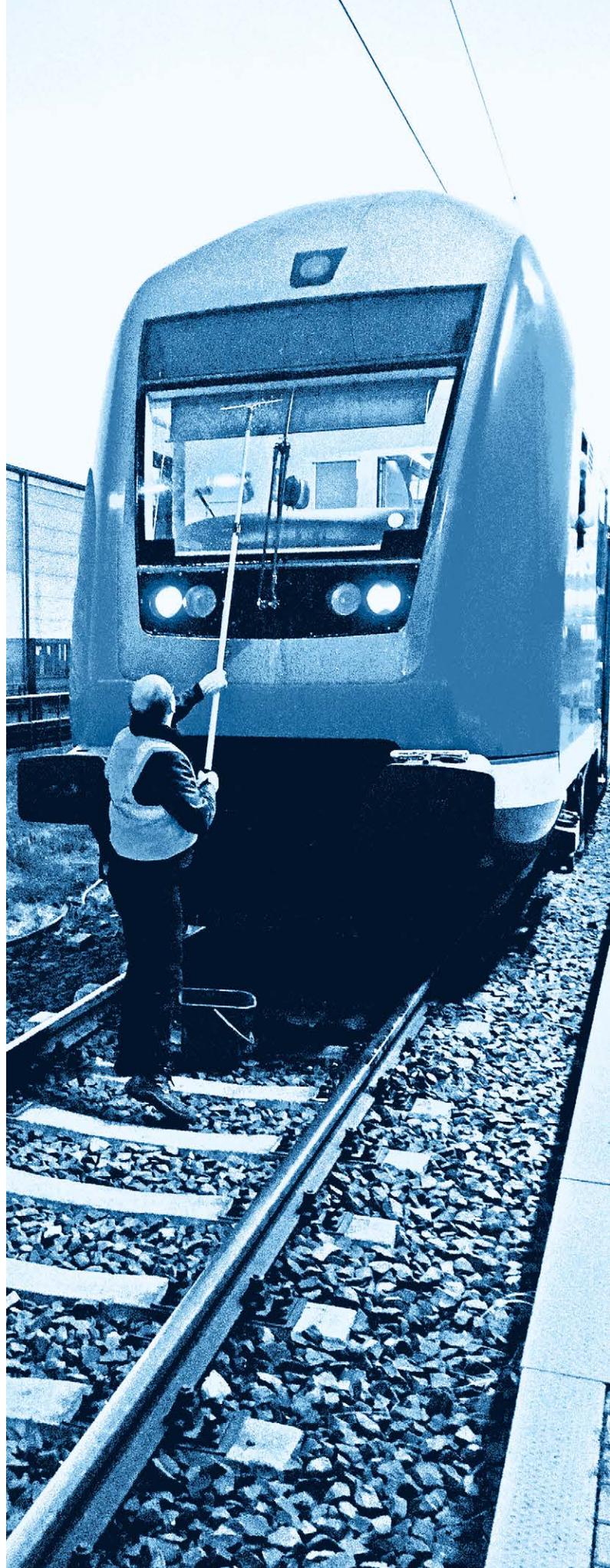
Der Eisenbahnsektor in der EU ist auf Grund der vier Eisenbahnpakete der Europäischen Kommission bereits weitgehend liberalisiert, im Güterverkehr seit 2007, im Personenverkehr seit 2020. Die Liberalisierung hat einen Flickenteppich von miteinander konkurrierenden Betreibern auf dem Eisenbahnnetz erzeugt. Auch staatliche Bahnunternehmen wurden in den Wettbewerb miteinander getrieben, und

bestehende Formen der Kooperation wurden beendet. Die verheerenden Folgen dieser Entwicklung sind: Lohn- und Sozialdumping, Outsourcing von Leistungen an Billiganbieter, Verschlechterung der Servicequalität und immer mehr Komplikationen für Reisende beim Buchen und Organisieren durchgehender internationaler und nationaler Bahnreisen. Ebenso sind Probleme mit der Sicherheit und der Zuverlässigkeit im Schienenverkehr, bis hin zu Insolvenzen, als Folge des intramodalen Wettbewerbs zu verzeichnen. Die neue Europäische Kommission darf in ihrer Mobilitätsstrategie nicht weiter auf noch mehr Wettbewerb im Eisenbahnsektor setzen, sondern muss dafür sorgen, dass die **Bahnen durch Attraktivität für Beschäftigte und Bahnkund:innen** sowie **im Wettbewerb** mit Straßenverkehr und Luftfahrt **gestärkt** werden.

Wir fordern, dass die neue Europäische Kommission ihre bisherige Politik im Schienenverkehr grundsätzlich überprüft und umsteuert. **Mobilität** ist ein elementarer Teil der öffentlichen **Daseinsvorsorge** für die **Bürger:innen** und für die **Wirtschaft** in Europa. Die Idee, durch Privatisierungen und Wettbewerb, den Bahnverkehr für die Kund:innen attraktiver zu machen, hat sich in der Praxis als falsch erwiesen. Künftig muss die öffentliche Daseinsvorsorge Vorrang vor den Interessen profitmaximierender Privatbetreiber haben.

Gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste müssen grundsätzlich **Vorrang** vor „Open Access-Verkehren“ erhalten. Andernfalls sind die Verkehrsangebote für die Reisenden nicht verlässlich.

