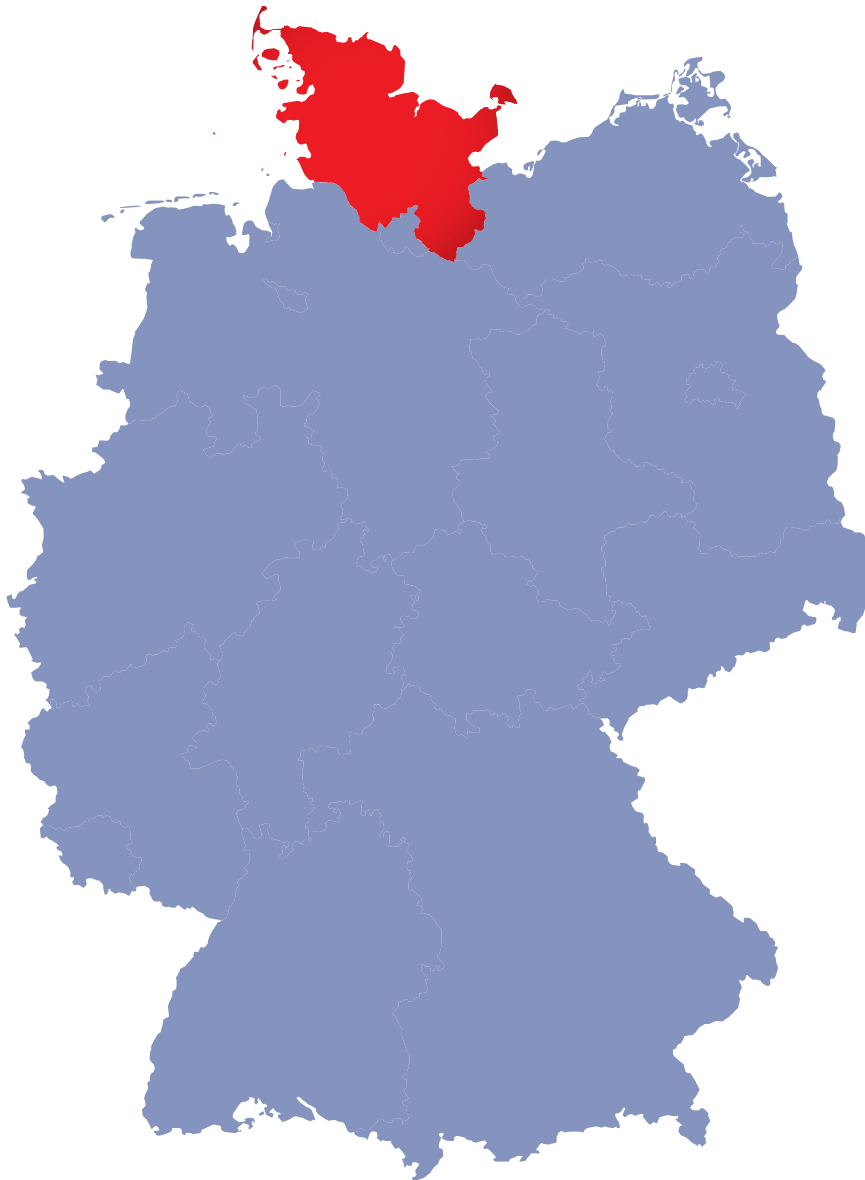




EVG-Anforderungen an die Verkehrspolitik des Landes Schleswig-Holstein





EVG-Anforderungen an die Verkehrspolitik des Landes Schleswig-Holstein

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 fällt 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 Schleswig-Holstein:

1. Tariftreue- und Vergabegesetz	3
2. Forderungen an die Aufgabenträger hinsichtlich Ausschreibungen	4
3. Personenbeförderungsgesetz / Bus.....	10
4. ÖPNV als Pflichtaufgabe der Kommunen	10
5. Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs	11
6. Ausbau des Schienenpersonenfernverkehrs	13
7. Förderung und Unterstützung für den Schienengüterverkehr	14
8. Elektrifizierung sowie weiterer Aus- und Neubau	16
9. Fachkräftesicherung und Fachkräfteoffensive der Länder	17



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 benötigt auch das Vergabegesetz Schleswig-Holstein (VGSH) eine Muss-Bestimmung für den Personalübergang.



