

position

DGB

zu Straße, Schiene und Öffentlichem Personennahverkehr in Hessen





Vorwort

Der DGB und seine Mitgliedsgewerkschaften fordern die hessische Landesregierung auf, eine ökonomisch leistungsfähige, ökologisch verträgliche und sozial gerechte Verkehrspolitik zu verfolgen, die sich an den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen in Hessen orientiert. Mobilität ist ein zentraler Bestandteil öffentlicher Daseinsvorsorge und muss daher für alle zugänglich und bezahlbar sein. Sie trägt entscheidend zu Beschäftigung und wirtschaftlichem Wachstum sowie einer hohen Lebensqualität bei. Verkehrspolitik muss daher am Gemeinwohl ausgerichtet und in Zusammenarbeit mit den Menschen gestaltet werden. Der Verkehr ist der mit Abstand größte Energieverbraucher in Hessen.¹ Daher ist eine Energiewende ohne eine Verkehrswende nicht möglich. Um das Klima zu schützen, ist die Landesregierung aufgefordert, eine integrierte Verkehrspolitik zu verfolgen, die die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger, ÖPNV, Bahn und Fahrrad und eine enge Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel fördert.

Der Bereich Verkehr und Logistik gehört in Hessen zu den größten Arbeitgebern. Auch indirekt sind viele Arbeitsplätze in Industrie und Dienstleistungen von Mobilität abhängig. Der DGB und seine Gewerkschaften setzen sich dafür ein, die gesetzlichen Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass „Gute Arbeit“ und Tariftreue für die Beschäftigten im Verkehrs- und Logistiksektor gesichert werden. Die Landesregierung wird deshalb aufgefordert, den unvermindert fortschreitenden Deregulierungsbestrebungen auf nationaler und europäischer Ebene und damit einem Wettbewerb auf Kosten der Lohn- und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten entgegenzutreten.

Insgesamt gibt es in Hessen über 2,3 Millionen sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Davon sind 14,2 Prozent Einpendlerinnen und Einpendler. 9,6 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die in Hessen wohnen, arbeiten außerhalb des Bundeslandes.² Aber auch innerhalb Hessens gibt es erhebliche Pendlerbewegungen über die kommunalen Grenzen hinweg. So arbeiten etwa drei Viertel der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nicht an dem Ort, an dem sie wohnen.³ Anziehungspunkt für die meisten Pendlerinnen und Pendler ist das Rhein-Main-Gebiet und hier die Stadt Frankfurt. Die vielen Pendlerinnen und Pendler sind Tag für Tag darauf angewiesen, rasch und zuverlässig zu ihrer Arbeit zu gelangen. Ebenso benötigt die Wirtschaft für den Transport industrieller Güter und das Angebot von Dienstleistungen gut ausgebaute und funktionierende Verkehrswege.

Die täglichen Staus, Zugausfälle und Verspätungen gefährden jedoch Wirtschaft und Arbeitsplätze. Um den fortlaufenden Verfall der hessischen Verkehrsinfrastruktur aufzuhalten, müssen die öffentlichen Investitionen auf der Ebene des Bundes, des Landes und der Kommunen massiv erhöht werden. Der Erhalt sollte prioritär vor dem Neubau gefördert werden. Mit dem vorliegenden Positionspapier nehmen der DGB und seine Gewerkschaften zu zentralen Themen der Verkehrspolitik Stellung. Weil hier der größte Investitionsstau besteht, liegt der Schwerpunkt des Positionspapiers auf den Bereichen Straße, Schiene und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).

¹Auf den Verkehrsbereich entfällt im Jahr 2014 insgesamt 48 Prozent des Endenergieverbrauchs. [Quelle: Leipziger Institut für Energie (2015): Schätzprognose zur Energiebilanz Hessen, S. 11].

²Agentur für Arbeit, Stichtag: 30. Juni 2014.

³Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (2013): Mobilität in Hessen, Entwicklungen und Perspektiven, Wiesbaden, S. 38.

