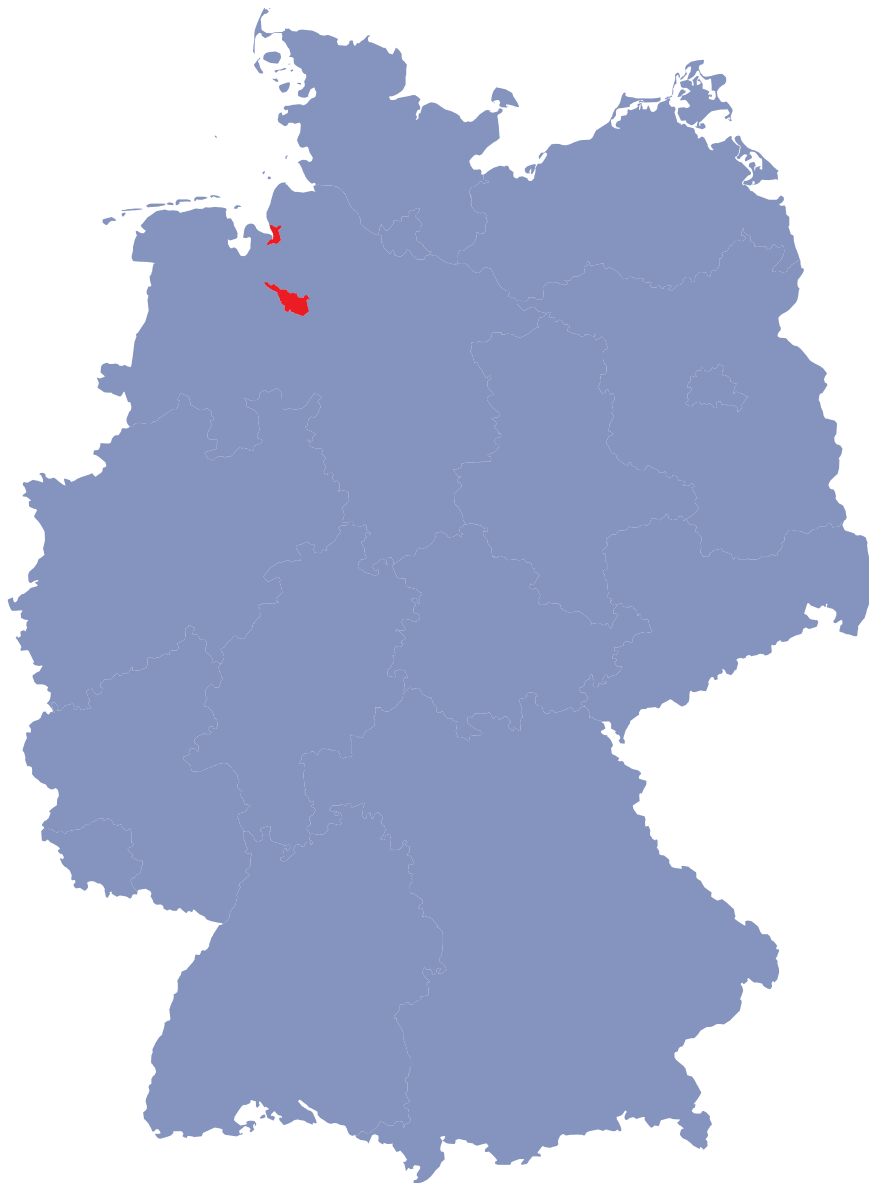




EVG-Anforderungen an die Verkehrspolitik des Landes Bremen





EVG-Anforderungen an die Verkehrspolitik des Landes Bremen

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 Bremen:

- 1. Tariftreue- und Vergabegesetz 3
- 2. Forderungen an den Aufgabenträger 4
- 3. Personenbeförderungsgesetz und Busverkehre 11
- 4. Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs..... 12
- 5. Ausbau des Schienenpersonenfernverkehrs 13
- 6. Förderung und Unterstützung für den Schienengüterverkehr 14
- 7. Elektrifizierung sowie weiterer Aus- und Neubau 16
- 8. Fachkräftesicherung und Fachkräfteoffensive der Länder..... 17