2. Forderungen an die Aufgabenträger hinsichtlich Ausschreibungen

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 Schleswig-Holstein liegt die Organisation des SPNV in der Hand der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH GmbH). Wir erwarten von der Landesregierung, dafür zu sorgen, dass der Aufgabenträger den § 131 (3) GWB konsequent umsetzt und wünschen uns, dass das Verkehrsministerium für weitergehende Vorgaben zugunsten der Beschäftigten wirbt, und dass diese im Vergabegesetz Schleswig-Holstein ergänzt und abgesichert werden.

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 einzubeziehen. 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, Zugbegleitdienst, Instandhaltung, Vertrieb, Kundenservice, Disposition, Reinigung etc.

Das 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 Schleswig-Holstein 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.

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

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 Schleswig-Holstein (VGSH) 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 Personalkonzept 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 (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 ist außerdem der Einsatz von zusätzlichem Sicherheitspersonal vorzugeben.



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 Übergriffe, die im Bus- und Bahnbereich gemeldet werden, festzuhalten sind. 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 die 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 Schleswig-Holstein 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 Schleswig-Holstein zu erreichen.

Keine Trennung von Betrieb, Vertrieb und Instandhaltung

Mit Sorge sehen wir den Trend zur Trennung von Betrieb, Vertrieb und Instandhaltung im SPNV. Schleswig-Holstein hat bereits ausgeschriebene Leistungen in Betrieb und Instandhaltung aufgeteilt. Erforderliche Doppelstrukturen verursachen zusätzliche Kosten, während Probleme an den zusätzlichen Schnittstellen der unterschiedlichen Betreiber vorprogrammiert sind. Zu erwarten sind daher Einbußen bei der Zuverlässigkeit im Betriebsablauf und somit auch 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 Instandhaltung durch die einsetzenden EVU sollte gestärkt werden. Auch die schwere Instandhaltung sollte bei den



einsetzenden EVU bleiben. Es sollte sichergestellt werden, dass die bestehenden Instandhaltungswerke in Schleswig-Holstein erhalten bleiben, und zwar auch im Hinblick auf die Umstellung von Dieselbetrieb auf Elektrotraktion und alternative Antriebe.

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 tarifizierte 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 / Bus

Wir fordern eine Klarstellung im Personenbeförderungsgesetz (PBefG), dass vom Aufgabenträger vorgegebene soziale, qualitative und ökologische Standards auch von eigenwirtschaftlichen Antragstellern im ÖPNV eingehalten werden müssen. 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 bereits 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 – obwohl es im Koalitionsvertrag der Bundesregierung 2018-2021 enthalten war, ist dieser Vorschlag bei der PBefG-Novelle Anfang 2021 nicht berücksichtigt worden. 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 auch bei eigenwirtschaftlichen Anträgen geschützt werden können. Gegebenenfalls 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 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?

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 Schleswig-Holstein als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs weiter ausgebaut werden. In Schleswig-Holstein sind seit der Jahrtausendwende keine SPNV-Linien abbestellt worden. Dem gegenüber stehen zudem einige erfolgreiche Reaktivierungen. Die nahverkehrsfeindliche Politik der Bundesbahnzeit hinterlässt jedoch auch in Schleswig-Holstein weiterhin Spuren. So haben die schleswig-holsteinischen Mittelzentren Brunsbüttel und Geesthacht zwar einen Anschluss an das Schienennetz, werden aber im Schienenpersonenverkehr nicht bedient.

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 schleswig-holsteinischen SPNV dringend gebraucht. Daher sollten 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 Schleswig-Holstein zu reaktivieren. Wir fordern ferner, dass keine Strecken oder Zugangsstellen im SPNV stillgelegt werden.

Reaktivierungskandidaten im SPNV – gleichermaßen in den bundeseigenen und nicht-bundeseigenen Netzen – sind in der folgenden Liste (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) aufgeführt. Hierbei betonen wir, dass eine Neubewertung vieler Reaktivierungsvorhaben, die in der Vergangenheit zurückgestellt worden sind, unter ökologischen Gesichtspunkten vonnöten ist. Wegen der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021 zum Klimaschutzgesetz ist dieses noch dringlicher voran zu treiben.