Wir fordern die neue Kommission auf, Anreize für **mehr Kooperation, statt mehr Konkurrenz** zwischen den Schienenverkehrsunternehmen zu setzen. Unsere Antwort auf ein Europa mit „mehr Wettbewerb“ ist ein Europa mit „mehr Solidarität und Kooperation“. Daran muss die EU ihre Schienenverkehrspolitik grundlegend ausrichten.



Internationale Kooperationen von Bahnunternehmen müssen gefördert werden, z. B. bei Nachtzügen und beim Vertrieb.

Wir fordern den koordinierten Aufbau eines **internationalen Nachtzugnetzes** durch die europäischen Bahnen, das hinsichtlich der Beförderungstarife und beim Vertrieb vollständig in den Tagesverkehr integriert werden muss.

Direktvergaben für den Personennah- und -fernverkehr sind EU-rechtlich **dauerhaft abzusichern**. Eine Direktvergabe lässt den zuständigen Aufgabenträgern einen größeren Entscheidungsspielraum und ist in vielen Fällen mit weniger Aufwand und Unsicherheiten verbunden als Ausschreibungsverfahren. Die Auferlegung oder vertragliche Regelung von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdiensten muss, auch auf nationaler Ebene, weiterhin ohne europaweite Ausschreibung möglich sein. Damit werden auch demokratische Entscheidungsprozesse gestärkt. Wir erwarten die Überarbeitung der Vergaberichtlinien für Verkehrsleistungen auf Straße und Schiene, damit die **direkte Leistungsvergabe** eine **gleichwertige Alternative zur Ausschreibung** bleibt. Direktvergaben ermöglichen den Mitgliedstaaten eine Offensive zum Ausbau des Schienenverkehrs und des öffentlichen Verkehrs in Europa und sind vielfach effizienter als Ausschreibungen.

Vor der Liberalisierung des europäischen Bahnverkehrs und der Digitalisierung des Vertriebs gab es eine **funktionierende internationale Kooperation** zwischen den Bahnen auf Basis entsprechender Verträge und gemeinsamer Einrichtungen. Reisende konnten problemlos **internationale Fahrkarten**, auch über mehrere Ländergrenzen hinweg, zu einfachen und standardisierten Bedingungen erwerben, und zwar in den meisten Ländern sowohl im Vorverkauf als auch bei Fahrtantritt. Es galten durchgehende

Fahrgastrechte. Heute gibt es dagegen eine Vielzahl inkompatibler Speziallösungen. Häufig müssen Fahrkarten gestückelt werden. Bei Zugausfall oder Anschlussverlust müssen neue Tickets zum vollen Preis gekauft werden, da die EU-Fahrgastrechteverordnung (1371/2007) diese Fälle nicht abdeckt. Wir fordern die bestehenden **Vertriebs- und Tarifsysteme** wieder **besser zu vernetzen** und zu standardisieren. **Durchgehende Fahrkarten** sollten wieder **als Regel** vorgegeben sowie durchgehende Fahrgastrechte auch bei mehreren Fahrkarten für eine Reisekette garantiert werden. Dabei muss die Kooperation der Bahnen rechtlich gefordert und begünstigt werden. Es muss wieder der Grundsatz gelten, dass (neben Online-Buchung und Kartenzahlung) im Vorverkauf und bei Fahrtantritt **Fahrkarten und Reservierungen gegen Bargeld und ohne Daten zu hinterlassen** an allen Bahnstationen im eigenen Land und in Europa gekauft werden können. Dafür muss die **Fahrgastrechteverordnung 1371/2007** entsprechend überarbeitet werden.

Die aktuelle EU-Kommission möchte das Problem dadurch lösen, dass alle Eisenbahn-Verkehrsunternehmen ihre Vertriebsdaten und -schnittstellen für **private Plattformanbieter** öffnen müssen, die ihrerseits verkehrsträgerübergreifend Tickets verkaufen und um Kund:innen, Provisionen und Mobilitätsdaten konkurrieren (Überarbeitung der delegierten Verordnung 2017/1926 über multimodale Verkehrsdienste). **Diesen Weg lehnen wir ab**, da damit ein weiterer Teil der Wertschöpfungskette der Bahnen privatisiert und bestehende Vertriebsstrukturen der Bahnen einschließlich der Arbeitsplätze zugunsten datensammelnder internationaler IT-Konzerne vernichtet würden. Auch für die Reisenden erwarten wir davon keine Vorteile, sondern im Gegenteil noch mehr Intransparenz über die Zugangebote, höhere Ticketpreise und den Zwang, zusätzliche Daten preiszugeben.

2. MEHR INVESTITIONEN IN DAS SYSTEM SCHIENE IN EUROPA

Bereits die Umsetzung des bislang geplanten Green Deals ohne die geforderte schnellere EU-Klimaneutralität erfordert drastische Maßnahmen zur **Erhöhung der Kapazität des Schienenverkehrs**. Wenn die Schiene als **Rückgrat der Mobilität im Güter- und Personenverkehr** ausgebaut werden soll, müssen EU und Mitgliedsstaaten jetzt massiv sowohl in die europäischen Korridore als auch in die Schieneninfrastruktur in der Fläche investieren. Neben dem gezielten Aus- und Neubau, ist auch die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Schieneninfrastruktur eine Grundvoraussetzung, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen und das Verlagerungspotenzial tatsächlich auszuschöpfen. Das erwarten Fahrgäste, Wirtschaft und Beschäftigte gleichermaßen.

