

Forderungen der Gewerkschaft vida und Greenpeace zum europäischen Jahr der Eisenbahn 2021

- 1. Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene**
- 2. Transfer Arbeitsstiftung zur Bekämpfung des Klimawandels und der Beschäftigungskrise**
- 3. Erhalt und Erweiterung der staatlichen Direktvergabe für den öffentlichen Verkehr**
- 4. Mehr Investitionen für eine zukunftsfähige Schieneninfrastruktur**
- 5. Bessere Zusammenarbeit für verbesserte Bahndienste und grenzüberschreitende ArbeitnehmerInnen**
- 6. Einheitliche Ticketing- und Buchungssysteme**

1. Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene

Warum?

Ohne die kontinuierliche Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene werden Österreich und die Europäische Union die geplante Klimaneutralität nicht erreichen. Seit 1990 sind die Verkehrssektoremissionen um 67 % gestiegen. 30 % der gesamten Emissionen werden durch den Verkehr verursacht. Damit muss eine effektive Klimapolitik einen massiven Ausbau des Schienenverkehrs und dementsprechenden Ausbau von guten Arbeitsplätzen in der Eisenbahnbranche fokussieren.

Die Dynamik im transeuropäischen Güterverkehr ist angesichts der wachsenden Globalisierung in den letzten Jahrzehnten stark angestiegen. Dabei hat sich ein beträchtlicher Anteil auf die Straße verlagert: Im EU-Schnitt ist der LKW-Transport um 21 Prozent gestiegen, während die Schiene mit 12 Prozent hinterherhinkt. Der Modal-Split in Österreich hat sich in den vergangenen Jahren zugunsten des LKWs entwickelt. Das hat fatale Auswirkungen auf die Belastung des Straßenverkehrs und beschleunigt den Klimawandel. In Österreich haben sich die CO₂-Emissionen aufgrund des Straßengüterverkehrs seit 1990 mit über 9 Millionen Tonnen pro Jahr verdoppelt. Die Pandemie hat den Trend 2020 wegen der sinkende Spritpreise dramatisch beschleunigt. Laut Statistik Austria ist der Schienengüterverkehr 2020 im Inland um 5,7 Prozent eingebrochen.

Wie?

- Für eine Wende im Güterverkehr sind staatliche Förderungen dringend notwendig, um für Unternehmen einen Anreiz zu schaffen, den Bahnanteil in ihrer Logistikkette zu erhöhen. Durch Förderungsmaßnahmen, die Verladeeinrichtungen und Transportkilometer auf der Bahn attraktiv für die verladende Wirtschaft machen, kann eine Trendwende eingeläutet werden. Eine Beratungsstelle und veränderte Ausbildung im Logistikbereich sollen zusätzlich unterstützen. Der Erhalt und Ausbau von klimapositiven österreichischen Arbeitsplätzen ist ein weiterer Vorteil.
- Staatliche Förderung zur Schaffung von 700 neuen Arbeits- und Ausbildungsplätzen für den Schienengüterverkehr.
- Jedes Produkt, das mehr als 500 Kilometer transportiert wird, muss bis zu 80 % verpflichtend auf der Schiene transportiert werden.
- Festlegung verbindlicher Verlagerungsziele des Güterverkehrs durch einen konkreten Fahrplan auf europäischer Ebene sowie die Festlegung des Schienengüterverkehrsanteils am gesamten Güterverkehr bis 2030
- Änderung des europäischen Beihilfenrechts, damit im Güterverkehr die Fördersysteme für einen höheren Bahnanteil ausgebaut und auf Seiten der BahnkundInnen und der Bahnen erhöht werden können.

