

# EVG-WAHLPRÜFSTEINE ZUR EUROPAWAHL 2024:

*So haben die Parteien  
geantwortet:*

*CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN,  
SPD, DIE LINKE, FDP*



Wir leben Gemeinschaft

**Am 9. Juni 2024 stehen die Wahlen zum Europäischen Parlament an. Und in diesem Jahr ist es besonders entscheidend, zur Wahl zu gehen: Für ein demokratisches Europa und eine lebenswerte EU, in der die Rechte der Arbeitnehmer:innen respektiert werden und eine gemeinsame Verkehrspolitik die Mitgliedstaaten verbindet und den Klimaschutz fördert.**

**Wir als EVG fordern eine Verkehrspolitik in Europa, die sowohl umwelt- als auch klimafreundlich ist, um ein leistungsstarkes und nachhaltiges Mobilitätssystem zu schaffen, das gute, sichere und sozial gerechte Arbeitsplätze bietet. Um die Klimaschutzziele im europäischen Verkehrssektor zu erreichen, sind Bahnen und Busse die beste Lösung.**

Hier können die verkehrspolitischen EVG-Wahlforderungen in einer Lang- und einer Kurzfassung heruntergeladen werden:



**EVG-Wahlforderungen**  
Kurzfassung



**EVG-Wahlforderungen**  
Langfassung

Wir haben Wahlprüfsteine an die etablierten demokratischen Parteien (CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD, DIE LINKE und FDP) geschickt. Ihre Antworten haben wir nachfolgend genauso abgedruckt, wie wir sie erhalten haben.

Sie zeigen, ob die Parteien die Interessen der EVG-Mitglieder in den nächsten fünf Jahren im Europaparlament vertreten wollen. Für einen besseren Überblick haben wir die Antworten mit einem **grünen** „Daumen hoch“ markiert, wenn sie in unserem Sinne sind. Inhalte, die in Konflikt mit unseren Wahlforderungen stehen, haben von uns einen **roten** „Daumen runter“ erhalten. Bei Positionen dazwischen zeigt ein **gelber** „Daumen zur Seite“.

Eine darüberhinausgehende verkehrspolitische Bewertung der Wahlprogramme der Parteien ist im EVG-Wahlcheck zu finden. Eine allgemeine Bewertung der Wahlprogramme im Interesse der Arbeitnehmer:innen liefert der DGB-Wahlcheck zur Europawahl 2024.



**EVG-Wahlcheck**  
zur Europawahl 2024



**DGB-Wahlcheck**  
zur Europawahl 2024

\* Parteien-Reihenfolge nach den Ergebnissen der Europawahl 2019; Parteien-Auswahl: alle fünf demokratischen Parteien, die sich auf das Wahlprüfstein-Verfahren untereinander verständigt hatten: CDU/CSU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, SPD, DIE LINKE und FDP – folgende Bedingungen waren vorgegeben: maximal acht Fragen mit einer jeweils auf 300 Zeichen (inkl. Leerzeichen) begrenzten Zeichenzahl.

# 1) Inwieweit setzt sich Ihre Partei für den Erhalt der integrierten Bahnunternehmen in Deutschland und in Europa bzw. gegen die Trennung von Netz und Betrieb ein, und wie stehen Sie zu Privatisierungsideen im Bus- und Bahnbereich?



Wir brauchen eine strukturelle Weiterentwicklung der Bahn. Der Infrastrukturbereich mit DB Netz, DB Station und Service sowie DB Energie müssen vollständig von der DB getrennt werden.\* Eine Trennung des Infrastruktur- und Transportbereichs führt zu mehr Wettbewerb auf der Schiene. 👎



Wir kämpfen für eine europaweit vernetzte Bahn, die den Wechsel auf die Schiene für Menschen und Unternehmen einfach und attraktiv gestaltet. Als GRÜNE haben wir Zweifel, ob eine Liberalisierung der Bahn diese Ziele wirklich unterstützt. In Anbetracht einer politischen Mehrheit für diese Maßnahme konzentrieren wir uns aber darauf, jede Form von Bahnverkehr zu fördern und faire Bedingungen für alle zu schaffen. Das gilt ausdrücklich auch für die Angestellten, zum Beispiel bei einem Betreiberwechsel. Eine Trennung von Netz und Betrieb ist nicht notwendig, wenn das gemeinsame Arbeiten zwischen Staat und Eisenbahninfrastrukturunternehmen transparent und ohne Verzerrung von Seiten einzelner Transportunternehmen möglich ist. 👍

