



Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte



A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, Postfach 534

Bundesministerium für  
Wissenschaft und Verkehr  
Radetzkystr 2  
1031 Wien

<i>Ihr Zeichen</i>	<i>Unser Zeichen</i>	<i>Bearbeiter/in</i>	 <i>DW</i>	<i>2244</i>	<i>Datum</i>
210.851/5-II/C/11-19	UV/GSt/Hen	Mag Leodolter	 <i>FAX</i>	2105	29.04.1999

*Betreff:*  
Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahn-  
gesetz 1957, das Bundesbahngesetz  
1992 und das Schieneninfrastruktur-  
finanzierungs-Gesetz geändert werden  
(Schienenverkehrsmarkt-Regulierungsgesetz)

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte begrüßt grundsätzlich den vorliegenden Entwurf der Regulierungsbestimmungen und der Behördenkonstruktion zur Einrichtung eines Regulators für den Schienenverkehr und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Bundesarbeitskammer unterstützt besonders die dem Entwurf zugrundeliegende Absicht, die Österreichischen Bundesbahnen nicht wie im Fall der Deutschen Bahn in mehrere Gesellschaften zu zergliedern, sondern als einheitliches Unternehmen zu erhalten, da dies nicht zuletzt auch die Marktchancen der ÖBB auf einer dem Wettbewerb geöffneten Schieneninfrastruktur verbessert und so die bestehenden Arbeitsplätze sichert.

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte befürwortet, dass der vorliegende Entwurf die Schaffung eines Schienenverkehrsmarkt-Regulators vorsieht, der hauptsächlich den Markt beobachten, den Wettbewerb überwachen und über Zwangsmaßnahmen im Falle

von Wettbewerbsverstößen entscheiden, also regulative Aufgaben verfolgen soll, während unter anderem in die Vergabe von Bahntrassen nicht eingegriffen werden soll. Aber da gerade für einen derart konzipierten nicht operativ tätigen Regulator kein besonders großer Verwaltungsapparat notwendig sein dürfte, ist aus Sicht der Bundesarbeitskammer zu hinterfragen, ob es im Sinne eines sparsamen und effizienten Einsatzes öffentlicher Mittel tatsächlich erforderlich ist, die Rechtsform einer eigenen Schienen-Control GmbH zu wählen, oder ob nicht auch mit einem angemessenen Ausbau der derzeitigen Schiedsstelle (gem. 24 g EBG 1957 idF von 1998) in Kombination mit der Nutzung der vorhandenen Kapazitäten im Verkehrsministerium das Auslangen zu finden wäre, zumal gemäß § 80 für den Aufwand der Schienen-Control GmbH ohnedies der Bund die Kosten zu tragen hat und der Bund auch 100%iger Eigentümer des Unternehmens (§ 76) sein soll.

Der Entwurf stellt einen weiteren Schritt zur Anpassung des österreichischen Eisenbahnwesens an das EU-Recht durch die Schaffung einer Regulierungsbehörde dar, die eine Wettbewerbsaufsicht zur Sicherung des freien Zugangs zu Bahntrassen ausüben soll. Dem den Liberalisierungsbestrebungen zugrundeliegenden Ziel der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße steht die Bundesarbeitskammer aus verkehrspolitischen, sozialen und ökologischen Erwägungen positiv gegenüber.

Allerdings wird der Erfolg von Liberalisierungsschritten im Eisenbahnbereich nicht allein daran zu messen sein, ob es mehr Wettbewerb gibt, sondern daran, ob in Zukunft auch tatsächlich mehr Güter auf der Schiene – und somit umweltfreundlicher – transportiert werden. Dazu ist es aus Sicht der BAK allerdings unbedingt erforderlich, bei der derzeitigen ungerechtfertigten Bevorzugung des Straßengüterverkehrs anzusetzen. Die Bundesarbeitskammer fordert daher den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr auf, sich auch auf europäischer Ebene vorrangig für eine rasche Verbesserung und Harmonisierung der Arbeitsbedingungen (Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten, sonstige soziale und rechtliche Bestimmungen) im Straßengüterverkehr einzusetzen. Im Lichte des EU-Weißbuches „Faire Preise für die Infrastrukturbenutzung“ und des Grünbuches über „fair and efficient pricing in transport“ müssen EU-weit rasch Maßnahmen zur Einhebung eines verursachergerechten Kostenbeitrages des Straßengüterverkehrs gesetzt werden.