Der aktuelle EU-Aufbaufonds und der Comeback-Plan müssen seitens der Regierung dafür genutzt werden, um durch staatliche Förderung die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene voranzutreiben. Dadurch werden positive Beschäftigungseffekte im Schienengüterverkehr und ein wichtiger Beitrag für die Reduktion der Klimaziele erreicht. Die Regierung hat es in der Hand, mittel- bis langfristig durch sinnvolle Investitionen eine Trendwende in die Wege zu leiten, anstatt 9 Milliarden Euro an Steuergeldern für das Verfehlen der Klimaziele als Strafzahlungen zu verbrennen.

2. Transfer Arbeitsstiftung zur Bekämpfung des Klimawandels und der Beschäftigungskrise

Warum?

Die globale Pandemie hat eine historische Beschäftigungskrise nach sich gezogen, die eine starke Arbeitsmarktpolitik erfordert. Damit der Wirtschaftsmotor nicht durch liberale Spardiktionen ins Stocken gerät, müssen dringend staatliche Investitionen in die Qualifizierung und Umschulung von Arbeitskräften von der Regierung getätigt werden. Zugleich muss es für Beschäftigte aus Sektoren, die aufgrund von Struktur- und Klimawandel ihren Arbeitsplatz verlieren, finanzielle Absicherung und eine berufliche Perspektive geben. Die Maßnahmen der Arbeitsstiftung sind ein gesetzlich verankertes Instrument, die infolge des Strukturwandels notwendige Anpassungsprozesse arbeitsmarktpolitisch unterstützen. Zahlreiche Modelle der Vergangenheit haben den Erfolg und die Sinnhaftigkeit solcher Stiftungen bewiesen. Schon jetzt zeigen die Vergleichsstatistiken von Eurostat, dass der Wirtschaftseinbruch in Österreich im EU-Schnitt deutlich höher ausgefallen ist. Hier braucht es dringend staatliche Maßnahmen, wie die Errichtung von Arbeitsstiftungen zur gezielten Qualifizierung, die nun kürzlich auch von der Industriellenvereinigung und Wirtschaftskammer gefordert wurden.

Eine Arbeitsstiftung ist für eine klimapolitische Trendwende in der Verkehrsbranche ein wesentlicher Bestandteil, um Green Jobs in der Bahnbranche zu sichern und auszubauen.

Wie?

- Errichtung einer Bundestransformationsarbeitsstiftung als wirksame Unterstützung für ArbeitnehmerInnen bei der Bewältigung des Strukturwandels und der aktuellen Beschäftigungskrise.
- Mit einer Investition von rund 40 Millionen können 1.000 ArbeitnehmerInnen innerhalb von einem Jahr umgeschult und finanziell abgesichert werden. Das Ziel muss sein, dass niemand einen Einkommensverlust erleidet. Hier schlagen wir einen zusätzlichen Zuschuss aus dem Klimafonds vor.
- Umfassende Umschulungsangebote als positive Antwort auf den FacharbeiterInnen-Bedarf in Wachstumsbranchen (z.B. öffentlicher Nahverkehr, Eisenbahnfernverkehr, Bauwirtschaft, thermischer Sanierung, Photovoltaik- und Heizkesselaustauschförderung)
- COVID-Krisenfinanzierung zur Förderung der ArbeitnehmerInnen und ArbeitgeberInnen soll einen Anreiz schaffen, in klimapositiven Bereich Ausbildungen zu absolvieren bzw. Ausbildungen und Jobs anzubieten, um langfristig positive Auswirkungen zu haben.
- Förderung einer zentralen Ausbildungseinrichtung, die 10.000 ArbeitnehmerInnen für die Eisenbahnbranche bis 2026 qualitativ ausbilden und umschulen kann.
- Ausweitung von Transfer-Arbeitsstiftungen auf europäischer Ebene.

3. Erhalt und Erweiterung der staatlichen Direktvergabe für den öffentlichen Verkehr

Warum?

