

Gemeinsame Resolution Nr. 02

der Fraktion Sozialdemokratischer Gewerkschafter:innen,
der Fraktion Christlicher GewerkschafterInnen – Österreichischer ArbeitnehmerInnen Bund,

an die 180. Vollversammlung der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
am 14. November 2023

Initiative „Zukunft auf Schiene“

Beinahe ein Drittel von Österreichs Treibhausgasemissionen gehen auf den Verkehrsbereich zurück; davon wiederum 99 % auf den Straßenverkehr. Um die Klimaziele zu erreichen, muss daher verstärkt bei der Mobilität angesetzt werden. Laut Umweltbundesamt wird es nicht reichen, die Autoantriebe zu elektrifizieren. Es braucht eine kluge Mischung aus Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs („Pull-Maßnahmen“) und zur Verringerung der Attraktivität des PKW- und LKW-Verkehrs („Push-Maßnahmen“).

Die Bahn kann und soll das Rückgrat der längst fälligen und notwendigen Mobilitätswende werden. Die Direktvergabe des Eisenbahnverkehrs (statt einer Liberalisierung durch wettbewerbliche Ausschreibungen) ist eine Erfolgsgeschichte. Das österreichische Bahnsystem funktioniert sehr gut, gerät aber durch die immer noch neoliberal geprägte Europäischen Kommission erneut unter Druck. Die Kommission versucht nämlich, die bestehende durch Rat und Parlament der EU beschlossene Rechtslage durch wettbewerbsfreundliche „Leitlinien“ undemokratisch auszuhebeln. Internationale Erfahrungen zeigen aber, dass der Wettbewerb den Bahnverkehr langfristig schwächt. Momentan sichert die Direktvergabe rund 50.000 Arbeitsplätze in Eisenbahnunternehmen österreichweit. Sowohl der Erhalt der Regionalbahnen als auch der ÖBB als starkes und öffentliches Unternehmen steht in Frage. Bei einer Ausschreibung ist zu befürchten, dass der Schienenpersonenverkehr – zumindest teilweise – von ausländischen Billigstbietern übernommen wird. Das gefährdet tausende Arbeitsplätze und deren Qualität. Nur durch die Beauftragung österreichischer bzw öffentlicher Bahnen werden Steuergelder für regionale Wertschöpfung und Arbeitsplätze verwendet. Zusätzlich ermöglicht die Vergabe an Unternehmen im öffentlichen Besitz mehr Demokratie bei Investitionen und der Ausgestaltung von Arbeitsplätzen.

Der Transport von Gütern per LKW ist derzeit um ein Vielfaches CO₂- und energieintensiver als die Güterbahn. Während das allgemeine Transportaufkommen in der EU von Jahr zu Jahr steigt, sinkt jedoch der Modalanteil der Schiene von aktuell ca 16 % (EU-Durchschnitt 2022) immer weiter. Ausschlaggebend dafür ist das Sozial- und Umweltdumping beim LKW-Verkehr. Doch auch beim grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr beobachten wir massive Arbeitszeitüberschreitungen. Die nationalen Behörden können hier kaum eingreifen, da ihre Befugnis an der Staatsgrenze endet. Daher fordern wir eine verpflichtende digitale Aufzeichnung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten des Zugpersonals. Darüber hinaus muss der Güterverkehr besser gefördert werden.

All den aktuellen Problemen und Gefahren stellen die AK und die Gewerkschaft eine Kampagne gegenüber, die im Herbst 2023 startet und ein Bild zeichnen soll, welche Bahn wir brauchen, um die Herausforderungen der Zukunft zu meistern. Denn nur mit guten Arbeitsbedingungen werden die österreichischen Bahnen jene Beschäftigten finden, die es aufgrund des demografischen Wandels und des Ausbaus der Bahn braucht. Die AK unterstützt diese „Zukunft auf Schiene“-Kampagne.

Zur Unterstützung der Kampagne „Zukunft auf Schiene“ erhebt die Vollversammlung der Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien folgende Forderungen an die österreichische Bundesregierung und die Europäische Union:

Für die Beschäftigten (auf österreichischer Ebene):

Die Arbeitnehmer:innen im Verkehr halten Österreich und die EU am Laufen. Lohn- und Sozialdumping, Pandemie, schlechte Arbeitsbedingungen, schwierige Vereinbarkeit von Beruf und Familie prägen in vielen Bereichen den Sektor. Eine Neubewertung der täglichen Leistungen ist dringend erforderlich, denn wir benötigen viele gut ausgebildete und motivierte Verkehrsbeschäftigte, um den öffentlichen Verkehr in hoher Qualität weiterhin anbieten und ausbauen zu können. Es braucht:

- eine gute Entlohnung (gleicher, fairer Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort) und gute und klar geregelte Arbeitsbedingungen (Einsatzzeiten, Nächtigungsmöglichkeiten auf sicheren Parkplätzen usw)
- eine Harmonisierung der Ausbildung und eine Förderung der Weiterentwicklung der Mitarbeiter:innen in den Unternehmen über Karrieremodelle sowie über Aus- und Weiterbildung
- die Attraktivierung des Sektors, um auch mittelfristig keine Nachwuchsprobleme zu bekommen; dazu gehören auch sichere und gute Arbeitsplätze (Heizen, Kühlen, Hygiene, Komfort ...)
- den Kampf gegen illegale Beschäftigungsverhältnisse durch forcierte und vereinfachte Kontrollen sowie wirksame Sanktionen für Unternehmen bei Verstößen.
- das aktive Gestalten des derzeitigen technischen Wandels im Verkehr (künstliche Intelligenz, Industrie 4.0, Automatisierung)
- gute Arbeitsbedingungen und klare, faire Regeln für alle Verkehrsbeschäftigten in allen Sektoren (Stopp dem Lohn-, Ausbildungs- und Sozialdumping und Stärkung des Gesundheitsschutzes)

