



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Sektion V
Radetzkystraße 2
1030 Wien



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

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT- 239.597/0014- V/INFRA6/2010	UV/GSt/Sch	Doris Unfried	DW 2720 DW 2105	15.12.2010

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999-ÖPNRV-G 1999) geändert wird

Die Bundesarbeitskammer (BAK) lehnt die geplante Änderung des ÖPNRV-G in der vorliegenden Form ab, da der Entwurf ausschließlich Anpassungen enthält, die aufgrund des Inkrafttretens der EG-VO 1370/2007 mit 3.12.2009 notwendig geworden sind, aber weder die für alle zukünftigen Vergaben unbedingt notwendigen Qualitäts- und Sozialkriterien, deren Möglichkeit zur Festlegung in der oa Verordnung den Mitgliedstaaten eingeräumt wurde, noch ein innovatives und zukunftsweisendes Konzept für den österreichischen Nahverkehr.

Gesamtkonzept für den Öffentlichen Verkehr mit Mindestversorgungsstandards

Nach geltender Rechtslage ist der Bund gemäß Art 10 Bundesverfassungsgesetz (B-VG) für die Verkehrsversorgung im gesamten Bundesgebiet verantwortlich. Im Finanzverfassungsgesetz (§ 2) ist festgehalten, dass Aufgaben, die dem Bund zugeschrieben wurden, auch von diesem zu finanzieren sind. Der Bund muss daher endlich ein **Gesamtkonzept über die Zukunft des öffentlichen Verkehrs** erarbeiten und damit die Grundlage für eine vom Bund zu garantierende **Mindestversorgung** schaffen. Die Länder können dann mit Regionalkonzepten anknüpfen. Basierend auf dem **Schweizer Vorbild** sollte ein Bundesgesetz geschaffen werden, das in Abhängigkeit von der Bevölkerungsdichte vorgibt, wie die Versorgung mit öffentlichem Verkehr auszusehen hat (zB Anzahl der Zugpaare und Taktichte für Orte mit 100 Einwohnern ...). Die Verknüpfung von Fern- und Nahverkehr mit einer Vertaktung des Nahverkehrs, basierend auf dem Grundangebot des Bundes im Fernverkehr und den vom

Bund vorgegebenen Standards eines Mindestversorgungsgrades, muss ein Qualitätskriterium und eine Voraussetzung für die Leistung von Bundeszahlungen sein. Ebenso wichtig für die Qualität des Angebots sind Sozialkriterien, wie zB die Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals. Sinnvoll wären Mindestanstellungsbedingungen, die garantieren, dass Einsparungen nicht auf dem Rücken des Fahrpersonals erfolgen. Der Bund darf sich nicht aus seiner Verantwortung für den öffentlichen Verkehr stehlen, es bedarf dringend der Schaffung von Anreizen, das Angebot zu verbessern und auszuweiten und es braucht die Festlegung einer bundesweit gültigen Definition von Qualität und Mindestumfang im öffentlichen Verkehrsangebot. Ausreichende finanzielle Mittel müssen dafür sichergestellt werden.

Verankerung von Sozial- und Qualitätsstandards im nationalen Recht

Aufgrund des Inkrafttretens der EG-VO 1370/2007/EG über den Personenverkehr auf Schiene und Straße ergibt sich ein Anpassungsbedarf in der nationalen Gesetzgebung – sowohl beim **Kraftfahrlinien-Gesetz** als auch beim **Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999**. Die beiden Novellen sollten daher zum Anlass genommen werden, Sozial- und Qualitätskriterien im Öffentlichen Personenverkehr in Österreich zu verankern.

Es gibt vielschichtige Folgen von Liberalisierung und Privatisierung und es braucht angemessene Regulierung um sicherzustellen, dass die Dienstleistungen für die Bürger und Bürgerinnen tatsächlich allgemein zugänglich und erschwinglich sind. Und, dass nicht nur einzelne, sondern alle Qualitätsaspekte verbessert werden, dh Regulierung nicht nur im Interesse der KonsumentInnen, sondern auch unter **fairen Bedingungen** für die in den öffentlichen Dienstleistungen **Beschäftigten** erfolgen.

