

TOP 3.7.1 4. EU-Eisenbahnpaket

1. Beschreibung der Problematik

Es gibt einen Kompromiss im Zuge der Trilogverhandlungen zwischen EU-Parlament, EU-Kommission und EU-Rat über den marktrelevanten Teil des Pakets. Im technischen Teil mit den zentralen Punkten Sicherheit, Interoperabilität und Europäische Eisenbahngentur wurde bereits im Vorfeld eine Einigung auf Ratsebene erzielt.

Die von der EU-Kommission angestrebten Liberalisierungen im europäischen Eisenbahnbereich, bringen keine Vorteile für Beschäftigte und Fahrgäste. Auch die Verlagerungsziele der EU von der Straße auf die Schienen konnten durch bisherige Liberalisierungen nicht gefördert werden. Vielmehr kommt es in vielen Sektoren zu Lohn- und Sozialdumping, Einsparungen auf Kosten der Sicherheit und des Personals.

2. Auswirkungen

Erfreulich aus Sicht der Beschäftigten und Fahrgäste ist der Erhalt der Möglichkeit der Direktvergabe von Schienenpersonenverkehrsdiensten. Damit ist die bestehende hohe Qualität des öffentlichen Schienenpersonenverkehrs und der hochqualifizierten Arbeitsplätze bei Österreichs Bahnen gewährleistet. Hier hat der große Einsatz in den Verhandlungen genauso Wirkung gezeigt, wie auch beim Erhalt der Möglichkeit für die Holding-Konstruktionen für Bahnen.

Die Verpflichtung, Sozial- und Qualitätskriterien bei Vergaben und Neuübernahmen von Verkehrsdiensten anzuwenden, fehlt aber weiterhin. Ebenso der verpflichtende Betriebsübergang mit Personalübernahme und freiwilliger Zustimmung durch die Betroffenen. Eine wichtige Chance, den Wettbewerb nicht auf dem Rücken der Beschäftigten voranzutreiben, wurde damit nicht ergriffen. Als Kompromiss wurde lediglich eine Weiterentwicklung der Sozialoptionen vereinbart.

Von der Direktvergabe betroffen sind Verkehre, die gemeinwirtschaftliche Leistungen erhalten. Die EU sieht allerdings auch für eigenwirtschaftliche Verkehre, das sind zumeist Verbindungen zwischen Großstädten, einen Zugang zum Schienennetz vor. Ein Trassenantrag, eine Konzession und eine Sicherheitsbescheinigung sind für Eisenbahnverkehrsunternehmen ausreichend, um zu beliebigen Zeiten eine Zugtrasse zu bestellen und zu befahren. Das hätte den Taktverkehr in Österreich gefährden können, da vertaktete Zugtrassen als Einschränkung der unternehmerischen Freiheit interpretiert hätten werden können.

Sowohl in erster Lesung des EP's als auch in Ratsdokumenten konnte der Taktverkehr verankert werden. Die Absicherung des Taktverkehrs wurde allerdings im Trilog etwas aufgeweicht.

3. Stand der Verhandlungen

Maßnahmen gegen Lohn- und Sozialdumping müssen nun auf österreichischer Ebene gesetzt werden, um den von der EU ermöglichten Spielraum für den Schutz der Beschäftigten maximal auszunutzen.

4. Position/Forderung der AK

Die Öffnung des Bahnmarktes für private Anbieter bringt nicht automatisch mehr Bahnkundinnen und Bahnkunden. Für die AK ist wichtig, dass die Direktvergabe von Schienenpersonenverkehrsdiensten weiterhin möglich sein wird, denn eine völlige wettbewerbliche Vergabe hätte die Zerschlagung des guten österreichischen Bahnangebots bedeutet und auch den Taktverkehr unmöglich gemacht. Das gute Bahnangebot in Österreich lebt davon, dass ein integrierter Taktfahrplan möglich ist.

Hauptleidtragende wären die Pendlerinnen und Pendler und vor allem die Beschäftigten der Bahnen gewesen. Hier haben die Bemühungen des Verkehrsministeriums aber auch der Bahngewerkschaft vda und der AK eine wichtige Verbesserung zur Erhaltung der öffentlichen Daseinsvorsorge erreicht. Jetzt muss auf nationaler Ebene verschärft gegen Lohn- und Sozialdumping im öffentlichen Verkehr gekämpft werden. Die EU lässt hier einen Spielraum zum Schutz der Beschäftigten, der voll ausgeschöpft werden muss.

Kritisch sieht die AK die Weigerung vieler Mitgliedstaaten und der EU-Kommission, einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen zuzustimmen. Scharfer Wettbewerb geht immer zulasten der Beschäftigten.