

## **TOP 3.7.2 4. EU-Eisenbahnpaket – Völlige Liberalisierung Bahn- und Nahverkehr droht**

### **1. Beschreibung der Problematik**

Die Europäische Kommission hat Ende Jänner das vierte Eisenbahnpaket präsentiert. Es gilt den Schienenverkehrsmarkt im Personenverkehr weiter zu öffnen und nationale Bau- und Betriebsregelungen abzuschaffen.

Geht es nach der EK soll

- den Behörden und ausschreibenden Stellen die Möglichkeit der Direktvergabe von Eisenbahnverkehrsleistungen genommen werden,
- der nationale Personenverkehr auf der Schiene völlig liberalisiert werden und
- die Eisenbahnagentur aufgewertet werden: statt Empfehlungen werden fortan europaweit bindende Bestimmungen (Ausstattung der Wagen, Anforderungen an das Personal, Zulassung der Fahrzeuge) – fast ohne Mitgestaltungsmöglichkeiten für Mitgliedstaaten – ausgearbeitet.

Das 4. EU-Eisenbahnpaket, insgesamt rund 1.300 Seiten, besteht im Detail aus:

- Änderung der Verordnung (EG) Nr 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste
- Änderung der Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur
- Vorschlag für eine Richtlinie über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union
- Vorschlag für eine Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit
- Vorschlag zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen
- Vorschlag für eine Verordnung über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr 881/2004

### **2. Geplante Änderungen**

#### **2.1 Änderung der Verordnung (EG) Nr 1370/2007**

Um den Binnenmarkt im Eisenbahnbereich weiter zu forcieren, soll den Behörden und Ländern die seinerzeit schwer erkämpfte Kompromisslösung der derzeitigen Wahlfreiheit zwischen Ausschreibung oder Direktvergabe von Eisenbahnverkehrsleistungen genommen werden. Das heißt, es soll nach Vorschlag der EK nur mehr verpflichtende Ausschreibungen für alle Verkehrsdienste geben, außer wenn eine Behörde selbst die Verkehrsleistungen erbringt oder ein von ihr kontrollierter interner Betreiber, oder es sich um einen Kleinauftrag oder Notfallmaßnahmen handelt.

## **Bereich Wirtschaft – Chaloupek**

Um den Wettbewerb noch mehr zu steigern, sollen die Behörden beschließen können, dass Aufträge an unterschiedliche Eisenbahnunternehmen zu vergeben sind, indem sie eine Obergrenze bei der Zahl der Aufträge an ein EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen) vorgeben.

Auch der Umfang eines Dienstleistungsauftrags soll mit 10 Mio Bahnkilometern bzw einem Drittel des gesamten Beförderungsumfangs des öffentlichen Personenverkehrs eines MS begrenzt werden.

Die Regelung zum Betriebsübergang (Übernahme der Beschäftigten mit allen Rechten gemäß AVRAG) ist unverändert nur eine Kann-Bestimmung.

Die Behörde kann nun neben Qualitäts- auch Sozialstandards vorgeben, aber eben auch nur als eine Kann-Bestimmung, wobei in beiden Fällen mittlerweile klar geworden ist, dass die österreichischen Behörden – insbesondere die Länder – davon keinen Gebrauch machen wollen.

Da Rollmaterial älter wird als Dienstleistungsverträge üblicherweise dauern, muss die Behörde das Restwertrisiko (durch Bürgschaft, Erwerb oder Vermittlung des Rollmaterials) übernehmen, falls neue Betreiber, die sich an Ausschreibungen beteiligen wollen, das verlangen. So können neue Marktteilnehmer und auch Ausschreibungsverlierer sicherstellen, dass nicht sie das Risiko tragen, sondern dass es auf die öffentliche Hand übergewälzt werden kann.

Jede Vergabe von DL-Aufträgen im Eisenbahnverkehr muss ab 3.12.2019 nach PSO ausgeschrieben werden und jede Vergabe von U-Bahn und Straßenbahn-Aufträgen muss bis 3.12.2019 ausgeschrieben worden sein, außer es handelt sich um Verkehrsunternehmen, die der Kommune gehören (Kontrolle wie über eigene Dienststelle).

Neues Schlagwort ist „kostenwirksamstes Angebot“ – nicht mehr Billigst- oder Bestbieter.

Öffentliche Dienstleistungs-Aufträge im Schienenpersonenverkehr, die zwischen 1.1.2013 und 2.12.2019 direkt vergeben werden, können für die vorgesehene Laufzeit, längstens aber bis 31.12.2022 gültig bleiben; davon ausgenommen sind Dienstleistungs-Aufträge, die zwischen 26.7.2000 und 3.12.2009 direkt vergeben wurden. Offen ist hier die Frage, was mit dem GWL-Vertrag des Bundes an die ÖBB vom April 2010 ist.

