



ANFORDERUNGEN AN DIE VERKEHRS- POLITIK IN HAMBURG

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 Hamburg:

1. Tariftreue- und Vergabegesetz	3
2. Aufgabenträger	5
3. Busverkehre und ÖPNV	10
4. Deutschlandticket	12
5. Schienenpersonennahverkehr	13
6. Schienengüterverkehr	14
7. Fachkräfteoffensive	17



1. TARIFTREUE- UND VERGABEGESETZ

Die EVG setzt sich für einen starken öffentlichen Verkehr ein. Nicht nur in der Corona-Pandemie haben ÖPNV und SPNV ihre Systemrelevanz unter Beweis gestellt. Auch künftig müssen sie zentraler Bestandteil einer guten Daseinsvorsorge sein. Dafür muss der öffentliche Nah- und Regionalverkehr aber auch attraktiver für Fahrgäste und für Beschäftigte werden.

Auf Landesebene fordert die EVG 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, Tariftreue Regelungen, Ausbildungsquoten, Sicherheit und Kontrollen der Vorgaben.

Das derzeitige Hamburgische Vergabegesetz enthält zu Tariftreue, Personalübergang und weiteren sozialen Vorgaben keine und zur Kontrolle nur unzureichende Regelungen. Das Vergabegesetz sollte deshalb neu gefasst werden.



Personalübergang

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

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

„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.“ (§ 1 Abs. 4)

Hamburg sollte diesem Beispiel folgen und eine entsprechende Muss-Bestimmung in eine Neufassung seines Vergabegesetzes aufnehmen.

Tariftreue

Wir fordern, dass Verkehrsverträge nur an Unternehmen vergeben werden dürfen, die sich verpflichten, mindestens das Entgelt und die Bedingungen zu gewähren, die in einem einschlägigen, repräsentativen und mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten **Tarifvertrag** vorgesehen sind. Das Entgelt umfasst auch Regelungen zu Urlaubsanspruch, Arbeits- und Pausenzeiten, Zuschlägen und Sonderzahlungen. Änderungen der Tarifverträge müssen nachvollzogen werden.

Bei der Aufnahme in die Liste der repräsentativen Tarifverträge haben sich Tariftreuebeiräte bewährt, die sich paritätisch aus Vertreter:innen der Tarifvertragsparteien zusammensetzen. Die Tariftreuregelung muss ohne Ausnahmen auch bei länderübergreifenden Verkehrsdiensten gelten.

Die Vorgabe verpflichtet auch die nicht tarifgebundenen Unternehmen und stärkt so die **Tarifautonomie**. Auch unrealistische Angebote, zum Beispiel aus Unkenntnis des deutschen Arbeitsrechts, werden so vermieden.

2. AUFGABENTRÄGER

Personalübergang bei Ausschreibungen

In jedem Vergabeverfahren muss vorgeschrieben sein, dass neue Betreiber allen Beschäftigten ein **Übernahmeangebot** unterbreiten müssen.

In Hamburg liegt die Organisation des SPNV in den Händen des Hamburger Verkehrsverbunds. Bis zur Einführung einer landeseigenen Muss-Regelung im Rahmen eines **Tariftreue- und Vergabegesetzes** erwarten wir vom Aufgabenträger, dass der § 131(3) GWB konsequent umgesetzt wird. Vom Aufgabenträger wünschen wir uns über das bundesgesetzliche Maß hinausgehende Vorgaben zugunsten der Beschäftigten. 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 bisherigen **Arbeitsbedingungen** gelten, insbesondere hinsichtlich

Entgelt, Zulagen, Urlaubsanspruch, Wochenarbeitszeit, betrieblicher Altersvorsorge und weiterer Leistungsansprüche. Betriebsbedingte Kündigungen müssen für die Dauer des Verkehrsvertrages ausgeschlossen werden.

Auch **Auszubildende** und Dual Studierende müssen in die Vorschriften zum Beschäftigtenübergang einbezogen werden. Ein Betreiberwechsel darf nicht zu Abbrüchen, Unterbrechungen oder Verlängerungen von Ausbildungen führen. 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 eine sichere, lebenslange Berufsperspektive für alle – ohne Angst vor Arbeitslosigkeit, Einkommenseinbußen oder Umzug.