Die Bundesregierung verkündet immer wieder, dass Österreich Bahnland Nummer 1 ist und dass die Bahn ein wichtiger Faktor beim Klimaschutz sei¹. Damit der Schienenpersonenverkehr weiterhin diese Rolle einnehmen kann, ist eine hohe Qualität zu besten Preisen² für die KundInnen unabdingbar. Die erfolgreichen Bahnländer Europas in Bezug auf Bahnkilometer pro EinwohnerIn vergeben die Leistungen durch die öffentliche Hand direkt. Den behaupteten Zusammenhang zwischen Kundenzufriedenheit und Grad der Liberalisierung bei der Bahn konnte wissenschaftlich nie belegt werden³. Im Gegenteil, bei der Direktvergabe an die österreichischen Bahnen steht, im Gegensatz zu privaten Investoren, der Profit nicht im Vordergrund. Dadurch werden laufende Reinvestitionen sowie gut ausgebildetes und erfahrendes Personal ermöglicht. Wissenschaftliche Studien zeigen, dass der Ausschreibungsprozess negative Folgen haben kann. Ein internationaler Vergleich von Aistleitner, Grimm und Kappeler (2018)⁴ im Bahnsektor zeigt eine negative Korrelation von Ausschreibungsprozessen und erbrachten Personenkilometern. Das heißt, weniger statt mehr Personen sind mit der Bahn gefahren. Die österreichischen Bahnen ist das Zugpferd des Klimaschutzes. Die qualitativ hochwertigen Leistungen im Personenverkehr sind durch die Direktvergabe gesichert und keinem ruinösen Preiskampf ausgesetzt.

Momentan sichert die Direktvergabe rund 50.000 Arbeitsplätze in Eisenbahnunternehmen österreichweit. Bei einer Ausschreibung ist am Beispiel von Großbritannien und Schweden absehbar, dass der Schienenpersonenverkehr durch internationale BilligstanbieterInnen übernommen wird. Die Folgen sind einerseits ein Abfluss österreichischer Steuergelder in private Taschen und andererseits eine Gefahr für die Arbeitsplatzstabilität und -qualität. Der öffentliche Busverkehr ist bereits von den negativen Auswirkungen von Ausschreibungen gezeichnet. Hier muss ebenfalls die Direktvergabe zur Anwendung gebracht werden, um Lohn- und Sozialdumping sinnvoll entgegenzuwirken.

Wie?

- Sicherung der direkten Beauftragung des Öffentlichen Schienenverkehrs durch Bund und Gemeinden für eine Mindestlaufzeit von 10 Jahren
- Ausbau von Green Jobs für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr
- Verbesserung der sozialen Kriterien in den Verkehrsdiensteverträgen
- Ausweitung von Verkehrsdiensteverträgen auf den Schienengüterverkehr
- Ausweitung der Direktvergabe auf alle öffentlichen Verkehrsbereiche zur Sicherung einer klimafreundlichen Mobilität für alle mit menschenwürdigen Arbeitsbedingungen
- Auf europäischer Ebene müssen die Möglichkeiten der Direktvergabe erleichtert werden.

¹ Vgl. BMK Infothek vom 30.08.2019, BMK OTS vom 04.09.2020

² In Österreich liegen die durchschnittlichen Reisekosten pro Kilometer bei 8,0 Cent, während im privatisierten Großbritannien durchschnittlich 19,2 Cent pro Kilometer bezahlt werden müssen.

³ Lahounik G., Unfried D. (2013), „Das Vierte Eisenbahnpaket Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zur Steigerung von Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum in der EU, Bundesarbeiterkammer

⁴ Aistleitner M., Grimm C., Kapeller J.: „Auftragsvergabe, Leistungsqualität und Kostenintensität im Schienenpersonenverkehr. Eine internationale Perspektive“, ICAE Working Paper Series, No. 86, 2018

4. Mehr Investitionen für eine zukunftsfähige Schieneninfrastruktur

Warum?

