



EVG-ANFORDERUNGEN AN DIE VERKEHRS- POLITIK DES LANDES RHEINLAND-PFALZ

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 Rheinland-Pfalz:

1. Tariftreue- und Vergabegesetz	3
2. Forderungen an die Aufgabenträger	4
3. Personenbeförderungsgesetz und Busverkehre.....	10
4. ÖPNV als Pflichtaufgabe der Kommunen	11
5. Deutschlandticket und Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs.....	12
6. Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs	13
7. Ausbau des Schienenpersonenfernverkehrs.....	14
8. Förderung und Unterstützung für den Schienengüterverkehr	14
9. Elektrifizierung sowie weiterer Aus- und Neubau	17
10. Fachkräftesicherung und Fachkräfteoffensive der Länder.....	18



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 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 (Tariftreue Regelungen), Ausbildungsquoten und mehr Sicherheit. Hier hat Rheinland-Pfalz mit seinem Landestariftreuegesetz (LTTG) bundesweit Maßstäbe gesetzt.

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.

Im Landestariftreuegesetz von Rheinland-Pfalz ist der Personalübergang bei Betreiberwechsel als „Muss-Vorschrift“ für den SPNV und den ÖPNV enthalten. Zusätzlich sollte ein vergabespezifischer Mindestlohn deutlich über dem bundesgesetzlichen Mindestlohn aufgenommen werden, ebenso wie die Vorschrift der Tariftreue bei grenzüberschreitenden Verkehren und stärkere Verbindlichkeiten bei der Vorgabe von sozialen und ökologischen Kriterien sowie bei der Durchführung von Kontrollen.

2. FORDERUNGEN AN DIE AUFGABENTRÄGER

Personalübergang bei Ausschreibungen

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

In Rheinland-Pfalz liegt die Organisation des SPNV in den Händen der Zweckverbände SPNV-Nord und ZÖPNV Süd. Wir erwarten von der Landesregierung und den Aufgabenträgern, dass § 131(3) GWB und § 1(4) LTTG konsequent umgesetzt werden. Vom Verkehrsministerium wünschen wir uns über das bundesgesetzliche Maß hinausgehende Vorgaben zugunsten der Beschäftigten und abgesicherte Ergänzungen im Landestariftreugesetz.

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 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, Zugbegleitsdienst, 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 Rheinland-Pfalz 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. Bei der Aufnahme eines Tarifvertrags in die Liste der repräsentativen Tarifverträge hat sich der Tariftreuebeirat bewährt, der sich paritätisch aus Vertreter:innen der Tarifvertragsparteien zusammensetzt. Änderungen der Tarifverträge müssen nachvollzogen werden. Die Tariftreueregelung 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 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 die echte Berufsausbildung, z. B. Eisenbahner:in im Betriebsdienst (EiB), vorschreibt.

Möglichst lange Laufzeit neuer Verkehrsverträge

Das europäische Vergaberecht ermöglicht im Allgemeinen Vertragslaufzeiten von 15 Jahren und bei spezifischem Investitionsbedarf auch bis zu 22,5 Jahren. Diese Fristen sollten durch die Aufgabenträger

im Regelfall auch ausgenutzt werden. Denn jeder Betreiberwechsel bedeutet Existenzunsicherheit für die Beschäftigten.

Notvergaben in der Regel an den bisherigen Betreiber

Wenn Notvergaben erforderlich werden und kein wichtiger Grund auf Seiten des bisherigen Betreibers dafür die Ursache ist, sollte im Regelfall der bisherige Betreiber wieder beauftragt werden. Dadurch werden unnötige Unsicherheit für die Beschäftigten

und Übergangsprobleme beim Betreiberwechsel vermieden. In jedem Fall müssen auch bei Notvergaben Beschäftigtenübergang und Tariftreuevorgaben festgelegt werden.

Sicherheit und Zuverlässigkeit im Betrieb

Wir erwarten, dass bei Ausschreibungen nicht nur Fahr-, sondern auch Sicherheitspersonal vorgeschrieben wird. Dazu gehört insbesondere auch die Doppel-Besetzung der Züge mit Zugbegleitpersonal zusätzlich zu den Triebfahrzeugführer:innen. Alle Züge müssen rund um die Uhr mit Zugbegleitpersonal besetzt sein. Dieses muss auch betrieblich ausgebildet und jährlich in Selbstverteidigung geschult werden. Auf Zügen mit hohem Gefährdungspotential sollten die Aufgabenträger außerdem der Einsatz von zusätzlichem Sicherheitspersonal vorgeben.