Das wichtigste Ziel aus Sicht der Arbeitnehmer-Interessensvertretungen ist es, Wettbewerb auf Kosten der Löhne zu verhindern und gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Unternehmen müssen in einen Qualitätswettbewerb treten und um Sozialdumping zu verhindern, müssen konkurrierende Unternehmen dieselben Sozial- und Qualitätskriterien erfüllen, damit Angebote überhaupt vergleichbar sind. Dies gilt umso mehr, wenn durch wettbewerbliches Verfahren ein neuer Betreiber ausgewählt wird. Dieser muss verpflichtet werden, den Beschäftigten des bisherigen Betreibers ein verpflichtendes Angebot zu machen, sie unter Gewährung derselben Rechte in sein Unternehmen zu integrieren.

Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr mit Sozial- und Qualitätskriterien

Die Schlüsselgröße für eine hohe Qualität im ÖPNV ist die **Qualität des Personals**. Deshalb sind sowohl bei Ausschreibungen als auch bei Direktvergaben die Leistungskataloge so abzufassen, dass wesentliche Personal- und Sozialkriterien festgeschrieben werden.

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. Deshalb fordern wir, sowohl bei Ausschreibungen als auch bei Direktvergaben in Form von gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen die Leistungskataloge im Sinne von Art 4 Abs 5 und 6 der EG-VO so abzufassen, dass wesentliche Qualitäts- und Sozialkriterien festgeschrieben werden.

Personalqualität und die dazu gehörenden sachlichen wie auch finanziellen Maßnahmen stellen Investitionen in die Zukunft der Unternehmen dar. Die Personalqualität ist eine ent-

scheidende Trumpfkarte sowohl im Wettbewerb als auch bei der marktorientierten Direktvergabe.

Um diese Qualität in ausreichendem Umfang sicher zu stellen, sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

- Die Festlegung von zeitgemäßen Arbeits- und Anstellungsbedingungen
- Die Gewährleistung von Gleichstellung und Gleichbehandlung der Beschäftigten
- Die aktive und mitverantwortliche Ausgestaltung der Arbeits- und Anstellungsbedingungen durch das Personal, Betriebsrat/Personalvertretung und Gewerkschaft
- Die langfristige Sicherung der Arbeitsplätze.

Dazu zählt insbesondere auch die Möglichkeit, die Betriebsübergangs-Richtlinie anzuwenden, auch wenn eventuell kein Betriebsübergang stattfindet. Die Aufnahme von Sozialstandards und Qualitätsstandards muss zum obligatorischen Inhalt von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gehören.

Die BAK fordert daher, entsprechend Art 4 Abs 5 der EG-VO, folgende Formulierung unbedingt in den Gesetzestext aufzunehmen: „Für den Fall, dass ein anderer als der bisherige Betreiber von der zuständigen Behörde mit einem öffentlichen Verkehrsdienst beauftragt wird, verpflichtet die zuständige Behörde den ausgewählten Betreiber, den ArbeitnehmerInnen, die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, ein verbindliches Angebot zu machen, sie unter Gewährung der Rechte nach AVRAG in sein Unternehmen zu integrieren, auch wenn kein Übergang im Sinne der RL 2001/23 EG erfolgt ist.“

In diesem Zusammenhang erlauben wir uns, das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als Eigentümer des ÖBB-Postbus an seine „Fürsorgepflicht“ zu erinnern und verweisen auf das Regierungsabkommen, in dem Folgendes vereinbart wurde: *„Im Busbereich wird durch die Ausschreibung von Verkehrsdiensten eine verschärfte Wettbewerbssituation Platz greifen. Ungeachtet dessen, dass das Unternehmen Postbus die Produktionskosten senken muss, gilt es in Bezug auf die erhöhten Personalkosten Rahmenbedingungen zu schaffen, die es dem Unternehmen ermöglichen an diesem Wettbewerb unter fairen Bedingungen teilzunehmen.“* Wir stellen fest, dass die Mitarbeiter des ÖBB-Postbus bereits ihre Beiträge zur Senkung der Produktionskosten geleistet haben, die Bundesregierung allerdings die Rahmenbedingungen zur fairen Beteiligung des Unternehmens am Wettbewerb noch nicht erbracht hat.

Transparenz in GWL-Vertrag und Verkehrsdienstverträgen der Länder

Sowohl bei den gemeinwirtschaftlichen Bestellungen des Bundes als auch bei den Verkehrsdienstverträgen der Länder handelt es sich 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. Nur mit mehr Transparenz im Öffentlichen Verkehr 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.

