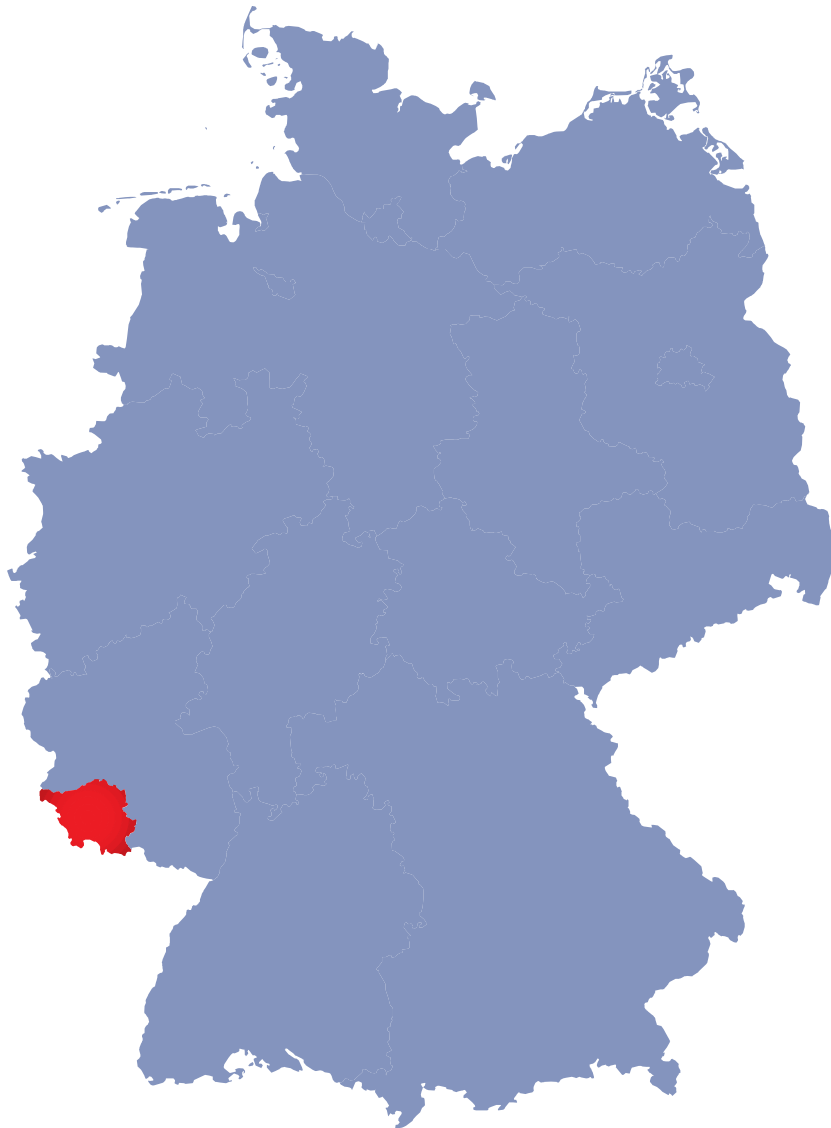




EVG-Anforderungen an die Verkehrspolitik des Landes Saarland





EVG-Anforderungen an die Verkehrspolitik des Landes Saarland

Die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft fordert von der Politik ein klares Bekenntnis zu Bus und Bahn als wichtige, vor allem aber ökologische Verkehrsträger und Rückgrat eines künftigen klimaneutralen Verkehrssystems.

In die Zuständigkeit der Länder fällt vor allem der ÖPNV/SPNV, aber auch bei der Förderung des Schienengüterverkehrs und dem Thema Fachkräftegewinnung sollten die Länder aktiv sein.

