

A dark blue silhouette of the state of Baden-Württemberg is centered on a lighter blue background. The interior of the silhouette is filled with a grid of white icons representing various types of trains, including high-speed trains, regional trains, and trams. The icons are arranged in a pattern that roughly follows the shape of the state.

ANFORDERUNGEN AN DIE VERKEHRS- POLITIK IN BADEN-WÜRTTEMBERG

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 Baden-Württemberg:

1. Tariftreue und Vergabe	3
2. Aufgabenträger	4
3. Busverkehre	10
4. ÖPNV als Pflichtaufgabe	11
5. Deutschlandticket	12
6. Schienenpersonennahverkehr	13
7. Schienengüterverkehr	14
8. Elektrifizierung	16
9. Fachkräfteoffensive	17



1. TARIFTREUE UND VERGABE

Die EVG setzt sich für einen starken ÖPNV und SPNV ein. Nicht nur in der Corona-Pandemie hat der öffentliche Verkehr seine Systemrelevanz unter Beweis gestellt. Er muss auch künftig Teil einer guten öffentlichen Daseinsvorsorge sein. Dafür müssen ÖPNV und SPNV aber auch attraktiver für Fahrgäste und für Beschäftigte werden.

Auf Landesebene fordert die EVG daher vor allem einen fairen Ausschreibungswettbewerb, der nicht auf dem Rücken der Beschäftigten und Fahrgäste ausgetragen wird. Die Länder können für faire Vergabebedingungen sorgen: Personalübergang nach den bestehenden Arbeits- und Sozialbedingungen (Tariftreueregelungen), Ausbildungsquoten, Sicherheit und Kontrollen der Vorgaben. Dies sollte möglichst umfassend in einem Landesvergabe- und Tariftreuegesetz nach dem Vorbild von Rheinland-Pfalz verankert werden.

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

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

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

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

2. AUFGABENTRÄGER

Personalübergang bei Ausschreibungen

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

In Baden-Württemberg liegt die Organisation des SPNV in den Händen des Ministeriums für Verkehr und dem Verband Region Stuttgart. Wir erwarten von der Landesregierung und den Aufgabenträgern, dass der § 131(3) GWB konsequent umgesetzt wird. Vom Verkehrsministerium wünschen wir uns über das bundesgesetzliche Maß hinausgehende Vorgaben zugunsten der Beschäftigten und abgesicherte Ergänzungen im Landestariftreuegesetz.

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

Für die übergehenden Beschäftigten müssen beim neuen Betreiber mindestens die gleichen Arbeitsbedingungen gelten wie beim bisherigen Betreiber, insbesondere hinsichtlich Entgelt, Zulagen, Urlaubsanspruch, Wochenarbeitszeit, betrieblicher Altersvorsorge und weiterer Leistungsansprüche. Betriebsbedingte Kündigungen müssen für die Dauer des Verkehrsvertrages ausgeschlossen werden. Zudem ist sicherzustellen, dass übergehende Beschäftigte beim neuen Betreiber keiner erneuten Probezeit unterliegen.

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

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

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



Tariftreue

Wir begrüßen, dass Verkehrsverträge in Baden-Württemberg gemäß Vergabegesetz nur an solche Unternehmen vergeben werden dürfen, die sich verpflichten, ihren Beschäftigten mindestens das Entgelt zu zahlen und die Bedingungen zu gewähren, die in einem einschlägigen, repräsentativen und mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifvertrag vorgesehen sind. Das Entgelt umfasst nach unserer Auffassung auch Regelungen zu Urlaubsanspruch, Arbeits- und Pausenzeiten, Zuschlägen und Sonderzahlungen. Änderungen der Tarifverträge müssen nachvollzogen werden. Bei der Aufnahme eines Tarifvertrags in die Liste der repräsentativen Tarifverträge hat sich der bestehende Tariftreuebeirat bewährt, der sich paritätisch aus Vertreter:innen der Tarifvertragsparteien zusammensetzt. Die Tariftreuregelung muss ohne Ausnahmen auch bei länderübergreifenden Verkehrsdiensten gelten.

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

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.