Ziel muss es sein, die Sicherheit für Beschäftigte und Fahrgäste in Zügen, Bussen und Verkehrsstationen zu erhöhen. Deshalb fordern wir eine bundesweite Datenbank, in der alle gemeldeten Übergriffe, im Bus- und Bahnbereich festgehalten werden. So lassen sich schnell Problemlinien erkennen, auf denen 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 LTTG) bietet entsprechende Möglichkeiten, bis hin zur Kündigung des Vertrages und zum Ausschluss des Bieters von künftigen Verfahren.

Vergabeverfahren: Beschäftigteninformation und Dialog mit EVG und Betriebsräten

Alt- und Neu-Betreiber müssen verpflichtet werden, die Beschäftigten frühzeitig und umfassend über die Abläufe und Rechte der Beschäftigten zu informieren. Die EVG und der Betriebsrat des Alt-Betreibers sollten regelmäßig schon in der Definitionsphase des Vergabeverfahrens vom Aufgabenträger konsultiert werden. So können die Fachkenntnis, die Interessen der Beschäftigten und die Besonderheiten des betroffenen Liniennetzes berücksichtigt werden. Zwischen den Aufgabenträgern und dem Landesverband Rheinland-Pfalz der EVG sollten regelmäßige Gespräche zur Vergabepolitik stattfinden. Die EVG sollte in Gremien (Beiräte, Aufsichtsräte etc.) der Aufgabenträger einbezogen und der Dialog zwischen Gewerkschaft und Aufgabenträger 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 sollen 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 Beschäftigte 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 Rheinland-Pfalz zu erreichen.

Keine Trennung von Betrieb, Vertrieb und Instandhaltung

Mit Sorge sehen wir den Trend zur Trennung von Betrieb, Vertrieb und Instandhaltung im SPNV. Doppelstrukturen verursachen zusätzliche Kosten, während Probleme an den Schnittstellen der unterschiedlichen Betreiber vorprogrammiert sind. Zu erwarten sind daher Einbußen bei der Zuverlässigkeit und Nachteile für die Fahrgäste. Je mehr Schnittstellen es gibt, desto schwieriger ist es zudem, nach Störungen zügig wieder zum fahrplanmäßigen Betrieb zurückzukehren. Die EVG plädiert daher für Ausschreibungen, die einen leistungsfähigen Betrieb gewährleisten. Dabei gilt: Je weniger Schnittstellen, desto sicherer und stabiler der Betrieb. Die betriebsnahe Fahrzeuginstandhaltung durch die EVU selbst sollte der Regelfall bleiben, und auch die schwere Instandhaltung sollte nach Möglichkeit bei den einsetzenden EVU bleiben. Es sollte sichergestellt werden, dass die Instandhaltungswerke in Rheinland-Pfalz erhalten bleiben, und zwar auch im Hinblick auf die Umstellung von Dieselmotoren auf elektrische Traktion und alternative Antriebe. Dies könnte z. B. durch die verpflichtende Einbeziehung bestehender Werkstätten erfolgen.

In Rheinland-Pfalz unterhalten die Eisenbahnverkehrsunternehmen des SPNV fünf Werkstätten zur Fahrzeuginstandhaltung: Ludwigshafen, Kaiserslautern und Trier (DB Regio), sowie Mainz (VLEX) und Koblenz (Transregio). Die Beschäftigten vor Ort müssen geschützt, soziale Härten vermieden und Arbeitsplätze in Rheinland-Pfalz erhalten bleiben. Netze, deren Verkehre zum größten Teil in Rheinland-Pfalz stattfinden müssen einen Werksstandort in Rheinland-Pfalz haben.

