



BUNDESARBEITSKAMMER

 PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
 1040 WIEN
 T 01 501 65

Bundesministerium für Verkehr,
 Innovation und Technologie
 Abt IV/SCH1 (Logistik und internationale
 Angelegenheiten Eisenbahnen
 und Rohrleitungen)
 Radetzkystraße 2
 1030 Wien

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT- 210.830/0001- IV/SCH1/2010	UV-GSt/Ma	Sylvia Leodolter	DW 2244 DW 2105	12.11.2010

Bundesgesetz, mit dem das Schienen- infrastrukturfinanzierungsgesetz geändert wird

Wir bedanken uns für die Übermittlung des im Betreff genannten Gesetzes. Allerdings kann die Bundesarbeitskammer (BAK) in vorliegendem Gesetz keine zwingende Verbindung mit dem Budget erkennen: Daher ist es aus unserer Sicht nicht verständlich, warum bei einem so wichtigen Materiengesetz keine normale Begutachtung mit entsprechender längerer Frist möglich sein soll. Wir möchten uns ganz klar gegen diese Vorgangsweise aussprechen, da sie uns die Möglichkeit nimmt, eine umfassende und dem Inhalt entsprechend genaue Begutachtung vorzunehmen und auch dem gesamten Budgetprozess nicht dienlich ist. Dazu kommt, dass gleichzeitig auch das ÖPNRV-G (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz) und das Kraftfahrlineiengesetz – mit längerer Frist – in Begutachtung sind, die im Zusammenhang mit den hier vorgeschlagenen Gesetzesänderungen zu sehen sind.

Gemäß den erläuternden Bemerkungen zum gegenständlichen Entwurf sollen damit bereits bei der SCHIG vorhandene Ressourcen effizient genutzt werden und der Aufbau einer Parallelstruktur im BMVIT vermieden werden. Dagegen erhebt die Bundesarbeitskammer (BAK) zwar grundsätzlich keinen Einwand, allerdings fehlen aus BAK-Sicht wesentliche Regelungen, um den angestrebten Zielen einer „transparenten Berechnung der Abgeltungsbeträge“, einer „nachvollziehbaren Kostenstruktur der bestellten Leistungen“ und der Definition von Qualitätskriterien gerecht werden zu können.

Es handelt sich bei den gemeinwirtschaftlichen Bestellungen des Bundes – aber auch bei den ähnlich zu beurteilenden Verkehrsdiensteverträgen der Länder – um eine Konkretisierung des Öffentlichen Verkehrsangebots, das aus öffentlichen Mitteln finanziert wird und daher jedenfalls auch für die Öffentlichkeit transparent sein muss. Die bisherige Vorgangsweise, derartige Verträge unter Verschluss zu halten und damit jegliche Diskussion über das

Angebot selbst und dessen Qualität unmöglich zu machen, wird von der BAK nachhaltig abgelehnt und kritisiert. Die Gelegenheit, die sich nun aufgrund der geänderten europäischen Rahmenbedingungen und der Übertragung der Aufgaben an die SCHIG ergibt, ist dazu zu nutzen, um endlich mehr Transparenz im Öffentlichen Verkehr zu schaffen. Nur wenn dies geschieht, wird es möglich sein, ähnlich wie in der Schweiz, auch einen breiten öffentlichen Konsens zu einem Grundangebot an öffentlichen Verkehrsdienstleistungen herzustellen und die Akzeptanz der öffentlichen Finanzierung dieses wesentlichen Teils der öffentlichen Daseinsvorsorge sicherzustellen.

Daher fordert die BAK als die gesetzliche Interessenvertretung der österreichischen ArbeitnehmerInnen und KonsumentInnen die Schaffung eines geeigneten Gremiums, in dem unter Einbeziehung von BAK und ÖGB vor allem die Qualitätsstandards des zu bestellenden Angebots transparent festgelegt und deren Einhaltung laufend kontrolliert wird. Ähnliche Gremien sollten auch auf Länderebene eingerichtet werden, um die Qualität der Leistungen in den Verkehrsdienstverträgen der Länder ebenfalls transparent und vergleichbar zu machen.

Aus Sicht der BAK müssen Qualitätskriterien neben Standards, die die Qualität der Verkehrsdienstleistung betreffen (insbesondere Pünktlichkeit, Frequenz, Komfort, umfassende und rechtzeitige Information über Angebot und Störungen, Behandlung von Beschwerden) jedenfalls auch Sozialkriterien enthalten. Denn eine Schlüsselgröße für eine hohe Qualität im Öffentlichen Verkehr ist die Qualität des Personals. Deshalb sind sowohl bei Ausschreibungen als auch bei Direktvergaben in Form von gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen die Leistungskataloge so abzufassen, dass wesentliche Personal- und Sozialkriterien festgeschrieben werden.

Dazu zählen insbesondere zeitgemäße Arbeits- und Anstellungsbedingungen, die Gleichstellung und Gleichbehandlung der Beschäftigten, die aktive und mitverantwortliche Ausgestaltung der Arbeits- und Anstellungsbedingungen durch das Personal, Betriebsrat/Personalvertretung und Gewerkschaft und die langfristige Sicherung der Arbeitsplätze.

Ein weiterer Grundpfeiler für Transparenz im Öffentlichen Verkehr muss aus Sicht der BAK neben der Veröffentlichung der grundlegenden Bestandteile aller gemeinwirtschaftlichen Verträge auch ein laufendes Monitoring in Form von zumindest halbjährlichen Berichten an das oben genannte Gremium sein.

Daher fordert die BAK, dass die dazu notwendigen gesetzlichen Änderungen sowohl im Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz im Hinblick auf die Berichtspflicht und die Einbindung des Gremiums als auch im ÖPNRV-G im Hinblick auf die Schaffung des Gremiums und die verbindliche Festlegung und Einhaltung von Qualitäts- und Sozialkriterien umgehend erlassen werden.

Mit freundlichen Grüßen



Herbert Tumpel
Präsident



Maria Kubitschek
iV des Direktors