Vorgabe ausreichender Personalreserven

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

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

Ausbildungsquote

Die Aufgabenträger sollen eine mindestens kompensierende Ausbildungsquote in den Vergabebedingungen vorschreiben. Um die Funktionsfähigkeit zu sichern, müssen regelmäßig und ausreichend Nachwuchskräfte ausgebildet werden. Im Ausschreibungswettbewerb dürfen nicht diejenigen Unternehmen begünstigt werden, die die Ausbildung anderen überlassen, um selbst Kosten zu sparen. Wichtig ist, dass sich die Ausbildungsquote nicht auf Funktionsausbildungen beschränkt, sondern echte Berufsausbildung für Verkehrsberufe vorschreibt, wie Eisenbahner:in im Betriebsdienst (EiB) und Kaufleute für Verkehrsservice (KfV), aber auch gewerblich-technische Ausbildungsberufe im Bereich der Fahrzeuginstandhaltung, wie Elektroniker:in für Betriebstechnik (EBET) und Industriemechaniker:in (IM).

Laufzeit neuer Verkehrsverträge

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

Notvergaben an Alt-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 Regionalzüge müssen rund um die Uhr mit Zugbegleitpersonal besetzt sein. Dieses muss auch betrieblich ausgebildet und jährlich in Selbstverteidigung geschult werden. Auf Zügen mit hohem Gefährdungspotential sollten die Aufgabenträger außerdem der Einsatz von zusätzlichem Sicherheitspersonal vorgeben.

Von den beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen sollte verlangt werden, dass diese dem Zugbegleit- und Sicherheitspersonal den freiwilligen Einsatz von Bodycams ermöglichen, da diese erwiesenermaßen deeskalierend wirken und die Strafverfolgung erleichtern.

Ziel muss es sein, die Sicherheit für Beschäftigte und Fahrgäste in Zügen, Bussen und Verkehrsstationen zu erhöhen. Deshalb fordern wir eine bundesweite Datenbank, in der alle gemeldeten Übergriffe, im

Bus- und Bahnbereich festgehalten werden. So lassen sich schnell Problemlinien erkennen, auf denen zusätzliches Personal, insbesondere aus dem Bereich Sicherheit, eingesetzt werden sollte.

Wir fordern zudem klare Reaktionen in Strafverfahren, wenn Beschäftigte, die Dienst an der Gesellschaft leisten, angegriffen werden. Jeder verbale oder körperliche Übergriff ist eine Straftat und muss als solche verurteilt werden. Ein wichtiges Zeichen gegenüber Betroffenen und Täter:innen ist es, physische und psychische Übergriffe zu ahnden. Dafür könnte die Einrichtung von Sonderdezernaten ein geeignetes Instrument sein. Diese müssten sich ausschließlich mit der Strafverfolgung von Übergriffen auf Beschäftigte des öffentlichen und privatisierten Sektors befassen. Bei der Düsseldorfer Staatsanwaltschaft gibt es bereits ein solches Sonderdezernat. Wir begrüßen diese Entwicklung und wünschen uns, dass sie bundesweit zur gängigen Praxis wird. Dies fordern wir gemeinsam mit den DGB-Bezirken, da die Länder für die Umsetzung zuständig sind.

Kontrolle der Vorgaben

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

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



Vergabeverfahren: Beschäftigteninformation und Dialog

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

des betroffenen Liniennetzes berücksichtigt werden. Zwischen dem Aufgabenträger und dem Landesverbandsvorstand Baden-Württemberg der EVG sollten regelmäßige Gespräche zur Vergabepolitik stattfinden. Die EVG sollte in Gremien (Beirat, Aufsichtsrat etc.) des Aufgabenträgers einbezogen und der Dialog zwischen Gewerkschaft und Aufgabenträger intensiviert werden.

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 tariferte Arbeitsplätze und die Beratung durch gut ausgebildetes und geschultes Personal. Durch den Wegfall des personenbedienten Verkaufs von Fernverkehrsfahrkarten wurden weitere Hürden aufgebaut, die den Zugang zu Fahrkarten erschweren. 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.