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 (siehe Stellungnahme der BAK vom 12.11.2010) als auch im vorliegenden Entwurf zum ÖPNRV-G im Hinblick auf die Schaffung des Gremiums und die verbindliche Festlegung und Einhaltung von Qualitäts- und Sozialkriterien umgehend erlassen werden.

Zu einzelnen Bestimmungen:

Die Definition des § 3 Abs 2 für kommerzielle Verkehre ist sehr eng gefasst. In den Erläuterungen allerdings sind die allgemeinen Bestimmungen und die Möglichkeiten (Wahlrecht) der Behörde nach den allgemeinen Vorschriften vorzugehen angeführt. Weiters wird festgehalten, dass es sich nach Einschätzung der BAK bei den Mitteln für die Schülerfreifahrt zweifellos um eine Familienförderung handelt und nicht um Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen. Um Rechtssicherheit zu gewährleisten hat aus Sicht der BAK eine entsprechende Klarstellung unbedingt im Gesetz zu erfolgen.

Allenfalls wäre zu prüfen, ob nicht durch die Definition einer weiteren Kategorie von Verkehren, nämlich derjenigen Verkehre, die unternehmensinitiiert zustande kommen, aber neben privaten Einnahmen auch solche aus allgemeinen Vorschriften erzielen, eine bessere Lösung erzielbar ist.

Sicherzustellen ist aber in jedem Fall, dass sowohl die nicht-kommerziellen Verkehre als auch gegebenenfalls die Verkehre einer neuen Kategorie alle im ÖPNRV-G festgeschriebenen Sozial- und Qualitätskriterien einhalten.

§ 31 enthält Qualitätskriterien und ist unbedingt um - die bereits oben geforderten – **Qualitäts- und Sozialkriterien** zu erweitern.

„8. Sozialkriterien

- Unternehmerische Aus- und Weiterbildungsangebote für das Fahrpersonal (über die gesetzlichen Vorgaben hinaus)
- Anzahl der ausgebildeten Berufskraftfahrer

- Anstellungsbedingungen für Fahrpersonal und sonstiges Personal
- Arbeitszeitvereinbarungen
- Höhe der durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeit
- Sozialleistungen für Fahrpersonal und sonstiges Personal
- Entschädigungen für unregelmäßige Arbeit
- Zeit- und Geldzulagen für Nacht-, Sonntags- und Feiertagsarbeit (über die kollektivvertraglichen Vereinbarungen hinaus)
- Wöchentliche Arbeitszeit je Mitarbeiter
- Jährlicher Ferienanspruch je Mitarbeiter
- Anzahl der bezahlten Feier- und Ruhetage pro Kalenderjahr und Mitarbeiter
- Höchstarbeitszeit je Dienstschicht (Arbeitszeit und Pausen)
- Ausrüstung bzw. Ausstattung für das Personal (Uniformen, Dienstbekleidung, Hilfsmittel, Arbeitsunterlagen, etc) und Form der Kostentragung
- Anteil des vollzeitbeschäftigten Fahrpersonals
- Anteil des teilzeitbeschäftigten Fahrpersonals
- Anteil des Aushilfspersonals (Pensionisten, Studenten, sonstige Aushilfen)
- Verhältnis zwischen vollzeitbeschäftigtem Fahrpersonal und Dienstschicht
- Anzahl und Namen der Subauftragnehmer
- Schutz des Personals vor Gewalt durch Dritte

Die BAK fordert weiters, dass der Spielraum zum Schutz der Beschäftigten, den die Verordnung 1370/2007 den zuständigen Behörden ermöglicht national auch genutzt und folgender Text in § 31 ergänzt wird:

„Für den Fall, dass ein anderer als der bisherige Betreiber von der zuständigen Behörde mit einem öffentlichen Verkehrsdienst beauftragt wird, verpflichtet die zuständige Behörde den ausgewählten Betreiber, den ArbeitnehmerInnen, die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, ein verbindliches Angebot zu machen, sie unter Gewährung der Rechte nach AVRAG in sein Unternehmen zu integrieren, auch wenn kein Übergang im Sinne der RL 2001/23 EG erfolgt ist.“