Tariftreue

Verkehrsverträge dürfen nur an Unternehmen vergeben werden, die sich verpflichten, mindestens das Entgelt und die Bedingungen zu gewähren, die in einem einschlägigen, repräsentativen und mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten **Tarifvertrag** vorgesehen sind. Dies muss ohne Ausnahmen auch bei länderübergreifenden Verkehrsdiensten gelten.

Übernimmt ein Betreiber Verkehrsdienste von einem anderen, bei dem ein höheres Entgelt oder sonstige günstigere Regelungen für die Beschäftigten gelten als im repräsentativen Tarifvertrag, so muss der Aufgabenträger den neuen Betreiber verpflichten, zusätzlich mindestens die Bedingungen des bisherigen Betreibers zu gewähren.

Sub-Unternehmen und Leiharbeit

Der Einsatz von Sub-Unternehmen sollte beschränkt und Leiharbeit in sicherheitsrelevanten Bereichen weitgehend ausgeschlossen werden. Wir haben nichts gegen Kooperation zwischen „echten“ Verkehrsunternehmen, zum Beispiel beim Fahrplanwechsel oder

wenn der Einsatz von fremdem Personal nicht durch unterschiedliche Lohn- und Arbeitsbedingungen begründet ist. Wir sind aber gegen **Lohndumping** mit Leiharbeit und Werkverträgen zu Lasten der Beschäftigten.

Ausreichende Personalreserven

Ausschreibungen sollen eine robuste Personalausstattung mit Reserven vorschreiben, um auf steigendes Verkehrsaufkommen, erhöhten Krankenstand und unerwartete Ereignisse reagieren zu können. Einige Aufgabenträger sind nach schlechten Erfahrungen dazu übergegangen, das **Personal-konzept** der Bieter auf Plausibilität zu prüfen – ein Vorgehen, das wir unterstützen.

Ausbildungsquote

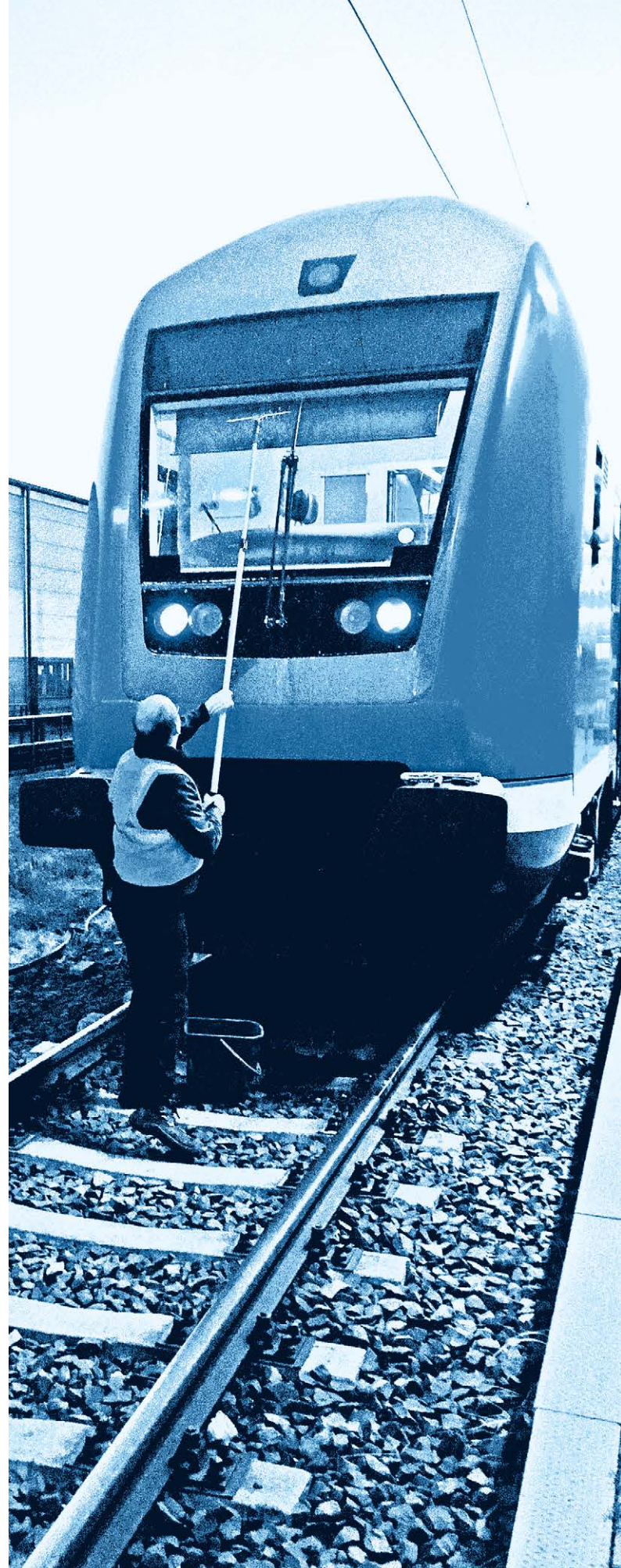
Um die Verkehrsangebote dauerhaft zu sichern, müssen regelmäßig und ausreichend Nachwuchskräfte ausgebildet werden. Die Aufgabenträger sollen daher eine mindestens kompensierende Ausbildungsquote in den Vergabebedingungen vorschreiben. Im Ausschreibungswettbewerb dürfen Unternehmen, die Kosten sparen und die Ausbildung anderen überlassen, keine Vorteile haben. Wichtig ist, dass sich die Ausbildungsquote nicht auf Funktionsausbildungen beschränkt, sondern die echte Berufsausbildung vorschreibt – z.B. Eisenbahner:in im Betriebsdienst (EiB).