Die EVG kritisiert die beschriebenen Entwicklungen bei der Instandhaltung und beim Vertrieb als Schwächung des Gesamtsystems. Betrieb und Wartung müssen in einer Hand bleiben. Der Vertrieb darf nicht durch die Trennung von Nah- und Fernverkehrsverkauf ausgedünnt oder durch separate Ausschreibungen ohne Schutz der bisherigen Beschäftigungsbedingungen geschwächt werden. Die Kapazitäts- und Qualitätssteigerungen, die vom System Bahn erwartet werden, sollten durch die Einführung neuer Schnittstellen und Nutzungshemmnisse nicht gefährdet werden.



3. BUSVERKEHRE

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

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

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

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

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

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



4. ÖPNV ALS PFLICHTAUFGABE

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

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

des Landes bei der Finanzierung. Dabei dürfen ein größeres Angebot und mehr Leistung im öffentlichen Nahverkehr nicht zu Lasten von Löhnen und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten gehen. Vielmehr muss der Nahverkehr so gestaltet werden, dass attraktive und tarifgebundene Arbeitsplätze gesichert werden und neu entstehen. Die Rahmenbedingungen dafür müssen im Landesnahverkehrsplan geschaffen werden.



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

6. SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR

Der SPNV muss in Baden-Württemberg als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs weiter ausgebaut werden. Landesweit sollten integrierte, d.h. gut aufeinander abgestimmte, 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 Baden-Württemberg zu reaktivieren. Folgende Reaktivierungen sind dabei besonders wichtig:

- Albstadt-Ebingen – Albstadt-Onstmettingen
- Balingen – Schömburg
- Breisach – Bundesgrenze (– Colmar/F)
- Calw alter Bahnhof – Calw Stadt – Weil der Stadt
- Ettlingen West – Ettlingen Erbprinz
- Filderstadt – Neuhausen
- Heidelberg-Wieblingen – Heidelberg Hbf
- Karlsruhe-Mühlburg – Welschneureuther Straße
- Mengen – Stockach
- Neckarbischofsheim Nord – Hüffenhardt
- Rastatt – Iffezheim – Wintersdorf Bundesgrenze (– Roeschwoog/F)
- Singen – Rielasingen – Bundesgrenze (– Etzwilen/CH)
- Stühlingen – Weizen

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



7. SCHIENENGÜTERVERKEHR

Damit die Schiene bis 2030 ein Viertel des Güterverkehrs in Deutschland bewältigen und flächendeckend eine Alternative zum Lkw werden kann, muss vor allem der Einzelwagenverkehr gefördert werden.

Es darf unter keinen Umständen einen Rückbau von Gleisanlagen und Zugangsstellen geben. Vielmehr müssen Gleisanschlüsse für Industrie- und Logistikstandorte zum verbindlichen Standard in der Flächen- und Verkehrsplanung werden. Auch sollte es Landesförderungen für Güterverkehrsstellen geben.

Wichtig ist auch die Ausrüstung von Umschlagterminals und Verladestellen mit Tank- und Ladeinfrastruktur, damit der elektrische Schienengüterverkehr und Lkw mit alternativen Antrieben kombiniert wer-

den können. Dafür sollten jetzt Pilotprojekte in den Ländern angeschoben werden.

Daneben brauchen die Güterbahnen die aktive politische Unterstützung der Länder für die Förderung des Schienengüterverkehrs auf nationaler und europäischer Ebene. Die Kapazität des Schienennetzes für den Güterverkehr muss durch Neu- und Ausbau gesteigert werden. Außerdem fordern wir, die Rangierbahnhöfe als Drehkreuze für grüne Logistik zu erhalten.



Unterstützung für 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.
- **ETCS:** 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 Verkehrswende, Klimaschutz und Sicherheit

Die EVG lehnt den Einsatz von übergroßen Lkw grundsätzlich ab. Diese Riesen-Lkw verlagern Transporte von der Schiene auf die Straße, sind klimaschädlich und eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer. Dennoch unterstützt das Bundesverkehrsministerium seit Jahren die Zulassung mit immer mehr genehmigten Streckenabschnitten, um letztendlich eine nahezu flächendeckende Zulassung zu erreichen.