Positiv können zwei Kleinigkeiten angemerkt werden, denn es müssen Pläne für den ÖV erstellt werden, die auch Qualitätsstandards und Fahrgastrechte zu enthalten haben. Regeln zu Sozial-, Beschäftigungs- und Umweltschutz müssen beachtet werden. Bevor diese Pläne beschlossen werden, muss es Konsultationen ua mit Fahrgast- und Arbeitnehmerverbänden geben.

## **2.2 Öffnung des nationalen Personenverkehrs**

Neben den Änderungen im Rahmen der PSO-VO ist ebenfalls vorgesehen, den nationalen Personenverkehr auch dort zu liberalisieren, wo keine Vergaben oder Ausschreibungen stattfinden. Das trifft beispielsweise auf Städtefernverkehre (Wien – Salzburg, Wien – Graz usw) zu. Ziel ist, dass jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen zu allen Verkehrsleistungen in Österreich Zugang erhält. Ein in Rumänien konzessioniertes Eisenbahnverkehrsunternehmen, mit einer griechischen Sicherheitsbescheinigung kann beispielsweise künftig, geht es nach der EU-Kommission, mit bulgarischen Lokführern und ungarischen Zugbegleitern den Regionalverkehr zwischen Wien und Wiener Neustadt, Klagenfurt und Villach, Wien und Bratislava abwickeln.

Die derzeit in Konkurrenz zur ÖBB agierende Westbahn AG ist nicht Ergebnis einer EU-weiten Liberalisierung, sondern fußt rein auf nationalem Recht (Eisenbahngesetz EisbG). Im EisbG können allerdings zumindest Auflagen (öffentliches Interesse, Gemeinnützigkeit) festgelegt werden.

## **2.3 Änderung der RL über die Interoperabilität und der RL über Eisenbahnsicherheit sowie der VO über die Eisenbahnagentur**

Der Wirkungsbereich der EU-Regelungen soll von den Strecken des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN) „allmählich“ auf das gesamte Netz ausgeweitet werden. Einzige Ausnahme sollen funktio-

## **Bereich Wirtschaft – Chaloupek**

nal getrennte Nebenbahnen (in Österreich sind das bspw. Mariazellerbahn und Schneebergbahn) und Bahnen des Stadt- und Vorortverkehrs bilden. Unter diese Regelungen fallen einerseits die technischen Anforderungen an Infrastruktur, Waggons und Loks. Andererseits werden seitens der EU auch Regelungen zum Einsatz des Personals getroffen.

Nationale Regelungen sollen nur noch in Notfällen (Naturkatastrophen) erlaubt werden. Bestehende nationale Regelungen werden durch die EK geprüft und ohne Einspruchsmöglichkeit genehmigt, oder auch nicht.

Zulassungen von Fahrzeugen sollen von den nationalen Behörden nicht mehr gemacht werden. Dies soll künftig die Europäische Eisenbahnagentur durchführen. Ebenso soll die Zulassung von Sicherungssystemen der Eisenbahninfrastruktur der EU-Agentur übertragen werden.

Die Agentur soll künftig jedes „Planungs-, Bau-, Erneuerungs- und Umrüstverfahren“, für das finanzielle Mittel seitens der EU zur Verfügung gestellt werden, auf Interoperabilität und Sicherheit überprüfen. Sicherheitsbescheinigungen an Eisenbahnunternehmen dürfen nicht mehr von nationalen Behörden entzogen werden. Auch das ist Aufgabe der EU-Agentur. Nationale Behörden dürfen nur noch „Zweifel“ an der Erfüllung der Anforderungen äußern.

### **2.4 Änderung der Unternehmensstruktur**

Der EU Kommission sind seit jeher integrierte Unternehmen ein Dorn im Auge. Dabei handelt es sich um Unternehmen bei denen Infrastruktur und Absatz (Erbringung von Verkehrsleistung) unter einem Dach sind. Es wird seitens der EK befürchtet, es könne in einem integrierten Unternehmen (leicht) zu Diskriminierungen kommen. Die ÖBB sind ein integriertes Unternehmen.

Die EK schlägt vor, grundsätzlich keine integrierten Unternehmen zuzulassen, es sei denn, es werden strenge Auflagen eingehalten. Diese sind sehr weitreichend: Keine gegenseitigen Beteiligungen, keine Verschränkungen im Aufsichtsrat, keine Kredite zwischen Unternehmen, Aufzeichnung jeglicher kommerzieller Beziehungen, getrennte Räumlichkeiten usw.