Zu folgenden konkreten Themen haben wir Forderungen für das Saarland:

- 1. Tariftreue- und Vergabegesetz**
- 2. Forderungen an die Aufgabenträger hinsichtlich Ausschreibungen**
- 3. Personenbeförderungsgesetz / Bus**
- 4. ÖPNV als Pflichtaufgabe der Kommunen**
- 5. Ausbau des SPNV**
- 6. Fachkräftesicherung / Fachkräfteoffensive der Länder**
- 7. Förderung und Unterstützung für den Schienengüterverkehr**
- 8. Ausbau des Schienenpersonenfernverkehrs und Elektrifizierung**



1. Tariftreue- und Vergabegesetz

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

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

Die EVG setzt sich dafür ein, dass hinsichtlich des Personalübergangs bei Ausschreibungen die „Soll“-Regelung des § 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 Landestariftreuengesetz (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.“

Bisher ist das saarländische Tariftreuengesetz unzureichend. Es fehlen eindeutige Bestimmungen zur Vorgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge für den SPNV und den ÖSPV. Der Beschäftigtenübergang bei Betreiberwechseln ist im saarländischen Tariftreuengesetz bisher noch nicht geregelt. Wir begrüßen es sehr, dass die amtierende Regierungskoalition sich in ihrem Koalitionsvertrag vorgenommen hat, das Tariftreuengesetz grundlegend zu überarbeiten und zu verbessern. Künftig sollte das Gesetz vorsehen, dass bei der Vergabe von Leistungen des SPNV und des ÖSPV die Beachtung repräsentativer Tarifverträge verpflichtend vorzugeben ist.

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



Weitere wichtige Forderungen der EVG für das neue Vergabegesetz sind:

- Soll-Bestimmung zur Vorgabe von Ausbildungsverpflichtungen in die Vergabeverfahren;
- verbindliche Vorgabe eines vergabespezifischen Mindestlohns, der den untersten Entgeltgruppen der Tarifverträge des öffentlichen Dienstes entspricht;
- Vorgabe zu Eigenerbringungsanteilen und Beschränkung von Subunternehmerketten (im SPNV maximal eine Stufe von Subunternehmen);
- Vorgaben zur Kontrolle der Vorgaben durch die Auftraggeber oder andere Stellen der Landesverwaltung

Das Saarland hat die Chance, eines der fortschrittlichsten Tariftreuegesetze der Bundesrepublik zu erlassen und damit die Arbeitnehmer*innen des Saarlandes sowie die einheimischen Unternehmen gegen Konkurrenz auf dem Rücken der Beschäftigten zu schützen.

2. Forderungen an die Aufgabenträger hinsichtlich Ausschreibungen

Personalübergang bei Ausschreibungen

Wir begrüßen es sehr, dass das Saarland mit der Vorgabe des Personalübergangs bei der Ausschreibung des RB-Elektronetzes Saarland Vorreiter bei diesem Thema war, noch bevor der neue § 131 (3) GWB in Kraft trat.

Wir fordern, dass künftig in jedem Vergabeverfahren vorgeschrieben wird, dass im Falle eines Betreiberwechsels der neue Betreiber jeder*jedem Beschäftigten in dem betreffenden Verkehrsdienst ein Übernahmeangebot machen muss.

Wenn ein Netz auf mehrere Betreiber aufgeteilt wird, muss sichergestellt sein, dass jede*r Beschäftigte mindestens von einem der neuen Betreiber ein Angebot zur Übernahme erhält.

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 wie z.B. Pausenräume, Mitarbeiterparkplätze und sanitäre Anlagen. Betriebsbedingte Kündigungen müssen für die Dauer des Verkehrsvertrages ausgeschlossen werden.



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

Diese Vorgabe muss für alle Tätigkeitsgruppen gelten, also im Bereich Lokfahrdienst, Zugbegleitdienst, Instandhaltung, Vertrieb/Kundenservice, Disposition, Reinigung etc.

Das Ziel ist, dass es für jede*n, die*der heute eine Ausbildung oder Arbeit im ÖPNV/SPNV aufnimmt, eine sichere, lebenslange Berufsperspektive gibt und sie*er nicht (mehr) damit rechnen muss, alle paar Jahre Angst vor Arbeitslosigkeit, Einkommenseinbußen oder Umzug haben zu müssen.