Kritisch sehen wir, wenn der Vertrieb von Fahrkartenangeboten des Nahverkehrs mit Verkehrsverträgen gekoppelt wird, ohne die Auswirkungen auf den stationären Verkauf und den Vertrieb von Fernverkehrsfahrkarten zu berücksichtigen. Es entfallen dadurch gut tarifierte Arbeitsplätze und die Beratung durch gut ausgebildetes und geschultes Personal. Durch einen Wegfall des personenbedienten Verkaufs von Fernverkehrsfahrkarten würden weitere Hürden aufgebaut, die den Zugang 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. Das Land sollte dieses Problem ernst nehmen und auf kundenfreundliche Regelungen dringen, z. B. indem vertraglich vereinbart 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. In jedem Fall lehnen wir die separate Ausschreibung von Vertriebsleistungen ab und bemängeln daher, dass diese in Rheinland-Pfalz bereits zu großen Teilen erfolgt ist. Insbesondere kritisieren wir die Aufspaltung in mehrere Verfahren bzw. Lose für die verschiedenen Vertriebswege (Online-, Automaten- und personenbedienter Vertrieb). Die Entscheidung des ZÖPNV-Süd, sich zumindest nicht an der Ausschreibung des personenbedienten Vertriebs zu beteiligen, begrüßen wir daher. Wir halten es zudem für dringend notwendig, für den Fall eines Wechsels des Vertriebsdienstleisters dafür Sorge zu tragen, dass bestehende Arbeitsplätze und Beschäftigungsbedingungen erhalten bleiben.

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 unabdingbar. Wir weisen darauf hin, dass die Nutzbarkeit des Systems Eisenbahn im internationalen Personenverkehr drastisch vereinfacht werden muss, und zwar gerade auch für spontane Reisen. Viele internationale Bahnreisen beginnen mit einem Nahverkehrszug. Es liegt auch in der Verantwortung des Landes, den Nahverkehr als Teil von nationalen und internationalen Reiseketten zu begreifen und den Vertrieb entsprechend mitzugestalten.

Die EVG kritisiert die beschriebenen Entwicklungen bei der Instandhaltung und beim Vertrieb als Schwächung des Gesamtsystems durch die Schaffung neuer Schnittstellen und durch das Erschweren des Zugangs zum öffentlichen Personenverkehr. Betrieb und Wartung müssen in einer Hand bleiben. Der Vertrieb darf nicht durch die Trennung von Nah- und Fernverkehrsverkauf ausgedünnt werden. Die zügigen Kapazitäts- und Qualitätssteigerungen, die vom System Bahn erwartet werden, sollten durch die Einführung neuer grundlegender Schnittstellen und Nutzungshemmnisse nicht gefährdet werden.



3. PERSONENBEFÖRDERUNGSGESETZ UND BUSVERKEHRE

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

Kommunen brauchen Rechtssicherheit, Fahrgäste brauchen Qualität und Verlässlichkeit, und Beschäftigte brauchen die Sicherheit, dass auf ihrem Rücken kein unfairer Wettbewerb mit Sozialdumping ausgetragen wird. Der Bundesrat hat einen Vorschlag für eine solche Klarstellung zum Personenbeförderungsgesetz längst beschlossen (Bundesrat-Drucksache 741/16 vom 10.02.17). 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. Diesbezüglich kommt dem Landesnahverkehrsplan

(LNVP) eine wichtige Rolle zu. Darin müssen einheitliche Mindestvorgaben zu sozialen und ökologischen Kriterien für den gesamten ÖPNV enthalten sein. Die derzeitige Erarbeitung des LNVP beobachten wir daher mit großem Interesse.

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



4. ÖPNV ALS PFLICHTAUFGABE DER KOMMUNEN

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.

Durch den Beschluss der Landesregierung im Jahr 2021, den ÖPNV als Pflichtaufgabe zu definieren, sind 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 UND AUSBAU DES ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHRS

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

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

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

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

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

6. AUSBAU DES SCHIENENPERSONEN-NAHVERKEHRS

Derzeit haben 17 rheinland-pfälzische Mittelzentren keinen Anschluss an den Schienenpersonenverkehr. Zwar wurden in Rheinland-Pfalz seit der Jahrtausendwende etliche Strecken reaktiviert und mit 123 Kilometern wiedereröffneten Strecken im SPNV liegt Rheinland-Pfalz bundesweit auf dem dritten Platz.