Laufzeit neuer Verkehrsverträge

Das europäische Vergaberecht ermöglicht Vertragslaufzeiten von 15 Jahren und bei spezifischem Investitionsbedarf sogar bis zu 22,5 Jahren. Diese Fristen sollten durch die Aufgabenträger ausgenutzt werden. Denn jeder Betreiberwechsel bedeutet Existenzunsicherheit für die Beschäftigten.

Notvergaben an Alt-Betreiber

Wenn Notvergaben erforderlich werden und kein wichtiger Grund auf Seiten des bisherigen Betreibers dafür die Ursache ist, sollte der bisherige Betreiber wieder beauftragt werden. Dadurch werden Unsicherheit für die Beschäftigten und Übergangsprobleme beim Betreiberwechsel vermieden. In jedem Fall müssen auch bei Notvergaben Beschäftigtenübergang und Tariftreuevorgaben festgelegt werden.



Sicherheit und Zuverlässigkeit

Wir erwarten, dass bei Ausschreibungen **Fahrpersonal** und zusätzliche Sicherheitskräfte vorgeschrieben werden. Dazu gehört auch die Doppel-Besetzung der Züge mit Zugbegleitpersonal zusätzlich zu den Triebfahrzeugführer:innen. Alle Züge müssen rund um die Uhr mit Zugbegleitpersonal besetzt sein, das betrieblich ausgebildet und jährlich in **Selbstbehauptung** geschult wird. Auf Zügen mit hohem Gefährdungspotential sollten die Aufgabenträger außerdem den Einsatz von zusätzlichem Sicherheitspersonal vorgeben.

Von den Eisenbahnverkehrsunternehmen sollte verlangt werden, dass dem Zugbegleit- und Sicherheitspersonal der freiwillige Einsatz von **Bodycams** ermöglicht wird. Diese wirken erwiesenermaßen deeskalierend und erleichtern die Strafverfolgung.

Ziel muss es sein, die Sicherheit für Beschäftigte und Fahrgäste in Zügen, Bussen und Verkehrsstationen zu erhöhen. Deshalb fordern wir eine **bundesweite Datenbank** mit allen gemeldeten Übergriffen, im Bus- und Bahnbereich. So lassen sich schnell Problemlinien erkennen, auf denen zusätzliches Personal eingesetzt werden sollte.

Jeder verbale oder körperliche Übergriff ist eine Straftat und muss verurteilt werden. Dafür ist die Einrichtung von **Sonderdezernaten** ein geeignetes Instrument. Diese müssten sich ausschließlich mit der Strafverfolgung von Übergriffen auf Beschäftigte befassen. Bei der Düsseldorfer Staatsanwaltschaft gibt es bereits ein solches Sonderdezernat. Wir begrüßen diese Entwicklung und wünschen uns, dass sie bundesweit zur gängigen Praxis wird. Dies fordern wir gemeinsam mit den DGB-Bezirken, da die Länder für die Umsetzung zuständig sind.