Tariftreue

Wir fordern, dass Verkehrsverträge nur an solche Unternehmen vergeben werden dürfen, die sich verpflichten, ihren Beschäftigten mindestens das Entgelt zu zahlen und die Bedingungen zu gewähren, die in einem einschlägigen, repräsentativen und mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifvertrag vorgesehen sind. Änderungen dieses Tarifvertrages müssen nachvollzogen werden. Eine solche Regelung 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, ist der neue Betreiber darauf zu verpflichten, zusätzlich mindestens die Bedingungen zu gewähren, die beim bisherigen Betreiber zum Zeitpunkt des Betreiberwechsels gelten.

Die Vorgabe verpflichtet auch die nicht tarifgebundenen Unternehmen und stärkt so die Tarifautonomie. Unrealistische Angebote, die zum Beispiel in Unkenntnis des deutschen Arbeitsrechtes abgegeben werden, werden so verhindert.

Sub-Unternehmen und Leiharbeit

Der Einsatz von Sub-Unternehmen sollte weitgehend beschränkt, Leiharbeit in sicherheitsrelevanten Bereichen weitgehend ausgeschlossen werden. Wir haben nichts gegen Kooperation und gegenseitige Aushilfe zwischen „echten“ Verkehrsunternehmen, zum Beispiel vor/nach Fahrplanwechsel, wenn der Einsatz von fremdem Personal nicht durch unterschiedliche Lohn-/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 ausreichende 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 Personalkonzept der Bieter auf Plausibilität zu prüfen.

Ausbildungsquote

Die Aufgabenträger sollen eine 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. zur*zum Eisenbahner*in im Betriebsdienst (EiB) vorschreibt.

Funktionsausbildung kann wichtig sein, um den Betrieb aufrechtzuerhalten oder Quereinsteiger*innen mit Berufserfahrung für die Eisenbahn zu gewinnen. Damit das SPNV-Angebot dauerhaft attraktiv und zuverlässig bleibt, muss aber der Großteil der Beschäftigten auch künftig über die berufliche Erstausbildung gewonnen werden. Aufgrund des Wettbewerbsdrucks, unter dem alle SPNV-Unternehmen stehen, wird dies nur mit der Unterstützung der Aufgabenträger und entsprechenden, verpflichtenden Vorgaben gelingen.

Möglichst lange Laufzeit neuer Verkehrsverträge

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



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 zur*zum Triebfahrzeugführer*in. Das Zugbegleitpersonal muss auch betrieblich ausgebildet werden.

Ziel muss es sein, die Sicherheit für Beschäftigte und Fahrgäste in Zügen, Bussen und Verkehrsstationen zu erhöhen. Deshalb fordern wir eine bundesweite Datenbank, in der alle Übergriffe, die im Bus- und Bahnbereich gemeldet werden, festzuhalten sind. So lassen sich schnell Problemlinien erkennen, auf denen möglicherweise zusätzliches Personal, insbesondere aus dem Bereich Sicherheit, eingesetzt werden sollte.

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

Kontrolle der Vorgaben

Die geforderten Vorgaben der Aufgabenträger, zum Beispiel zur Tariftreue, zu Verbot/Einschränkung von Sub-Unternehmen/Leiharbeit, zum Besetzungsgrad, zur Ausbildung etc., müssen auch kontrolliert werden. Verstöße müssen sanktioniert werden. Ohne Kontrolle können die Vorgaben unterlaufen werden. Ehrliche Bieter werden benachteiligt. Das Vergaberecht (GWB) bietet entsprechende Möglichkeiten, bis hin zur Kündigung des Vertrages und zum Ausschluss des Bieters von künftigen Verfahren.

Bei Vergabeverfahren: Ausreichende und frühzeitige Information der Beschäftigten/Dialog mit EVG und Betriebsräten

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



werden, damit die Interessen der Beschäftigten und ggf. auch die Besonderheiten des betroffenen Liniennetzes berücksichtigt werden können (zum Beispiel auch Perspektiven einzelner Werke oder Dienststellen). Zwischen den Aufgabenträgern und der EVG (jeweiliger Landesverband) sollten regelmäßige Gespräche zur Vergabepolitik stattfinden. Die EVG ist in Gremien (Beiräte, Aufsichtsräte etc.) der Aufgabenträger einzubeziehen.