Die überzogene Stilllegungspolitik der Bundesbahnzeit wurde damit jedoch bislang nur punktuell korrigiert. Deshalb fordern wir, dass keine weiteren Strecken oder Zugangsstellen stillgelegt werden dürfen.

Für die Mobilität der Bevölkerung und die Klimawende im Verkehr wird jede einzelne Linie im rheinland-pfälzischen SPNV dringend gebraucht. Daher sollten auch die Regionalisierungsmittel vollständig für den SPNV verwendet und nicht zweckentfremdet oder zurückgestellt werden. Die EVG unterstützt die Empfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Allianz pro Schiene, Streckenabschnitte in Rheinland-Pfalz für den SPNV zu reaktivieren. Folgende Reaktivierungen sind dabei besonders wichtig:

- Diez – Hahnstätten – Bad Schwalbach (Aartalbahn)
- Homburg – Zweibrücken
- Igel – Ehrang (Trierer Weststrecke)
- Kaisersesch – Daun (Eifelquerbahn)
- Langenlonsheim – Büchenbeuren (Hunsrückquerbahn)
- Lauterecken – Grumbach – Staudernheim (Glantalbahn)
- Monsheim – Langmeil (Zellertalbahn)

Landesweit sollten die bestehenden Nahverkehrsangebote von Bus und Bahn erweitert und gut aufeinander abgestimmt 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 vermieden.



7. AUSBAU DES SCHIENENPERSONEN-FERNVERKEHRS

Wir begrüßen es, dass fast alle deutschen Großstädte im künftigen Deutschlandtakt wieder regelmäßig im Fernverkehr bedient werden sollen.

Mit der Einstellung der EuroCity-Linie Frankfurt – Saarbrücken – Paris zugunsten der neuen ICE-/TGV-Verbindung über Straßburg verloren jedoch Kaiserslautern und Neustadt (Weinstraße) den Großteil der Fernverkehrszughalte. Ebenfalls wurde die IC-Linie von und nach Luxemburg über die Moselstrecke eingestellt.

Kaiserslautern und Trier, beides Städte mit über 100.000 Einwohner:innen, sollten schnellstmöglich

wieder dauerhaft und qualifiziert an den DB-Fernverkehr angeschlossen werden. Auf der Moselstrecke sollten Wittlich, Cochem und Bullay, wieder ein Fernverkehrsangebot erhalten. Für die Pfalzstrecke Mannheim – Saarbrücken fordern wir eine Bedienung mit Fernverkehrszügen im Stundentakt mit Systemhalten in Kaiserslautern und Neustadt (Weinstraße), mit direkten Verbindungen über Mannheim hinaus. Beide Linien sind im Zielfahrplan des Deutschlandtaktes vorgesehen.

8. FÖRDERUNG UND UNTERSTÜTZUNG FÜR DEN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Neue Konzepte für den Schienengüterverkehr

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

Baden-Württemberg finanziert bereits Railcoaches – unternehmensunabhängige Kümmerer für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene. Sie setzen sich für die Reaktivierung von Strecken, die Anbindung von Industrie- und Logistikstandorten sowie Verladepunkte ein und überzeugen Unternehmen vom Schienengüterverkehr.

Wichtig ist auch die Ausrüstung von Umschlagterminals und Verladestellen mit Tank- und Ladeinfrastruktur, damit der elektrische Schienengüterverkehr und Lkw mit alternativen Antrieben kombiniert werden können. Dafür sollten jetzt Pilotprojekte in den Ländern angeschoben werden.

Daneben brauchen die Güterbahnen die aktive politische Unterstützung der Länder für die Förderung des Schienengüterverkehrs auf nationaler und europäischer Ebene. Die Kapazität des Schienennetzes für den

Güterverkehr muss durch Neu- und Ausbau gesteigert werden. Außerdem fordern wir, die Rangierbahnhöfe als Drehkreuze für grüne Logistik zu erhalten.