Positionspapier zu Straße, Schiene und ÖPNV

MEHR ÖFFENTLICHE INVESTITIONEN IN DIE VERKEHRSINFRASTRUKTUR UNABDINGBAR

Eine gut ausgebaute und funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung dafür, dass sich Unternehmen ansiedeln und Arbeitsplätze geschaffen werden. Die hessische Verkehrsinfrastruktur ist jedoch in einem äußerst miserablen Zustand. Allein in den Bereichen Schiene, Straße und Brücken beträgt der Investitionsstau in Hessen mindestens 11 Milliarden Euro. Im Bereich Schiene ist die Lücke mit 6 Milliarden Euro am größten.



Foto: Anja Peschke

Danach folgt der Bereich Straße mit 4 Milliarden Euro und der Bereich Brücken mit 1 Milliarde Euro.⁴ Die Daehre-Kommission kam schon im Jahr 2012 zu dem Ergebnis, dass in Deutschland insgesamt jährlich 7,2 Milliarden Euro mehr in die Verkehrsinfrastruktur investiert werden müssten, um „weitere volkswirtschaftliche Schäden zu vermeiden und den Wirtschaftsstandort Deutschland nicht zu gefährden“.⁵ Nach Aussagen der Kommission sollten Maßnahmen zum Erhalt der Verkehrsinfrastruktur vorrangig vor Neubauvorhaben finanziert werden.

In Hessen müssen die öffentlichen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur massiv gesteigert werden. Ziel sollte es sein, sowohl die Engpässe im Ballungsraum Rhein-Main-Gebiet und in Frankfurt zu beseitigen als auch die Verkehrsanbindung in den ländlichen Regionen zu verbessern. Um die regionalen Ungleichgewichte zu reduzieren, sind mehr öffentliche Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur in der mittel- und nordhessischen Fläche unabdingbar. Insbesondere industriell geprägte Gebiete im sogenannten hessischen Hinterland benötigen eine bessere Anbindung, damit Standorte und Arbeitsplätze gehalten werden und sich neue Unternehmen ansiedeln. Die Verbesserung der Verkehrsanbindung im ländlichen Raum trägt nicht nur dazu bei, eine Abwanderung von Fachkräften und „Landflucht“ zu verhindern, sondern entlastet auch den Ballungsraum.

Die Unterfinanzierung im Bereich der Landesstraßen ist besonders eklatant. Im Rahmen einer Sanierungsoffensive 2016 – 2022 plant die hessische Landesregierung, rund 385 Millionen Euro für rund 540 Einzelmaßnahmen in den Landesstraßenbau zu investieren. Zusätzlich sollen in den kommenden sieben Jahren rund 60 Radwege mit einem Volumen von jährlich 4 Millionen Euro gebaut werden. Im Jahr 2015 stehen 90 Millionen Euro für den Landesstraßenbau mit dem Schwerpunkt Erhaltung zur Verfügung, zuzüglich weiterer 40 Millionen Euro für Planungsmaßnahmen. Darüber hinaus wird das Programm „Mobiles Hessen 2020“ unterstützt. Die für den Landesstraßenbau vorgesehenen Mittel sind

⁴Rohrig, Carolin (2012): Infrastrukturstau im Bereich Straße und Schiene. Fakten und Optionen am Beispiel Hessen. Publikation im Auftrag der Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung, Bonn.

⁵Bericht der Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ unter dem Vorsitz von Karl-Heinz Daehre, Dezember 2012, IV.



Foto: © Deutsche Bahn AG, Claus Weber

jedoch zu gering, um den Wertverlust aufzuhalten. Daher fordern der DGB und seine Gewerkschaften eine deutliche Steigerung der Mittel für den Landesstraßenbau. Hierbei muss auch in Zukunft der Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ gelten.