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 Mitarbeiter*innen des eigenen Unternehmens gewährt. Die Aufgabenträger des SPNV untersagen z.T. sogar ausdrücklich Freifahrtregelungen für Mitarbeiter*innen anderer Eisenbahnunternehmen. 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. EVU-übergreifende 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 Regelung für das Saarland zu erreichen.



3. Personenbeförderungsgesetz/Bus

Wir fordern eine Klarstellung im Personenbeförderungsgesetz (PBefG), dass vom Aufgabenträger vorgegebene soziale, qualitative und ökologische Standards auch von eigenwirtschaftlichen Antragstellern im ÖPNV eingehalten werden müssen. Kommunen brauchen Rechtssicherheit, Fahrgäste brauchen Qualität und Verlässlichkeit, und Beschäftigte brauchen die Sicherheit, dass auf ihrem Rücken kein unfairer Wettbewerb mit Sozialdumping ausgetragen wird. Vor über drei Jahren hat der Bundesrat einen Vorschlag für eine solche Klarstellung zum Personenbeförderungsgesetz beschlossen (Bundesrat-Drucksache 741/16 vom 10.02.17). Die Regierungsparteien haben im aktuellen Koalitionsvertrag festgelegt, dies umzusetzen. Dennoch ist bis heute nichts passiert, und in den kürzlich vereinbarten Eckpunkten zur PBefG-Reform ist diese Klarstellung nicht enthalten.

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. Ggf. können die jeweiligen Landesnahverkehrsgesetze festlegen, dass Vorgaben zum Schutz der Beschäftigten verpflichtender Bestandteil der Nahverkehrspläne sind.

Wir fordern, dass bei Auftragnehmerwechseln im ÖPNV die neuen Betreiber verpflichtet werden, allen betroffenen Beschäftigten ein verbindliches Übernahmeangebot zu gleichen Lohn- und Arbeitsbedingungen zu machen. Bis 2030 braucht der gesamte ÖPNV 100.000 neue Beschäftigte in verschiedenen Berufen, nur um den Status quo zu halten. Wie sollen die Unternehmen Personal gewinnen, wenn sich Bewerber*innen und Auszubildende regelmäßig etwa alle 8 Jahre vor Verschlechterungen ihrer Arbeitsbedingungen oder sogar um ihren Arbeitsplatz fürchten müssen?

Diese Forderungen zur PBefG-Reform wurden auch mit EVG-Schreiben vom 18.06.2020 an alle Landesverkehrsminister gesendet.



4. ÖPNV als Pflichtaufgabe der Kommunen

Der ÖPNV muss zur Pflichtaufgabe der Kommunen/Länder werden. Der Ausbau des Bus- und Straßenbahnverkehrs (=ÖPNV) ist wesentlicher Bestandteil des klimapolitisch notwendigen Umbaus des Verkehrssystems und notwendig für die Mobilität der Bürger*innen und der Regionen, auch abseits der Großstädte. Solange der ÖPNV als freiwillige Leistung der Kommunen angesehen wird, ist immer wieder zu befürchten, dass diese das Angebot in Zeiten knapper Kassen reduzieren oder sogar durch die Kommunalaufsichtsbehörden dazu gezwungen werden, wenn die Kommunen stark verschuldet sind. 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 nach entsprechender Beteiligung des Landes bei der Finanzierung.

Ein größeres Angebot und mehr Leistung im öffentlichen Nahverkehr dürfen nicht zu Lasten von Löhnen und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten gehen. Vielmehr muss der Nahverkehr so gestaltet werden, dass attraktive und tarifgebundene Arbeitsplätze gesichert werden und neu entstehen.