Unterstützung für den Masterplan Schienenverkehr

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

- Bundeshaushalt: Bedarfsplanmittel für den Aus- und Neubau auf 4 Mrd. € pro Jahr aufstocken.
- Wegfall der Mehrfachbelastung aus Stromsteuer und Emissionshandel für den elektrischen Schienenverkehr: Die von den Schienenbahnen in Deutschland zu zahlende Stromsteuer ist die höchste in Europa.
- Förderung der Anlagenpreise: Die laufende Trassenpreisförderung für Güterzüge ist ein wichtiger Beitrag zur Entlastung der Bahnen. Der klima-

schonende, aber aufwändige Einzelwagenverkehr benötigt darüber hinaus eine dauerhafte Förderung der Anlagenpreise, die für die Nutzung von Rangierbahnhöfen, Verladestellen und Abstellgleisen anfallen. Die derzeitige Förderung wird noch bis zum Jahr 2025 gewährt, gleichzeitig soll der Marktanteil der Güterbahnen bis 2030 auf 25 % wachsen.

- ETCS-Fahrzeugausrüstung: Das einheitliche europäische Zugbeeinflussungssystem ETCS soll innerhalb der nächsten 15 Jahre in Deutschland flächendeckend eingeführt werden. Neben den Kosten für die infrastrukturseitige Ausrüstung entstehen auch Kosten von mehreren hunderttausend Euro pro Triebfahrzeug. Ohne diese Fahrzeugausrüstung können die Vorteile von ETCS nicht genutzt werden, daher muss der Bund auch die Digitalisierung der Fahrzeuge finanzieren.



Riesen-Lkw schaden Verkehrswende, Klimaschutz und Sicherheit

Die EVG lehnt den Einsatz von übergroßen Lkw grundsätzlich ab. Diese Riesen-Lkw verlagern Transporte von der Schiene auf die Straße, sind klimaschädlich und eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer. Dennoch unterstützt das Bundesverkehrsministerium seit Jahren die Zulassung mit immer mehr genehmigten Streckenabschnitten, um letztendlich eine nahezu flächendeckende Zulassung zu erreichen. Strecken bis an die Bundesgrenzen wurden bereits genehmigt. Mit den Niederlanden und Dänemark hat der Bund Abkommen für grenzüberschreitende Fahrten geschlossen.

Die Bundesländer entscheiden darüber, ob Straßenabschnitte für den Einsatz überlanger Lkw zugelassen werden. Wir fordern, dass Rheinland-Pfalz keine weiteren Strecken für Riesen-Lkw ausweist und bisherige Genehmigungen für deren Einsätze widerruft. Rheinland-Pfalz 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.

Bahnlärm und Mittelrheintal

Die Dekarbonisierung des Güterverkehrs funktioniert nur mit einer erheblichen Verkehrsverlagerung auf die Eisenbahn. Dafür ist eine breite Akzeptanz in der Bevölkerung erforderlich.

Immer wieder kommt es aber auch zu Konflikten mit Anwohner:innen, wenn Eisenbahnstrecken ausgebaut oder neu geplant werden oder Verkehre zunehmen. Um vorzubeugen, fordern wir keine neuen Wohngebiete an vorhandenen Bahnstrecken auszuweisen und Korridore entlang geplanter Bahnstrecken freizuhalten.

Leider stellen wir fest, dass Budgets für Lärmschutzmaßnahmen nicht immer vollständig abgerufen werden. Hier müssen die Ursachen gefunden und beseitigt werden, um ein besseres Nebeneinander von Eisenbahn und der Bevölkerung zu erreichen.

Vor allem die Güterverkehrsstrecke im Mittelrheintal ist eine Lebensader der Wirtschaft und Garant vieler Arbeitsplätze in Rheinland-Pfalz.

Allerdings ist sie auch für viele Anwohner eine Belastung. Durch den Einsatz von innovativen Bremssohlen konnte der wahrgenommene Lärmpegel von Güterzügen in den vergangenen Jahren halbiert werden, doch weitere Fortschritte sind dringend notwendig. Deshalb fordern wir:

- Den Ausbau und die Elektrifizierung von Ausweichstrecken,
- Die durchgehende Verlängerung von Überholgleisen für längere Züge – so können Züge gebündelt werden und Lärmereignisse entfallen.
- Niedrige Schallschutzmauern oder Gabionen dicht am Gleis, Schienenstegdämpfer, Schienenschmierreinrichtungen sowie Maßnahmen zur Brückenentdröhnung.
- Präventives Schienenschleifen zur Lärmreduktion.
- Die Erprobung von Lärmschutzinnovationen im Rahmen des Bundesprogramms Zukunft Schienengüterverkehr.