Kontrolle der Vorgaben

Vorgaben wie etwa zur Tariftreue, zum Sub-Unternehmer-Verbot sowie zu Leiharbeit, Besetzungsgrad und Ausbildung müssen regelmäßig kontrolliert und sanktioniert werden. Denn ohne Kontrolle kann der Schutz der Beschäftigten unterlaufen werden und

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

Vergabeverfahren: Beschäftigteninformation und Dialog

Alt- und Neu-Betreiber müssen verpflichtet werden, die Beschäftigten frühzeitig und umfassend über die Abläufe und Rechte 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 Liniennetzes berücksichtigt werden. Zwischen dem Aufgabenträger und dem EVG-Landesverband Hamburg sollten regelmäßige Gespräche zur **Vergabepolitik** stattfinden und die EVG sollte in Gremien (Beirat, Aufsichtsrat etc.) einbezogen werden. So kann der Dialog zwischen Gewerkschaft und Aufgabenträger intensiviert werden.



Freifahrtregelungen für Eisenbahner:innen

Wir fordern, dass das Land den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Schienenpersonennahverkehr vorgibt, dass Beschäftigte auf dem Weg zur Arbeit sowie bei Gastfahrten kostenlos mitfahren können. SPNV-Vergaben sollten mindestens Freifahrtregelungen ermöglichen, die auch Beschäftigte anderer EVU einschließen. Weitergehende tarifliche Regelungen sollen weiterhin möglich bleiben.

Früher waren Freifahrten selbstverständlich und stärkten die Attraktivität der Branche. Seit der Bahnreform ist jedoch ein Flickenteppich unterschiedlicher Regelungen entstanden.

Heute gelten sie meist nur noch unternehmensintern. Manche Aufgabenträger untersagen sogar ausdrücklich Freifahrten für Mitarbeiter:innen anderer Unternehmen. Auf Strecken mit mehreren Betreibern sind manche Züge nutzbar, andere nicht. In Bundesländern wie Baden-Württemberg gibt es dagegen übergreifende Regelungen.

Solche Freifahrten wären für EVU und Aufgabenträger kaum mit Mehraufwand verbunden und würden die Arbeit bei den Bahnen attraktiver machen. Wir fordern daher eine zügige Einführung landesweiter Regelungen.

Keine Trennung von Betrieb, Vertrieb und Instandhaltung

Mit Sorge sehen wir die Trennung von Betrieb, Vertrieb und Instandhaltung im SPNV. Solche **Doppelstrukturen** verursachen nicht nur zusätzliche Kosten, auch Probleme an den Schnittstellen der unterschiedlichen Betreiber mit Einbußen bei der Zuverlässigkeit und Nachteilen für die Fahrgäste sind vorprogrammiert. Je mehr Schnittstellen es gibt, desto schwieriger ist es zudem, nach Störungen zügig wieder zum fahrplanmäßigen Betrieb zurückzukehren.

Die EVG fordert daher Ausschreibungen, die einen leistungsfähigen Betrieb gewährleisten. Dabei gilt: Je weniger Schnittstellen, desto sicherer und stabiler der Betrieb. Die betriebsnahe **Fahrzeuginstandhaltung** durch die EVU selbst sollte der Regelfall bleiben, und auch die schwere Instandhaltung sollte bei den einsetzenden EVU bleiben.

Ferner kritisieren wir, dass der **Vertrieb** von Nahverkehrsfahrkarten mit Verkehrsverträgen gekoppelt wird, ohne die Auswirkungen auf den stationären Verkauf sowie den Vertrieb von Fernverkehrsfahrkarten zu berücksichtigen. Es entfallen dadurch tarifizierte Arbeitsplätze und die Beratung durch gut ausgebildetes und geschultes Personal. Durch den Wegfall des personenbedienten Verkaufs von Fernverkehrsfahrkarten wurden weitere Hürden aufgebaut, die den Zugang zu Fahrkarten erschweren. Das Problem wird auch noch dadurch verschärft, dass die DB Fernverkehr den Fahrkartenkauf in Zügen nicht mehr gestattet und Reisende ausschließlich auf den Onlinevertrieb verweisen will.

In der Kombination beider Maßnahmen werden Reisende gehindert, die Eisenbahn spontan zu nutzen, oder kriminalisiert, weil sie trotz ehrlicher Absichten erhöhte Beförderungsentgelte zahlen sollen.

