

Weichenstellung für Europas Bahnen - Wem nützt der Wettbewerb?

Tagungsband

Gregor Lahounik (Hrsg)

28



Wien, 2006

ISBN 3-7063-0315-9

ISBN 978-3-7063-0315-5

Verkehr und Infrastruktur

Nr 28

Weichenstellung für Europas Bahnen - Wem nützt der Wettbewerb?

Tagungsband

Gregor Lahounik (Hrsg)



Zusammenstellung: Gregor Lahounik (AK Wien)

Zu beziehen bei: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien
Tel: +43 1 50165 / 2698
Fax: +43 1 50165 / 2105
e-mail: christine.schwed@akwien.at
Studiendownload: <http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-28133.html>

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendung, der Wiedergabe auf photomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

© 2006, by Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, 1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Ein Titeldatensatz für diese Publikation ist bei Der Deutschen Bibliothek erhältlich

Medieninhaber, Herausgeber, Vervielfältiger: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1041 Wien.

Vorwort

Seit eineinhalb Jahrzehnten werden die Bahnen im Güterverkehr durch die nationale und die europäische Politik umstrukturiert. Allgemeiner Tenor dabei ist, über Netzöffnung und Wettbewerb die Bahnen gegenüber dem Straßenverkehr wettbewerbsfähiger zu machen. Dadurch würden die Anteile der Bahnen am Gesamtverkehrsmarkt steigen und die negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs zurück gehen. Anfang 2006 sollte die Europäische Kommission (EK) in einer verpflichtenden Evaluierung die gesetzten Schritte der Güterverkehrsliberalisierung erstmalig analysieren. Grundgedanke dabei war, die positiven wie negativen Auswirkungen der Güterverkehrsliberalisierung zu bewerten und diese Erfahrungen in die Weiterentwicklung der Regelungen im Verkehrsbereich einfließen zu lassen.

Statt die verpflichtende Evaluierung voranzutreiben wurde an der weiteren Netzöffnung gearbeitet. Im Rahmen des so genannten dritten Eisenbahnpaketes wurde die Liberalisierung des internationalen Schienenpersonenverkehrs – analog zum Güterverkehr - von der EK präsentiert. Dies erfolgte zwangsläufig ohne wichtige Erkenntnisse aus dem Güterverkehr berücksichtigen zu können. Allgemein ist allerdings ein eindeutiger Trend zu erkennen: Misst man die bisherige Güterverkehrsliberalisierung an mehr als an der Anzahl der Unternehmen, nämlich daran was sie hinsichtlich der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene gebracht hat bzw was sie für die Beschäftigten und Bahnkunden bedeutet, muss man eine ernüchternde Bilanz ziehen. Entgegen den Versicherungen der Kommission und der Liberalisierungsbefürworter, konnte der Beweis, dass Netzöffnungen und Liberalisierungen automatisch die gewünschten Effekte wie Marktanteilsgewinne, zufriedene Kunden und eine hohe Versorgungsdichte bringen, nicht erbracht werden. Ebenso wenig konnte ein tatsächlicher, lediglich auf Wettbewerb zurückführbarer, quantitativer und qualitativer Sprung bei den EU-Güterbahnen festgestellt werden.

Die bisherige Liberalisierung der Bahn vergisst einen wesentlichen Punkt: Der Schlüssel für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene ist im Straßengüterverkehr zu suchen. Denn solange der Transport auf der Straße zu billig ist, weil der Lkw-Verkehr meilenweit davon entfernt ist, jene Infrastruktur-, Umwelt- und Gesundheitskosten zu tragen, die er selbst verursacht, wird der Verkehrsträger Schiene wenig Chancen im Wettbewerb gegenüber der Straße haben. Die Gewerkschaft der Eisenbahner (GdE), die Arbeiterkammer (AK) und die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) weisen bereits seit Jahren auf diese problematische Entwicklungen hin. In zahlreichen Veranstaltungen, Interventionen und Workshops wird versucht, den Fokus der Bahnpolitik auf den volkswirtschaftlichen Rahmen zu lenken. Ebenso wird versucht der Entwicklung Verkehrspolitik durch Wettbewerbspolitik zu ersetzen. Denn will man wissen, was der nachhaltigen Verkehrs- und Bahnpolitik fehlt, dann ist die Antwort: eben diese.

