



NACHHALTIGE MOBILITÄT FÜR DIE SOZIAL-ÖKOLOGISCHE VERKEHRSWENDE.

Eingereicht von: EVG – Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft

Die Verkehrswende ist unverzichtbar, damit Deutschland seine Klimaschutzziele erreichen kann. Dem öffentlichen Verkehr in den Städten kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. Dort wie auch auf dem Land gilt: Faire Arbeits- und Ausbildungsbedingungen, zukunftsweisende Infrastrukturinvestitionen und ein Wettbewerb der Verkehrsträger auf Augenhöhe sind entscheidende Stellschrauben für die Zukunft der umwelt- und klimaschonenden Mobilität in unserem Land. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der Schienenverkehr dürfen insbesondere aufgrund ihrer hervorragenden Energieeffizienz nicht länger gegenüber anderen Verkehrsträgern benachteiligt werden. Infrastrukturkosten wie Trassen-, Stations- und Anlagenpreise müssen gefördert und Nachteile bei Steuern und Abgaben beseitigt werden. Eine gerechte Wettbewerbs- und Regulierungspolitik muss Beschäftigte und Fahrgäste vor ruinösem Wettbewerb und Gewinnmaximierung schützen. Den Vorsprung der Schiene und des öffentlichen Verkehrs in Sachen Klimafreundlichkeit muss die Politik nutzen und fördern – im Personen- ebenso wie im Güterverkehr.

Guter Nahverkehr

Der Nahverkehr wird täglich von Millionen Menschen genutzt und ist ein bedeutender Teil der Daseinsvorsorge. Ziel muss es daher sein, möglichst vielen Menschen bezahlbare, klimaschonende und barrierefreie Mobilität zu ermöglichen. Dafür bedarf es zukünftig deutlich mehr Verantwortung des Bundes für eine nachhaltige und solidarische Finanzierung: Bund, Länder und Kommunen müssen sich auf eine umfassende Investitionsoffensive für den öffentlichen Nahverkehr verständigen, wie dies auch im Koalitionsvertrag vorgesehen ist. Für einen öffentlichen Verkehr, der preislich attraktiv, komfortabel, modern und verlässlich ist, sind neue Finanzierungskonzepte notwendig, die dauerhaft und nachhaltig das Angebot sichern und solidarisch auch Nutznießer:innen wie Unternehmen und den Handel in die Pflicht nehmen.

Als Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) sprechen wir uns dafür aus, dass die Nutzung von ÖPNV und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) langfristig kostenlos wird. Um dauerhaft mehr Menschen zum Umstieg auf Bahn und Bus zu bewegen, muss jedoch zuerst das Angebot flächendeckend und nutzer:innenfreundlich werden. Wichtige Voraussetzungen dafür sind Investitionen in Infrastruktur, Fahrzeuge und Personal sowie eine bundesweite Mobilitätsgarantie mit Mindestqualitätsstandards wie die flächendeckende Bedienung wenigstens im Stundentakt und eine Vereinfachung des Tarifsystems. Ein weiterer Schritt sind kostenfreie oder kostengünstigere Tickets wie z. B. sogenannte 365-Euro-Tickets, insbesondere für Schüler:innen, Studierende, Auszubildende, Alleinerziehende und



Senior:innen. Die zeitweise Einführung eines 9-Euro-Monatstickets hat gezeigt, dass die Menschen den ÖPNV grundsätzlich nutzen wollen. Gleichzeitig wurde durch zahlreiche Kapazitätsengpässe deutlich, dass attraktive Preise, ausreichende Personalkapazitäten und ein umfangreiches Mobilitätsangebot Hand in Hand gehen müssen. Nun sind Bund und Länder gefragt, diesen Dreiklang umgehend zu finanzieren.

Vor allem muss der Bund aber endlich seiner Verantwortung zum beschleunigten und bedarfsgerechten Ausbau der Schieneninfrastruktur gerecht werden, damit mögliche Nachfolgeangebote für das 9-Euro-Ticket langfristig erfolgreich sein sowie Engpässe und daraus entstehende Sicherheitsrisiken für Nutzer:innen und Beschäftigte vermieden werden können. Zudem müssen die Verkehrsangebote stärker an den Bedürfnissen und Wünschen der Nutzer:innen ausgerichtet werden. Dafür müssen diese beispielsweise bei Planungen und Ausschreibungen stärker beteiligt werden – so haben etwa Senior:innen, Menschen mit Behinderung und Familien mit Kindern besondere Anforderungen an öffentliche Mobilität, zum Beispiel barrierefreien Zugang zu Fahrzeugen und Haltestellen.

