

TOP 3.7.3 Bahn muss rot-weiß-rot bleiben

1. Beschreibung der Problematik

Die ÖVP hat im Frühjahr 2017 einen Initiativantrag zum Vergabegesetz ins Spiel gebracht, der die Direktvergabe bei allen 23 österreichischen Eisenbahnen wie den ÖBB, WLB, SLB, Montafonerbahnen usw verbieten würde. Ebenso betroffen wären U- und Stadtbahnen gewesen. Linien des Schienenverkehrs müssten, geht es nach der ÖVP, international ausgeschrieben werden. Ins Parlament wurde der Antrag (noch) nicht eingebracht.

2. Auswirkungen

Österreich fährt derzeit gut mit dem System der Direktvergabe. Bei sämtlichen Vergleichen liegen die nationalen Bahnen im Europäischen Spitzenfeld. Die KundInnen sind, natürlich mit weiterem Verbesserungsbedarf, sehr zufrieden. In jedem Verkehrsverbund gilt nur ein Tarif- und Fahrscheinsystem. Das Umsteigen ist problemlos möglich und PendlerInnen können jeden beliebigen Zug nehmen. Dies können sie unabhängig davon, ob Railjet, REX oder Schnellbahn und auch unabhängig davon, ob der Zug von der ÖBB oder einem anderen Verbundunternehmen – etwa der GYSEV – geführt wird. Lediglich die private Westbahn AG erkennt Verbund-PendlerInnentickets bzw Top-Jugend-SchülerInnentickets nicht an.

In keinem anderen EU-Land wird mehr Bahn gefahren als in Österreich. So fahren die Österreicher 1427 km pro Person im Jahr, gefolgt von Frankreich mit 1387 km. Die Paradebeispiele von „gelungenen“ Ausschreibungsregimen Deutschland und Großbritannien kommen auf 1121 bzw 1020 km pro Person und Jahr.

Gemäß einer Studie der unabhängigen Schienenregulatoren Europas liegt Österreich auch bei der Leistbarkeit der Tickets mit seiner Direktvergabe im sensationellen Spitzenfeld der westeuropäischen Staaten. Deutschlands Ausschreibungsverfahren sind mit 9,10 Cent je Passagierkilometer teurer als die österreichische Direktvergabe (8 Cent). Im europäischen Schnitt berappt man 10,70 Cent. Negativer Spitzenreiter, mit unglaublichen 19 Cent je Passagierkilometer, ist das völlig liberalisierte Großbritannien.

Werden Linien oder Netze ausgeschrieben, bieten vor allem internationale Bahnkonzerne um die Verkehrsaufträge mit. Den Markt dominieren wenige Unternehmen zumeist „milliardenschwere“ Tochterunternehmen von ausländischen Staatsunternehmen wie der DB (D), der SNCF (F), der CDC (F), der NS (NL) oder der Trenitalia (I). Auch an der in Österreich verkehrenden Westbahn AG hält die SNCF Anteile. Die Zahl der BieterInnen bei Ausschreibungen ist stark rückläufig, Tendenzen zur Monopolisierung sind bereits zu erkennen. Würde in Österreich ausgeschrieben werden, fielen Streckenlose auch an andere als die österreichischen Unternehmen. Gewinne dieser rot-weiß-roten Unternehmen können so nicht mehr ins Landes- oder Bundesbudget überwiesen werden.

Bei Ausschreibungen ist, so belegen es Studien aus Deutschland, fast nur der Preis ausschlaggebend. Hier ist absehbar, dass der „günstigste Preis“ hauptsächlich über die Personalkosten erzielt werden kann. Letztlich sind alle anderen Kosten (Fahrstrom, Fahrzeuge, Schienenmaut usw) für alle AnbieterInnen nahezu ident. Am Bahnverkehr hängen 60.000, derzeit fair bezahlte Arbeitsplätze. Hier warnt

der bereits ausgeschriebene Busbereich: Lohn- und Sozialdumping sind an der Tagesordnung, Beschäftigte werden miserabel entlohnt und das bei schlechten Arbeitsbedingungen. Liberalisierung und Ausschreibung führen zu Lohn- und Sozialdumping.