Seit mehreren Jahrzehnten leidet der Bahnsektor unter einem Mangel an Investitionen in das Schienennetz. Die Auswirkungen sind vor allem im lokalen Nicht-Hochgeschwindigkeitsnetz zu spüren (Alterung des Netzes, Streckenstilllegungen, Ausfälle, Verspätungen usw.). Wenn nicht Strecken stillgelegt werden oder „bröckeln“, dann sind es die Züge, die fehlen. Im Jahr 2018 zeigte eine Studie der Europäischen Kommission, dass von ehemals 365 grenzüberschreitenden Verbindungen 149 (41%) nicht mehr in Betrieb sind. Laut der Studie reichen die Fördermittel jedoch nicht aus, um die Herausforderungen der Erneuerung und Modernisierung der grenzüberschreitenden Infrastruktur zu bewältigen. Darüber hinaus werden zehn Milliarden Euro benötigt, um Gleise und Züge mit einem einheitlichen Signalsystem auszustatten, damit Züge ohne Unterbrechung die Grenzen passieren können. Generell klafft eine große Lücke zwischen den Kosten für die erklärten Absichten der EU, den Schienenverkehr wiederzubeleben, und den für diese Ziele verfügbaren nationalen- und EU-Budgets.

Wie?

- Im kommenden Jahrzehnt müssen die EU und die österreichische Regierung die Mittel für den Ausbau und die Modernisierung der Schieneninfrastruktur in den EU- und nationalen Haushalten sowie den Konjunkturprogrammen erhöhen. Nur so kann die Schiene zu einer attraktiven und zugänglichen Alternative zum Straßen- und Flugverkehr in ganz Europa sowie auch in ländlichen und peripheren Gebieten werden.
- Investitionen in Eisenbahninfrastruktur müssen sich im Budget der Staaten positiv auswirken und dürfen nicht in die Staatsverschuldungen einberechnet werden, um hier einen arbeitsmarkt- und klimapolitischen Anreiz zu schaffen.
- Eine Taktverdichtung des Öffentlichen Verkehrs sowie eine bessere Verzahnung der Bus- und Bahnfahrpläne tragen zu einem attraktiveren öffentlichen Personennahverkehr bei und schaffen wichtige Arbeitsplätze.
- Durch Infrastrukturinvestitionen in Höhe von 100 Mio. Euro in Eisenbahninfrastruktur werden circa 2.000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen und ein positiver Effekt für die nationale und europäische Wertschöpfung erzielt.
- Zusätzliche öffentliche Investitionen sind notwendig, um fehlende Bahnverbindungen zu schließen und Engpässe im grenzüberschreitenden Verkehr zu beseitigen. Öffentliche Gelder (EU-Kohäsionsfonds, die "Connecting Europe"-Einrichtung, Covid-Konjunkturfonds, EIB-Darlehen, nationale Haushalte) sollen dafür genutzt werden, um die transeuropäischen Verbindungen, insbesondere im Schienennachtverkehr, auszubauen. Es braucht ein durchgehendes und leistungsstarkes europäisches Eisenbahnnetz.

5. Bessere Zusammenarbeit für verbesserte Bahndienste und grenzüberschreitende ArbeitnehmerInnen

Warum?

Die europäischen Eisenbahnnetze sind nach wie vor aus inkompatiblen nationalen Eisenbahnsystemen zusammengestückt. Dieser Mangel an europäischer Zusammenarbeit ist ein enormes Hindernis für den internationalen Zugverkehr. In der Tat ist der Schienenpersonenverkehr überwiegend inländisch, nur 6% waren 2016 grenzüberschreitend. Verträge zwischen Regierungen und Bahnbetreibern in Form von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (Public Service Obligations, PSOs) zur Gewährleistung von Diensten, die ansonsten nicht wirtschaftlich sind, werden eher für den Inlands- und Regionalverkehr als für den Fernverkehr genutzt; nur wenige Länder gaben an, über PSOs für den internationalen Verkehr zu verfügen. Selbst bei der in Betrieb befindlichen Eisenbahninfrastruktur besteht ein Mangel an grenzüberschreitenden Personenverkehrsdiensten. Die Studie identifizierte mindestens 48 grenzüberschreitende Verbindungen mit erheblichem Potenzial für den Schienenpersonenverkehr. Der Mangel an kompatibelem Rollmaterial verhindert auch die Entwicklung neuer Strecken.