1. Tariftreue- und Vergabegesetz

Die EVG setzt sich für einen starken ÖPNV und SPNV ein. Nicht nur in der Corona-Pandemie hat der öffentliche Verkehr seine Systemrelevanz unter Beweis gestellt. Er muss auch künftig Teil einer guten öffentlichen Daseinsvorsorge sein. Dafür müssen ÖPNV und SPNV aber auch 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. Bremen hat sein Tariftreue- und Vergabegesetz positiv weiterentwickelt. So gilt nun auch außerhalb der Verkehrsbranche das Kriterium der Tariftreue und die Mitwirkung eines Tariftreuebeirats bei der Repräsentativitätserklärung von Tarifverträgen wurde als „Soll“-Regelung im Gesetz verankert.

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. Leider sieht das Bremische Gesetz auch nach der jüngsten Novelle keine verpflichtende Vorgabe des Personalübergangs zu den bestehenden Arbeits- und Sozialbedingungen (Tariftreuregelungen) bei Betreiberwechsel vor.

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 Bremen eine Muss-Bestimmung für den Personalübergang bei Betreiberwechseln in sein Tariftreue- und Vergabegesetz aufnehmen.



2. Forderungen an den 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 Bremen liegt die Organisation des SPNV in der Hand der Senatsverwaltung. Der SPNV wird gemeinsam mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen ausgeschrieben. Wir erwarten von der Landesregierung und dem Aufgabenträger, dass der § 131 (3) GWB konsequent umgesetzt wird. Von der Senatsverwaltung wünschen wir uns über das bundesgesetzliche Maß hinausgehende Vorgaben zugunsten der Beschäftigten und abgesicherte Ergänzungen im Landestariftreuegesetz (siehe 1.).

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, Zugbegleitdienst, 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 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. Das Entgelt umfasst nach unserer Auffassung auch Regelungen zu Urlaubsanspruch, Arbeits- und Pausenzeiten, Zuschlägen und Sonderzahlungen. 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, 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 Personalkonzept der Bieter auf Plausibilität zu prüfen.



Ausbildungsquote

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

Möglichst lange Laufzeit neuer Verkehrsverträge

Das europäische Vergaberecht ermöglicht im Allgemeinen Vertragslaufzeiten von 15 Jahren 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. Ohne Kontrolle können die Vorgaben unterlaufen werden. Ehrliche Bieter werden benachteiligt. In Bremen wurde eine Sonderkommission zur Kontrolle der Arbeitsbedingungen geschaffen. Dies begrüßen wir, regen aber an, eine wirksame Mindestkontrolldichte für deren Tätigkeit zu definieren. Verstöße müssen sanktioniert werden. Das Vergaberecht (GWB) und das Bremische Tariftreue- und Vergabegesetz bieten 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 dem Aufgabenträger und dem Landesverband Bremen 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.



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 Bremen 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.

Das Werk der DB Fahrzeuginstandhaltung (FZI) Sebaldsbrück muss weiter für die Zukunft fit gemacht werden. Die Instandhaltung von Dieselmotoren wird in Zukunft an Bedeutung verlieren. Bremer Arbeitsplätze müssen dringend gesichert werden. Das funktioniert, wenn das Werk als



Standort für innovative und klimafreundliche Technik etabliert wird. So ist eine Ausweitung des Portfolios auf neue Antriebsarten möglich, z. B. auf Batterie- und Wasserstoffantriebe. Bislang sind hierfür keine ausreichenden Investitionen in das Werk vorgesehen. Die Beschäftigten benötigen hier auch die Unterstützung des Landes Bremen. So werden zudem qualifizierte Berufe in Bremen gehalten und geschaffen.

Da der Einsatz von Wasserstoff-Fahrzeugen im benachbarten Niedersachsen bereits anläuft und DB Cargo zukünftig Hybridlokomotiven für den Rangierdienst erhalten wird, wäre somit auch die ortsnahe schwere Instandhaltung und die Instandhaltung von Komponenten ohne klimaschädliche Wege über lange Distanzen gesichert. Auch die umweltfreundlichen Nahverkehrsflotten für neu aufzunehmende Netze im Raum Bremen könnten hier gewartet werden.