Gregor Lahounik

Inhaltsverzeichnis

EINLEITUNG

1. Rahmenbedingungen	1
1.1 Zur Zukunft öffentlicher Dienstleistungen	2
1.2 Bilanz der Marktöffnung im Schienengüterverkehr – Anforderungen an den Personenverkehr	2
1.3 Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße	4
1.4 Eigentlicher Hauptkonkurrent ist Straßenverkehr	6

ETF-UMFRAGE

2. Evaluierung der EU-Eisenbahnpolitik ETF Umfrage zu den Auswirkungen der Bahnrestrukturierungen auf die Beschäftigten	9
--	----------

AUSZÜGE AUS DER AK-STUDIENREIHE " ZUR ZUKUNFT ÖFFENTLICHER DIENSTLEISTUNGEN"

3. Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen in der EU und Österreich..	17
3.1 Studienaufbau	19
3.2 Gemeinsame Tendenzen der Auswirkungen von Liberalisierung und Privatisierung auf ArbeitnehmerInnen in öffentlichen Dienstleistungen....	20
3.3 Auswirkungen auf die Beschäftigungsverhältnisse und Arbeitsbedingungen	23
3.4 Fallstudie Österreich - ÖBB.....	25
Hintergrund	25
3.4.1 Beschäftigungsvolumen	26
3.4.2 Umstrukturierungen und Beschäftigung	27
3.4.3 Art der Beschäftigung	28
3.4.4 Arbeitszeit.....	29
3.4.5 Einkommen	30
3.4.6 Arbeitsbedingungen	31
3.4.7 Sicherheit	32
3.4.8 Ausbildung.....	32
3.4.9 Arbeitsbeziehungen.....	33
3.5 Fallstudien Deutschland - Bahn	34
4. Zwischen Staat und Markt Aktuelle Herausforderungen der öffentlichen Dienstleistungserbringung.....	35
4.1 Eisenbahn	37
4.1.1 Einleitung.....	37

4.1.2	Schienenverkehrsmarkt.....	37
4.1.3	Bilanz der Marktöffnung.....	39
4.1.4	Technische und soziale Mindeststandards sicherstellen	40
4.1.5	Personenverkehrsliberalisierung hintanstellen	41
4.1.6	Anforderungen an den Gesamtverkehrsmarkt.....	42
4.1.7	Infrastrukturausbau bei Bahn nicht gesichert	44
4.1.8	Hohe Akzeptanz der Bahnen.....	44
4.1.9	Schlussfolgerungen	44
4.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	47
4.2.1	Die Europäische Liberalisierungspolitik	47
4.2.2	Das Angebot im Öffentlichen Personenverkehr.....	47
4.2.3	Beschäftigungswirkungen der Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen im Verkehrssektor	48
4.2.4	Universelle Verfügbarkeit und Versorgungssicherheit	49
4.2.5	Kostengünstiger Zugang	49
4.2.6	Sicherstellung allgemeiner gesellschaftlicher Ziele	50
4.2.7	Institutionelle Reformnotwendigkeiten und Alternativmodelle.....	51

BEITRÄGE ZUR VERANSTALTUNG AM 16.02.2006

5. Evaluierung der bisher gesetzten Schritte bei der Restrukturierung der Bahnen. Schlussfolgerungen der Europäischen Kommission	59
Jean Arnold Vinois, Sektion Eisenbahn in der Europäischen Kommission	
6. Arbeitsbedingungen im Europäischen Eisenbahnsektor Präsentation der von der Europäischen Kommission in Auftrag gegebenen Studie	75
Thorsten Müller, Dublin Stiftung	
7. Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen in der EU und Österreich. Auswirkung auf Beschäftigung, Arbeitsbedingungen und Arbeitsbeziehungen	81
Roland Atzmüller und Christoph Hermann, Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt (FORBA)	
8. Rahmenbedingungen für die Europäischen Bahnen und ihre Beschäftigten	87
Johannes Ludewig, Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER)	
9. Einschätzung des Evaluierungsberichtes der Europäischen Kommission aus Sicht der Europäischen Arbeitnehmervertretung	95
Sabine Trier, Europäische Transportarbeiter Föderation (ETF)	
10. Auswirkung der Liberalisierung aus Sicht der Gewerkschaften in Schweden, Polen und Ungarn	103
Schweden , Stellan Mattsson, Gewerkschaft SEKO	103
Polen , Jerzy Kedziersky, Gewerkschaft Federacja ZZP PKP.....	111
Ungarn , György Balla, Verband Freie Gewerkschaft der Eisenbahner	113

EINLEITUNG

1. Rahmenbedingungen

Wasser, öffentlicher Verkehr, Gesundheit, Bildung sind essentielle Lebensgrundlagen für alle österreichischen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer. Sie flächendeckend in hochwertiger Qualität und zu günstigen Kosten allen Menschen bereitzustellen, war und ist zentrale Aufgabe der Politik.

Dazu gibt es auch ein eindeutiges Bekenntnis der AK. und der Europäischen Arbeitnehmervertretungen.