Wir fordern deshalb, dass DB Vertrieb an allen Bahnhöfen, wo regelmäßig Fernverkehrszüge halten, mit dem Verkauf der Nahverkehrstickets beauftragt wird.

Darüber hinaus müssen die Länder auf kundenfreundliche vertragliche Regelungen drängen, z.B. dass mindestens Anschlussfahrtscheine und Upgrades zu Nahverkehrsfahrkarten in Fernverkehrszügen erhältlich sind. Sollte dies durch das Vergaberecht behindert werden, so sind sinnvolle Kompromisslösungen zu finden oder das Vergaberecht zu ändern. In jedem Fall lehnen wir separate Ausschreibungen von Vertriebsleistungen ab.

Im internationalen Verkehr ist für die meisten Ziele, die nicht mit durchgehenden Zügen von Deutschland aus erreicht werden, kein Online-Verkauf verfügbar. **Personenbedienter Verkauf** und Beratung durch gut qualifiziertes Personal sind deshalb unabdingbar. Der internationale Personenverkehr muss drastisch vereinfacht werden – gerade auch für spontane Reisen. Viele internationale Bahnfahrten beginnen mit einem Nahverkehrszug. Es liegt also auch in der Verantwortung der Bundesländer, den Nahverkehr als Teil von nationalen und internationalen Reiseketten zu begreifen und den Vertrieb mitzugestalten.



3. BUSVERKEHRE UND ÖPNV

Wir fordern eine Klarstellung, dass vom Aufgabenträger vorgegebene soziale, qualitative und ökologische Standards auch von eigenwirtschaftlichen Antragstellern im ÖPNV eingehalten werden müssen. Der ÖPNV muss außerdem zur Pflichtaufgabe werden.

Kommunen brauchen Rechtssicherheit, Fahrgäste brauchen Qualität und Verlässlichkeit, und Beschäftigte brauchen die Gewissheit, dass auf ihrem Rücken kein unfairer Wettbewerb mit Sozialdumping ausgetragen wird. Der Bundesrat hat einen Vorschlag für eine solche Klarstellung zum **Personenbeförderungsgesetz** (PBefG) längst beschlossen (Bundesrat-Drucksache 741/16 vom 10.02.17). Umgesetzt worden ist dies jedoch bis heute nicht.

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

Hamburg sollte zusätzlich in seinem **Landesnahverkehrsgesetz** festlegen, dass Vorgaben zum Schutz der Beschäftigten verpflichtender Bestandteil des Nahverkehrsplans sind.

Bis 2030 braucht der gesamte ÖPNV 100.000 neue Beschäftigte in verschiedenen Berufen, nur um den Status quo zu halten. Doch wie sollen die Unternehmen Personal gewinnen, wenn Bewerber:innen und Auszubildende etwa alle acht Jahre um ihre Arbeitsbedingungen oder sogar um ihren Arbeitsplatz fürchten müssen?



Wir fordern, dass bei Auftragnehmerwechseln im ÖPNV die neuen Betreiber verpflichtet werden, allen Beschäftigten ein verbindliches **Übernahmeangebot** zu gleichen Lohn- und Arbeitsbedingungen zu unterbreiten.

Die EVG fordert auch, dass der ÖPNV zur **Pflichtaufgabe** der Kommunen und Länder werden muss. Der Ausbau des Bus-, Straßenbahn- und U-Bahnverkehrs ist wesentlicher Bestandteil eines klimapolitisch notwendigen Umbaus des Verkehrssystems und unentbehrlich für die Mobilität der Bürger:innen.

Auch in Hamburg, wo das Land direkt die Verantwortung für einen zuverlässigen und flächendeckenden Nahverkehr trägt, gilt: Ein ÖPNV als Pflichtaufgabe schafft die Grundlage für eine verlässliche Finanzierung und **Planungssicherheit**.

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.



4. DEUTSCHLANDTICKET

Seit Mai 2023 können Reisende ein bundesweit gültiges Ticket für den öffentlichen Nahverkehr 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 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

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

Ergänzend dazu sind reduzierte Ticketpreis-Lösungen insbesondere für Kinder, Schüler:innen, Studierende, Auszubildende, Alleinerziehende, Eltern im Elterngeldbezug 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.

5. SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) muss als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs weiter gestärkt und ausgebaut werden.

Landesweit sollten flächendeckend gut aufeinander abgestimmte und vertaktete Nahverkehrsangebote von Bus und Bahn geschaffen werden. Daher sollten auch die **Regionalisierungsmittel** vollständig für den SPNV verwendet werden.

Die EVG unterstützt die Empfehlungen des [Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen \(VDV\)](#), Strecken in Hamburg zu reaktivieren. Folgende **Reaktivierungen** sind dabei besonders wichtig:

- Hamburg-Bergedorf – Geesthacht
- Abzweig Mümmelmannsberg – Glinde Nord

Der derzeitige **Verkehrsdienstleistungsvertrag** bei der S-Bahn läuft noch bis 2033. Bei der Ausgestaltung des Vergabeverfahrens sollten die Beschäftigten, der Betriebsrat und die EVG frühzeitig einbezogen werden.



6. SCHIENENGÜTERVERKEHR

Damit die Schiene bis 2030 ein Viertel des Güterverkehrs in Deutschland bewältigen und flächendeckend eine Alternative zum Lkw werden kann, muss der Schienengüterverkehr stärker 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 im Stadtgebiet und im Hafenbereich angeschoben werden.

Der Hamburger Hafen ist Quelle und Ziel von bedeutenden Güterverkehrsströmen auf der Schiene. Wir sehen ein gemeinsames Interesse von Hamburg und den Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern, die Kapazität auf der Infrastruktur der von und nach Hamburg führenden **Hinterland-Strecken** schnell und signifikant zu erweitern.

Der für die Verkehrswende wichtige **Einzelwagenverkehr** ist in seiner Existenz gefährdet. Wir fordern daher vom Land Hamburg eine Entlastung bei den Trassen- und Anlagenpreisen im Hamburger Hafen.

Immer wieder wird berichtet, dass im Schienengüterverkehr die **Fahr- und Ruhezeiten** nicht eingehalten werden. Eine besondere Rolle scheinen dabei Subunternehmen, Personaldienstleister und selbständige Lokführer zu spielen. Daher fordern wir in Hamburg systematische **Kontrollen** der ansässigen EVU sowie Unterstützung für die bundesweite Einführung der elektronischen Fahrerkarte.