Für die Fahrgäste:

- **Infrastrukturausbau:** Es müssen jene Eisenbahnprojekte vorangetrieben werden, die rasch zu optimalen Ergebnissen führen; beispielsweise Regionalbahnen reaktivieren und elektrifizieren.
- Verspätete und überfüllte Züge müssen der Vergangenheit angehören; daher neues Rollmaterial für den Tag- und Nachtverkehr.
- Erweiterung der Fahrgastrechte auf alle Verkehrsarten (zB Fernbusse und Stadtverkehr) mit einer einheitlichen unabhängigen Beschwerdestelle und Verbesserungen bei der Fahrgastinformation, vor allem bei Verspätungen und Baustellen.
- Sozial und ökologisch treffsichere Reform des Pendlerpauschales.
- Bahnhöfe zu multimodalen Knoten mit ausreichender Infrastruktur ausbauen (Lebensmittelgeschäft, Postfiliale, Co-Working Space usw) und bessere Erreichbarkeit von Bahnhöfen und Haltestellen zu Fuß und mit dem Rad.
- Mehr Zugbegleiter:innen in den Zügen – das dient der besseren Servicequalität und dem subjektiven Sicherheitsempfinden.
- Öffi-Fahren muss leistbar und einfach bleiben. Das Klimaticket ist positiv, kann aber nur bei ausreichender Öffi-Anbindung genutzt werden; daher braucht es ein Recht auf gute und nachhaltige Mobilität für alle („Mobilitätsgarantie“).
- Als Teil einer Mobilitätsgarantie benötigen wir für die sogenannte „erste bzw letzte Meile“ den gezielten und flächendeckenden Ausbau des Mikro-ÖVs und von „On-Demand“-Lösungen. Dieses Service muss sowohl bezüglich Beauskunftung, als auch Tarifierung in das System der Verkehrsverbünde integriert sein und soll die Verbindung zu leistungsfähigen Bahn- und

Buslinien herstellen. Guter Mikro-ÖV kann aber nur durch gute Arbeitsbedingungen für die Fahrer:innen gewährleistet werden.

Für Umwelt und Klima:

- **Raumplanung (Wohngebiete, Gewerbe- und Industrieansiedlungen) entlang von Bahnachsen und kooperative Infrastrukturplanung aller Gebietskörperschaften unter deutlich stärkerer Berücksichtigung von Umwelt- und Klimaaspekten.**
- **Zunehmende Einbeziehung von externen Kosten des Verkehrs (insbesondere Umweltkosten) – zB durch eine stärker differenzierte Flugticketabgabe und Aufhebung der steuerlichen Benachteiligung der Schiene.**
- **Der Güterverkehr muss zunehmend auf die Schiene verlagert und dafür gefördert werden. Dazu sollten die Spielräume bei der LKW-Maut im ASFINAG-Netz voll ausgenützt, eine flächendeckende LKW-Maut und strengere Kontrollen des LKW-Verkehrs eingeführt werden.**
- **zukunftsfitte Rollmaterial im Schienengüterverkehr (zB Einführung der digitalen automatischen Kupplung).**

Auf EU-Ebene:

- **Die Gestaltung des Eisenbahnrechts auf EU-Ebene darf nicht von Profitinteressen getrieben sein, sondern muss im Sinne von Fahrgästen, Beschäftigten und der Erreichung der Klimaziele ausgerichtet werden. Dabei müssen die Entscheidungsprozesse demokratischer werden.**
- **Erhalt der Direktvergabe von gemeinwirtschaftlichen Bahnverkehren, Absicherung der ÖBB als einheitliche Staatsbahn und Rücknahme von Liberalisierungsschritten. Die Wertschöpfung sollte im größtmöglichen Ausmaß in Österreich bzw der EU verbleiben.**
- **Der Ausbau der Förderung des Einzelwagenverkehrs darf nicht an EU-rechtlichen Restriktionen scheitern.**
- **Finanzierung des Ausbaus von europäischen Zugverbindungen durch die Ausnahme entsprechender Investitionen von den EU-Fiskalregeln. Verbindung der europäischen Hauptstädte mit einem dichten Schnellzugnetz. Einfaches und einheitliches grenzüberschreitendes Ticketing und Förderung des Nachtzugverkehrs.**
- **Kerosinbesteuerung (in vergleichbarer Höhe wie die Mineralölsteuer) in möglichst vielen EU-Staaten.**
- **Substanzielle Verbesserungen bei der nun von der EU geplanten Triebfahrzeugführerrichtlinie: Sprachanforderungen, Aufrechterhaltung hoher Ausbildungsstandards, konsequente Überwachung der Fahr-, Arbeits- und Ruhezeiten. Das verhindert unfairen Wettbewerb durch Sozialdumping, macht den Beruf attraktiver und dient der Sicherheit und Verlässlichkeit.**
- **EU-weite einheitliche Standards bei den Qualifikationen der Beschäftigten in den Bereichen Instandhaltung und Wartung (Mindest-Ausbildungsdauer, Gesundheitsschutz, Arbeitssicherheit).**

Angenommen

Zuweisung

Ablehnung

Einstimmig

Mehrheitlich