5. Ausbau des SPNV

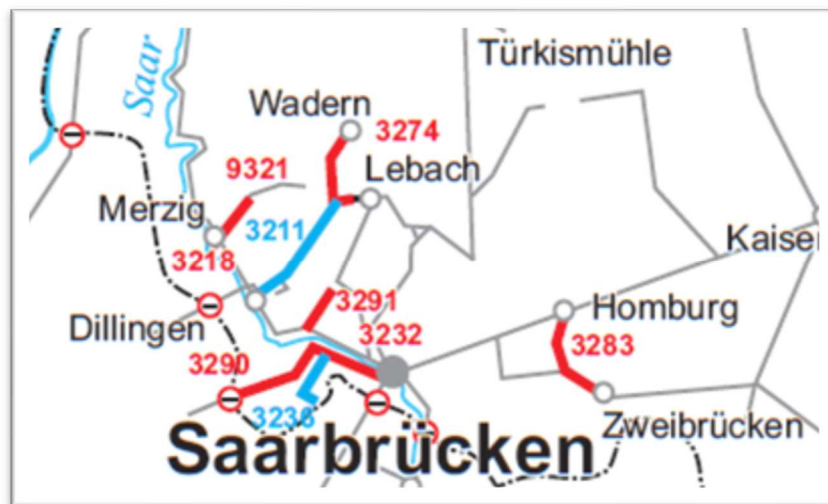
Der SPNV muss im Saarland als Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs weiter ausgebaut werden. Im Saarland dürfen keine weiteren Strecken im SPNV stillgelegt werden. Für die Mobilität der Bevölkerung und die Klimawende im Verkehr wird jede einzelne Linie im saarländischen SPNV dringend gebraucht. Daher sollten auch die Regionalisierungsmittel möglichst vollständig für den SPNV verwendet werden. Die EVG unterstützt die Empfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Allianz pro Schiene, Streckenabschnitte im Saarland für den SPNV zu reaktivieren.

Der grenzüberschreitende Verkehr mit Frankreich, aber auch Verbindungen Richtung Luxemburg, spielen für das Saarland eine große Rolle. Wir halten es für wichtig, die Strecke Dillingen(Saar)-Niedaltdorf-Bouzonville in naher Zukunft durchgehend für den SPNV zu reaktivieren und zu elektrifizieren. Sie sollte Teil einer im Takt bedienten Linie Saarbrücken-Dillingen-Bouzonville-Thionville-Bettembourg-Luxemburg werden. Die Strecke könnte ein Motor für die weitere Integration und Entwicklung der Region SaarLorLux sein. Diese Strecke gehört zu den Projekten, die im Aachener Vertrag ausdrücklich als wichtig für das Zusammenwachsen Europas vorgesehen sind.

Die folgenden, auch von VDV und Allianz pro Schiene vorgeschlagenen Strecken sollten für den Personenverkehr reaktiviert werden (siehe auch: <https://www.vdv.de/reaktivierung-von-eisenbahnstrecken-2020.pdf> (Juli 2020):



- Dillingen (Saar) – Primswweiler;
Zweck: Erschließung unterversorgter Region;
- (Saarbrücken -) Abzw Saardamm - Saarbrücken Messe - Überherrn -
Bundesgrenze (- Thionville/F);
Zweck: Entlastung durch Verlagerung auf Schiene, Europäische Integrationsfunktion;
- Merzig (Saar) – Losheim am See;
Zweck: Erschließung unterversorgter Region, Tourismus;
- Fürstenhausen – Großrosseln;
Zweck: Einrichtung fehlender SPNV-Verbindung;
- Lebach-Jabach – Primswweiler – Wadern;
Zweck: Verlängerung SPNV-Linie, Erschließung unterversorgter Region;
- Homburg – Zweibrücken;
Zweck: Entlastung durch Verlagerung auf Schiene;
- Völklingen – Walpershofen-Etzenhofen;
Zweck: Erschließung unterversorgter Region.



(Abdruck mit freundlicher Genehmigung Verlag Schweers + Wall GmbH)



Das Saarland sollte sich auch dafür einsetzen, dass die Obermoselstrecke zwischen Trier und Thionville wieder regelmäßig, möglichst im Stundentakt, durchgehend im SPNV bedient wird. Nach Möglichkeit sollten die Züge über Thionville hinaus Richtung Metz oder anderen Zielen in Frankreich durchgebunden werden.