Um SPNV und ÖPNV zukunftssicher auszugestalten, muss die Dotierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), durch das der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur gewährt, weiter erhöht und stärker dynamisiert werden. Die Bundesregierung hat sich im aktuellen Koalitionsvertrag vorgenommen, die Regionalisierungsmittel, die der Bund den Bundesländern jährlich zur Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs zur Verfügung stellt, aufzustocken. Zum weiteren Ausbau, zur Modernisierung von ÖPNV und SPNV sowie für die Reaktivierung stillgelegter Strecken sind aber weitere Erhöhungen gegenüber dem bisherigen Dynamisierungspfad notwendig. Die Mittelhöhen müssen den Ländern eine angebotsorientierte Ausgestaltung von ÖPNV und SPNV ermöglichen. Auch für die ersten und letzten Meilen muss flächendeckend ein attraktives Angebot bereitgehalten werden. Entscheidend ist aber auch, dass Länder und Kommunen die ihnen zur Verfügung stehenden Bundesmittel für ÖPNV und SPNV vollständig abrufen und für die Nahverkehrsfinanzierung einsetzen. Die Anzahl der derzeit bundesweit 27 Aufgabenträger gilt es deutlich zu reduzieren, die dahinterliegende Struktur zu überarbeiten. Um eine effizientere Arbeitsweise und Einsatz der Regionalisierungsmittel im Sinne der Beschäftigten und Fahrgäste zu erreichen, muss der Flickenteppich der Ausschreibungskonzepte mit unterschiedlichen Tarifsystemen und Vertriebswegen abgebaut und Fahrpläne müssen besser koordiniert werden.

Um mehr Verlässlichkeit für Fahrgäste, Beschäftigte und Unternehmen zu erreichen, setzen wir uns dafür ein, dass bei Ausschreibungen im ÖPNV und SPNV der Fokus auf mehr Qualität gelegt wird. Das Ziel muss sein, robuste Verkehrsdienste zu



schaffen und stabile Verkehrsunternehmen zu ermöglichen, die leistungsfähig und pünktlich ihren Dienst für die Reisenden erfüllen können. Für unsere Kolleg:innen im SPNV und ÖPNV fordern wir, dass Personalübernahme und Tariftreue bei Betreiberwechsel im SPNV und ÖPNV verpflichtend werden. Bei Betreiberwechseln im Rahmen von Ausschreibungen soll allen Beschäftigten ein Übernahmeangebot ohne Einkommensverluste zu den bestehenden Arbeits- und Sozialbedingungen gemacht werden müssen. Das Versprechen der Bundesregierung im aktuellen Koalitionsvertrag, Tariftreue als Bedingung bei Ausschreibungen im ÖPNV und SPNV vorzubringen, muss zügig eingelöst werden. Tariftreue muss dabei Vorrang vor Eigenwirtschaftlichkeit haben. Echte Verbesserungen gegenüber dem Status-quo wird es aber nur geben, wenn die Anwendung repräsentativer Tarifverträge sowie der Personalübergang bei Betreiberwechseln für Vergaben der Länder und der Kommunen verbindlich vorgeschrieben werden.

Guter Personenverkehr

Das wichtigste Projekt, um bis 2030 den Anteil der Eisenbahn am Personenverkehr zu verdoppeln und den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr attraktiver zu machen, ist der „Deutschlandtakt“. Die Schieneninfrastruktur muss so ausgebaut werden, dass alle Bahnhöfe und Haltepunkte bundesweit möglichst im Halbstundentakt, mindestens aber im Stundentakt bedient und alle Linien an den Knotenpunkten mit kurzen Umsteigezeiten – auch zum öffentlichen Straßenpersonennahverkehr – optimal miteinander verknüpft werden können. Es gilt, den entwickelten Zielfahrplan bestmöglich umzusetzen. Eine Verschiebung der Umsetzung des Deutschlandtaktes über das Jahr 2030 hinaus wäre fatal. Die Politik muss die fristgerechte Realisierung jetzt stringent verfolgen. Die gesamte Infrastruktur muss so ausgebaut werden, dass die wachsenden Verkehrsaufgaben im Personen- und Güterverkehr zuverlässig bewältigt werden können. Wir fordern die Bedienung aller Städte über 100.000 Einwohner:innen sowie von Mittel- und Oberzentren an entsprechenden Strecken im Fernverkehr mindestens im Stundentakt. Denn: Zu einer guten Daseinsvorsorge gehören neben ÖPNV und SPNV auch ausreichend Fernverkehrsverbindungen, die emissionsarme Mobilität in Deutschland und Europa ermöglichen.