\* Die Antwort erfolgte seitens CDU/CSU so wie angegeben – gestellt wurden die Fragen Ende März 2024 und damit nach der zum 1.1.2024 erfolgten Zusammenlegung von DB Netz und DB Station&Service zur neuen DB InfraGO.

SPD

Die SPD steht für den Erhalt der Deutschen Bahn als integrierter Konzern in öffentlichem Eigentum in Deutschland. Die Organisation des inländischen Bahnbetriebs bleibt den Mitgliedsstaaten überlassen. Auch andere Mitgliedstaaten wie etwa Österreich zeigen allerdings, dass ein integrierter Konzern eine sehr gute Grundlage für eine erfolgreiche Bahn sein kann. Der Kern guter europäischer Mobilitätspolitik ist für uns Tariftreue und die Gewährleistung guter Arbeitsbedingungen. Die SPD sieht Privatisierungen im Bus- und Bahnbereich kritisch. Bei möglichen Privatisierungen innerhalb der Mitgliedstaaten der EU muss sichergestellt sein, dass die Mindeststandards so hoch sind, dass die Interessen der Arbeitnehmer:innen geschützt sind. 👍

Die Linke

Die Linke lehnt die Trennung von Netz und Betrieb ab. Wir wollen die Bahn öffentlich und bedarfsorientiert, Privatisierungspläne im Bus- und Bahnbereich führen zu Sozialdumping, Druck auf Löhne und Arbeitsbedingungen und verschlechtern den Service für die Kund:innen.\*\* Eine attraktive Bahn ist Voraussetzung für die Mobilitätswende. Die gibt es nur ohne Wettbewerb und in öffentlicher Hand. 👍

\*\* Redaktionelle Bearbeitung zur besseren Lesbarkeit, Wortlaut im Original: „Wir wollen die Bahn öffentlich und bedarfsorientiert, Privatisierungspläne im Bus- und Bahnbereich. Sie führen zu Sozialdumping, Druck auf Löhne und Arbeitsbedingungen und verschlechtern den Service für die Kund\*innen.“

Freie Demokraten  
FDP

Wir Freie Demokraten wollen Infrastruktur und Bahnbetrieb trennen und den Betrieb privatisieren, so wie das heute schon in anderen europäischen Ländern der Fall ist. Das Netz soll im Eigentum des Bundes bleiben. Durch eine organisatorische Trennung kann sich der Bund voll auf die Bereitstellung und Modernisierung der Infrastruktur konzentrieren. Auf der Schiene können Bahnunternehmen wiederum in Wettbewerb miteinander treten. Kunden profitieren hierdurch von niedrigeren Preisen, mehr Service und einem besseren Angebot im Bahnverkehr. Mit mehr Wettbewerb, mehr Digitalisierung und niedrigeren Trassenpreisen für die Nutzung der Schienenwege können mehr Personen für die Nutzung der Bahn gewonnen werden. 👎

## 2) Welche konkreten Ziele für die Marktanteile des Schienenverkehrs in Europa fordert Ihre Partei und welche konkreten Maßnahmen für eine klimagerechte Verkehrs- und Mobilitätswende und einen flächendeckenden Ausbau des Bahn- und Busverkehrs wollen Sie ergreifen?