## **3. Auswirkungen**

### **3.1 Die erste Einschätzung der Auswirkungen bei der Liberalisierung des Personenverkehrs über die PSO-VO ergibt folgendes Bild**

Auswirkung auf **U-Bahn und Straßenbahn**: voraussichtlich keine, da die Wiener Linien und alle anderen städtischen Verkehrsunternehmen in Österreich als interne Betreiber im Sinne der VO gelten und sich daher für sie nichts ändern dürfte.

Auswirkung auf **Wiener Lokalbahn**: entweder auch keine, weil die WLB im Eigentum der Stadt Wien sind, allerdings ist fraglich, ob sie auch die Regelung für die internen Betreiber anwenden können, weil der größere Teil der Strecken außerhalb des Stadtgebiets liegt; es könnte also auch die verpflichtende Ausschreibung ab 2022 zum Tragen kommen.

Auswirkung auf die **Schnellbahn in Wien**: wenn sich in der rechtlichen und organisatorischen Konstruktion nichts ändert (ev. Wiener Schnellbahn GmbH o.ä.), dann muss ab 2022 verpflichtend ausgeschrieben werden.

Auswirkung auf die **ÖBB**: verpflichtende Ausschreibung ab 2022, Vertrag des Bundes über gemeinsame wirtschaftliche Leistungen bis 2019 kann in der heutigen Form nicht weitergeführt werden, da es eine Obergrenze für den Umfang eines Auftrages geben soll.

### **3.2 Öffnung des nationalen Personenverkehrs**

- Unternehmen in liberalisierten Märkten reagieren vor allem mit Kostensenkungen. Insbesondere in arbeitsintensiven Branchen ist es für die Unternehmen naheliegend, ihre Kosten durch Beschäftigungsabbau zu senken.
- Durch Wettbewerb gibt es nur dort ein Angebot, wo Gewinne eingefahren werden können. Quersubventionierungen (etwa zwischen gewinnbringenden Städteverbindungen und dem verlustreichen Regionalverkehr) fallen weg. Das System wird (für die öffentliche Hand) teurer. Das Angebot nimmt im besten Fall auf Hauptrelationen zu bestimmten Uhrzeiten (Spitzenzeiten) zu, alle anderen Angebote geraten unter Druck.
- Verlierer im Wettbewerb sind die Beschäftigten auf deren Rücken der Profit gemacht wird. Die Hauptkunden der Bahn, die täglichen Pendler, haben nichts davon. Die Liberalisierung zu Ende gedacht, könnten die Pendler sogar mit teureren Tickets (va zu Spitzenzeiten) bestraft werden.
- Es gibt keinen Zusammenhang zwischen zufriedenen Kunden, Anzahl der Kunden und Grad der Liberalisierung.
- Abstimmungen und Reorganisationen im Bahnbereich sind teuer und ineffizient.
- Taktverkehre werden fast unmöglich gemacht.

### **3.3 Übertragen von Aufgaben an die Agentur (Ersteinschätzung, Abklärung auf europäischer Ebene mit den Europäischen Gewerkschaften läuft derzeit)**

Hier werden die Nationalstaaten durch die Kompetenzübertragung völlig entmachtet. Meilensteine des Österreichischen Eisenbahnrechts – sie sind zwar spärlich, aber es gibt sie – wie die Eisenbahnausbildungsverordnung geraten damit unter massivsten Druck. Ein Aufheben dieser Bestimmungen ohne adäquate Europäische Regelungen ist abzulehnen, schließlich wird hier dem Ausbildungs-, Sozial-, und Lohndumping Tür und Tor geöffnet.

Ebenso zeigen die Erfahrungen, dass der Gesundheitsschutz im Rahmen der derzeitigen europäischen Bestimmungen faktisch keine Rolle spielt, obwohl die Eisenbahnagentur dazu befugt ist und obwohl ArbeitnehmerInnenvertreter in den Gremien vertreten sind (aber nicht entsprechend gehört werden).

### **3.4 Auflösung der Holdingstruktur**

Wird der Vorschlag der EK umgesetzt, muss die Unternehmensstruktur der ÖBB und anderer Bahnen (wie Wiener Lokalbahn, Salzburger Lokalbahn) voraussichtlich geändert werden.

Eine komplette oder teilweise Trennung lehnen wir aus folgenden Überlegungen ab:

- Verteuerung durch den Wegfall der Synergien
- Die Personalplanung wird durch den wegfallenden Konzernarbeitsmarkt massiv erschwert, die Verteilung der Beschäftigten auf einzelne Gesellschaften im Falle einer Aufteilung ist unklar, insbesondere bei nicht ganz so leistungsfähigen, älteren, „teuren“ und gering ausgebildeten Personen ist mit einer äußerst kritischen Vorgangsweise zu rechnen.
- Die Bahnen operieren dort optimal, wo „alles unter einem Dach“ ist (System Rad / Schiene). Investitionen (Sicherheit, rollendes Material, Gleisadaptierungen) rechnen sich oft nur dann, wenn beide Systeme (also Infrastruktur und Verkehrsdienstleistung) berücksichtigt werden, neue Technologien kommen immer von integrierten Bahnen (TGV, ICE, AVE).
- Der Zugang kann nicht „fairer“ werden, denn dieser ist schon durch den Regulator gewährleistet.