Für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) im „Deutschlandtakt“ ist die einheitliche Bedienung durch einen Betreiber die effizienteste Möglichkeit, die auch den Interessen der Beschäftigten und der Fahrgäste am besten entspricht. Daher lehnen wir Ausschreibungsmodelle für den SPFV ab. Durch die Halbierung der Trassenpreise und den Abbau der Wettbewerbsnachteile gegenüber Pkw, Fernbus und Flugzeug können Bund und EU dazu beitragen, ein hochwertiges SPFV-Angebot wirtschaftlich abzusichern. Für nachhaltige und lebenswerte Städte müssen auch Starts und Landungen des klimaschädlichen und lärmenden Luftverkehrs deutlich reduziert werden. Flugverbindungen für Strecken von weniger als 1.000 Kilometer sollten deshalb eingestellt und die Kerosinsteuerbefreiung abgeschafft werden.



Stattdessen muss der Fern- und Nachtzugverkehr zwischen den Städten ausgebaut und die Benachteiligung von Bahnreisenden gegenüber Flugreisenden bei der Mehrwertsteuer beendet werden.

Um den Zugang zum Öffentlichen Verkehr zu verbessern, ist neben der Verwirklichung der Barrierefreiheit auch der Einsatz von mehr Kundenbetreuer:innen, Service- und Sicherheitspersonal in den Kundencentern, Bahnhöfen und Zügen notwendig. Der Fahrkartenverkauf in den Zügen sollte wieder eingeführt werden. Neue digitale Möglichkeiten sollten genutzt werden, um Fahrplaninformation, Anschlusssicherung, Tarife und Vertrieb besser zu organisieren und zu vernetzen. Dies muss weiterhin Aufgabe der Verkehrsunternehmen sein und nicht branchenfremden, profitorientierten (Plattform-)Unternehmen überlassen werden. Die Verkehrsunternehmen sollen gemeinsam ihr Informations- und Vertriebssystem weiterentwickeln und verbessern. In diesem Zusammenhang lehnen wir separate Ausschreibungen für den Vertrieb von Fahrkarten im ÖPNV und SPNV grundsätzlich ab. Es muss auch weiterhin die Möglichkeit geben, sich persönlich beraten zu lassen – und Fahrkarten in Reisezentren barrierefrei mittels Bar- und Kartenzahlung zu erwerben.

Angebote für Car-, Bike- und E-Scooter-Sharing sind so auszubauen, dass sie die Verkehrswende voranbringen. Diese Mobilitätsformen müssen bestmöglich mit dem öffentlichen Verkehr verzahnt werden – auch abseits der Innenstädte und großen Ballungsräume. Die Möglichkeiten zur Nutzung und Mitnahme von Fahrrädern im Personenverkehr sind zu erweitern.

Gute Verkehrsinfrastruktur

Für eine echte Verkehrswende muss die Schiene bei den Infrastrukturausgaben – wie in Österreich oder der Schweiz – Priorität vor der Straße erhalten. Dafür muss der Bund die Verwendung der Mauteinnahmen für Investitionen in die Schieneninfrastruktur wieder ermöglichen. Wir fordern, die Kapazitäten im Schienennetz bis 2030 zu verdoppeln. Hierfür braucht die Schiene kurzfristig mindestens die vereinbarte Verdopplung der Aus- und Neubaumittel auf wenigstens 4 Milliarden Euro. Um den Ausbau des Schienennetzes zu finanzieren, müssen Mittel aus dem Bereich des Straßenbaus umgeschichtet werden. Darauf ist der Bundesverkehrswegeplan entsprechend neu auszurichten.

Das im Koalitionsvertrag verankerte Investitionsprogramm „Digitale Schiene Deutschland“ und die damit einhergehende Umrüstung von Schieneninfrastruktur und Eisenbahnfahrzeugen auf das einheitliche digitale europäische Zugleitsystem begrüßen wir, da die Digitalisierung so vorangetrieben und das Eisenbahnsystem zukunftsfest gemacht wird. Wir fordern einen systematischen und umfassenden Ausbau in Deutschland bis 2040 und erwarten von der Bundesregierung und der EU, dass auch die notwendige Ausrüstung der Fahrzeuge mit der für den Betrieb unerlässlichen Technik gefördert wird.

Klimagerechte Wirtschaft



Ein besonderes Augenmerk sollte auf den Ausbau der E-Mobilität auf der Schiene gelegt werden. Dafür muss ein Sonderfinanzierungsprogramm geschaffen werden, damit bis 2030 75 Prozent des deutschen Schienennetzes elektrifiziert sind.