Für die Weiterentwicklung der Kompetenzen des FZI-Standorts wäre ferner eine weitere Kooperation mit der Universität Bremen wünschenswert. Gemeinsam wird bereits die zustandsabhängige Wartung („Condition-based Maintenance“) vorangetrieben. Eine Verlegung des Werkes würde ferner eine Expansion in die Substitution, den 3D-Druck von Fahrzeugkomponenten ermöglichen. Gemeinsam mit weiteren Digitalisierungsschritten wäre so ein „Werk 4.0“ zu schaffen, das u.a. auch auf ökonomisch und ökologisch sinnvoller Weise Ersatzteile selbst produzieren könnte. Das Werk wäre zudem zukunftssicher, da es auf einer größeren Fläche auch größere zukünftige Aufträge, wie z.B. die Wartung von IC2-Doppelstockwagengarnituren für den Fernverkehr nach Bremerhaven übernehmen könnte.

In einer Ausbildungswerkstatt sowie einem Trainingszentrum für Aus- und Weiterbildung könnte Bremen auch als Bildungsstandort weiter profitieren. Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten ist besonders für junge Menschen oder auch für Geflüchtete eine fundierte Ausbildung mit guten beruflichen Perspektiven von großer Bedeutung. Zudem geht die Ausbildungsquote in Bremen seit Jahren kontinuierlich zurück. Diesem Trend kann mit dem geplanten Trainingszentrum etwas entgegengesetzt werden.

Wir kritisieren, dass der Vertrieb von Fahrkartenangeboten des Nahverkehrs mit Verkehrsverträgen gekoppelt wird, ohne die Auswirkungen auf den stationären Verkauf sowie den Vertrieb von Fernverkehrsfahrkarten zu berücksichtigen. Es entfallen dadurch gut tarifizierte Arbeitsplätze und die Beratung durch gut ausgebildetes und geschultes Personal. Durch den Wegfall des personenbedienten Verkaufs von Fernverkehrsfahrkarten wurden 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. Wir fordern das Land auf, dieses Problem ernst zu nehmen und auf kundenfreundliche Regelungen zu dringen, z. B. indem vertraglich geregelt wird, dass mindestens Anschlussfahrtscheine und Upgrades zu Nahverkehrsfahrkarten in den Zügen des Fernverkehrs erhältlich sind. Sollte dies durch das Vergaberecht behindert werden, so sind sinnvolle Kompromisslösungen zu finden oder das Vergaberecht zu ändern. 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 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. Bremen sollte zusätzlich in seinem Landesnahverkehrsgesetz festlegen, dass Vorgaben zum Schutz der Beschäftigten verpflichtender Bestandteil der Nahverkehrspläne sind.

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

Der SPNV muss in Bremen, Bremerhaven und dem Umland als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs weiter ausgebaut werden.

Dafür muss auch das niedersächsische Mittelzentrum Stuhr durch eine Ertüchtigung der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn für den SPNV wieder besser an die Stadt Bremen angeschlossen werden. Ferner sollte die Strecke der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser von Bremervörde über Wopswede nach Osterholz einen Schienenpersonennahverkehr mit Durchbindung zum Bremer Hauptbahnhof erhalten.

Für die Mobilität der Menschen und die dringend notwendige Verkehrswende braucht das Land Bremen jede einzelne SPNV-Linie und die Strecken ins niedersächsische Umland. Daher sollten die Regionalisierungsmittel vollständig für den SPNV verwendet werden.

Die EVG unterstützt die Empfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Allianz pro Schiene, Streckenabschnitte im Bremer Umland für den SPNV zu reaktivieren. Dazu gehören u.a. die Strecken

- Bremervörde – Osterholz – Scharmbeck
- und Mittelshuchting – Stuhr – Leeste.

Landesweit sollten die bestehenden Nahverkehrsangebote von Bus, Straßenbahn und Bahn erweitert und gut aufeinander abgestimmt werden.



5. Ausbau des Schienenpersonenfernverkehrs

Wir begrüßen es, dass fast alle deutschen Großstädte im künftigen Deutschlandtakt wieder regelmäßig im Fernverkehr bedient werden sollen. Schnellstmöglich sollte die Stadt Bremerhaven mit ihren 114.000 Einwohner:innen dauerhaft und qualifiziert an den DB-Fernverkehr angeschlossen werden.