In den letzten Jahren erleben wir aber eine schrittweise Abkehr von der bewährten öffentlichen Bereitstellung dieser Güter und Dienstleistungen. "Mehr Privat - weniger Staat" scheint zur unhinterfragten Devise der Politik geworden zu sein. Im blinden Vertrauen auf die Selbstregulierung des Marktes werden öffentliche Dienste schrittweise liberalisiert. Für den Bahnverkehr von besonderer Relevanz sind die derzeitigen Liberalisierungsbestrebungen auf Europäischer Ebene. Zahlreiche Richtlinien und Verordnungen wie

- das Eisenbahnpaket III¹ mit Festsetzungen über Liberalisierungsschritte bei den europäischen Bahnen im Güter- und Personenverkehr
- die Liberalisierung der öffentlichen Personenverkehrsdienste² auf der Schiene und Straße

sind gerade in Diskussion. Kernpunkt dieser Regelungen ist die vollständige Öffnung der Märkte. Einerseits soll der internationale Schienenpersonenverkehr geöffnet werden. Andererseits soll eine Ausschreibungspflicht des Stadt- und Regionalverkehrs – selbst gegen den Willen der betroffenen Gebietskörperschaften – eingeführt werden. Zudem bilden Regelungen über die Anlastung der Wegekosten (Wegekosten- oder Eurovignettenrichtlinie³ - derzeit ebenfalls in Überarbeitung) und Regelungen über den Ausbau der Infrastruktur (Transeuropäische Netze - TEN⁴) den legislatischen Rahmen.

¹ Der Entwurf des dritten Eisenbahnpaketes umfasst:

Mitteilung der Kommission – Fortsetzung der Integration des Europäischen Eisenbahnsystems (KOM 2004 140)

Richtlinie des Europäischen Parlamentes und des Rates zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft (KOM 2004 139);

Verordnung des Europäischen Parlamentes und des Rates über Qualitätsanforderungen im Güterverkehr (KOM 2004 144)

Verordnung des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Rechte von Fahrgästen im grenzüberschreitenden Verkehr (KOM 2004 143)

Richtlinie des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern (KOM 2004 0048)

² Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße KOM (2005) 319 endg

³ Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates (COM 2003 448 endg 2) zur Änderung der Richtlinie 1999/62/EG über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge.

⁴ Entscheidung (1692/96/EG) des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie deren Änderungen 2001 (KOM 544) und 2003 (KOM 564).

Ähnliche Entwicklungen gibt es in den Bereichen Telekommunikation, Strom und Gas, Post, sowie den Gesundheits- und sozialen Diensten. Entgegen der gebetsmühlenartigen Versicherungen der Liberalisierungsbefürworter, dass günstige Preise und höhere Qualität der Dienstleistungen die Folgen von Liberalisierungen und Privatisierungen wären, zeigen erste Erfahrungen, dass diese Versprechungen einer eingehenden Überprüfung in der Regel aber nicht standhalten.

1.1 Zur Zukunft öffentlicher Dienstleistungen

Im Rahmen der Publikationsreihe „Zur Zukunft öffentlicher Dienstleistungen“ hat die AK eine umfassende Evaluierung der ökonomischen und sozialen Auswirkungen von Liberalisierungen bzw. Privatisierungen öffentlicher Dienstleistungen durchgeführt. Dabei wird ein umfassender Überblick über den Stand der Liberalisierungs- bzw. Privatisierungsbestrebungen in allen wesentlichen Sektoren der öffentlichen Dienstleistungserbringung gegeben. Es werden aktuelle Herausforderungen aufgezeigt, sowie Reform- und Lösungsvorschläge für eine zukunftsfähige Ausgestaltung der öffentlichen Dienstleistungserbringung zur Diskussion gestellt. Außerdem wird das zentrale Thema der Auswirkungen von Liberalisierung auf Beschäftigung, Arbeitsbedingungen und Arbeitsbeziehungen dargestellt. AK, Gewerkschaft der Eisenbahner und Europäische Transportarbeiter-Föderation stehen auch weiterhin zu einer leistbaren, hochwertigen, flächendeckenden Versorgung mit öffentlichen Dienstleistungen, die effizient und unter fairen Bedingungen für die Beschäftigten erbracht werden sollen.

Die für den Bahnverkehr relevantesten Beiträge der Studienreihe aus den Bänden

Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen in der EU und Österreich: Auswirkungen auf Beschäftigung, Arbeitsbedingungen und Arbeitsbeziehungen, Studie im Auftrag der AK Wien, Autoren: R. Atzmüller/Chr. Hermann, FORBA, Wien (Band 2, Februar 2004)

Zwischen Staat und Markt - aktuelle Herausforderungen der öffentlichen Dienstleistungserbringung, Koord.: Werner Raza, (Band 6, Dezember 2005)

sind im Anschluss zusammengefasst. Informationen über die Studienreihe und deren Bestellmöglichkeit sind am Ende der Broschüre.