Mit der sogenannten „Schuldenbremse“ haben sich Bund und Land einen Sparzwang auferlegt, der öffentliche Investitionen zu Lasten zukünftiger Generationen verhindert. Auch viele Kommunen sind durch den sogenannten „Kommunalen Schutzschirm“ zur Haushaltskonsolidierung verpflichtet. Der DGB und seine Gewerkschaften haben sich in der Vergangenheit dazu bereits sehr kritisch geäußert.⁶ Zur Finanzierung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur fordern der DGB und seine Gewerkschaften eine Steigerung der öffentlichen Einnahmen durch eine stärkere Besteuerung von Vermögen und Erbschaften. Projekte in öffentlich-privater Partnerschaft werden abgelehnt.

Das Angebot an Verkehrsinfrastruktur darf nicht am privatwirtschaftlichen Gewinnstreben orientiert, sondern muss am Gemeinwohl ausgerichtet werden. Der Bundesrechnungshof hat erst Mitte 2015 Projekte in öffentlich-privater Partnerschaft im Bereich der Bundesfernstraßen als unwirtschaftlich kritisiert.

Um über den Zustand der Verkehrsinfrastruktur regelmäßig Informationen zu erhalten, wird die Fortschreibung und Erweiterung des „Mobilitätsberichts Hessen“ dahingehend gefordert, dass dieser auch Auskunft über die Höhe und den Bedarf der öffentlichen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur geben muss. Zudem sollte ein Mobilitäts-/Investitionsbeirat unter Beteiligung der Gewerkschaften und Beschäftigten eingerichtet werden, der die Umsetzung geplanter verkehrspolitischer Maßnahmen begleitet.

⁶Eine aktuelle Stellungnahme des DGB zur Austeritätspolitik in den hessischen Kommunen (Juli 2015) ist zu finden unter: www.dgb.hessen-thueringen.de.

Positionspapier zu Straße, Schiene und ÖPNV

ÖPNV FLÄCHENDECKEND UND IN HOHER QUALITÄT ZUR VERFÜGUNG STELLEN

Für die vielen Pendlerinnen und Pendler ist ein flächendeckender, bezahlbarer und barrierefreier ÖPNV eine zentrale Voraussetzung, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Auch Menschen mit geringem Einkommen müssen die Fahrt zur Arbeit finanzieren können. Das geht aber nur mit Fahrpreisen, die sozial gestaltet sind. Zudem ist die Schaffung von Stufenfreiheit nicht ausreichend, weil erst Barrierefreiheit den Zugang aller Menschen zum ÖPNV gewährleistet. Um die Verkehrsverbindungen zu verbessern und die Zeit für Umstiege zu reduzieren, sollte das integrale Taktsystem im hessischen ÖPNV weiter entwickelt werden.

Darüber hinaus sollten die Taktzeiten besser an die Arbeitszeiten der Beschäftigten angepasst werden. Das gilt insbesondere für Schichtzeiten. Gefordert wird zudem die Einführung eines hessenweiten Schüler- und Auszubildendentickets. Zudem sollten Verbesserungen im Bereich der Semestertickets seitens der Verkehrsverbünde voran gebracht werden.

Die Verkehrsverbünde sind aufgefordert, sich stärker innerhalb Hessens und mit den Nachbarländern hinsichtlich der Tickets abzustimmen. Das gilt sowohl für Job-Tickets, Schüler- und Auszubildendentickets als auch für die Semestertickets. Für Hessen sollte ein einheitliches Ticket geschaffen werden, das einen nahtlosen Übergang zwischen den hessischen Verkehrsverbünden gewährleistet. Zudem sollten insbesondere mit den Bundesländern Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg (Rhein-Neckar-Raum), NRW und Bayern und in Richtung Ostdeutschland mit Thüringen Anschlusstickets angeboten werden, weil mit diesen Bundesländern die größten Pendlerverflechtungen bestehen.⁷

Ferner sollte die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel (Multi- und Intermodalität) stärker vorangetrieben werden, damit mehr Pendlerinnen und Pendler auf den ÖPNV umsteigen. Beispiele hierfür sind Park&Ride, Car-Sharing, Fahrgemeinschaften, usw. Ebenso sollte die Digitalisierung mit dem Ziel vorangetrieben werden, die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger zu verbessern. Die Einführung elektronischer Tickets und Ticketsysteme muss jedoch nutzerfreundlich erfolgen. Auch bei Fortschreiten der Digitalisierung muss eine Beratung der Kundinnen und Kunden durch Mobilitätsberatungsstellen gewährleistet werden.