Der Deutschlandtakt ist das wichtigste Projekt zur Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr. Dafür muss die Schieneninfrastruktur so ausgebaut werden, dass alle Bahnhöfe und Haltepunkte bundesweit möglichst im Halbstundentakt bedient und alle Linien an den Knotenpunkten mit kurzen Umsteigezeiten verknüpft werden können. Damit der Zielfahrplan des Deutschlandtakts realisiert werden kann, sind Kapazitätserweiterungen zwischen Bremen, Hannover und Hamburg dringend notwendig. Wir fordern, dass die konkrete Streckenvariante die vollständige Umsetzung des Deutschlandtakts ermöglicht.



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

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

Neben den im Bundesverkehrswegeplan vorgesehenen Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs fordern wir speziell den viergleisigen Ausbau der Strecke Bremen – Rotenburg (Wümme) – Hamburg.

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 der Bundesschienenwege 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 klimaschonende, aber aufwändige Einzelwagenverkehr benötigt darüber hinaus eine dauerhafte Förderung der Anlagenpreise, die für die Nutzung von Rangierbahnhöfen, Verladestellen und Abstellgleisen anfallen. Die derzeitige Förderung wird 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 und mit den Niederlanden hat der Bund ein Abkommen über die Erlaubnis von grenzüberschreitenden Fahrten geschlossen.

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



7. 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.

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

- Bremerhaven – Bremervörde – Rotenburg,
- Bremerhaven – Cuxhaven
- sowie die Zufahrtstrecken zu den bremischen Seehäfen und die Hafenbahnen

Ferner sollte bei den Reaktivierungen nach Stuhr und Bremervörde auf elektrische Antriebe durch den Oberleitungsbau oder den Einsatz von Batterie-Fahrzeugen gesetzt werden.

Das Land Bremen sollte darauf dringen, dass diese Projekte in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen und vordringlich realisiert werden. Der Senat kann dieses Ziel auch durch Elektrifizierungsvorhaben außerhalb des BVWP unterstützen. Unter anderem für solche Projekte stockt der Bund das Budget für die Länder zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse (GVFG) auf.



8. Fachkräftesicherung und Fachkräfteoffensive der Länder

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

Allerdings sind die Arbeitsplätze und die Beschäftigungsbedingungen bei Bahn und Bus seit Jahren von zunehmender Unsicherheit geprägt, da bei der Gestaltung des Wettbewerbs nach der Bahnreform nicht ausreichend auf die Interessen der Beschäftigten Rücksicht genommen wurde. Nicht nur für Eisenbahner:innen – von denen selbstverständlich hohe Einsatzbereitschaft, Schichtdienst, lange Abwesenheiten von zu Hause, Nacht- und Wochenendarbeit erwartet werden – ist es eine Zumutung, alle paar Jahre von Jobverlust, Umzug oder Einkommenseinbußen bedroht zu werden. Wir fordern daher:

Stärkung der dualen Berufsausbildung

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

Ausbildungsverpflichtung in Vergabeverfahren

Da bei den Vergabeverfahren im SPNV jahrelang vor allem die Kostensenkung im Vordergrund stand, haben viele Bieter darauf verzichtet, selbst auszubilden, und konnten so billiger kalkulieren. Der Personalbedarf wurde z.B. durch Abwerbung von anderen Unternehmen gedeckt. Das funktioniert heute nicht mehr, und häufig scheitern Betreiberwechsel an fehlendem oder nicht ausgebildetem Personal. Deshalb fordern wir Ausbildungsverpflichtungen in Ausschreibungen.

Tariftreue und faire SPNV-Vergabeverfahren

Sicherheit des Arbeitsplatzes, angemessene Bezahlung und gute Arbeitsbedingungen sind entscheidend, um Beschäftigte für den SPNV gewinnen und halten zu können. Tariftreue, Anspruch auf Übernahme für alle Beschäftigten im Falle eines Betreiberwechsels und Schutz vor Einkommenseinbußen müssen künftig der Standard bei SPNV-Vergaben sein.



Regionale Maßnahmen und Aktivitäten der Länder

Nach dem Vorbild Bayerns 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 Senatsverwaltung 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.