Mit einer zukunfts- und leistungsfähigen Schiene schaffen wir zusätzliche Kapazitäten, erhöhen die Produktqualität und verbessern die Kundenzufriedenheit. Konkret soll eine leistungsfähige Schiene bedeuten: Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes um 10,5 Mio. Tonnen jährlich, Verdopplung der Passagierzahlen im Schienenpersonennahverkehr, Wachstum des Modalanteils des Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent und Verwirklichung der europäischen Vernetzung. Hierfür muss in den Erhalt, den Aus- und Neubau von Strecken und Knotenpunkten investiert werden. 🙌



Um unsere Klimaziele zu erreichen, müssen wir den Personen- und Güterverkehr von Straße und Flugzeug auf die Schiene verlagern. Bis 2030 wollen wir deshalb einen 30-prozentigen Marktanteil des europäischen Schienengüterverkehrs erreichen. Dafür setzen wir uns für Investitionen zur Modernisierung der Schieneninfrastruktur sowie für den flächendeckenden Ausbau des ÖPNV ein. 👍

Durch die Einführung eines europaweiten, anbieterübergreifenden Ticketing-Systems machen wir Bahnfahren zudem einfacher und attraktiver, insbesondere bei der Buchung grenzüberschreitender Tickets. Im ÖPNV soll das Flatrate-Prinzip gestärkt werden, zum Beispiel durch Gültigkeit des Deutschland-Tickets bis in die erste Stadt des Nachbarlandes. 🙌

**SPD**

Wir streben eine wesentlich stärkere Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene an. Bis 2030 wollen wir den Anteil des Schienengüterverkehrs auf 30 Prozent des gesamten Güterfrachtverkehrs für Strecken über 300 Kilometer und bis 2050 auf mehr als 50 Prozent erhöhen. Gemeinsam mit unseren europäischen Partnern wollen wir eine echte europäische Mobilitätswende einleiten. Dies erfordert eine Transformation in allen Verkehrsbereichen, einschließlich des Individualverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des Güterverkehrs. Aufbauend auf dem Ziel eines Deutschlandtakts wollen wir die Voraussetzungen für einen Europatakt schaffen, der neben der Steigerung der Pünktlichkeit auch die Anbindung an europäische Netze in den Vordergrund stellt. Wir werden die Kapazität, Zuverlässigkeit, Barrierefreiheit, Verfügbarkeit und den nahtlosen grenzüberschreitenden Betrieb des Schienengüterverkehrs in der Union erhöhen. 👍

**Die Linke**

Wir wollen eine europäische Gesellschaft schaffen, die für eine bessere Zusammenarbeit zwischen den nationalen Bahngesellschaften sorgt, die bessere Vernetzung im Personen- und Güterverkehr organisiert und grenzüberschreitende Schienenprojekte voranbringt - unsere Vision sind die United Railways of Europe! Dann gäbe es eine gemeinsame Buchungsplattform, koordinierte Fahrpläne und eine massive Ausweitung des grenzüberschreitenden

Verkehrs: Mit den United Railways of Europe kann bis 2035 ein Europatakt eingeführt werden, mit Verbindungen im Stundentakt zwischen den europäischen Haupt- und Großstädten. Dann können wir mit dem Nachtzug nach Marseille und umsteigefrei nach Barcelona fahren – bezahlbar und barrierefrei. Ein erheblicher Teil des Luftverkehrs würde auf die Schiene verlagert. Der Anteil des Schienenverkehrs am modalen Split muss drastisch steigen, denn hier sind in den letzten Jahren überhaupt keine Fortschritte erreicht worden. 👍

**Freie Demokraten**  
**FDP**

Für uns ist der Emissionshandel das effektivste und effizienteste Instrument zum Erreichen der Klimaziele, da er ein klares Treibhausgaslimit vorgibt. Bis 2035 wollen wir die Systeme ETS 1 und 2 zusammenlegen, damit sie noch effizienter werden, und verbliebene Emissionsquellen wie die Abfall- und Landwirtschaft einbeziehen. Es muss das Ziel sein, schnellstmöglich ein internationales Emissionshandelssystem zu etablieren. Unter dem Dach des Emissionshandels muss Technologieoffenheit möglich sein. Weitere Lenkungsmaßnahmen, wie eine nationale CO<sub>2</sub>-Steuer, sind nicht nötig. Statt staatlicher Preissetzung setzen wir auf die Effekte des Wettbewerbs, um kostengünstig und effizient CO<sub>2</sub> einzusparen. Durch eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur sowie die Steigerung des Wettbewerbs im Schienenverkehr versprechen wir uns auch eine Stärkung der Schiene mit der Folge höherer Passagierzahlen und Gütermengen. 👎

### 3) Inwieweit setzt sich Ihre Partei dafür ein, dass der Schienengüterverkehr zu einer Dienstleistung von allgemeinem Interesse erklärt wird, was den EU-Mitgliedstaaten ermöglicht, diesen ökologischen Schlüsselsektor mit Beihilfen zu unterstützen?