Die Menschen in Europa erwarten einen schnellen Ausbau des Schienennetzes – auch dort, wo es heute keinen Anschluss an die Schiene gibt. Der Rückzug des Schienenverkehrs aus der Fläche war eine Fehlentwicklung der vergangenen Jahrzehnte; jetzt muss umgesteuert werden. **Stillgelegte und auch bereits entwidmete Bahnstrecken** müssen **zügig reaktiviert** werden. Auch Güterstrecken sollten umgehend reaktiviert werden, um Unternehmen über Gleisanschlüsse, dezentrale Güterverkehrszentren, Umschlagterminals und Ladestraßen in der Fläche wieder an die Schiene anzuschließen.

Wir fordern ein **Verbot der Entwidmung von Bahnstrecken**. Die Entwidmung bedeutet, dass der Status als Bahnanlage aufgehoben wird, was eine Reaktivierung deutlich erschwert. Grenzüberschreitende Strecken, die in der Vergangenheit stillgelegt wurden, sollten wiedereröffnet werden. Das ist für das **Zusammenwachsen Europas** von großer Bedeutung.

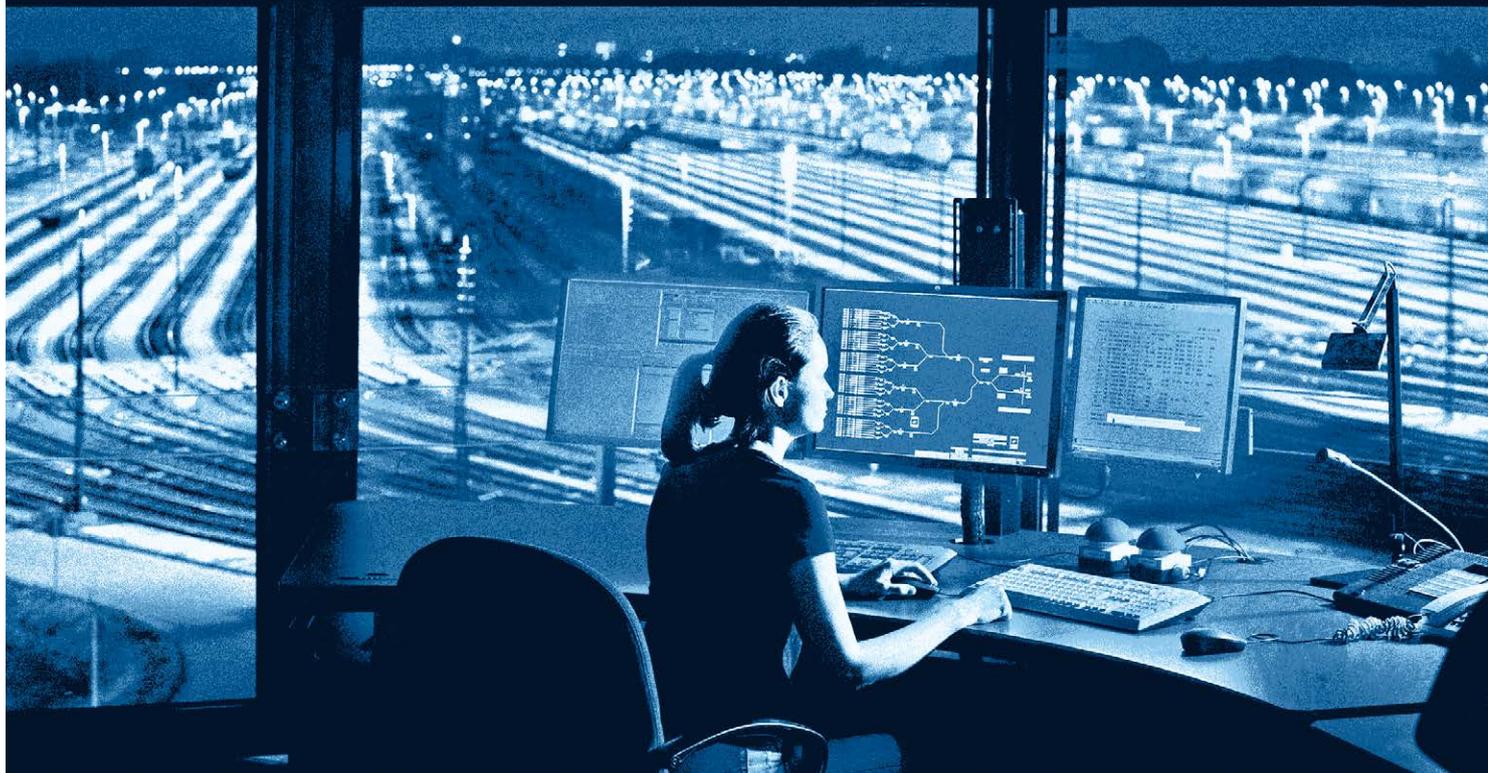
Infrastrukturelle Engpässe müssen auch an den Grenzen und im Hafen-Hinterland **beseitigt** werden.