Die Bundesländer entscheiden darüber, ob Straßenabschnitte für den Einsatz überlanger Lkw zugelassen werden. Wir fordern, dass Baden-Württemberg keine weiteren Strecken für Riesen-Lkw ausweist und bisherige Genehmigungen für deren Einsätze widerruft. Baden-Württemberg ist bereits stark mit Lkw-Verkehren belastet. Anstelle der Förderung des Lkw-Fernverkehrs durch die Zulassung von Riesen-Lkw-Strecken, sollte die Landesregierung die Verkehrsverlagerung auf die Schiene engagiert vorantreiben.

8. ELEKTRIFIZIERUNG

Bis 2030 sollen 75 % des Eisenbahnnetzes in Deutschland elektrifiziert werden. Gleichzeitig strebt die EU die Dekarbonisierung des Verkehrssektors an, die ohne eine groß angelegte Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken nicht erreichbar ist. Die derzeitige Geschwindigkeit bei der Elektrifizierung ist dafür völlig unzureichend.

Die EVG sieht den Einsatz von Fahrzeugen mit Brennstoffzellen- und Akkuantrieben als Zwischenlösung an, favorisiert jedoch die energieeffizientere Elektrifizierung mit Oberleitungen.

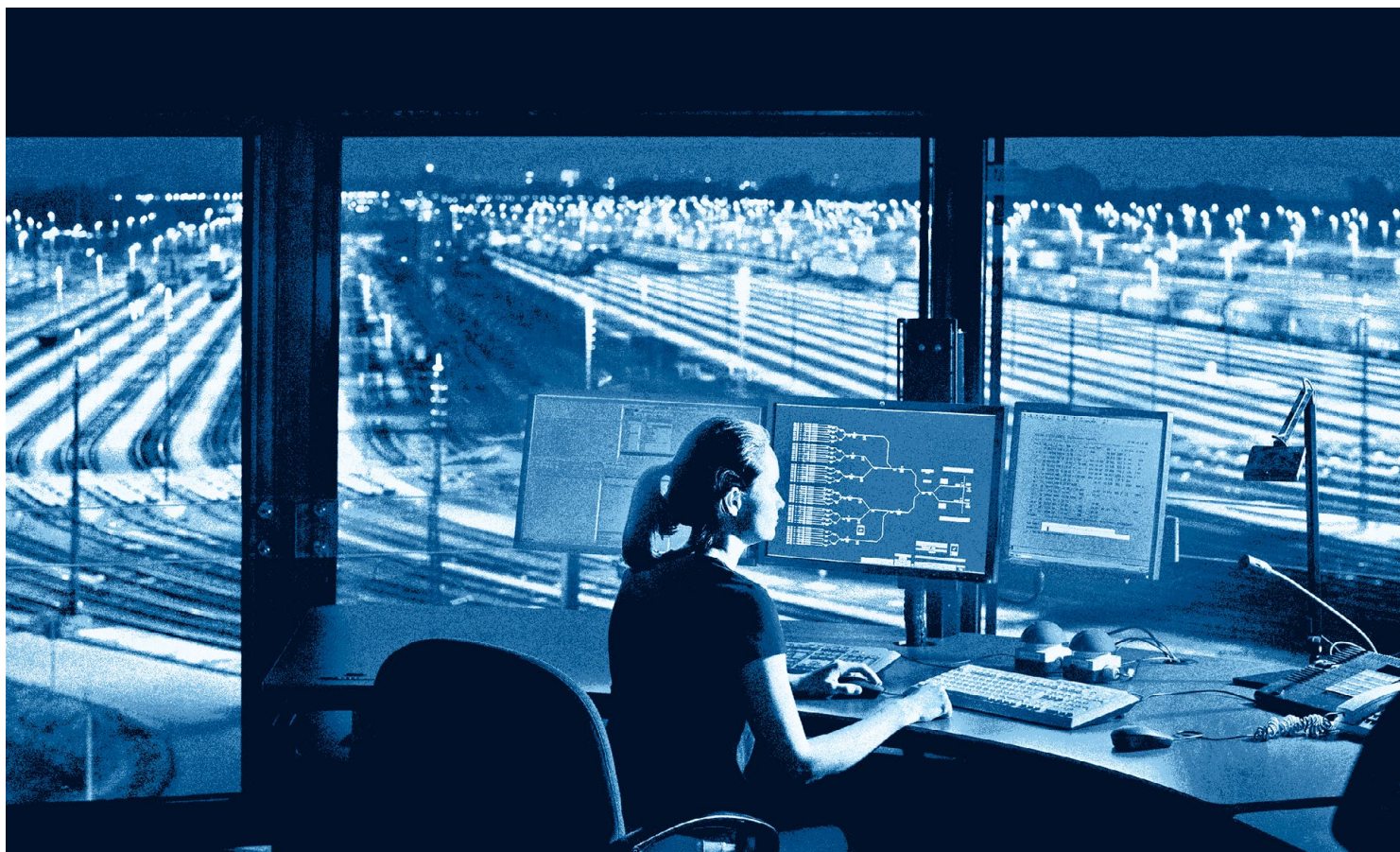
Auch für die notwendige Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene, den steigenden Bedarf im Personenverkehr und eine effizientere Nutzung des Streckennetzes ist die Ausstattung mit Oberleitungen erforderlich. Nur mit mehr Elektrifizierungen stehen bei Störungen und Baumaßnahmen auch nutzbare Umleitungsstrecken zur Verfügung.