9. 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 sehen ebenfalls eine erhebliche Dekarbonisierung des Verkehrssektors vor, die ohne eine groß angelegte Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken nicht erreichbar ist. Auch die derzeitige Geschwindigkeit bei der Elektrifizierung ist völlig unzureichend.

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

In Rheinland-Pfalz liegt der Elektrifizierungsgrad unter dem nationalen Durchschnitt. Elektrifizierungslücken, die aus unserer Sicht in den nächsten Jahren geschlossen werden sollten, sind:

- Ehrang – Bitburg-Erdorf – Gerolstein – Jünkerath (– Bonn/Köln)
- Niederlahnstein – Limburg (– Wetzlar)
- Bingen Hbf – Bad Kreuznach – Hochspeyer
- Neustadt Hbf – Landau Hbf – Winden – Wörth – Berg (Pfalz)
- Ludwigshafen Hbf – Ludwigshafen BASF

Durch diese Maßnahmen lässt sich u. a. die Strecke Bingen – Hochspeyer – Landau – Wörth als Entlastungsstrecke nutzen. Das Land Rheinland-Pfalz sollte darauf dringen, dass diese Projekte in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen und



vordringlich realisiert werden. Die Landesregierung kann dieses Ziel auch durch Elektrifizierungsvorhaben außerhalb des BVWP unterstützen. Unter anderem für solche Projekte stockt der Bund das Budget des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) auf.

Zusätzlich zu den genannten Maßnahmen unterstützt die EVG auch die von der Allianz pro Schiene geforderte Elektrifizierung der Grenzübergänge mit- samt Zulaufstrecken von

- Winden über Kapsweyer nach Wissembourg (mit Wiederaufbau einer Kurve in Wissembourg nach Haguenau für den Schienengüterverkehr)
- und von Wörth über Berg (Pfalz) nach Lauterbourg.

Die EVG setzt sich ferner für die Modernisierung der Strecke durch das Neustädter Tal, Kaiserslautern – Hochspeyer – Neustadt, ein.



10. 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 Einkommens- einbußen bedroht zu werden. Wir fordern daher:

Stärkung der dualen Berufsausbildung

Eine Vielzahl der Betriebe hat während der Corona-Pandemie angekündigt, die Ausbildungszahlen zu

senken. Daher sollte jetzt offensiv für die Ausbildung im Verkehrssektor geworben werden.



Ausbildungsverpflichtung in Vergabeverfahren

Da bei den Vergabeverfahren im SPNV jahrelang vor allem die Kostensenkung im Vordergrund stand, haben viele Bieter darauf verzichtet, selbst auszubilden, und konnten so billiger kalkulieren. Der Personalbedarf wurde z. B. durch Abwerbung von

anderen Unternehmen gedeckt. Das funktioniert heute nicht mehr, und häufig scheitern Betreiberwechsel an fehlendem oder nicht ausgebildetem Personal. Deshalb fordern wir mindestens kompensierende Ausbildungsverpflichtungen in Ausschreibungen.

Tariftreue und faire SPNV-Vergabeverfahren

Sicherheit des Arbeitsplatzes, angemessene Bezahlung und gute Arbeitsbedingungen sind entscheidend, um Beschäftigte für den SPNV gewinnen und halten zu können. Tariftreue, Anspruch auf Übernahme für alle

Beschäftigten im Falle eines Betreiberwechsels und Schutz vor 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. Wir wünschen uns auch eine aktive Beteiligung von Rheinland-Pfalz am bundesweiten Tag der Schiene.

Die SPNV-Aufgabenträger, Betriebsräte und Gewerkschaften sollten daran beteiligt werden. Die Landesregierung kann solche Initiativen koordinieren sowie politisch und materiell unterstützen. Besonders positiv wäre es, wenn damit auch Arbeitskräfte für die Ausbildung im Bereich der Eisenbahn-Infrastruktur, des Personenfernverkehrs oder des Schienengüterverkehrs gewonnen werden könnten.

Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

Reinhardtstraße 23 · 10117 Berlin

Stand August 2024



Wir leben Gemeinschaft