Um einen einheitlichen europäischen Standard zu erreichen und Streckenkapazitäten zu steigern, müs-

sen zusätzlich **Technologien**, wie das europäische Zugleitsystem **ETCS** mit digitalem Zugfunk und **digitalen Stellwerken** in allen EU-Ländern beschleunigt eingeführt werden. Die notwendige Ausrüstung der Fahrzeuge mit der für den ETCS-Betrieb notwendigen Technik soll von der EU gefördert werden.

Die **Investitionen in die Schieneninfrastruktur** unterscheiden sich in den einzelnen Ländern erheblich und müssen in allen EU-Mitgliedsstaaten deutlich erhöht werden. Außerdem müssen diese deutlich höher ausfallen als in die Straße. Nur so lässt sich eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur herstellen und erhalten, die wesentlich für den Erfolg der Verkehrswende ist. Hier gilt es entsprechende Investitions- und Ausbauziele möglichst verbindlich EU-weit für die Mitgliedsstaaten festzulegen.

Die **Elektrifizierung der Eisenbahn-Grenzübergänge** zwischen den Mitgliedstaaten muss beschleunigt werden. Hier gibt es Nachholbedarf, wie am Beispiel Deutschland sichtbar wird: Lediglich 28 von 57 Übergängen sind mit einer Oberleitung ausgestattet. Die Elektrifizierung der Grenzübergänge ist dringend notwendig, um grenzüberschreitende Schienenverkehre zu fördern.



Der **Schienengüterverkehr** ist ein wesentlicher Teil der **logistischen Wertschöpfung**, insbesondere in führenden Wirtschaftsbereichen, wie der Chemie-, Stahl-, Baustoff- und Automobilindustrie. Die Verbesserung der Logistikfähigkeit des Schienengüterverkehrs ist ein wichtiges Element für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Industriestandorte und um die Verkehrsverlagerung auf die Schiene voranzutreiben. Dabei kommt der **Digitalen Automatischen Kupplung (DAK)** eine Schlüsselrolle zu. Mit dieser notwendigen Innovation kann es gelingen, schwerere und längere Güterzüge zu fahren und die Fahrzeiten entscheidend zu verkürzen. Außerdem verbessert sie den Arbeitsschutz bei den Güterbahnen. Wir fordern deshalb eine **auskömmliche Förderung** durch die EU und ihre Mitgliedsstaaten, damit alle Güterwagen bis zum Jahr 2030 umgerüstet sind.

Der **Einzelwagenverkehr** ist neben Ganzzügen und dem Kombinierten Verkehr die dritte unverzichtbare Säule der Güterbeförderung auf der Schiene. Er erbringt 50 Prozent der Schienentransporte der deutschen Stahlindustrie und hat auch eine große

Bedeutung für die Logistikketten von Industriezweigen wie Automotive, Chemie, Papier, Holz, Entsorgung und Bahnbau. In Deutschland ersetzt er bis zu 40.000 Lkw-Fahrten täglich und spart rund 2 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr ein. Würde man dieselbe Menge an Waren per Lkw transportieren, würde 5,5-mal mehr Energie benötigt. Doch die europaweit herrschenden Rahmenbedingungen erschweren den wirtschaftlichen Betrieb des Einzelwagenverkehrs. Deswegen fordern wir eine **öffentliche Förderung für Trassen- und Anlagenpreise** sowie für die **Betriebskosten** der Transporte im Einzelwagenverkehr.

In ihrer **Verordnung zu den Transeuropäischen Netzen (TEN-T)** fokussiert sich die Europäische Kommission auf die grenzüberschreitenden Hauptstrecken. Der Güterverkehr soll gegenüber dem Personenverkehr bevorzugt, und Mindestpünktlichkeitsvorgaben sowie Mindesttrassen festgelegt werden. Diese Förderung des Güterverkehrs darf nicht dazu führen, dass der Personenverkehr – und damit die Mobilität von Bahnreisenden – behindert wird. Die EU sollte stattdessen ein **Gesamtkonzept für den Schienenverkehr** in



Europa erarbeiten und beschließen, das Trassenvergabe und Korridormanagement für alle Verkehrsarten berücksichtigt. Anstelle der Umverteilung von Kapazitäten zwischen den Verkehrsarten auf der Schiene müssen **ausreichende Kapazitäten** für Güter- und Personenverkehr geschaffen werden – nicht nur auf transeuropäischen Korridoren, sondern **auch in der Fläche**.

Im Personen- und Güterverkehr sollen weiterhin **Investitionen in moderne Züge, Lokomotiven und Wagen** unterstützt werden, die in der EU produziert werden. Das stärkt die **Bahnindustrie in Europa**, die Unabhängigkeit von außereuropäischen Herstellern und die hiesigen Arbeitsmärkte.

Die direkten und indirekten Auswirkungen des **EU-Subventionsrahmens im Verkehr** müssen gründlich geprüft werden, um **klima- und umweltschädliche Auswirkungen abzubauen**. Eine genauere Bewertung solcher Subventionen im Hinblick auf die schnellere Umsetzung des europäischen Green Deal ist dringend nötig – für faire Wettbewerbsbedingungen und finanzielle Spielräume bei Zukunftsinvestitionen.