CDU und CSU wollen die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs stärken. Aktuelle Verkehrsprognosen zufolge wird der Güterverkehr auf der Schiene bis zur Mitte des Jahrhunderts lediglich um 33 Prozent auf 172 Milliarden Tonnenkilometer zunehmen. Aus diesem Grund sollen die Voraussetzungen für den Schienengüterverkehr weiter verbessert, relevante Verkehrsinfrastruktur instandgesetzt und für Einzelwagenverkehre ein „Hub-System in die Fläche“ etabliert werden. 🖐️



Aufgegleist ist der Güterverkehr wesentlich klimafreundlicher und effizienter als andere Verkehrsträger wie zum Beispiel Lkw. Für den Wechsel auf die Schiene braucht es jedoch groß angelegte und anhaltende Investitionen, um die Infrastruktur zu modernisieren. Die Erklärung zur Dienstleistung allgemeinen Interesses ist entscheidend, um diese Investitionen möglich zu machen. Staatliche Beihilfen sollten verstärkt dafür eingesetzt werden, um den Schienengüterverkehr wettbewerbsfähig zu machen, zum Beispiel für den Einzelwagen-Güterverkehr und die europaweite Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung. 👍

Wir setzen uns für eine deutliche Stärkung des Schienengüterverkehrs ein und wollen deutlich mehr Güter auf die Schiene verlagern. Dafür haben wir in den vergangenen Jahren auf nationaler und europäischer Ebene wichtige Weichen gestellt. Den Schienengüterverkehr durch die Europäische Kommission als Dienstleistung von allgemeinem Interesse erklären zu lassen, ist dabei ein möglicher Weg neben vielen anderen Maßnahmen. Sollte ein solcher Schritt erwogen werden, müssten bei der europarechtlichen Einstufung, die für alle Mitgliedstaaten Gültigkeit hätte, die Aspekte der Angemessenheit und Wettbewerbsneutralität mitberücksichtigt werden. 👍

Die Linke setzt sich dafür ein, dass der Schienengüterverkehr zu einer Dienstleistung von allgemeinem Interesse erklärt wird, damit der ruinöse Wettbewerb mit dem Güterverkehr auf der Straße (auf Kosten der LKW-Fahrer:innen) endlich aufhört. Wir fordern dies im Europaparlament, in Presseerklärungen und haben dazu Veranstaltungen organisiert. Zum Beispiel am 17. November 2021: <https://rosalux.eu/2021/import-2047/>. 👍

Wir Freie Demokraten sind der Auffassung, dass dem Verkehrsträger Schiene eine bedeutende Rolle bei der Mobilität und im Güterverkehr zusteht. Unter FDP-Verkehrsminister Volker Wissing haben wir einen Paradigmenwechsel bei der Bahninfrastruktur eingeläutet. Mit der DB InfraGO AG startete das größte Infrastrukturprogramm der DB-Geschichte, welches partnerschaftlich mit allen Akteuren ins Leben gerufen wurde. Unser Schwerpunkt liegt auf dem Investitionshochlauf bei der Schiene. Dafür stehen bis 2027 rund 11,5 Milliarden Euro mehr als bisher im Haushalt des Verkehrsministeriums. Weitere 20 Milliarden Euro sind bis 2029 als Eigenkapitalerhöhung bei der Deutschen Bahn AG vorgesehen. Allein in 2024 sind es 5,5 Milliarden Euro. 🖐️

#### 4) Inwieweit will Ihre Partei den Vorrang der gemeinwirtschaftlichen Verkehre und Direktvergaben als eine gleichwertige Alternative zur Ausschreibung stärken und sich dafür einsetzen, bei Betreiberwechseln den Übergang der Beschäftigten zu mindestens den bisherigen Bedingungen vorzuschreiben?