3. Stand der Verhandlungen

Der ins Spiel gebrachte Initiativantrag hat sowohl AK als auch die Gewerkschaft Vida auf den Plan gerufen. Im Rahmen einer gemeinsamen Pressekonferenz mit Verkehrsminister Jörg Leichtfried und der Wiener Vizebürgermeisterin Renate Brauner, hat sich der Präsident der AK ganz klar für die Beibehaltung der Direktvergabe positioniert.

Gleichermaßen haben sich Gewerkschaft Vida und der Fachverband der Schienenbahnen in der Wirtschaftskammer Österreich klar gegen das Verbot der Direktvergabe ausgesprochen. Fachverband und Vida haben eine Petition „bahninrotweissrot.at“ gestartet. Mit der Initiative „Sag Ja zur Bahn in Rot Weiß Rot“ soll, so die InitiatorInnen, „der Verbleib der österreichischen Bahnen in Rot Weiß Roter Hand und die Beibehaltung der Wahlfreiheit um Verkehrsdienstleistungen an heimische Bahnunternehmen“ sichergestellt werden.

Dieser massive Widerstand hat dazu geführt, dass ein gänzlich Verbot der Direktvergabe jedenfalls vom Tisch ist. Nicht ausgeschlossen werden kann allerdings, dass ein Initiativantrag im Plenum eingebracht wird, der die Ausschreibungspflicht bei spezifischen Verkehren vorsieht. Derzeit sind dabei vor allem Fernverkehre (etwa Wien-Graz) im Gespräch. Inwieweit diese Initiative eine Mehrheit fände, ist unklar.

4. Position/Forderung der AK

Alles in Allem sind Ausschreibungen im Schienenverkehr nicht in der Lage das bewährte österreichische System adäquat zu ersetzen. Weder werden damit automatisch Steuergelder gespart, noch sind die KundInnen zufriedener. Es ist zu befürchten, dass Ausschreibungen langfristig teurer sind, dass Vorzeigunternehmen im Besitz der Republik oder der Bundesländer fahrlässig gefährdet werden. Jedenfalls fördern Ausschreibungen Lohn- und Sozialdumping.

Die Initiative „Sag Ja zur Bahn in Rot Weiß Rot“ sollte daher von der AK unterstützt werden.

Exkurs: Das System der Direktvergabe in Österreich

Im Schienenverkehr geht es um fast 870 Mio Euro an öffentlichen Geldern jährlich. Der Großteil davon, nämlich 80%, wird vom Verkehrsministerium ausbezahlt. Der Rest kommt von den Bundesländern, die das Angebot des Bundes durch ihre regionalen Bedürfnisse ergänzen. Diese Gelder gehen an die ÖBB und zahlreiche weitere Privatbahnen wie Stern und Hafferl, die Badner Bahn oder die Salzburger Lokalbahn. Gelder, die dafür verwendet werden, den Verkehr auch in jenen Regionen günstig anbieten zu können, bei denen ein kostendeckender Betrieb nicht möglich ist. Ergänzt werden diese sogenannten „gemeinwirtschaftlichen Verkehre“ durch Zugverbindungen auf denen Gewinne erwirtschaftet werden können. Diese „eigenwirtschaftlichen Verkehre“ werden weder ausgeschrieben, noch unterliegen sie der Direktvergabe. Sie sind zumeist Städteverbindungen im Hochgeschwindigkeitsbereich, etwa sie Strecke zwischen Wien und Salzburg.

Die gemeinwirtschaftlichen Leistungen werden in Österreich „direkt“ vergeben. Das bedeutet, dass ein Bahnunternehmen ohne vorherige Ausschreibung beauftragt wird. Die Vergabe erfolgt aber nach strengen Kriterien und muss vorab angekündigt werden. Eine klare, transparente und nachvollziehbare Bewertung der Abgeltung (streckenbezogene Kosten- und Einnahmuzuordnung) im Sinne der EU-rechtlichen Vorgaben findet ebenso statt wie die Definition des Umfangs und der Qualität der zu erbringenden

Leistungen. Ergänzt wird es durch ein Bonus-Malus-System, bei dem die Abweichungen vom geforderten Leistungsumfang und den vereinbarten Qualitätskriterien sanktioniert werden.