Mit der Überarbeitung der **Richtlinie 96/53/EG über Maße und Gewichte von Straßenfahrzeugen** versucht die Europäische Kommission erneut, **übergroße Lkw – sogenannte Gigaliner oder Riesen-Lkw** – europaweit zuzulassen. Doch überlange und überschwere Lkw sind klimaschädlich, gefährlich und teuer. Sie erhöhen die CO₂-Emissionen, denn pro Tonne Ladung sinken die Transportkosten gegenüber herkömmlichen Lkw. Dadurch wird der Straßengüterverkehr billiger, und der Transport wird von der klimaschonenden Schiene zurück auf die Straße verlagert. So gefährdet die Kommission zudem tausende Arbeitsplätze bei den europäischen Güterbahnen. Durch längere Überhol- und Abbiegevorgänge stellen Gigaliner eine noch größere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer dar als normale Lkw. Kreuzungen, Kreisverkehre, Tunnel-Nothaltebuchten und Lkw-Parkplätze in Europa müssten für längere Lkw umgebaut werden. Das würde Milliarden kosten, die an anderen Stellen – wie für Investitionen in die Schiene – sinnvoller sind. Einer **Zulassung von überlangen und überschweren Lkw in Europa erteilen wir daher eine klare Absage**.



3. EUROPÄISCHE ÖPNV-OFFENSIVE

70 Prozent der EU-Bürger:innen leben in städtischen Gebieten, und auf diese entfällt ein Viertel der gesamten Treibhausgasemissionen der EU. 40 Prozent der straßenverkehrsbedingten CO₂-Emissionen in Europa werden durch den Stadtverkehr verursacht. Deshalb ist der öffentliche Nahverkehr die Antwort auf die Urbanisierung: Er ermöglicht **Mobilität für alle, reduziert Staus** und macht **Städte lebenswerter**.

In der EU sind auf lokaler Ebene etwa 2 Millionen Menschen im öffentlichen Verkehr beschäftigt, das sind 20 Prozent der 10 Millionen Beschäftigten in der gesamten Verkehrsbranche. Wichtig ist, dass der ÖPNV sichere lokale Arbeitsplätze für Mitarbeiter:innen mit unterschiedlichen Qualifikationen bietet.

Wir fordern, den **ÖPNV in Europa flächendeckend auszubauen**. Er ist nicht nur in Großstädten und Ballungsgebieten notwendig, sondern in allen Regionen ein unverzichtbares Instrument, um Mobilität klimaver-

träglich und für alle Menschen zu ermöglichen. Die Verbindungen zwischen Stadt und Umland, in und zwischen Mittel- und Kleinstädten sowie wichtigen Siedlungs- und Gewerbestandorten „auf dem Land“ dürfen nicht länger vernachlässigt werden. Gerade in diesen Regionen liegt ein enormes Verlagerungspotenzial vom Pkw auf Bahn und Bus.

Der **ÖPNV** in den europäischen Ländern muss **einfach und barrierefrei für alle Menschen zugänglich** sein, da alle ein **Grundrecht auf Mobilität** haben. Dieses

Recht folgt aus dem Grundrecht auf Gewährleistung eines menschenwürdigen Existenzminimums und dem **Grundrecht auf Teilhabe** am gesellschaftlichen, kulturellen und politischen Leben. Die Mobilität muss nutzer:innenfreundlich, sozialverträglich, barrierefrei, diskriminierungsfrei und umweltfreundlich gestaltet sein.

Der Ausbau des **ÖPNV** muss **Vorrang vor dem Individualverkehr** haben. Dafür muss der Straßenraum neu verteilt werden. Fuß- und Fahrradverkehr müssen zusammen mit den übrigen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds so attraktiv sein, dass alle Menschen ohne eigenes Auto mobil sein können. Sharing-Angebote müssen konsequent mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft werden, denn nur so können sie tatsächlich einen Beitrag zur Verkehrswende leisten.

Wir erwarten von der EU eine aktive Unterstützung und **konkrete Ziele für den Umstieg vom privaten Pkw auf den öffentlichen Verkehr**. Auch für Verkehre an den Rändern oder abseits von Ballungsräumen fordern wir, Investitionen und Innovationen zu fördern sowie Fuß-, Rad-, Bus- und Bahnverkehr systematisch zu vernetzen.

Wir erwarten statt hoher Zuschüsse für individuell genutzte Elektrofahrzeuge, **Anreize zur Verlagerung** und **Reduktion** von Verkehren.

Von Europa fordern wir einen aktiven **Beitrag zum Aufschwung des ÖPNV**, der sich auf hochwertige Arbeitsplätze und die Rechte und Interessen der Beschäftigten im öffentlichen Verkehr konzentriert. Nur ein **ÖPNV in öffentlicher Hand**, der auf Sicherheit, Qualität der Arbeit wie Tariftreue, demokratische Kontrolle und gleichberechtigte Mobilität ausgerichtet ist, sollte gefördert werden.