Landesweit sollten integrierte, d.h. gut aufeinander abgestimmte, vertaktete Nahverkehrsangebote von Bus und Bahn geschaffen werden. Dabei ist es wichtig, alle größeren Orte miteinander zu verbinden, auch über Kreis- und Gebietsgrenzen hinweg und nicht nur mit den jeweils planungshierarchisch zugeordneten Zentren.

Die EVG fordert, die Nutzung des ÖPNV für die Reisenden zu vereinfachen und billiger zu machen. „365-Euro-Tickets“ könnten auch für das Saarland ein gutes Instrument sein. Auf jeden Fall sollten die Fahrpreise im SaarVV gesenkt und die Tarifstruktur vereinfacht werden. Die Möglichkeit, Fahrkarten bei Fahrtantritt im Zug zu kaufen, sollte wieder eingeführt bzw. grundsätzlich abgesichert werden. Damit würden unnötige Zugangshürden und Ärgernisse für die Fahrgäste sowie Konflikte mit dem Zugpersonal vermieden. Wir warnen davor, einseitig auf Digitalisierung zu setzen, um die Fahrkartensysteme zu vereinfachen. Wenn nicht auch die zu Grunde liegenden Tarifsysteme und -bestimmungen vereinfacht werden, können digitale Vertriebssysteme vor allem auch neue Zugangshürden schaffen. Gelegenheitsfahrer*innen werden nur dann als Stammkunden für den ÖPNV gewonnen, wenn der Zugang auch beim Kauf von Einzel- und Tageskarten einfach ist. Deshalb sollten auch personenbedienter Verkauf und Beratung wieder eine stärkere Rolle spielen.

6. Fachkräftesicherung / 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 der größte Teil des Personals im Betrieb, bei der Instandhaltung und bei der Kundenbetreuung gut ausgebildet ist und über eine profunde Kenntnis 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

Durch Corona zeigt sich eine dramatische Entwicklung auf dem Ausbildungsmarkt. Eine Vielzahl der Betriebe hat angekündigt, die Ausbildungszahlen zu senken. Daher sollte offensiv für die Ausbildung im Verkehrssektor geworben werden.

Ausbildungsquoten 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. Mindestanforderungen (z.B. Quoten) für die Berufsausbildung während und vor der Laufzeit des Verkehrsvertrages halten wir für einen erfolgversprechenden Ansatz. Es ist unseres Erachtens essenziell, dabei die berufliche Erstausbildung als wichtigsten Zugang zu den Eisenbahnberufen im Betriebsdienst zu stärken.

Tariftreue & 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 bisher Beschäftigten im Falle eines Betreiberwechsels und Schutz vor Einkommenseinbußen müssen künftig der Standard bei SPNV-Vergaben sein.

Sicherheit: siehe oben.



Regionale Maßnahmen / 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.), oder einen gemeinsamen Internetauftritt.

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

Die Arbeitswelt im Saarland verändert sich. Automobil- und Stahlindustrie sind im Umbruch. Mit dem Ausbau des Schienenverkehrs, der Ansiedlung von Instandhaltungsstandorten, Umschlagterminals und klimaneutralen Logistiknetzwerken kann diese Transformation unterstützt und den Menschen im Saarland eine positive Perspektive gegeben werden. Dafür sollte auch die überbetriebliche Aus- und Weiterbildung sollte gestärkt werden.

Das Saarland kann zu einer Wasserstoff-Modellregion werden. Das wäre gut für die Beschäftigungsperspektiven in der Region sowie für Dekarbonisierung sowohl der Stahlindustrie als auch der Eisenbahn.



7. Förderung und Unterstützung für den Schienengüterverkehr

In südwestdeutschen Raum fehlen Terminals für den Kombinierten Verkehr und Güterverteilzentren. Zu viele Gleisanschlüsse wurden stillgelegt und abgebaut. Die Potenziale des Schienengüterverkehrs werden nicht ausgenutzt. Wir brauchen im Saarland mindestens einen neuen KLV-Umschlagbahnhof.