Gut ausgebildete Fachkräfte sind wichtig für ein leistungsfähiges und gut funktionierendes System Bahn. Anstrengungen zur Gewinnung von Fachkräften müssen verstärkt werden. Der Weg für einen einfacheren Wechsel zwischen den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen muss geebnet werden. Dies beinhaltet zum Beispiel, dass praktikable Regelungen für Lokführer gefunden werden müssen, die das Unternehmen wechseln wollen. 👉



Die Bahn und der öffentliche Personennahverkehr bieten wichtige Mobilitätsangebote für viele Bürger\*innen, die häufig nicht wirtschaftlich betrieben werden können. Gemeinwirtschaftliche Verkehre finanzieren solche Angebote und sichern somit die Mobilität für Tausende Deutsche und EU-Bürger\*innen. Gemeinwirtschaftliche Verkehre erfüllen also eine essentielle Dienstleistung für unsere Gemeinschaft und sollten unbedingt gestärkt werden. Gerade in ländlichen Regionen können sie eine wichtige Rolle spielen, um ein attraktives ÖPNV-Angebot auszubauen und so den Umstieg auf klimafreundliche Verkehrsmittel zu ermöglichen. Damit das gelingt, wollen wir uns auch für attraktive Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten einsetzen, inklusive Zusicherungen von Rechten bei einem Betreiberwechsel. 👍



Generell kann sich die SPD eine Stärkung von Direktvergaben im Schienenverkehr und ÖPNV gut vorstellen. Direktvergaben stehen allerdings in einem Spannungsverhältnis zum sparsamen Einsatz von Haushaltsmitteln und einer fairen Beteiligungschance mehrerer Wettbewerber an einer Ausschreibung. Außerdem stehen den Auftraggebern auch jetzt schon mehrere Verfahrensarten zur Verfügung. Was den Arbeitnehmer\*innenschutz beim Betreiberwechsel anbelangt, hat sich die SPD bereits in der Vergangenheit dafür eingesetzt, dass keine Schwächung oder Verschlechterung eintreten. Im Rahmen des europarechtlich Zulässigen könnten wir uns hier auch noch weitere Schritte vorstellen. 👍



Die Linke setzt sich dafür ein, den gemeinwirtschaftlichen Verkehr und die Direktvergaben zu stärken. Bei Betreiberwechseln muss der Übergang zu den mindestens bisherigen Bedingungen vorgeschrieben werden. Die Direktvergabe der Daseinsvorsorge soll nicht nur weiterhin möglich, sondern wieder die Norm sein. Angriffe auf Direktvergaben durch Konzerne müssen abgewehrt werden. Das Privatisierungsverbot, das im Bereich Wasser gilt, muss auch in anderen Bereichen angewandt werden.\* Überall, wo der öffentliche Nahverkehr privatisiert wurde, setzen wir uns für die Rekommunalisierung ein. Kommunen brauchen hier-

für einen Kommunalisierungsfonds. Auch für die Schiene muss gelten: öffentliches Eigentum muss Vorfahrt vor Privatisierung und Spekulation haben. 👍



Mit dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen, der Vergabeverordnung und der Unterschwellenvergabeordnung ist das Vergaberecht in Deutschland gut aufgestellt und orientiert sich an den maßgeblichen Grundprinzipien Wettbewerb, Transparenz, Gleichbehandlung, Nichtdiskriminierung und Verhältnismäßigkeit. Wir setzen uns jedoch für schnellere Investitionsentscheidungen der öffentlichen Hand unter anderem durch Vereinfachung des Vergaberechts ein. Dazu sollte das elektronische Vergabeverfahren gestärkt und die Vergabeverfahren generell länderübergreifend harmonisiert werden, zum Beispiel durch die Pflicht zur Nutzung einheitlicher Formulare und Formulierungen. 👎

\* Redaktionelle Bearbeitung zur besseren Lesbarkeit, Wortlaut im Original: „Das Privatisierungsverbot, das im Bereich Wasser muss auch in anderen Bereichen angewandt werden.“

## 5) Was will Ihre Partei für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen im Verkehrssektor tun und was konkret, um die Beschäftigten bei den Bussen und Bahnen in Europa vor Missbrauch von Werkverträgen sowie sogenannter Sub-Ketten und vor Nicht-Einhaltung von Fahr- und Ruhezeiten zu schützen?



