

TOP 3.7.3 4. Eisenbahnpaket – Stand der Verhandlungen

1. Beschreibung der Problematik

Die Europäische Kommission hat Ende Jänner das vierte Eisenbahnpaket präsentiert. Es gilt so die EK, 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,
- soll der nationale Personenverkehr auf der Schiene völlig liberalisiert werden (Open Access),
- sollen im technischen Bereich (Sicherheit, Harmonisierung des Rollmaterials und der Infrastruktur) die einzelstaatlichen Vorschriften angeglichen werden und
- sollen integrierte Unternehmen verboten werden.

2. Auswirkungen

Aus Sicht der AK sind die Markttöffnung und die Filetierung der Unternehmen kontraproduktiv. Die technischen Anforderungen sind zu ergänzen, nur so kann ein sicherer Bahnbetrieb gewährleistet werden.

3. Positionen National (Rat) sowie im Europäischen Parlament (EP)

3.1 EU - EP

Die AK und die Vida haben die Position der Europäischen ArbeitnehmerInneninteressenvertretung (Europäische Transportarbeiter-Föderation ETF) mitgetragen bzw. in weiten Teilen verfasst. Es wurde des Weiteren erreicht, die AK / ETF Position auch bei anderen Gewerkschaften in weiteren Mitgliedstaaten zu verankern. Zudem wurde seitens des BAK Büros in Brüssel eine Veranstaltung und ein Lunch-Debate organisiert.

Die von Beginn an gute Vernetzung hat letztlich dazu geführt, dass die AK-Positionen wortwörtlich von zahlreichen Abgeordneten, aus mehreren Mitgliedstaaten, eingebracht wurden. Die Palette reicht hier von der Bundesrepublik über Frankreich bis hin zu Belgien. Gleichmaßen wurden die AK-Anträge von mehreren Fraktionen (EVP, S&D, Linke) eingebracht, wobei insbesondere Jörg Leichtfried eine große Unterstützung war.

Als wichtigste AK-Änderungsvorschläge wurden ins Plenum eingebracht:

- Kein Angriff aufs **Streikrecht** (verpflichtende Aufrechterhaltung vom Eisenbahnverkehr auch im Falle eines Streiks). Anm.: wobei aus Sicht des ÖGB die EMRK grundsätzlich dagegen spricht.
- Keine Liberalisierung durch **Open Access**
- Generelle Beibehaltung der **Direktvergabe**
- Verpflichtende Berücksichtigung von **Sozial- und Qualitätskriterien**

In der **Sicherheitsrichtlinie** konnte das System der „Fair Culture“ verankert werden. Dabei wird ein System, analog zum Flugverkehr, eingerichtet, das anonyme Meldungen von Störungen (oder Beinaheunfällen) ermöglicht. Gleichmaßen wurden **Unterwegskontrollen** durchgesetzt.

Die **Zerschlagung der Holdig-Bahnen** konnte in der **Governance-Richtlinie** verhindert werden. Dennoch wird massiv in die Unternehmensstruktur eingegriffen. **Nicht verhindert** werden konnte und das wird auch in Österreich zu massiven Problemen führen, **der Open Access**, obwohl die gemeinwirtschaftlichen Verkehr wenigstens etwas besser als vorher abgesichert wurden.

3.1 National

Seitens der AK wurde versucht, national eine **breite Front gegen die geplante Netzöffnung** aufzubauen. Sowohl bei den Bundesländern als auch auf Bundesebene wurden, in Kooperation mit weiteren Interessenvertretungen, die Bedenken vorgebracht. Diesbezüglich wurden Veranstaltungen organisiert und eine Studie (Volkswirtschaftliche Effekte der Liberalisierung des Eisenbahnpersonenverkehrs in Österreich) in Auftrag gegeben. Gleichmaßen gab es (inhaltliche) Unterstützung für Pressekonferenzen der Landesvorsitzenden der Vida und bei einzelnen Landesregierungen.

Erreicht wurde bei der Personenverkehrsöffnung

- dass sich die Position der AK bei zahlreichen Interessenvertretungen (Vida, GdG, ÖGB, VÖWG, Fachverband der Schienenbahnen) wieder findet,
- eine Subsidiaritätsrüge durch den Bundesrat,
- ein gemeinsames Bekenntnis gegen eine weitere Liberalisierung von VÖWG (Renate Brauner), Städtebund (Michael Häupl), GdG (Christian Meidlinger), Vida (Gottfried Winkler) und AK.

Im Regierungsübereinkommen ist eindeutig festgelegt, dass der Direktvergabe der Vorzug zu geben sei. Das bmvit hat seine endgültige Positionierung im technischen Bereich und bei der Frage des Open Access noch nicht festgelegt, aber zu verstehen gegeben, dass es vermutlich eine „kritische“ Haltung, gerade im Bereich der verpflichtenden Ausschreibungen, einnehmen wird. Grundsätzlich wird eine Positionierung in den nächsten Tagen zu erfolgen haben, da jetzt die Ergebnisse des Europäischen Parlaments am Tisch liegen.

Nicht überzeugt werden konnte die ÖBB. Die ÖBB schließen sich der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen an, die (sinngemäß) eine „differenzierte Betrachtung der jeweiligen Situation in den einzelnen Mitgliedstaaten“ empfiehlt. Die ÖBB sieht sich zudem gut vorbereitet im Wettbewerb – auch mit der DB – langfristig zu bestehen.

Sehr wohl auf unserer Seite waren allerdings die kleineren Bahnen (Badner Bahn, Montafoner Bahn, LILO, Salzburger Lokalbahn usw.).

4. Wie geht es weiter

Im Plenum wurde das 4. Paket am 26.02. abgestimmt. Jetzt ist der Ball beim Rat. Hier stehen noch ein technisches und zwei politische Dossiers aus. Es gilt hier möglichst viele Positionen der AK einzubringen. Aufgrund des Regierungsübereinkommens und der negativen Erfahrungen mit der WestbahnAG, ist jedenfalls mit einer kritischen Haltung zu rechnen. Eine endgültige Position wurde im bmvit noch nicht festgelegt.