1.2 Bilanz der Marktöffnung im Schienengüterverkehr – Anforderungen an den Personenverkehr

Eine Überprüfung der Auswirkungen der Liberalisierung im Schienengüterverkehr durch die Kommission wurde im zweiten Eisenbahnpaket verpflichtend vorgeschrieben. Grundgedanke dabei war, die positiven wie negativen Erfahrungen der Liberalisierung des Güterverkehrs bei der künftigen Bahn- und Verkehrspolitik zu berücksichtigen. Seitens der EK wurde die Untersuchung mehrfach angekündigt, allerdings nie präsentiert. Stattdessen wurde das dritte Eisenbahnpaket präsentiert. Dieses Paket konnte daher nur ansatzweise die Erfahrungen des Güterverkehrs berücksichtigen. Dies ist insofern nicht nachvollziehbar, da die bisherige Marktöffnung im Güterverkehr zahlreiche Probleme offen lässt, die auch mit dem nun vorliegenden Paket nur zum Teil gelöst werden.

Eindeutige Trends aus den bisher gesetzten Liberalisierungsschritten sind allerdings fest zu stellen:

Allgemein ist festzustellen, dass sich die Bahnen in den einzelnen Mitgliedstaaten unabhängig vom Grad ihrer Liberalisierung entwickelt haben.

Stark liberalisierte Länder können teilweise Zugewinne bei der Bahn verzeichnen, es werden aber auch abnehmende Anteile festgestellt. Ähnliches gilt für weniger stark liberalisierte Länder: Teilweise gibt es Zugewinne, teilweise Rückgänge bei den Bahnanteilen. Der Beweis, dass Netzöffnungen und Liberalisierungen automatisch die gewünschten Effekte wie Marktanteilsgewinne, zufriedene Kunden und eine hohe Versorgungsdichte bringen, wurde nicht erbracht. Ebenso wenig konnte ein tatsächlicher, lediglich auf Wettbewerb zurückführbarer, quantitativer und qualitativer Sprung bei den EU-Güterbahnen festgestellt werden.

Der liberalisierte Schienengüterverkehr zeigt, dass eine Marktöffnung ohne begleitende Maßnahmen keinesfalls „automatisch“ Verbesserungen im Gesamtsystem Schiene mit sich bringt.

Ebendort wurde die Liberalisierung bereits vor Jahren durchgeführt, das Ziel, der Schiene dadurch höhere Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen zu sichern, wurde eindeutig verfehlt. Wenngleich in marginalen Teilbereichen bzw auf einzelnen Punkt-zu-Punkt Verkehren Erfolge durch die Marktöffnung bei der Bahn verbucht werden konnten, ist bei keinem anderen Transportmittel seit 1990 der Anteil derart rapide zurückgegangen wie beim Schienenverkehr. Weiterhin kann lediglich der Straßengüterverkehr seine Anteile am Gesamtverkehr (dzt bei rd 75 %) ausbauen. Die Anteile der Bahnen (dzt 13 %), Rohrleitungen (5 %) und das Binnenschiff (7 %) stagnieren bzw nehmen leicht ab. Die Entwicklung der Anteile der Verkehrsträger verläuft in den einzelnen Staaten höchst unterschiedlich. So hält die Bahn in Schweden und Österreich bei über 30 % am Gesamtverkehrsmarkt, 8 % in Italien, 14 % in Frankreich und der BRD sowie knappe 2 % in Griechenland. Eine Analyse, warum derartige Unterschiede zwischen den Ländern bestehen, wurde seitens der EK bis dato nicht durchgeführt. Pauschal wurde den Bahnen mangelnde Flexibilität und Effektivität vorgeworfen und wurden sämtliche Bahnen, gleich unter welchen Rahmenbedingungen sie tätig sind, in den Wettbewerb geführt. Ebendiese Vorgangsweise ist nun auch beim Personenverkehr geplant, erneut ohne die Zielerfüllung ihrer bisherigen Maßnahmen (endlich) zu evaluieren.

Das wahrscheinlichste Ergebnis eines liberalisierten Personenverkehrs ist, dass kleine, hochproduktive Nischen wie Städteverbindungen begehrt und umkämpft sein werden. Die Netzwerkdienste in die Fläche hinaus werden einerseits monopolisiert andererseits "unproduktive" Regionalverbindungen der öffentlichen Hand "zur Bewirtschaftung" überlassen.

Jeder internationale Zug ist in Österreich zumindest innerhalb der Einzugsbereiche der Großstädte Teil des Regionalverkehrs. Zahlreiche Verbindungen ins Umland über Anschlussbahnen oder über Autobusse sind daher zu Recht auf die Internationalen Verbindungen abgestimmt und in sogenannten Verkehrsverbünden zusammengefasst. Das über Jahre hindurch bewährte System der Verkehrsverbünde würde durch den vorliegenden Entwurf ebenso wie die flächendeckende Versorgung gefährdet werden. Durch die Liberalisierung wird es lediglich ein vermehrtes Angebot auf gewinnbringenden Relationen geben. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht unrentable Strecken kommen zusehens unter Druck, da die bisherigen Deckungsbeiträge aus den gewinnbringenden Strecken ausbleiben. Dies hat zur Folge, dass entweder die öffentliche Hand Strecken (teurer als bis jetzt) übernehmen muss, oder dass Strecken stillgelegt werden obwohl ihre Effizienz aus makroökonomischer Sicht bzw aus Sicht der Umwelt-, Sozial-, und Verkehrspolitik erforderlich wäre. Der Schienenverkehr wird der Politik weitestgehend entzogen und diese wird ihre Gestaltungsspielräume gänzlich verlieren.