Bei Betreiberwechseln im Schienenpersonenverkehr fordern wir die uneingeschränkte Pflicht, das **komplette Personal** mindestens zu den bestehenden Arbeits- und Sozialbedingungen und den dazugehörigen Tarifverträgen zu **übernehmen**. Wir erwarten die **Änderung der EU-Verordnung 1370/2007 (bzw. 2016/2338)** dahingehend, dass die **Aufgabenträger** in allen Mitgliedsstaaten dazu **verpflichtet** werden, bei Betreiberwechseln den Übergang der Beschäftigten zu mindestens den bisherigen Bedingungen vorzuschreiben. Damit werden nicht nur die Rechte der Beschäftigten verbessert, sondern der Öffentliche Verkehr wird insgesamt gestärkt, da Arbeitsplätze in diesem Sektor wieder attraktiver werden. Zudem müssen repräsentative Tarifverträge in den genannten Verordnungen zur Bedingung bei Ausschreibungen gemacht werden.

Mikromobilität, private Mietfahrzeuge und Plattformanbieter sind **Teil des öffentlichen Verkehrs** und müssen dessen hohen Arbeits- und Sozialstandards unterliegen. Das EU-Recht sollte sicherstellen, dass das integrierte Verkehrsangebot des ÖPNV und die Arbeitsbedingungen nicht durch flexible Bedarfsverkehre (on-demand) unterlaufen werden.

Öffentlicher Verkehr mit Bussen und Bahnen kann weitgehend elektrisch betrieben werden. Die meisten EU-Länder besteuern den Bahnstrom nur gering (0,05 Cent pro Kilowattstunde) oder gar nicht. Die höchste Stromsteuer in ganz Europa gibt es dagegen mit 1,14 Cent pro Kilowattstunde in Deutschland. Wir fordern einheitliche **europäische Vorgaben: Null Stromsteuer für alle elektrischen Bahnen und E-Busse**.

Die EU muss darauf achten, dass der **grenzüberschreitende ÖPNV** zwischen den Mitgliedsstaaten und zu Drittstaaten **ausgebaut** wird. Benachbarte Regionen, Städte und Gemeinden müssen mit hoher Bedienungsqualität über die Grenze hinweg miteinander verbunden werden. Stillgelegte Eisenbahngrenzübergänge müssen reaktiviert werden.



4. VERBESSERUNG DER ARBEITS- BEDINGUNGEN IM VERKEHRSSSEKTOR IN EUROPA

Alle Bereiche der Eisenbahn können bei einer Verlagerung von der Straße auf die Schiene profitieren. Welche **Auswirkungen** das **auf die bestehenden Berufsbilder** und auch auf die zu **erwartende Anzahl an Arbeitsplätzen** haben wird, müssen die Sozialpartner für die einzelnen Beschäftigungsbereiche erarbeiten. Sicher ist, dass eine kontinuierliche Fortentwicklung angestoßen werden muss.

Wir fordern ein europäisches **Förderprogramm**, um die **Ausbildung und Qualifizierung** der Bahn- und Busbeschäftigten in den Unternehmen zu unterstützen sowie Anreize zur Übernahme der Qualitätsstandards für die gesamte Schienenbranche zu setzen. Wir fordern auch ein **Förderprogramm zur Umschulung** der Beschäftigten im Zuge der Transformation.

Neben den harmonisierten betrieblichen Regeln für interoperable Netze fordern wir auch **harmonisierte**

Arbeits- und Sozialbedingungen für die grenzüberschreitend tätigen Beschäftigten. Unterschiede bei Löhnen und Sozialbedingungen müssen durch Regelungen auf EU-Ebene beseitigt werden, um missbräuchliche Praktiken zu verhindern.

Bei der Überarbeitung der **europäischen Triebfahrzeugführerschein-Richtlinie (2007/59/EG)** erwarten wir, dass die **Sicherheit** des Schienenverkehrs oberste Priorität bleibt. Dazu gehören:

- die europaweite Harmonisierung der Ausbildungsdauer und -inhalte auf hohem Niveau,
- die Entwicklung eines **Zertifizierungssystems** für Triebfahrzeugführer:innen, das hohen Sicherheitsansprüchen genügt
- verpflichtende **digitale Arbeitsnachweisführung und -kontrolle**,
- die Entlohnung gemäß der Entsenderichtlinie,
- mindestens die **Beibehaltung des bestehenden Sprachniveaus B1** in der Sprache der Infrastruktur zur Gewährleistung einer reibungslosen Kommunikation und damit eines sicheren Eisenbahnbetriebs.

Wir fordern ein europaweit harmonisiertes **hohes Qualifikations- und Zertifizierungssystem für alle sicherheitsrelevanten Berufe**, einschließlich des Berufs der Rangierer:innen und Zugbegleiter:innen, einzurichten. Dieses System muss Qualitätsstandards für die Ausbildungszentren und eine Mindestdauer der Ausbildung beinhalten.

Die **für die Sicherheit relevanten Bereiche und Tätigkeiten dürfen nicht ausgelagert bzw. mit unternehmensfremden Leiharbeiter:innen** besetzt werden.