CDU und CSU setzen sich dafür ein, dass die geltenden Arbeitsschutzbestimmungen eingehalten und auch entsprechend kontrolliert werden. 🙌



Der Verkehrssektor ist ein entscheidender Teil unserer Wirtschaft. Doch angesichts der häufig schlechten Arbeitsbedingungen ist es keine Überraschung, dass es immer mehr an Beschäftigten mangelt. Wir kämpfen schon lange für bessere Arbeitsbedingungen für alle Beschäftigten, das heißt bessere Bezahlung, weniger körperlich schwere Arbeit und mehr Urlaubstage. Ein wichtiger Erfolg in diesem Mandat war die Verbesserung der Mindestlohnrichtlinie. Sie trägt dazu bei, dass viele Millionen Beschäftigte in Europa künftig ein höheres Einkommen haben werden – in Deutschland setzten wir die Erhöhung des gesetzlichen Mindestlohns bereits durch. Durch eine Kopplung des Mindestlohns an den Medianlohn sowie ein Monitoring in allen EU-Mitgliedstaaten gehen wir konkret gegen Dumpinglöhne und Missbrauch von Werkverträgen vor. 👍

Europaweit gute Arbeitsbedingungen sind ein Kernanliegen der SPD. Dafür haben wir zuletzt die Grundsteine gelegt. Neben der Mindestlohnrichtlinie adressiert die Richtlinie über transparente und verlässliche Arbeitsbedingungen die zunehmende Flexibilität des Arbeitsmarktes und die Zunahme schlecht bezahlter, unsicherer Beschäftigungsverhältnisse, in denen Informationen zu eigenen Rechten und Arbeitsbedingungen oft fehlen. Mit der Richtlinie zur Plattformarbeit gibt es einen EU-Rahmen, mit dem Scheinselbständigkeit bekämpft wird – für gleiche Regeln auf dem digitalen und traditionellen Arbeitsmarkt. Der Grundsatz „Gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort“ muss in allen Mitgliedsstaaten durchgesetzt werden. Wir setzen uns daher für die Ausweitung des Mandats der Europäischen Arbeitsagentur für die Kontrolle von Beschäftigten aus Drittstaaten, Subunternehmerketten, privaten Arbeitsvermittlungen, besseren Zugang zu Daten und mehr Kompetenzen bei grenzüberschreitenden Kontrollen ein. 👍

Wir wollen mehr Personal im Verkehrssektor und kürzere Arbeitszeit mit vollem Lohnausgleich. Für bessere Arbeitsbedingungen müssen die Rechte der Gewerkschaften gestärkt werden: Möglichst alle Beschäftigten sollen von Tarifverträgen geschützt werden. Die Mindestlohnrichtlinie schreibt unter 80% Maßnahmen vor. In Deutschland sind wir weit davon entfernt! Tarifverträge müssen auf Antrag der Gewerkschaften allgemeinverbindlich werden. Das Recht auf Streik und die Rechte der Gewerkschaften dürfen nicht eingeschränkt werden – wie es in einigen Mitgliedsstaaten diskutiert und gefordert wird. Den Missbrauch von Werkverträgen und die sog. Sub-Ketten lehnen wir ab. Um die Fahr- und Ruhezeiten der Fahrer:innen zu schützen, fordern wir eine Stärkung der European Labour Authority (Europäische Arbeitsbehörde), damit sie bei Missbrauch einschreiten kann. 👍

Wir Freie Demokraten setzen uns klar für die Einhaltung gesetzlich festgeschriebener Arbeitsschutzregularien ein. Verstöße müssen überall in der Europäischen Union konsequent geahndet werden. 🙌

## 6) Inwieweit will sich Ihre Partei bei der Überarbeitung der europäischen Triebfahrzeugführerschein-Richtlinie (2007/59/EG) dafür einsetzen, im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr mindestens das bestehende Sprachniveau B1 in der Sprache der Infrastruktur beizubehalten?