Die Einführung des Lkw-Road-Pricing in Österreich – eine langjährige Forderung der Bundesarbeitskammer – kann dazu nur ein erster Schritt in die richtige Richtung sein. Jedenfalls darf aus Sicht der BAK eine weitere Öffnung der Eisenbahninfrastruktur nicht Selbstzweck sein und den Abbau von Arbeitsplätzen im Eisenbahnsektor beschleunigen. Die Erhaltung und Sicherung der bestehenden Arbeitsplätze muß ein vorrangiges Ziel jeglicher Maßnahmen im Eisenbahnbereich bleiben.

Weitere Liberalisierungsschritte im Eisenbahnsektor dürfen aus Sicht der BAK aber auch nicht zulasten eines attraktiven Nahverkehrsangebotes auf der Schiene gehen. Daher muß bei der Trassenvergabe, die gemäß des Entwurfes in Zukunft in der Hand der ÖBB-Infrastruktur bleiben soll, durch klare Vorgaben seitens des zuständigen Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr insbesondere im Nahbereich der österreichischen Wirtschaftszentren auf jeden Fall dem Personenverkehr, dem Nahverkehr der Pendler, Vorrang vor dem Güterverkehr eingeräumt werden, soll es nicht zu negativen verkehrspolitischen Auswirkungen kommen.

Der Vorschlag, entsprechende Benützungsentgelte durch den ÖBB-Infrastrukturbereich einzuheben und an die Schieneninfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft zu bezahlen, alle darüber hinausgehenden Einnahmen jedoch den Österreichischen Bundesbahnen zu belassen (§ 2(6) BBG), schafft aus Sicht der Bundesarbeitskammer einen sinnvollen ökonomischen Anreiz zur Nutzung freier Kapazitäten im Schienenverkehr. Auch die im Entwurf enthaltenen Veröffentlichungspflichten (§ 58 (3), § 61 (4)) sind im Sinne einer Verbesserung der Transparenz durchaus zu befürworten.

Zu den einzelnen Bestimmungen des vorliegenden Gesetzesentwurfes nimmt die Bundesarbeitskammer wie folgt Stellung:

**Zu § 73:**

Hier wäre zu klären, inwieweit sich die vorgeschlagene Regelung, auf Eisenbahnverkehrsunternehmen die Bestimmungen des Kartellgesetzes anzuwenden, mit der gängigen Rechtsauffassung der Europäischen Kommission deckt bzw. mit den Plänen des Bundesministeriums für Justiz für eine Kartellrechtsreform kompatibel sind.

**Zu § 76 (5):**

Die Bundesarbeitskammer schlägt vor, den Absatz 5, wonach die Schienen-Control GmbH als Arbeitgeber kollektivvertragsfähig sein soll, zu streichen, da es nicht zweckmäßig erscheint, für einen derart geringen Umfang an Beschäftigten einen eigenen Firmenkollektivvertrag zu schaffen.

Der Präsident:

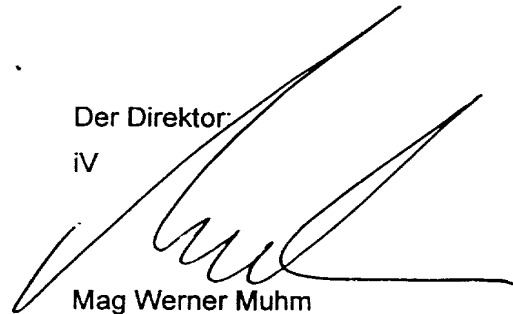


Mag Herbert Tumpel



Der Direktor:

iv



Mag Werner Muhm