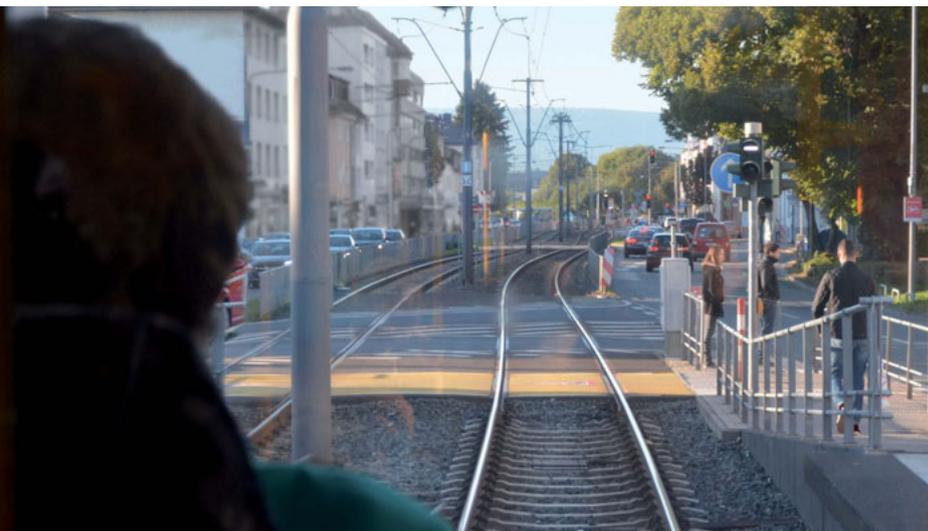


Foto: Anja Peschke

In Zusammenarbeit mit Gewerkschaften, Beschäftigten und Betriebsräten sollte das betriebliche Mobilitätsmanagement vorangetrieben werden, damit mehr Pendlerinnen und Pendler als Alternative zum eigenen PKW auf Bus und Bahn umsteigen. Die Verkehrsverbünde sind aufgefordert, die Konditionen für Job-Tickets zu verbessern. Für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer muss es gleichlautende Angebote geben. Job-Tickets sollten auch für Klein- und Kleinstbetriebe angeboten werden.

⁷Agentur für Arbeit, Stichtag: 30. Juni 2014

Das ÖPNV-Angebot muss insbesondere im ländlichen Raum massiv verbessert werden. Alle Modelle, die dazu beitragen, die Mobilität der Menschen auf dem Land zu verbessern und das bereits bestehende ÖPNV-Angebot zu ergänzen, beispielsweise Bürgerbusse, Sammeltaxen und Rufbusse, sollten vorangetrieben werden. Mobilitätsberatungsstellen müssen im ländlichen Bereich erhalten und ausgebaut werden. Auch für den Bereich des Transports der Schülerinnen und Schüler hat der ÖPNV im ländlichen Raum eine zentrale Bedeutung.

In den Städten und Ballungszentren sollte zudem durch eine verkehrspolitisch abgestimmte Stadtplanung ein „Konzept der kurzen Wege“ umgesetzt werden. Statt großflächige Verkaufsflächen auf der „grünen Wiese“ zu schaffen, sollte die Nahversorgung in den einzelnen Stadtvierteln verbessert werden, um längere Wege zu vermeiden. Die Kommunen und Regionen sind zudem aufgefordert, in der kommunalen Bauleitplanung und in der Regionalplanung stärker Vorgaben zu machen, so dass bereits bei der Planung von Gebieten eine sehr gute ÖPNV-Anbindung gewährleistet wird. Auch im Landesentwicklungsplan sollte die Landesregierung entsprechende Vorgaben machen. Die Verkehrsplanung muss stärker in Abstimmung mit der Landesentwicklung/Regionalentwicklung/Stadt-/Landkreisentwicklung erfolgen.