Ein zusammenwachsendes Europa setzt eine Überwindung von Sprachbarrieren voraus. Umso wichtiger ist es, einen Mindeststandard gerade bei grenzüberschreitenden Verkehren zu gewährleisten. 🙌



Die technische Harmonisierung des europäischen Schienennetzes ist eine Voraussetzung dafür, dass die Bahn auch für internationale Reisen eine attraktive Alternative zum Flugzeug oder Auto darstellt. Die Überarbeitung der europäischen Triebfahrzeugführerschein-Richtlinie wollen wir dafür nutzen, um die Ausbildungsdauer in Europa zu harmonisieren und ein hohes Ausbildungsniveau sicherzustellen. Indem wir gute Arbeitsbedingungen gewähren, wollen wir mehr Beschäftigte, insbesondere Frauen und junge Menschen, für den Sektor gewinnen. Bei Regelungen zur Sprache der Infrastruktur müssen die hohe Verkehrssicherheit der Schiene und eine gute Arbeitsqualität unbedingt gewahrt bleiben. 🙌

Das bestehende Sprachniveau B1 ist – trotz der fortschreitenden Digitalisierung – weiterhin wichtig für eine reibungslose Kommunikation, insbesondere in Störfällen. Daher sollte das Sprachniveau nicht abgesenkt werden. Daneben gilt es, auf ein hohes Niveau der Ausbildung und fortlaufende Fortbildungen zum aktuellen Stand der Digitalisierung zu achten. 👍

Das bestehende Sprachniveau B 1 muss mindestens beibehalten und darf auf keinen Fall abgesenkt werden. Dafür setzt sich Die Linke ein. Außerdem müssen die Beschäftigtenvertretungen und Gewerkschaften bei der Überarbeitung der Richtlinie 2007/59/EG einbezogen werden. 👍

Der Nachweis spezieller Sprachkenntnisse bei Lokführern stellt einen Wettbewerbsnachteil gegenüber dem Straßen-güterverkehr dar. Lkw-Fahrer müssen einen solchen nicht erbringen, wenn sie im grenzüberschreitenden Verkehr unterwegs sind, ohne dass es zu einer Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit kommt. Erst auf langen Distanzen gewinnt der Schienengüterverkehr an Attraktivität und wird gegenüber dem Lkw wettbewerbsfähig. Diese Hürden sollten abgebaut werden, damit ein einheitlicher europäischer Eisenbahnraum seine Stärken voll ausspielen kann. 👎

## 7) Inwieweit setzt sich Ihre Partei dafür ein, den Einzelwagen-Güterverkehr und insbesondere die europaweite Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) – inklusive der Umschulung der Beschäftigten – zu fördern?



Das von der unionsgeführten Bundesregierung aufgesetzte Programm zur Digitalisierung der Schiene muss zügig umgesetzt werden. Auch die Eisenbahnverkehrsunternehmen müssen ihren Beitrag zur Durchdigitalisierung der Schiene leisten. Aus diesem Grund soll ein Anreiz- und Anforderungssystem geschaffen werden. Mit dem Anreizsystem könnten in einem ersten Schritt Trassenentgelte nach Digitalisierungsgrad gestaffelt werden: Je digitaler die Trassennutzung aufgrund der Digitalisierung des „rollenden Materials“ der Eisenbahnverkehrsunternehmen möglich ist, desto weniger Entgelte müssen die Eisenbahnverkehrsunternehmen zahlen. 🙌



Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist die effektivste Maßnahme, um die Verkehrsemissionen zu senken. Deshalb setzen wir uns explizit für die Förderung des Einzelwagen-Güterverkehrs und des Kombinierten Verkehrs ein. Wir wollen ein europaweites Programm zur Umrüstung, denn es müssen alle Güterwagen möglichst gleichzeitig umgerüstet werden. Die DAK hat dabei das Potential, den Arbeitsalltag der Beschäftigten wesentlich zu erleichtern und den Schienengüterverkehr entscheidend zu beschleunigen. Zudem ist sie Voraussetzung für die weitere Digitalisierung des Schienenverkehrs. 👍