Die bisherige Bahnpolitik geht zu Lasten der Beschäftigten

Rund 50% der Arbeitsplätze sind im Schienenverkehr weggebrochen. Der Personal-

austausch kann zwischen 70% und 85% umfassen. Neue Anbieter können den Beschäftigungsverlust beim ehemaligen Monopolisten nicht kompensieren (Zahl und Qualität der Arbeitsverhältnisse).

Festzustellen sind ebenfalls Lohneinbußen in Form von Reduktionen der Gehalts-sprünge, schlechteren oder gar keinen Kollektivverträgen, niedrigeren Löhnen bei Outsourcing und neuen Anbietern, Reduktionen der Zulagen und Prämien, bzw Reduktionen der Löhne in Relation zu vergleichbaren Branchen udglm.

Ebenso verändern sich die Arbeitsbedingungen grundsätzlich. Es kommt zu

- Neue Arbeitszeitregimes: Flexibilisierung, Verdichtung und Verlängerung
- Wachsende Intensivierung der Arbeit und Stress
- Individualisierung der Beschäftigungsverhältnisse: Einkommensunsicherheit
- Einführung von prekären und atypischen Beschäftigungsformen
- Reduktion der Lehrstellen und der Weiterbildung

Aus Sicht der AK, und der GdE stellt die geplante Öffnung des Personenverkehrs (Änderung der Richtlinie 91/440) weder den geeigneten Rahmen für faire Wettbewerbsbedingungen im Netz noch für eine qualitative Verbesserung des Angebots bzw der Stärkung der Versorgungsgrade dar. Der Entwurf wird daher seitens der europäischen Arbeitnehmervertretung aufgrund seiner ungeklärten Fragen und Rahmenbedingungen hinsichtlich

- der Sicherstellung der technischen Interoperabilität
- der Sicherstellung der sozialen Interoperabilität
- der Evaluierung der Erfahrungen der Liberalisierung im Güterverkehr insbesondere hinsichtlich ihrer volkswirtschaftlichen Auswirkungen und der Auswirkungen auf die Beschäftigten
- der Sicherstellung der Vernetzung des Fernverkehrs mit dem Regionalverkehr,
- der künstlichen Trennung zwischen Fern- und Nahverkehr
- des Erhalts der Verkehrsverbünde
- der klaren Trennung zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Leistungen
- der klaren Voraussetzungen hinsichtlich der Reihung der Verkehre bei der Trassenzuweisung

abgelehnt.

1.3 Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße

Derzeit wird im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) die öffentlich-rechtliche Trägerschaft und Erbringungsform hinterfragt. Privatisierungskonzepte, Mitarbeiterbeteiligung, Liberalisierung und verpflichtende Ausschreibung, dies sind die Hauptforderungen der Ausschreibungsbefürworter im Markt des ÖPNV. Das bedeutet, der öffentliche Personenverkehr befindet sich in einem tiefgreifenden Wandlungsprozess, aber wie die Erfahrungen zeigen, ist private Leistungserbringung kein Garant für eine bessere und kostengünstigere Leistungserbringung.

Der Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße(KOM (2005) 319) ist daher jedenfalls nachzubessern. Der vorliegende, nunmehr dritte Verordnungsvorschlag ist nur dann akzeptierbar, wenn folgende Forderungen erfüllt werden:

1. Im Verhältnis Vergaberecht und Verordnungsvorschlag ist eine entsprechende Vorrangregel zu Gunsten des Verordnungsvorschlags zu ergänzen.
Der Vorrang der speziellen Vergabeinstrumente der VO vor dem Gemeinschaftsrecht über das öffentliche Auftragswesen unter Beachtung der Wahlfreiheit der zuständigen Behörden ist zur Herstellung von Rechtssicherheit für Behörden und Verkehrsunternehmen unerlässlich.
2. Direktvergaben an interne Betreiber müssen unabhängig vom Kriterium der ausschließlichen oder wesentlichen Tätigkeit für die eigene Gebietskörperschaft möglich sein.
Der VOV ermöglicht die Direktvergabe an einen „internen Betreiber“ unter der Voraussetzung, dass der Betreiber sämtliche Personenverkehrsdienste innerhalb des Zuständigkeitsgebietes der Behörde durchführt und an keiner Ausschreibung außerhalb dieses Zuständigkeitsgebietes teilnimmt. Die streng formulierte gebietsbezogene Abgrenzung führt in jedem Ballungsgebiet in Europa zu unerwünschten verkehrspolitischen Ergebnissen. Die Behinderung von Pendlerströme steht diametral zum selbstgesteckten Ziel der Modernisierung und Effizienzsteigerung der Verkehrsunternehmen.
3. Änderung der Definition des „Bahnfern- und -regionalverkehr“
Die geplante Begriffsbestimmung würde fast keinen in Österreich betriebenen Verkehr umfassen und somit wäre auch die Möglichkeit der Direktvergabe nie anwendbar.
4. Die Wiederaufnahme von Qualitätsstandards.
Das Fehlen von Qualitätsstandards und Mindestanforderungen an ein öffentliches Personenverkehrsangebot macht deutlich, dass man seitens der Europäischen Kommission – entgegen aller Behauptungen – nicht an einer Verbesserung des Angebots interessiert ist, sondern lediglich an einer Markttöffnung für global players. Die Aufzählung von Kriterien, die für die Bewertung der Angemessenheit öffentlicher Personenverkehrsdienste zu berücksichtigen sind, ist unbedingt wieder aufzunehmen.
5. Kein Eingriff in bestehende Verträge.
Die „Übergangsbestimmungen“ sehen vor, dass alte Verträge mit Gültigkeit der neuen Verordnung auslaufen. In der Praxis bedeutet dies, dass es für bestehende Verträge keine Garantie gibt. Nur Aufträge, die auf der Grundlage der neuen Verordnung vergeben wurden, genießen Rechtssicherheit. Eine Umsetzungspflicht gegenüber bestehenden Verträge wird daher von der BAK strikt abgelehnt.
6. Aufnahme von verpflichtenden Sozialstandards
Wenn der Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu einem Wechsel des Betreibers führen sollte, dann muss die zuständige Behörde den gewählten Betreiber verpflichten, den ArbeitnehmerInnen wenigstens dieselben Rechte zu gewähren, auf die sie vor dem Wechsel des Betreibers Anspruch gehabt hätten. Eine entsprechende Regelung – die im übrigen auch den ursprünglichen Intentionen der Kommission entspricht – muss ergänzend aufgenommen werden. Der Schutz von ArbeitnehmerInnen darf nicht im Ermessensspielraum einer Behörde liegen, sondern muss zu einer unabdingbaren Forderung an die Mitgliedstaaten, deren Behörden und in weiterer Folge an die Unternehmen der Gemeinschaft gemacht werden.
7. Wahlfreiheit der Berechnungsmethode der Ausgleichsleistung.
Die im Anhang festgelegten Regeln für die Gewährung einer Ausgleichsleistung (bei der Bestellung öffentlicher Verkehrsdienste) basieren auf Berechnungsmethoden, die große Probleme für die betroffenen Verkehrsunternehmen aufwerfen werden. Darüber hinaus ist aus Sicht der BAK eine Abgrenzung des für einen Vergleich relevanten Marktes eine schwierige und möglicherweise nicht erfüllbare Voraussetzung

1.4 Eigentlicher Hauptkonkurrent ist Straßenverkehr

Bis dato hat eine verkehrsträgerübergreifende Angleichung nicht stattgefunden. Weiterhin wird der Straßenverkehr im Übermaß davon profitieren, dass die Raum- und Wirtschaftsstruktur zunehmend auf ihn zugeschnitten ist und dass er derzeit die von ihm verursachten Infrastruktur- und externen Kosten nur zu einem Bruchteil selbst trägt. Solange der Kostendeckungsgrad des Straßenverkehrs bei rund 30% liegt, dieser daher zu Dumpingpreisen anbieten kann, ist die Bahn in ihrer Existenz gefährdet. Insofern ist raschest ein neuer Entwurf einer Wegekostenrichtlinie zu präsentieren, der, im Gegensatz zu seinen Vorgängern, tatsächlich die vollständige Internalisierung der externen Kosten vorschreibt und dementsprechende Querfinanzierungen von Straße zu umweltfreundlicheren Verkehrsträgern wie Bahn, Pipeline und Schiff ermöglicht.

Die „Reformen“, wie sie seitens derzeit betrieben werden, müssen de facto scheitern, da sie die Wechselwirkungen im Verkehrssystem nicht berücksichtigen. Jegliche Reform der Bahn muss scheitern, sofern strukturelle Parameter und die Chancengleichheit im Gesamtverkehrsmarkt weiterhin ausgeklammert werden.

ETF-UMFRAGE

2. Evaluierung der EU-Eisenbahnpolitik ETF Umfrage zu den Auswirkungen der Bahnrestrukturierungen auf die Beschäftigten

Seitens der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF), der Gewerkschaft der Eisenbahner (GdE) und der Arbeiterkammer (AK) wurde im Februar 2006 eine Befragung bei den Mitgliedsgewerkschaften der ETF initiiert. Es handelt sich hierbei um keine repräsentative Umfrage, dennoch können aufgrund der Ergebnisse eindeutige Trends festgestellt werden. Wissenschaftliche Unterstützung bei der Formulierung und Ausarbeitung der Fragen kam von der Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt (FORBA). Wichtigstes Ziel war es, die Auswirkungen der bisher gesetzten Liberalisierungsschritte zumindest ansatzweise zu objektivieren und zu quantifizieren.