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 die Güterbahnen

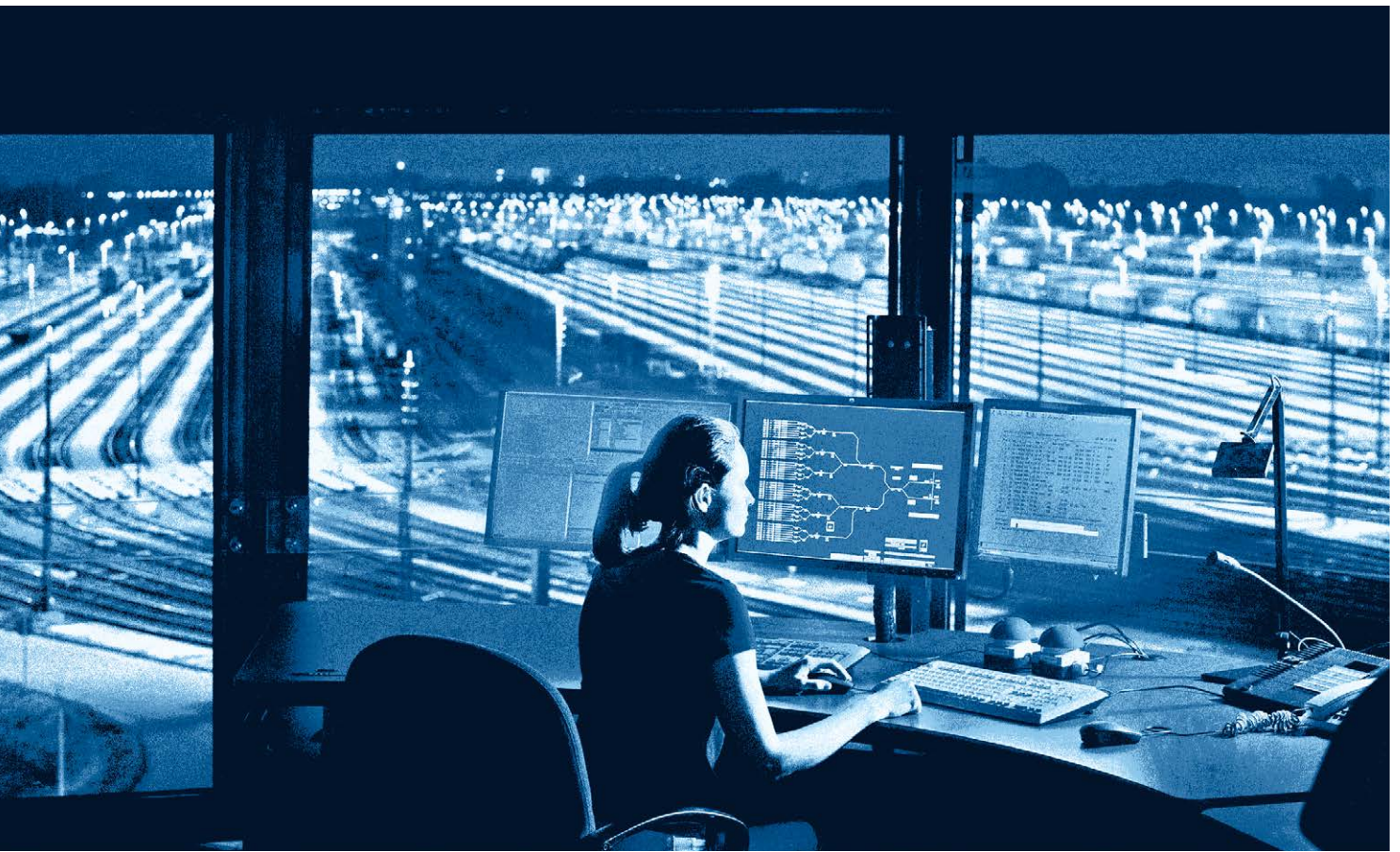
Die EVG hat den Masterplan Schienenverkehr mit erarbeitet, und unterstützt dessen Ziele und Maßnahmen. Die folgenden Vorhaben sind für den Schienengüterverkehr besonders wichtig und sollten vorrangig umgesetzt werden:

→ **Infrastruktur:** Die Bedarfsplanmittel für den Aus- und Neubau der Bundesschienenwege müssen auf mindestens 4 Mrd. € pro Jahr aufgestockt werden. Darüber hinaus sollte der Bund die Förderung von Gleisanschlüssen und Umschlagbahnhöfen vereinfachen, mehr Mittel bereitstellen und die Umsetzung beschleunigen.

→ **Entlastung:** Die Mehrfachbelastung aus Stromsteuer und Emissionshandel für den elektrischen Schienenverkehr muss entfallen, denn die von den Schienenbahnen in Deutschland zu zahlende Stromsteuer ist die mit Abstand höchste in Europa. Deshalb fordern wir die Absenkung auf das von der EU erlaubte Mindestmaß.

→ **Förderung:** Die Fördermaßnahmen im Einzelwagenverkehr sowie bei den Trassen- und Anlagenpreisen müssen finanziell besser ausgestattet und dauerhaft verstetigt werden, damit die klimaschonenden Güterbahnen im Wettbewerb mit dem Lkw-Verkehr mithalten können. So kann der Marktanteil der Güterbahnen bis 2030 auf 25 % anwachsen und die Straßen werden entlastet.

→ **Digitalisierung:** Das europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS soll innerhalb der nächsten 15 Jahre in Deutschland flächendeckend eingeführt werden. Neben der Infrastrukturausrüstung 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 der Verkehrswende

Die EVG lehnt den Einsatz von übergroßen Lastkraftwagen 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 die Zulassung mit immer mehr freigegebenen Streckenabschnitten. Doch die Bundesländer entscheiden vorab darüber, ob Straßen für den Einsatz überlanger Lkw zugelassen werden.

Wir fordern, dass Hamburg keine weiteren Strecken für Riesen-Lkw ausweist und bisherige Genehmigungen für deren Einsätze widerruft.

Hamburg ist bereits stark mit Lkw-Verkehren belastet. Anstelle der Förderung des Lkw-Fernverkehrs durch die Zulassung von Riesen-Lkw-Strecken, sollte der Senat die Verkehrsverlagerung auf die Schiene engagiert vorantreiben.