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

- Basel Badischer Bf – Erzingen
- Neustadt – Donaueschingen
- Freiburg Neue Messe/Universität – Breisach
- Denzlingen – Elzach
- Radolfzell – Stahringen – Stockach
- Stahringen – Friedrichshafen Stadt
- Tübingen – Horb
- Kirchheim (Teck) – Oberlenningen
- Tübingen Hbf – Sigmaringen
- Villingen (Schwarzwald) – Rottweil
- Tuttlingen – Abzw Inzigkofen
- Ulm Hbf – Aalen
- Pforzheim-Brötzingen – Hochdorf
- Öhringen-Cappel – Schwäbisch Hall-Hessental
- Hechingen – Gammertingen
- Nürtingen – Neuffen
- Korntal – Hemmingen
- Ordnungsgruppe Hafen Stuttgart

Baden-Württemberg sollte darauf drängen, dass alle Projekte in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen und vordringlich realisiert werden. Die Landesregierung kann dieses Ziel auch durch Elektrifizierungsvorhaben außerhalb des BVWP unterstützen. Unter anderem für solche Projekte hat der Bund das Budget des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) aufgestockt.



9. 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.

Allerdings sind die Arbeitsplätze und die Beschäftigungsbedingungen bei Bahn und Bus seit Jahren von zunehmender Unsicherheit geprägt, da bei der Gestaltung des Wettbewerbs nach der Bahnreform nicht ausreichend auf die Interessen der Beschäftigten Rücksicht genommen wurde. Nicht nur für Eisenbahner:innen – von denen selbstverständlich hohe Einsatzbereitschaft, Schichtdienst, lange Abwesenheiten von zu Hause, Nacht- und Wochenendarbeit erwartet

werden – ist es eine Zumutung, alle paar Jahre von Jobverlust, Umzug oder Einkommenseinbußen bedroht zu werden. Wir fordern daher:

→ **Stärkung der dualen Berufsausbildung:** Eine Vielzahl der Betriebe hat während der Corona-Pandemie angekündigt, die Ausbildungszahlen zu senken. Daher sollte jetzt offensiv für die Ausbildung im Verkehrssektor geworben werden.

→ **Ausbildungsverpflichtung in Vergabeverfahren:**

Da bei den Vergabeverfahren im SPNV jahrelang vor allem die Kostensenkung im Vordergrund stand, haben viele Bieter darauf verzichtet, selbst auszubilden, und konnten so billiger kalkulieren. Der Personalbedarf wurde z.B. durch Abwerbung von anderen Unternehmen gedeckt. Das funktioniert heute nicht mehr, und häufig scheitern Betreiberwechsel an fehlendem oder nicht ausgebildetem Personal. Deshalb fordern wir 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 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. Die Landesregierung kann solche Initiativen koordinieren sowie politisch und materiell unterstützen. Besonders positiv wäre es, wenn damit auch Arbeitskräfte für die Ausbildung im Bereich der Eisenbahn-Infrastruktur, des Personenfernverkehrs oder des Schienengüterverkehrs gewonnen werden könnten.



Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

Reinhardtstraße 23 · 10117 Berlin

Stand: Mai 2025



Wir leben Gemeinschaft