Gegliedert war die Befragung in 6 Themenblöcke:

- Veränderung der Beschäftigtenformen
- Veränderung der Arbeitszeiten
- Veränderungen des Entgelts
- Veränderung der Anzahl der Beschäftigten
- Veränderung der Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen
- Veränderung der Produktivität und der Qualität der Dienstleistung

Insgesamt liegen Antworten für 16 EU-Mitgliedsstaaten sowie Norwegen, Schweiz, Kroatien und Rumänien vor. Insgesamt haben Gewerkschaften aus 7 osteuropäischen Staaten geantwortet.

Für die erste Einschätzung der Ergebnisse wurden Länder auch mehreren Gruppen zugeteilt. So wurden etwa Kroatien und Rumänien der Kategorie osteuropäische Länder und der Kategorie Nicht-EU-Staaten zugeteilt. Die skandinavischen Länder (inkl. dem Nicht-EU-Mitglied Norwegen) bilden eine eigene Kategorie. Es wurde jedoch auch analysiert, ob es nicht ausreichen würde, diese der Kategorie „kleine Länder“ zuzuordnen, was nicht der Fall ist.

Einteilung der Länder:

Große Länder	Kleine Länder	Osteuropa	Nicht-EU-Staaten	Nordeuropa-Skandinavien
Italien, Deutschland, Großbritannien, Frankreich	Belgien, Portugal, Luxemburg, Österreich	Tschechien, Rumänien, Slowenien, Polen, Kroatien, Ungarn, Slowakei	Schweiz, Norwegen, Kroatien, Rumänien	Finnland, Dänemark, Norwegen

Auswertung Fragenblock 1 - Veränderung der Beschäftigtenformen:

Im Fragenblock 1 wurde gefragt, ob es im Zuge der Restrukturierung des Bahnsektors zur Einführung neuer Beschäftigungsformen kam. Wenn dies der Fall war, sollten die Antwortenden angeben, welche neuen Formen eingeführt wurden.

Sieht man von der Antwort aus Portugal ab, beantworten alle westeuropäischen Staaten diese Frage mit JA. Nur in der Gruppe der osteuropäischen Länder finden sich drei (Tschechien, Ungarn, Slowakei), die diese Frage mit NEIN beantwortet haben.

Um ein differenzierteres Bild der Veränderung der Beschäftigungskategorien zu erhalten, wurde im Fragebogen eine Reihe von Möglichkeiten aufgelistet. Auffällig ist, dass mit der Ausnahme Portugals alle kleinen Länder und alle skandinavischen Länder (inkl. Finnland) darauf verweisen, dass der BeamtInnenstatus der Eisenbahnbediensteten aufgehoben wurde. Dies gilt nicht für die großen Länder und osteuropäische Staaten. Dies kann allerdings auch mit den unterschiedlichen Ausprägungen der Pragmatisierungsformen in den einzelnen Ländern zusammen hängen.

Auf der anderen Seite verweisen hauptsächlich die Antwortenden aus großen Ländern darauf, dass für neue Beschäftigte schlechtere Tarifverträge ausgehandelt wurden. Dies gilt auch für Österreich und Finnland. Auffallend, aber vermutlich aus der großen Zahl der Beschäftigten in diesen Ländern resultierend, ist weiters, dass praktisch alle Formen atypischer Beschäftigung (Teilzeitarbeit, Leiharbeit, Zeitverträge und geringfügige Beschäftigung) v.a. in den großen Ländern für den Umbau der Beschäftigung eingesetzt werden. Eine Ausnahme bildet Frankreich. Hier wird nur auf den Einsatz von Teilzeitarbeit und auf Zeitverträge verwiesen.

Keine Antwort auf diese Fragen gab es von den Antwortenden der neuen Mitgliedsstaaten. Rumänien und Kroatien verweisen hingegen schon auf den Einsatz atypischer Beschäftigung. Unter den kleinen Ländern verweisen immerhin Belgien und Österreich auf atypische Beschäftigungsformen. Insgesamt scheint der Einsatz atypischer Beschäftigung in der Restrukturierung der Bahn in den Nicht-EU-Mitgliedsstaaten häufiger vorzukommen als in den nordeuropäischen und den kleinen Ländern.

Insgesamt ist auffällig, dass in den großen Ländern verschiedene neue Beschäftigungsformen eingesetzt werden, während diese Strategie des Beschäftigungsumbaus in den anderen Ländern auf ein oder zwei Formen beschränkt bleibt.