Die Finanzierung des ÖPNV muss langfristig gesichert werden. Die Kommunen können die Finanzierung des ÖPNV nicht alleine stemmen. Daher fordern der DGB und seine Gewerkschaften die Sicherung einer auskömmlichen und dauerhaften Finanzierung von Infrastruktur und Betrieb, Nachholbedarf sowie Neu- und Ausbau des gesamten ÖPNV unter Beteiligung des Bundes und des Landes. Die Landesregierung ist aufgefordert, sich auf der Bundesebene für eine Anschlussregelung an die 2019 auslaufenden GVFG-

Mittel und deren bedarfsgerechte Erhöhung einzusetzen. Es ist zu begrüßen, dass hinsichtlich der Regionalisierungsmittel eine Einigung erzielt wurde, allerdings ist diese nicht ausreichend. Die Regionalisierungsmittel sollten auf mindestens 8,5 Milliarden Euro bei einer Dynamisierung von 2,8 Prozent jährlich mit einer Laufzeit bis 2030 erhöht werden. Die hessische Landesregierung ist aufgefordert, neben den Bundesmitteln auch eigene Landesmittel für die Finanzierung des ÖPNV bereit zu stellen. Hessen ist eines der wenigen Länder, das keine eigenen Mittel für den ÖPNV zur Verfügung stellt. Zudem muss die Zweckbindung erhalten bleiben.



Foto: © Deutsche Bahn AG, Andreas Varnhorn

Darüber hinaus muss die Elektromobilität stärker gefördert werden, weil diese selbst dann noch klimafreundlicher ist, wenn der Strom nicht vollständig aus erneuerbaren Energien gedeckt wird. Auch Projekte im Wasserstoff-/Brennstoffzellenbereich tragen dazu bei, alternative Antriebe zu fördern. Neben der Elektromobilität im Bereich der PKWs sollten Elektrofahrräder, E-Bikes, Pedelecs usw. gefördert werden sowie deren Verknüpfung mit dem ÖPNV, beispielsweise durch Bike&Ride und Leihfahrräder.

Positionspapier zu Straße, Schiene und ÖPNV

SCHIENENINFRASTRUKTURSTAU UNVERZÜGLICH BESEITIGEN

Der größte Verkehrsstau besteht in Hessen im Bereich der Schieneninfrastruktur. Wichtige Aus- und Umbauprojekte im Bereich der Knoten, aber auch auf den regionalen und überregionalen Strecken werden nicht in Angriff genommen. Der größte Engpass besteht im Bahnknoten Frankfurt und in den Strecken Richtung Fulda und Mannheim. Allein in den Frankfurter Hauptbahnhof kommen im Durchschnitt täglich 450.000 Reisende. Damit liegt dieser im deutschlandweiten Vergleich an der Spitze, was die Zahl der Reisenden anbelangt. Darüber hinaus bestehen auch von Frankfurt aus in Richtung Mittel- und Nordhessen (Friedberg-Gießen-Kassel) erhebliche Engpässe. Auch die Verbindung zwischen Westen und Osten beziehungsweise Kassel und Erfurt muss weiter voran gebracht werden.

Im Bereich der überregionalen Projekte fordern der DGB und seine Gewerkschaften den Aus- und Umbau insbesondere der folgenden Knoten und Strecken: Knoten Frankfurt/Main, Strecke Frankfurt-Fulda und Frankfurt-Hanau sowie Frankfurt-Gießen-Marburg-Kassel. Auch die Mitte-Deutschland-Verbindung von Kassel nach Erfurt muss unverzüglich weiter ausgebaut werden.