7. FACHKRÄFTEOFFENSIVE

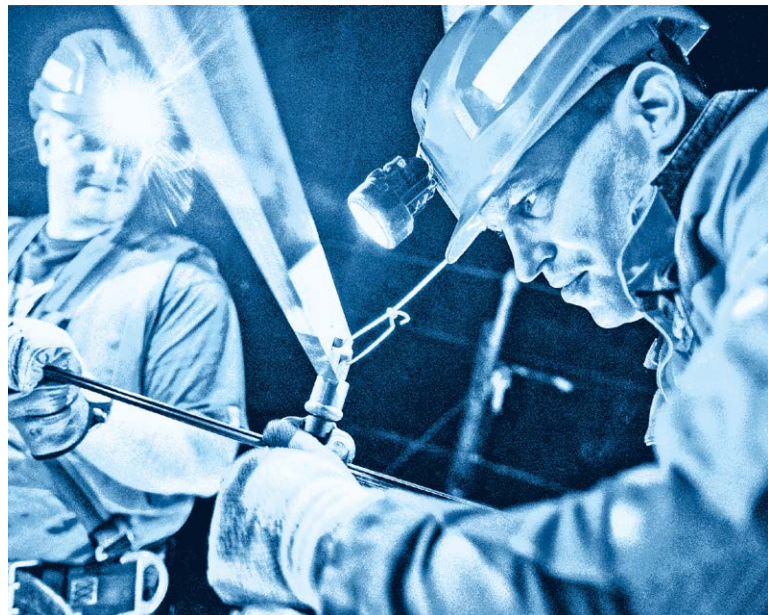
Der Eisenbahnbetrieb verlangt hohe Professionalität und großes Engagement der Beschäftigten, damit Reisende und Güter sicher und zuverlässig befördert werden. Wichtig ist, dass das Personal im Betrieb, bei der Instandhaltung und bei der Kundenbetreuung gut ausgebildet ist und über profunde Kenntnisse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

Die Arbeitsplätze und die Beschäftigungsbedingungen bei Bahn und Bus sind seit Jahren von zunehmender Unsicherheit geprägt, denn bei der Gestaltung des Wettbewerbs wurde nicht ausreichend auf die Interessen der Beschäftigten Rücksicht genommen. Einerseits wird von ihnen selbstverständlich hohe Einsatzbereitschaft, Schichtdienst, lange Abwesenheiten von zu Hause, Nacht- und Wochenendarbeit erwartet. Andererseits ist es eine Zumutung, dass sie alle paar Jahre von Jobverlust, Umzug oder Einkommenseinbußen bedroht werden. Wir fordern daher:

→ **Stärkung der dualen Berufsausbildung:** Eine Vielzahl der Betriebe hat seit der Corona-Pandemie angekündigt, die Ausbildungszahlen zu senken. Gleichzeitig gehen in den kommenden Jahren viele Beschäftigte in den Ruhestand. Daher sollte jetzt wieder 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 nicht selbst ausgebildet und konnten so billiger kalkulieren. Der Personalbedarf wurde oft 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 Vergabeverfahren:** Arbeitsplatzsicherheit, angemessene Bezahlung und gute Arbeitsbedingungen sind entscheidend, um Beschäftigte für den SPNV gewinnen und halten zu können. Tariftreue, Anspruch auf Übernahme für alle Beschäftigten beim Betreiberwechsel und Schutz vor Einkommenseinbußen müssen künftig der Standard bei Vergaben sein.

→ **Regionale Maßnahmen und Länder-Aktivitäten:** Nach dem Vorbild Bayerns sollte ein landesweiter „Runder Tisch Fachkräfte-Offensive“ zu Aufmerksamkeit und einem positiven Bild für die Eisenbahnbranche als Beschäftigungsbereich

beitragen, z.B. auch durch einen landesweiten Eisenbahntag mit öffentlichkeitswirksamen Aktionen der Unternehmen (Jobmessen, Tage der offenen Tür, etc.) und einem gemeinsamen Internetauftritt. Der SPNV-Aufgabenträger, Betriebsräte und Gewerkschaften sollten daran beteiligt werden. Der Senat 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 Personenverkehrs oder des Schienengüterverkehrs gewonnen werden könnten.



Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

Reinhardtstraße 23 · 10117 Berlin

Stand: September 2025



Wir leben Gemeinschaft