- Brunsbüttel – Wilster (– Hamburg)
- Geesthacht – HH-Bergedorf (– Hamburg)
- Uetersen – Tornesch
- Kellinghusen – Wrist
- Neumünster – Ascheberg
- Fockbek – Rendsburg
- Schönberger Strand – Schönberg – Kiel
- Lindholm – Flensburg Weiche (– Flensburg)
- Flensburger Hafenbahn
- Ratzeburg – Zarrentin (– Hagenow Stadt – Hagenow Land)

Ebenfalls sehen wir Bedarf für Verbesserungen bei bestehenden Nahverkehrslinien. Hier ist in Schleswig-Holstein bereits viel passiert. Von einer schnellen Umsetzung der geplanten Verbesserungen des Netzes der Hamburger S-Bahn würden die Bürger:innen in den umliegenden schleswig-holsteinischen Gemeinden sehr profitieren. Dazu gehören die schnelle Umsetzung der geplanten Linie S4, sowohl nach Ahrensburg – Bargteheide und Bad Oldesloe als auch über Pinneberg hinaus nach Wrist und Kellinghusen.

Landesweit sollten die bestehenden, integrierten, d. h. gut aufeinander abgestimmten, 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 und nicht nur mit den jeweils planungshierarchisch zugeordneten Zentren. Unnötige Wartezeiten für Kund:innen der Busse und Bahnen durch mangelnde Abstimmung der Fahrpläne sind zu vermeiden.

Schleswig-Holstein hat mit zwei Verkehrsverbünden im SPNV und einem weiteren Verbund für den ländlichen ÖPNV eine vergleichsweise einfache Tarifstruktur. Allerdings liegt Schleswig-Holstein durch die Nachbarschaft zu Dänemark und drei deutschen Bundesländern im Bereich einiger Übergangstarife. Wir sehen die Gefahr uneinheitlicher Angebote, Doppelarbeit und von Erschwernissen für die Fahrgäste, wenn z. B. für den Erwerb der Fahrkarten bei Fahrtantritt oder im Zug jeweils unterschiedliche Regeln gelten und diese bei der Fahrt in ein- und demselben Zug während der Fahrt auch noch mehrmals wechseln. Hier besteht auch ein erhebliches Konflikt- und Eskalationspotenzial zwischen Fahrgästen und Zugbegleitpersonal. Hier wünschen wir uns von Schleswig-Holstein 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 aber davor, einseitig auf Digitalisierung zu setzen, um die Fahrkartensysteme zu vereinfachen. Wenn nicht auch die zu Grunde liegenden Tarifsysteme und -bestimmungen vereinfacht werden, können digitale Vertriebssysteme vor allem auch neue Zugangshürden schaffen. Gelegenheitsfahrer:innen werden nur dann als Stammkunden für den ÖPNV gewonnen, wenn der Zugang auch beim Kauf von Einzel- und Tageskarten einfach ist. Deshalb sollten auch personenbedienter Verkauf und Beratung wieder eine stärkere Rolle spielen.

Wir begrüßen es, dass im Auftrag der Bundesregierung ein bundesweiter Zielfahrplan für den Schienenverkehr erarbeitet worden ist, der den Prinzipien des Integrierten Taktfahrplans folgt („Deutschland-Takt“). Vom Land Schleswig-Holstein wünschen wir uns ein ambitioniertes Konzept für den Zielfahrplan des SPNV, der in den Zielfahrplan des Deutschlandtaktes eingearbeitet werden soll. Bundespolitisch ist noch offen, wie der für den Deutschlandtakt notwendige Ausbau von Bahnstrecken des SPNV finanziert werden soll.

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

6. Ausbau des Schienenpersonenfernverkehrs

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. Schnellstmöglich muss die Anbindung der 216.000-Einwohner-Stadt Lübeck mit dem dortigen Wirtschaftsraum an den DB-Fernverkehr verbessert werden. Von einer Verdichtung des Taktes auf der Fernverkehrslinie zwischen Hamburg und Westerland (Sylt) würden Einheimische wie Touristen profitieren. Auf der Strecke von Hamburg über Flensburg nach Dänemark sollten durchgehende Fernzüge im Stundentakt verkehren. Dabei sollten auch wieder durchgehende Zugpaare von und nach Zielen südlich von Hamburg eingeführt werden, z. B. von Köln, Hannover, Frankfurt/Main, München und Berlin.

Der Urlaubsverkehr spielt in Schleswig-Holstein eine bedeutende Rolle. Es sollte wieder mehr durchgehende, komfortable Züge von anderen Teilen Deutschlands geben, z. B.