## Bereich Wirtschaft – Chaloupek

- Es gibt keinen Zusammenhang zwischen Grad der Unternehmenszersplitterung und hohen Marktanteilen bzw zufriedenen Kunden. Mehr Bahn (Marktanteile) und bessere Bahn (Kundenzufriedenheit) gibt es dort, wo es die Politik will und nicht dort wo getrennt oder liberalisiert wurde. Die erfolgreichsten Bahnen im PV (CH) und im GV (USA) sind alle integriert

### 4. Stand der Verhandlungen

Das 4. Eisenbahnpaket wurden vor kurzem vorgelegt und erste Einschätzungen der Mitgliedstaaten zum Gesamtpaket wurden bereits im Jänner dJ diskutiert.

Grundsätzlich ist dem Protokoll der Ratsarbeitsgruppen zu entnehmen, dass der Vertreter Österreichs sich leider nicht durchgängig strikt gegen die Liberalisierung des Personenverkehrsmarktes ausgesprochen, sondern nur kritische Anmerkungen eingebracht hat. Funktionierender Wettbewerb werde auch in Österreich als Ziel gesehen, die Organisation müsse jedoch den Mitgliedstaaten überlassen bleiben. Die Marktöffnung wäre in Österreich bereits vorgesehen, unter der Voraussetzung, dass das Unternehmen einen Sitz in Österreich habe. Ebenso kritisch werde das Verbot der Direktvergabe gesehen (Investitionen, Rechtssicherheit).

Die AK prüft eine Subsidiaritätsklage für die PSO-VO und die Liberalisierung des Personenverkehrs. „Brücken“ zu anderen Ländern, darunter auch einige Exoten (wie Finnland) sind in Vorbereitung.

Eine breite Front der Ablehnung (Bgm Häupl, VbGm Brauner, vda, VÖWG, GdG, Städtebund, Gemeindebund, Fachverband der Schienenbahnen) wurde seitens der AK mitorganisiert.

Ebenso wird gerade die Position der ETF (Europäische Transportarbeiter Föderation) mitgestaltet. Es wird versucht die relevanten AK Positionen in der Ratsposition zu verankern.

Gespräche mit dem Europäischen Parlament sind in Vorbereitung, können aber erst nach Bekanntgabe der BerichterstellerInnen gezielt geführt werden.

### 5. Position/Forderung der AK

- Keine weitere Liberalisierung des nationalen Personenverkehrs
- Keine zwangsweise Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs, sondern Beibehalten der Wahlfreiheit für die zuständigen Behörden, ob sie Aufträge direkt vergeben oder ausschreiben wollen
- Keine Obergrenzen für den Marktanteil von Eisenbahnunternehmen
- Verpflichtende Sozial- und Qualitätsstandards für alle allfälligen Ausschreibungen
- Verpflichtender Betriebsübergang mit freiwilligem Angebot an die Beschäftigten, die zu einem neuen Betreiber wechseln sollten
- Nicht die öffentliche Hand darf das wirtschaftliche Risiko tragen, sondern die Unternehmen selbst
- Erhalten der **Bahn als Netzanbieter** (kein Herauslösen von gewinnbringenden Strecken)
- Unbedingter **Vorrang für Systemverkehre**. Ausschreibungen lehnen wir ab. Wenn sie dennoch angeordnet werden, müssen sie einen Mix beinhalten, der ein „**Rosinenpicken**“ **verhindert**. Das Netz muss gewährleistet sein. Das bedeutet einerseits die Gewährleistung der Anschlüsse konkurrierender Unternehmen und andererseits die Durchmischung der Strecken (gewinnbringend/nicht gewinnbringend; höhere Kostendeckung/niedrigere Kostendeckung; hoher technischer Aufwand/niedrigerer technischer Aufwand; hohe Fahrgastzahlen/niedrigere Fahrgastzahlen usw)
- Eine weitere Filetierung der Bahnen lehnen wir ab
- Eine Übertragung der Kompetenzen von nationalen Sicherheitsbehörden (BMVIT) an die europäische Eisenbahnagentur braucht klare Rahmenbedingungen. Der Rahmen für den Arbeitnehmerschutz und die Fahrgäste muss vorgegeben werden. Ebenso gilt es, die nationalen Errungenschaften (Ausbildungsverordnung) abzusichern