Hinsichtlich der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim wird gefordert, einem von DGB und EVG entwickelten Modell den Vorzug zu geben. Dieses sieht vor, die Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim entlang der A 5 und der A 67 ausschließlich für den Güterverkehr (200 km/h) zu nutzen. Vorteil des DGB-/EVG-Modells sind insbesondere eine geringere Lärmbelastung für die Region und die Anbindung der Städte Darmstadt und Heidelberg. Die von der Deutschen Bahn und dem Mannheimer Forum favorisierten

Konzepte werden dagegen abgelehnt. Der DGB und seine Gewerkschaften fordern die hessische Landesregierung auf, sich auf der Bundesebene nachdrücklich dafür einzusetzen, dass das DGB/EVG-Modell in den Bundesverkehrswegplan 2015 des Bundesverkehrsministeriums aufgenommen wird.

Im Bereich der regionalen Projekte begrüßen der DGB und seine Gewerkschaften, dass wichtige Projekte bereits auf dem Weg sind und fordern die Fortsetzung beziehungsweise die Umsetzung der folgenden Projekte:

- S-Bahn Rhein-Main, 4-gleisiger Ausbau der Main-Weser-Bahn
- Ausbau Nordmainische S-Bahn Frankfurt-Hanau
- Bau Regionaltangente West (Neulisenburg Mitte, Flughafen Regionalbf., Höchst Bf., Eschborn Südbf., Nordwestzentrum, Bad Homburg)
- S-Bahnanschluss „Gateway Gardens“ (neuer Stadtteil am Frankfurter Flughafen)
- Anbindung Europaviertel Frankfurt
- Ausbau und Elektrifizierung der „Taunusbahn“ (Frankfurt-Usingen)
- Reaktivierung der Strecke Lollar-Londorf (Lumdatalbahn)
- Fortführung des Bahnhofsmodernisierungsprogramms gemäß bestehender Rahmenvereinbarungen des Landes mit Deutsche Bahn, Rhein-Main-Verkehrsverbund und Nordhessischer Verkehrsverbund.

GÜTERVERKEHR STÄRKER AUF DIE SCHIENE VERLAGERN

Durch seine Lage in der Mitte Deutschlands und Europas ist Hessen ein wichtiges Transitland. Dadurch hat das Bundesland eine überdurchschnittlich hohe Verkehrsbelastung. Die kommunalen Straßen weisen in Hessen die größten Schäden auf, was an den zahlreichen Schlaglöchern und Rissen in den Städten und Dörfern deutlich wird. Aber auch die Landes- und Bundesstraßen sind in einem äußerst miserablen Zustand. Das gilt auch für die Brücken. Eine zentrale Ursache hierfür ist der steigende Anteil der LKW. Ein sehr schwerer LKW zerstört die Straße in demselben Maße wie bis zu 60.000 PKWs.

Nach Angaben der Verkehrsverflechtungsprognose 2030, die auch die Grundlage für den Bundesverkehrswegeplan 2015 des Bundesverkehrsministeriums ist, wird der Verkehr in Deutschland in den kommenden Jahren stark zunehmen. Die Transportleistung im Güterverkehrsbereich wird aller Voraussicht nach um 38 Prozent steigen. Eine aktuelle Studie des Umweltbundesamtes zeigt auf, dass 95 Prozent der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor durch den Straßenverkehr verursacht werden. Ein zentrales Anliegen der Landesregierung sollte es daher sein, das angestrebte Ziel, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene

und die Wasserwege zu verlagern, endlich in die Tat umzusetzen. Hierzu müssen die öffentlichen Investitionen in die Schieneninfrastruktur deutlich aufgestockt werden. Zudem sollte die Förderung von privaten Gleisanschlüssen fortgesetzt werden. Zur Stärkung des kombinierten Verkehrs müssen zudem mehr Umschlagplätze gefördert werden. Darüber hinaus sollten geplante Umgehungsstraßen endlich umgesetzt werden, um LKW-Verkehr in den Innenstädten zu vermeiden. Gigaliner werden abgelehnt.