- über Lüneburg-Büchen nach Kiel und Flensburg;
- über Husum-Niebüll nach Tondern und Esbjerg oder
- nach Fehmarn (einschließlich der Zielorte zwischen Lübeck und Fehmarn).

Wir unterstützen das Ziel der Landesregierung, Schleswig-Holstein wieder verstärkt in ein neues europäisches Nachtzugnetz einzubinden. Wir halten jedoch den von der EU-Kommission eingeschlagenen Weg, dies durch Ausschreibungen und Vergabeverfahren zu erreichen, für den falschen Weg. Die Nachtzüge sollten betrieblich und tariflich in den übrigen Fernverkehr integriert und von den europäischen Bahnen in Kooperation betrieben werden.

7. Förderung und Unterstützung für den Schienengüterverkehr

Neue Konzepte für den Schienengüterverkehr

Damit der Schienengüterverkehr 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 von 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.

Wir fordern, die schleswig-holsteinischen Rangierbahnhöfe als Drehkreuze für grüne Logistik zu erhalten. Der Green Deal der EU sieht eine erhebliche Verlagerung von Güterverkehr auf die Eisenbahn und das Binnenschiff vor.

Die Elektrifizierung von Autobahnen („E-Highways“) lehnen wir ab. Solche Projekte lösen die Probleme der Verkehrssicherheit des Schwerverkehrs sowie des unnötig hohen Energieverbrauchs des Straßengüterverkehrs nicht und binden unnötig Investitionsmittel, die bei Ausbau und Elektrifizierung des Schienennetzes dringender gebraucht und effizienter verwendet werden.



Unterstützung für den Masterplan Schienenverkehr

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

- **Bundeshaushalt:** Bedarfsplanmittel schnellstmöglich auf 3 Mrd. € pro Jahr aufstocken, danach schrittweise auf 4 Mrd. € ab Mitte des Jahrzehnts. Derzeit sind nur rund 2 Mrd. € pro Jahr für den Neu- und Ausbau der Bundesschienenwege vorgesehen.
- **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 nur noch bis zum Jahr 2025 gewährt und bis dahin stufenweise abgebaut, gleichzeitig soll der Marktanteil der Güterbahnen aber 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. Das Bundesverkehrsministerium unterstützt seit Jahren die Zulassung mit immer mehr genehmigten Streckenabschnitten für die Riesen-Lkw, um letztendlich eine nahezu flächendeckende Zulassung zu erreichen. Strecken bis an die Bundesgrenzen wurden bereits genehmigt.



Die Bundesländer entscheiden darüber, ob Straßenabschnitte für den Einsatz überlanger Lkw zugelassen werden. Wir fordern, dass Schleswig-Holstein keine weiteren Strecken für Riesen-Lkw ausweist und bisherige Genehmigungen für deren Einsätze widerruft. Schleswig-Holstein ist bereits stark mit Lkw-Transitverkehren 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 wiederum sehen auch eine erhebliche Dekarbonisierung des Verkehrssektors vor, die ohne eine groß angelegte Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken nicht erreichbar ist. 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 eine 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:

- Itzehoe – Husum – Westerland (Sylt)
- Husum – Jübek
- Kiel – Lübeck - Lüneburg
- Kiel – Flensburg
- Kiel – Rendsburg
- Bad Schwartau – Burg auf Fehmarn/Puttgarden (BVWP)
- Bad Segeberg – Bad Oldesloe
- Lübeck – Landesgrenze (- Bad Kleinen)
- Hamburg-Eidelstedt – Kaltenkirchen – Neumünster.

Wir begrüßen das Bekenntnis der Koalitionsparteien, „so schnell wie möglich eine einhundertprozentige Elektrifizierung unserer Bahnstrecken erreichen“ zu wollen und „bis



dahin ... elektrisches Fahren mit Akku-Triebwagen und Strominseln“ zu ermöglichen.¹

Das Land Schleswig-Holstein sollte Elektrifizierungsvorhaben, die nicht Teil des Bundesverkehrswegeplans sind, ggf. auch mit Bundesmitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) umsetzen.

Der Tunnelabgang in Rastatt im Jahr 2017 zeigte, wie sehr sich fehlende überregionale Umleitungsstrecken negativ auf den gesamten Schienenverkehr auswirken können. Mit den obengenannten Projekten können auch in Schleswig-Holstein elektrifizierte Ausweichstrecken geschaffen werden.

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.

¹ Koalitionsvertrag 2022 – 2027, S. 197



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.

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.