Die Einführung der **Digitalen Automatischen Kuppung (DAK)** wird große Auswirkungen auf die Mitarbeiter:innen im Rangierbetrieb, in der technischen Inspektion und auf Triebfahrzeugführer:innen haben. Investitionen in die DAK und die Einführung müssen Gegenstand des sozialen Dialogs sein. Arbeitnehmervertreter:innen müssen von Anfang an in den Prozess einbezogen werden, um Transparenz zu schaffen und eine reibungslose Umsetzung zu gewährleisten. Eine **realistische Arbeitsplatzperspektive** für die Beschäftigten muss als integraler Bestandteil des Investitionsplans entwickelt werden. Der gesamte Sektor muss verpflichtet werden, Maßnahmen zu ergreifen, durch die **nachhaltige Beschäftigungsmöglichkeiten garantiert** werden. Dazu gehören die umfassende **Umschulung und Weiterqualifizierung** derjenigen Beschäftigten, die von der DAK-Einführung betroffen sind und sich für einen anderen Bereich umschulen



lassen wollen, und das Recht, einen angemessenen Arbeitsplatz im Unternehmen zu erhalten. Wir fordern einen Fonds mit auskömmlicher **staatlicher Förderung für die Kosten dieser Umschulungen**.

Die Arbeitsbedingungen für **Frauen und junge Beschäftigte** im Eisenbahnsektor müssen nachhaltig verbessert werden, ansonsten wird der Fach- bzw. Nachwuchskrätemangel weiter voranschreiten. Die Europäischen Sozialpartner Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) und Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER) haben die **Vereinbarung „Women in Rail“** unterzeichnet. Die Unternehmen haben sich verpflichtet, die in der Vereinbarung vorgesehenen Maßnahmen bis Ende 2024 umzusetzen. Wir fordern eine **konsequente Umsetzung** durch die Unternehmen und eine **Begleitung mit Evaluierung** durch die Europäische Kommission.

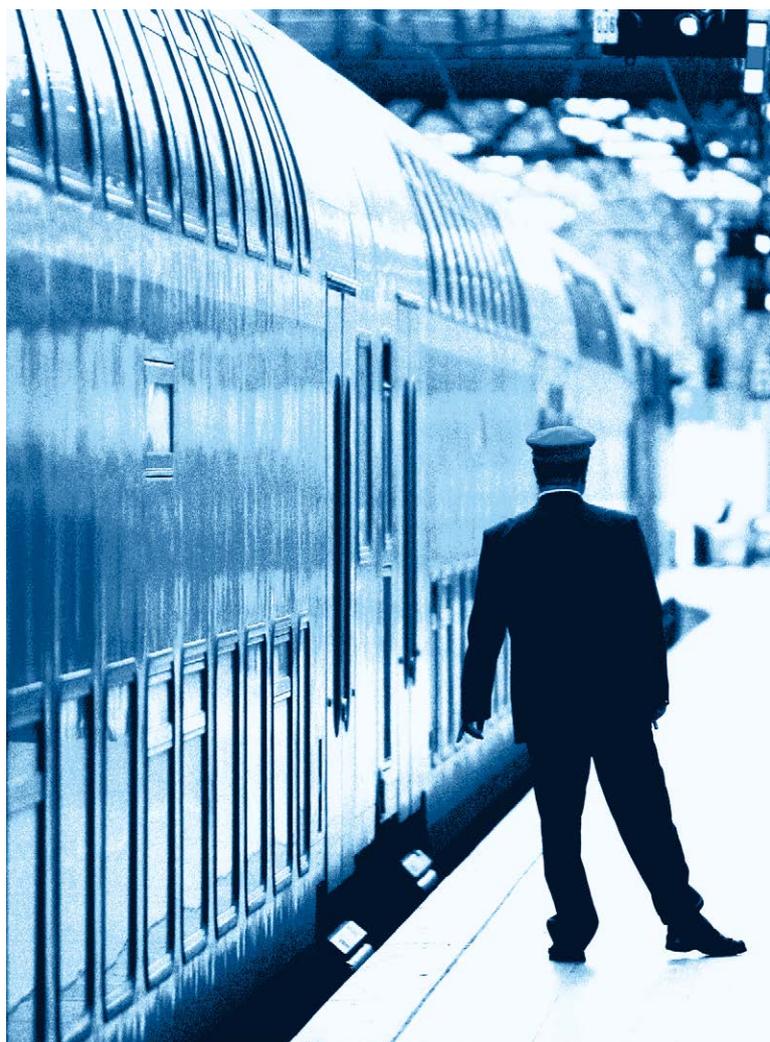
Wir fordern eine **Nachwuchskräfteoffensive** für alle europäischen Bahnen. In der Eisenbahnbranche dürfen die Qualität und die Sicherheit nicht durch Kurzausbildungen und Leiharbeit ausgehebelt werden. Wir brauchen ein robustes System ausreichender Personalstärke durch qualifizierte berufliche Erstausbildung, Weiterqualifizierungsmöglichkeiten und gute Beschäftigungsbedingungen in den Unternehmen. Dazu gehört auch die **Vereinbarkeit** von Beruf und Privatleben.

Das Personal an Bord der Züge und in den Bahnhöfen muss in ausreichender Zahl aufrechterhalten werden, um Sicherheit und Service für die Fahrgäste zu gewährleisten. Wir fordern, dass **alle Nahverkehrszüge rund um die Uhr mit Kundenbetreuer:innen**

besetzt werden, sowie eine Doppelbesetzung mit Kundenbetreuer:innen, mindestens in Zügen mit hohem Gefährdungspotential. Wir fordern zudem den Einsatz von zusätzlichem Sicherheitspersonal auf solchen Strecken.