Damit der Schienengüterverkehr flächendeckend zur Alternative zum Lkw werden kann, muss auch der Einzelwagenverkehr gefördert werden. Es darf unter keinen Umständen einen weiteren Rückbau von Gleisanlagen und Zugangsstellen geben. Vielmehr müssen Gleisanschlüsse für Gewerbegebiete/Güterverkehrszentren zum verbindlichen Standard in der Flächen- und Verkehrsplanung werden. Auch sollte es Landesförderungen von Güterverkehrsstellen geben. Daneben wünschen wir uns die grundsätzliche politische Unterstützung der Landesregierung für die Förderung des Schienengüterverkehrs auf nationaler und europäischer Ebene. Der Schienengüterverkehr muss auch grenzüberschreitend ausgebaut, gefördert und erleichtert werden. Wichtig sind auch neue Konzepte, um z.B. die Distanzen für den Vor-/Nachlauf bzw. Anliefer- und Zustellverkehr zu verringern, damit der Schienengüterverkehr mit Elektro-Lkw (Batteriebetrieb) kombiniert werden kann. Pilotprojekte in den Ländern wären sinnvoll.



8. Ausbau des Schienenpersonenfernverkehrs und Elektrifizierung

Noch immer wird Das Saarland nicht ausreichend durch Züge des Personenfernverkehrs bedient. Nach Eröffnung des Süd-Astes der LGV Est in Frankreich ist leider auch der internationale Verkehr der Linie Frankfurt/M.-Saarbrücken-Paris deutlich ausgedünnt worden. Im Rahmen des jüngst vorgestellten Projektes „TEE 2.0“ sollte ein Stundentakt für diese Linie aufgebaut werden, wobei möglichst viele Züge nach Berlin und ggf. anderen Zielen im Norden und Osten Deutschlands durchgebunden werden sollten. Die Deutsch-Französische Parlamentarische Versammlung hat sich jüngst (Beschluss vom 22. September 2020) einstimmig dafür ausgesprochen, die Schnellverbindung Paris-Saarbrücken-Berlin auszubauen.

Wir begrüßen es, dass gemäß dem Masterplan Schienenverkehr der Bundesregierung fast alle deutschen Großstädte im künftigen Deutschlandtakt wieder regelmäßig im Fernverkehr bedient werden sollen, und zwar im Takt und nicht nur mit einzelnen Zügen.

Für unsere Region schlagen wir vor, eine direkte Linie zwischen Saarbrücken und Frankfurt über Kaiserslautern, das Alsenzthal, Worms und Mainz einzuführen. Damit würde auch eine stündliche schnelle Verbindung vom Saarland zum Frankfurter Flughafen geschaffen. Ggf. könnte auch diese Linie künftig über Saarbrücken hinaus mit größeren Städten der französischen Region Grand-Est verbunden werden, so dass großräumige internationale Fernverbindungen „unterhalb“ des Hochgeschwindigkeitsnetzes entstehen und das Auto im Verkehr mit Frankreich zurückdrängen könnten.

Weiterhin fordern wir eine stündliche Fernverkehrsverbindung nach Norden über Trier und Koblenz sowie die Verdichtung des Zugangebotes Richtung Mannheim.

In der aktuellen Koalitionsvereinbarung des Bundes steht das Ziel, bis 2025 70 % des bundeseigenen Eisenbahnnetzes zu elektrifizieren. Verbände und Unternehmen des Eisenbahnsektor fordern, bis 2030 einen Elektrifizierungsgrad von 75 % zu erreichen.

Das Saarland sollte darauf dringen, dass diese Projekte in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen und vordringlich realisiert werden. Die Landesregierung könnte dieses Ziel auch durch Elektrifizierungsvorhaben außerhalb des BVWP unterstützen. Unter anderem für solche Projekte stockt der Bund das Budget des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) weiter auf.