Schaffung eines **Qualitätsbeirats für den Öffentlichen Verkehr** in einem neuen § 31a:

§ 31a (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat zur sachverständigen Beratung in Fragen der Qualität des Angebots im Öffentlichen Nah- und Regionalverkehr und insbesondere zur laufenden Evaluierung und Weiterentwicklung von Qualitäts- und Sozialkriterien gemäß § 31 den Qualitätsbeirat für den Öffentlichen Verkehr zu bestellen. Der Beirat hat Empfehlungen zur konkreten Gestaltung und laufenden Evaluierung von Qualitäts- und Sozialkriterien in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, im Gemeinwirtschaftlichen Leistungsvertrag des Bundes und in den Verkehrsdienstverträgen der Länder zu beschließen, über Berichte über die Einhaltung der Kriterien zu beraten und Empfehlungen zur Weiterentwicklung zu erarbeiten.

(2) Der Qualitätsbeirat für den Öffentlichen Verkehr besteht aus:

- 3 Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie,
- 1 Vertreter des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz,
- 1 Vertreter des Bundesministeriums für Finanzen,
- 1 Vertreter des Bundesministeriums für Unterricht, Kunst und Kultur,

1 Vertreter des Bundesministeriums für Wirtschaft, Familie und Jugend,
 je 1 Vertreter der Ämter der Landesregierungen,
 1 Vertreter der Schienen Control GmbH,
 1 Vertreter der Bundesarbeitskammer,
 1 Vertreter der Wirtschaftskammer Österreich,
 1 Vertreter des Österreichischen Gewerkschaftsbundes und
 je 1 Vertreter der regionalen Verkehrsverbände.

(3) Zu Mitgliedern des Qualitätsbeirates für den Öffentlichen Verkehr dürfen nur EWR-Staatsbürger bestellt werden, die vertrauenswürdig und für die im Abs. 1 angeführten Aufgaben besonders geeignet sind. Die Bestellung ist auf die Dauer von fünf Jahren zu beschränken. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen.

(4) Das Amt eines Mitgliedes des Qualitätsbeirates für den Öffentlichen Verkehr ist ein unentgeltliches Ehrenamt; seine Ausübung begründet keinen Anspruch auf Entschädigung für Reisekosten oder Zeitversäumnis gegenüber dem Beirat selbst.

(5) Der Vorsitzende des Qualitätsbeirates für den Öffentlichen Verkehr ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Er kann einen Bediensteten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie mit seiner Vertretung als Vorsitzenden betrauen und fallweise auch Sachverständige, die nicht Mitglieder des Beirates sind, zur Mitarbeit heranziehen oder besondere Arbeitsausschüsse bilden. Er hat bei der Abstimmung über Beratungsbeschlüsse dafür zu sorgen, dass die Meinung jedes Mitgliedes, das sich nicht der Meinung der Mehrheit angeschlossen hat, in der Niederschrift über die Sitzung festgehalten wird. Die Sitzungen des Beirates sind nicht öffentlich.

(6) Der Qualitätsbeirat für den Öffentlichen Verkehr hat sich eine Geschäftsordnung zu geben, die der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie bedarf.

In § 32 sollte die derzeit gültige Ermächtigung der Gemeinden, eine Verkehrsanschlussabgabe auszuschreiben, dahingehend geändert werden, dass die Gemeinden zur Einhebung einer Verkehrsanschlussabgabe verpflichtet sind. Nur so kann verhindert werden, dass weiterhin keine einzige Gemeinde seit Bestehen des Gesetzes im Jahr 1999 diese Abgabe einhebt, um nicht mögliche Investoren abzuschrecken, die das Einkaufszentrum dann möglicherweise in einem anderen Gemeindegebiet errichten würden.

In § 34 sollte in diesem Zusammenhang eine neue lit c) eingefügt werden, sodass der Ertrag der Abgabe auch die geschätzten Kosten für den Ausgleich negativer Umwelteffekte deckt. Die Verpflichtung zur Einhebung der Verkehrsanschlussabgabe könnte entfallen, wenn sich das Einkaufszentrum in Stadt- oder Ortskernen befindet oder wenn die Betreiber oder Eigentümer den Verkehr selbst durchführen.

Mit freundlichen Grüßen


 Herbert Tumpel
 Präsident




 Maria Kubitschek
 iV des Direktors