Ein wichtiges Thema ist auch der Neu- und Ausbau von LKW-Stellplätzen. Um das derzeitige erhebliche Stellplatzdefizit zu beseitigen, muss der Neu- und Ausbau von LKW-Stellplätzen auf Rastanlagen und Parkplätzen an den Autobahnen weiter vorangetrieben werden. Der Betrieb der bestehenden Anlagen muss optimiert werden, unter anderem mit Auslastungsanzeigen und Reservierungsmöglichkeiten.

Der DGB und seine Gewerkschaften unterstützen zudem die hessische Landesregierung darin, sich gegenüber der Deutschen Bahn und dem Bund für eine Lärmreduzierung im Mittelrheintal einzusetzen.



Positionspapier zu Straße, Schiene und ÖPNV

GUTE ARBEIT UND TARIFTREUE IM VERKEHRS- UND LOGISTIKBEREICH GEWÄHRLEISTEN

Der DGB und seine Gewerkschaften sehen die Landesregierung in der Verantwortung, gesetzliche Rahmenbedingungen herzustellen, die „Gute Arbeit“ und Tariftreue für all diejenigen Menschen sicherstellen, die in den Bereichen Verkehr und Logistik arbeiten. Der Mobilitätssektor ist einer der größten hessischen Arbeitgeber. Allein die Branche Verkehr und Logistik erwirtschaftete in Hessen im Jahr 2013 insgesamt 5 Prozent der nominalen Bruttowertschöpfung und trägt damit wesentlich zur Wirtschaftskraft des Bundeslandes bei. In diesem Bereich gibt es über 201.000 Erwerbstätige.⁸ Darüber hinaus sind viele Arbeitsplätze in Industrie und Dienstleistungen indirekt von Mobilität abhängig. Umso wertvoller ist die Arbeit derjenigen, die in diesem Sektor beschäftigt sind. Aufgrund einer fortschreitenden Deregulierung und Liberalisierung im Verkehrs- und Logistikbereich auf nationaler und europäischer Ebene konnten sich Niedriglohnsektor, unsichere Beschäftigungsbedingungen und Prekariisierung in den letzten Jahren immer weiter ausdehnen.

Zwar hat die hessische Landesregierung Tariftreueregelungen als eine der letzten im Jahr 2014 in das Vergabegesetz aufgenommen. Diese reichen aber nicht aus, um „Gute Arbeit“ und eine faire Entlohnung im Verkehrsbereich sicherzustellen. Besonders kritisieren der DGB und seine Gewerkschaften, dass das Gesetz keine eigene Kontrollbehörde mit zusätzlichem Personal vorsieht und mögliche Sanktionen nicht verpflichtend sind. Darüber hinaus fehlt in dem Gesetz die Generalunternehmerhaftung, die gewährleistet, dass Unternehmen auch dann haften, wenn sie Teile ihrer Aufträge an Subunternehmen weitergeben. Die

Tariftreueregelung im hessischen Vergabegesetz sollte zudem so formuliert werden, dass explizit auf die Zahl der jeweils in tarifgebundenen Unternehmen arbeitenden Beschäftigten und die Zahl der jeweils unter den Geltungsbereich des Tarifvertrags fallenden Mitglieder der vertragsschließenden Gewerkschaft abgestellt wird. Des Weiteren fordern der DGB und seine Gewerkschaften die Einführung eines vergabespezifischen Mindestlohns und die Verankerung der ILO-Kernarbeitsnormen. Auch die Ausbildung in einem anerkannten und qualifizierten Ausbildungsberuf als verbindliches Vergabekriterium fehlt bislang in Hessen. Für den Bereich des ÖPNV besteht mit der EU-Verordnung EG 1370/2007 eine gesonderte Rechtsgrundlage auf europäischer Ebene. Sie gilt unmittelbar und zwingend und bildet eine direkte rechtliche Grundlage für nationale Tariftreueregelungen für den ÖPNV. Sie ermöglicht in den Tariftreueregesetzen verpflichtende Sozialstandards.