Wie?

- Wir fordern die österreichische Regierung, die Bahnunternehmen und die Europäische Kommission auf, aktiv zu kooperieren und grenzüberschreitende Tages- und Nachtzüge zu öffnen oder wiederzueröffnen. Trotz jüngster Ankündigungen sind direkte Verbindungen zwischen europäischen Hauptstädten und zwischen Ländern (einschließlich der Nachbarländer) selten.
- Ein zusammenhängendes europäisches Schienennetz, das auch regionale Strecken umfasst, muss gesichert und entwickelt werden. Es braucht dringend einen europäischen Masterplan.
- Ein ständiges europäisches Gremium sollte einen idealen europäischen Fahrplan entwickeln und Strecken zuweisen, um ein Mindestangebot für alle Regionen zu gewährleisten und gleichzeitig die Nutzung der bestehenden Infrastruktur zu maximieren. Das derzeitige System der Bahnverwaltung ist nicht geeignet, um ein kontinentales Bahnsystem aufzubauen, das den Bedürfnissen der Menschen gerecht wird und gleichzeitig eine Verlagerung von Luft und Straße auf die Schiene fördert.
- Die Entwicklung von internationalen Personenkorridoren und die Förderung von Nachtzügen müssen auf sozialverträglichen Arbeitsbedingungen beruhen. Die Entwicklung des Personenverkehrs darf nicht gleichbedeutend sein mit der Entwicklung von Low-Cost-Geschäftsmodellen für die Schiene ähnlich wie Uber, Flixbus oder Ryanair.
- Wir fordern die österreichische Regierung und die EU auf, die Budgets für neue Verkehrsverbindungen zu erhöhen für z.B. neue Tages- und Nachtzüge sowie für die Erneuerung und Erweiterung des rollenden Materials.
- Die Anwendung des Prinzips "gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort" muss für alle Bahnbeschäftigte gültig sein, die grenzüberschreitend am Zug arbeiten. Weiters fordern wir eine Beendigung des Outsourcings im Bahnbereich wie z.B. Catering, Nachtzugpersonal, Reinigung etc., um prekäre Arbeitsbedingungen zu vermeiden und den Wettlauf nach unten zu stoppen.

6. Einheitliche Ticketing- und Buchungssysteme, um die Bahn bequem und attraktiv zu machen

Warum?

Es ist zwar sehr einfach, von A nach B zu fliegen, aber es geht auf Kosten des Klimas. Das Reisen über Grenzen hinweg mit der Bahn ist viel weniger zerstörerisch, aber leider noch unpraktisch. Die Qualität der internationalen Reiseinformationen ist bestenfalls lückenhaft und Fahrgäste müssen häufig Fahrkarten bei verschiedenen Anbietern buchen, da es keine direkten internationalen Verbindungen zwischen den Ländern gibt. In diesen Fällen sind ihre Rechte auf Rückerstattung oder Unterstützung in der Regel nicht während der gesamten Reise abgedeckt (z.B. falls Verspätungen zu verpassten Zugverbindungen führen).

Wie?

- Die Europäische Kommission muss an einem integrierten EU-weiten Fahrkarten- und Zahlungssystem arbeiten, um es den Fahrgästen zu erleichtern, eine Zugreise zu buchen, an der verschiedene Betreiber beteiligt sind.
- Mit der Errichtung von neuen und dem Ausbau von bestehenden Ticketshops können 150 Arbeitsplätze gesichert und auf österreichweit 250 Arbeitsplätze erweitert werden.
- Die EU muss Bahnunternehmen dazu verpflichten, durchgehend barrierefrei Fahrkarten zu verkaufen, um Passagierrechte zu schützen.