Wir setzen auf effiziente europäische Güterverkehrskorridore und die Digitalisierung der Schiene. Das hilft auch dem Einzelwagenverkehr. In Deutschland haben wir bereits eine starke Förderung des Einzelwagen-Güterverkehrs durchgesetzt. Wir werden eine EU-weite Förderung zur flächendeckenden Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) vorantreiben. 👍

Die Linke setzt sich für die Förderung des Einzelwagen-Güterverkehrs ein. Damit wird die Verlagerung auf die Schiene gefördert und nur so können die Klimaziele aus dem Pariser Klimaschutzabkommen eingehalten werden. Die Digitale Automatische Kupplung erlaubt mehr Produktivität im Schienengüterverkehr und kann den Einzelwagen-Güterverkehr unterstützen. Es ist aber wichtig, auch die notwendige Qualifikation und Umschulung der Beschäftigten mitzudenken und nicht unter den Tisch fallen zu lassen. 👍

Die Digitale Automatische Kupplung ist ein zentrales Instrument zur Steigerung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit insbesondere des Einzelwagenverkehrs und sollte daher bis Ende des Jahrzehnts europäischer Standard sein. Die Einführung wollen wir auch durch eine gezielte Förderung beschleunigen. 👍

## 8) Wie will Ihre Partei die europäischen sektoralen Sozialen Dialoge Eisenbahn und ÖPNV stärken, damit Beschäftigtenvertreter:innen stärker in direkte und transparente Dialoge mit der Europäischen Kommission zur europäischen Gesetzgebung einbezogen werden?



CDU und CSU wissen um die professionelle Vernetzung der Beschäftigtenvertreter der europäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und gehen davon aus, dass die Interessenvertretungen – wie bisher – einen guten und intensiven Draht nach Brüssel haben werden. 👎



Frühe Beteiligung der Beschäftigten im Gesetzgebungsprozess ist in Zeiten politischen Wandels elementar. Deshalb suchen wir GRÜNE schon früh den direkten Austausch mit den Beschäftigtenvertreter:innen. Damit auch die Entscheidungen der Europäischen Kommission transparenter und nachvollziehbarer werden, sind die sektoralen Sozialen Dialoge zu Eisenbahn und ÖPNV ein wichtiger Schritt, auf den wir im nächsten Mandat aufbauen wollen. 👍

Die SPD möchte die Sozialen Dialoge in der EU stärken. Selbstverständlich muss die Perspektive der Beschäftigtenvertretungen dabei berücksichtigt werden. Wir begrüßen die Erklärung der europäischen Sozialpartner zur Stärkung des sozialen Dialogs auf EU-Ebene. Auch mit Blick auf den Bereich Eisenbahn und ÖPNV ist ein transparenter Sozialer Dialog wichtig, in dem die Interessen der Beschäftigtenvertretungen einbezogen werden. 👍

Die Linke setzt sich dafür ein, dass der soziale Dialog gestärkt wird, auch und gerade der sektorale Dialoge Eisenbahn und ÖPNV. Dies bedeutet, dass mehrfach im Jahr Treffen dazu angesetzt werden müssen und dass die geplanten Kürzungen in diesem Bereich zurückgenommen werden müssen. Dazu müssen auch auf europäischer Ebene das Geld und die Infrastruktur bereitgestellt werden, um diese Treffen zu ermöglichen. 👍

Wir Freie Demokraten sehen den entwickelten Sozialen Dialog als gutes Instrument, um Beschäftigtenvertreter stärker bei europäischer Gesetzgebung einzubeziehen. Der Dialog ist zudem ein Stabilisierungsfaktor für den wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt in Ländern, die zuletzt in die Europäische Union aufgenommen wurden. Er stärkt den Zusammenhalt neuer EU-Mitglieder im europäischen Binnenmarkt. Vorstellbar ist für uns, dass die Kommission die Sozialpartner zu der Frage, wie eine Unionsmaßnahme ausgerichtet werden soll, noch früher anhört. 🙌