Bei einem Betreiberwechsel sieht die EU-Verordnung Anordnungen des Beschäftigtenübergangs einschließlich der Arbeitsbedingungen der Beschäftigten vor. Im hessischen Vergabegesetz fehlt bislang eine Verpflichtung zur Übernahme der Beschäftigten bei einem Betreiberwechsel, so dass es keine Arbeitsplatzgarantie gibt. Diese ist in das hessische Vergabegesetz dringend aufzunehmen, da Paragraph 613a BGB nicht zur Anwendung kommt. Darüber hinaus sollten durch die Ausgestaltung von Nahverkehrsplänen mit qualitativen Kriterien für die Verkehrserbringung auf kommunaler Ebene sowohl die Qualität des Nahverkehrsangebotes als auch die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im Verkehrsbereich nachhaltig stabilisiert werden.

⁸Hessisches Statistisches Landesamt (2015): Konjunkturprognose Hessen, S. 37.



Foto: Anja Peschke

LOHN- UND SOZIALSTANDARDS BEI FERNBUSSEN SICHERN

Der Konkurrenzdruck im Bereich der Fernbusse führt seitens der Arbeitgeber verstärkt zur Nichtbeachtung von Lohn- und Sozialstandards sowie von Arbeitsschutzvorschriften. Das gilt insbesondere für die Gewährleistung der Lenk- und Ruhezeiten. Auch die Sicherheitsbestimmungen im Fahrzeugbereich werden häufig vernachlässigt. Das Land sollte daher verstärkt darauf hinwirken, dass diese eingehalten werden. Gemeinsam mit dem Bundesamt für Güterverkehr und der Polizei sollten wirksame Kontrollen durchgeführt und gegebenenfalls Sanktionen verhängt werden. Darüber hinaus gibt es im Bereich der Finanzierung der Fernbusinfrastruktur erhebliche Wettbewerbsverzerrungen. Während LKW und Bahn mit einer Maut belastet werden, ist der Fernbus hiervon befreit. Der Fern-

bus ist jedoch keine Alternative zum Schienenpersonenverkehr, weil er zu größeren Umweltproblemen führt. Daher sollte der Fernbus, wie alle anderen Verkehrsmittel auch, an den Infrastrukturkosten beteiligt werden. Dies trägt dazu bei, den preislichen Wettbewerbsvorteil zu reduzieren, so dass der Verlagerung von der Schiene auf die Straße entgegen gewirkt wird.

Tariftreue und verbindliche soziale Standards sollten im Verkehrsbereich darüber hinaus nicht nur bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gelten. Ein entscheidender Beitrag dazu wäre es, Genehmigungen im (Fern-)Buslinienverkehr zum Schutz der Beschäftigten ebenfalls von der Einhaltung adäquater Sozialstandards abhängig zu machen.

Herausgeber:
DGB Hessen-Thüringen
Wilhelm-Leuschner-Str. 69-77
60433 Frankfurt am Main
www.hessen-thueringen.dgb.de

verantwortlich: Gabriele Kailing
Redaktion: Liv Dizinger, Abteilung Strukturpolitik
Layout: Anja Peschke
Titel Foto: © Deutsche Bahn AG, Wolfgang Klee
Druck: PrintNetwork pn / ASTOV Vertriebsges. mbH

Veröffentlichung: Dezember 2015 / Januar 2016

Bestellungen von Broschüren und Materialien des DGB bitte nur über den DGB-Online Bestellservice:
www.dgb-bestellservice.de

Bestellungen für Besteller/innen ohne Zugang zum Internet bitte nur schriftlich an:
PrintNetwork pn / ASTOV Vertriebsges. mbH
Stralauer Platz 33-34
10243 Berlin