Wir fordern ergänzend, die **ILO-Konvention 190** zur Beseitigung von Belästigung und Gewalt in der Arbeitswelt endlich EU-weit zu ratifizieren und umzusetzen.

Um Störungen des Verkehrssystems zu vermeiden, will die Kommission Notfallpläne ausarbeiten und ein harmonisiertes **Mindestniveau wesentlicher Verkehrsdienstleistungen** ausloten. Die Einführung von sogenannten **Mindestdienstleistungen** würde bedeuten, dass auch bei **Streiks** bestimmte Verkehre nicht beeinträchtigt werden dürfen. Solche **Einschränkungen der Grundrechte** der Beschäftigten **lehnen wir strikt ab**.



5. STÄRKUNG DER EUROPÄISCHEN SOZIALEN DIALOGE „EISENBAHN“ UND „ÖPNV“ SOWIE EUROPÄISCHER BETRIEBSRÄTE

Wir nehmen am europäischen **sektoralen Sozialen Dialog** teil, um dafür zu sorgen, dass in Europa eine Verkehrspolitik umgesetzt wird, in der die Arbeitnehmer:innen gute Arbeitsbedingungen vorfinden und ihre sozialen Rechte respektiert werden.

Die neu gewählte Europäische Kommission sollte bei der aktuellen Überprüfung des europäischen sektoralen Sozialen Dialogs dafür sorgen, dass die Organisation der Ausschusssitzungen durch die Kommission erfolgt und nicht auf die Sozialpartner übertragen wird. Wir fordern zudem **mindestens die Beibehaltung der bestehenden Regeln und eine Verstärkung der Haushaltsmittel**. Der Schwerpunkt des

sektoralen Sozialen Dialogs sollte auf dem Beitrag zur EU-Politik und zum Gesetzgebungsprozess durch Konsultationen der Sozialpartner liegen. Er sollte nicht mit administrativen oder finanziellen Aufgaben als zusätzliche Diskussionsebene belastet werden.

Die **erfolgreichen Sozialen Dialoge „Eisenbahn“ und „ÖPNV“** müssen **gestärkt werden**, da sie sehr





gute Ergebnisse hervorgebracht haben. Wir können durch den Sozialen Dialog und die Konsultationspflichtungen der Europäischen Kommission auf neue Entwicklungen im Eisenbahnsektor und im ÖPNV-Sektor reagieren und uns mit allen betroffenen Akteur:innen über aktuelle Herausforderungen austauschen.

Wir fordern, dass die **Sozialpartner** stärker in **direkte Dialoge** und **Konsultationen** mit der Europäischen Kommission zur europäischen Gesetzgebung einbezogen werden. Auf die Expertise der Sozialpartner darf die Kommission nicht verzichten. Es ist nicht ausreichend, die Sozialpartner allein bei öffentlichen Konsultationen zu beteiligen.

Wir verlangen von der künftigen Kommission **Transparenz über die Inhalte der Konsultationen**. Die bisherige Praxis der Kommission ist nicht ausreichend, wie jüngste Beispiele im Prozess der Überarbeitung der Auslegungsleitlinien für die Verordnung 1370/2007 (PSO) und der Triebfahrzeugführerschein-Richtlinie

zeigen. Wir fordern von der Europäischen Kommission, das EU-Recht und die demokratisch gewählten Institutionen zu respektieren.

Wir fordern die Europäische Kommission auf, den **Fortschritt** bei der Umsetzung der Sozialpartnervereinbarung „**Women in Rail**“ genau und **unterstützend zu verfolgen** und mit Nachdruck auf die Arbeitgeber:innen einzuwirken, damit sie die Vereinbarung im Hinblick auf den Fachkräfte- und Personalmangel engagiert umsetzen.

Bei der Überarbeitung der **Richtlinie über die Europäischen Betriebsräte (EBR)** fordern wir die Kommission auf, die **Rechte der Beschäftigten weiter zu stärken**. Die Europäischen Betriebsräte sind wichtig, um den transnationalen sozialen Dialog in multinationalen Unternehmen zu gewährleisten und zu organisieren. Sie fördern ein gemeinsames Verständnis der transnationalen Herausforderungen, mit denen multinationale Unternehmen konfrontiert sind, und die



Einbeziehung der Arbeitnehmer:innen in die Entscheidungsprozesse. Durch die weitere Stärkung der europäischen Betriebsräte findet eine notwendige Normierung und Standardisierung von Arbeitsbedingungen statt, die ein geeintes Europa erst zum attraktiven Wirtschaftsstandort machen.

Wir fordern einen **klaren und besseren gesetzlichen Rahmen** für die **Wiederbelebung der internationalen Gewerkschaftsbewegung in Europa** und ihrer

Zusammenarbeit mit dem Ziel, die demokratische Macht der Arbeitnehmer:innen in ganz Europa zu stärken. Diese kämpfen für stabile, sichere und gut bezahlte Arbeit. Die **Interessen der Beschäftigten** müssen stärker in den Fokus der EU-Politik rücken, und uns Gewerkschaften gilt es dabei immer als Mitgestalter:innen der Arbeitswelt einzubeziehen.

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

Reinhardtstraße 23 · 10117 Berlin

Stand: Februar 2024



Wir leben Gemeinschaft