Diese Ergebnisse dürfen natürlich nicht überinterpretiert werden, da zuwenig über den jeweiligen Ausgangspunkt bekannt ist. Unter der Annahme, dass atypische Beschäftigungsformen zur Flexibilisierung des Personaleinsatzes eingeführt werden, ist es möglich, dass diese Maßnahmen in anderen Ländern (Osteuropa) deswegen nicht ergriffen werden, da das existierende Beschäftigungsstatut dies bereits ermöglicht.

Auswertung Fragenblock 2 - Veränderung der Arbeitszeiten:

Im Fragenblock 2 wurde gefragt, ob es im Rahmen der Restrukturierungen des Bahnsektors zu Veränderungen im Bereich der Arbeitszeitregelungen gekommen ist. Auch hier ist auffällig, dass alle großen und kleinen Länder diese Frage mit JA beantworten (eine Ausnahme bildet Frankreich). Bejaht wurde diese Frage auch von Tschechien und der Schweiz. Die Schweiz verweist übrigens auf eine Reduktion der Arbeitszeit.

Keine Veränderungen im Bereich der Arbeitszeitregelungen gab es in Finnland, den skandinavischen und den meisten osteuropäischen Ländern. Auch hier liegt die Vermutung nahe, dass die Ursachen dafür in den jeweiligen Ländergruppen, wie bereits unter Fragenblock 1 dargelegt, andere sind.

Alle großen und kleinen Länder, die auf Veränderungen der Arbeitszeitregelungen verweisen, beantworten die (relativ unspezifisch formulierte) Frage nach der Flexibilisierung der Arbeitszeit positiv.

Vier Länder, nämlich Italien, Belgien, Deutschland und Portugal verweisen auf eine Verlängerung der täglichen oder wöchentlichen Arbeitszeit im Zuge der Restrukturierungen. Italien und Deutschland verweisen darüber hinaus auf eine Reduktion der Urlaubsansprüche. Maßnahmen zur Flexibilisierung der Arbeitszeit werden praktisch von allen Ländern genannt, wobei die meisten auf die Einführung von Durchrechnungszeiträumen verweisen (Belgien verweist nur auf Zeitkonten). Ausnahmen bilden Großbritannien, Frankreich und zur Zeit noch Luxemburg. Eine Verdichtung der Arbeitszeit durch eine Erhöhung der produktiven Stunden wird explizit von Deutschland, Großbritannien, Belgien und Österreich genannt.

Auch hier zeigen die Ergebnisse, dass in einigen Ländern besonders viele Maßnahmen gesetzt wurden (z.B. Italien, Deutschland Österreich, Belgien), in anderen nur wenige. Auch dies hängt natürlich zuallererst von den jeweiligen Rahmenbedingungen ab (Vorhandensein eines Arbeitszeitgesetzes oder sektorspezifischer Arbeitszeitregelungen etc).

Auswertung Fragenblock 3 - Veränderungen des Entgelts:

Im Frageblock 3 wurde nach Veränderungen im Bereich des Entgelts im Zuge der Restrukturierung des Bahnsektors gefragt. Auch hier zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei den beiden ersten Frageblöcken. Mit der Ausnahme Frankreichs gab es in den großen Ländern Veränderungen im Bereich des Entgelts. Von den kleinen Ländern verweisen auch Luxemburg und Österreich auf Veränderungen. Bei den osteuropäischen Ländern sehen Rumänien und Polen Änderungen. Bei den nordeuropäischen Ländern wird in Finnland auf eine Reduktion der Arbeitgeberbeiträge zur betrieblichen Pensionsvorsorge verwiesen.

Zu den am häufigsten genannten Veränderungen zählen Lohnreduktionen für neue Mitarbeiter (Italien, Deutschland, Großbritannien, Österreich), Verzicht auf jährliche Lohnerhöhungen (Deutschland, Großbritannien, Belgien, Rumänien, Polen) sowie die Einführung leistungsbezogener Lohnbestandteile (Deutschland, Großbritannien, Belgien und Österreich). Auf eine Reduktion der Zahl der Vorrückungen verweisen Deutschland, Belgien und Österreich, auf eine Reduktion der Zulagen Italien, Deutschland und Großbritannien. Insgesamt belaufen sich die Reduktionen im Bereich des Entgelts auf etwa 8-10% in Deutschland und Österreich und auf etwa 20-30% in Italien, Großbritannien und Luxemburg. Bei etwa 5% liegen die Reduktionen in Polen und in der Slowakei, das diese Frage ebenfalls beantwortete. Insgesamt hängt die Reduktion vermutlich vom relativen Lohnniveau des Bahnsektors in den jeweiligen Staaten ab, die Prozentangaben dürfen daher nicht überbewertet werden.

Reduktion -5%	Reduktion 8-10%	Reduktion 20-30%
Polen, Slowakei	Österreich, Deutschland	Italien, Großbritannien Luxemburg

In der Frage der Veränderung der Entgeltformen gilt, dass in den großen und kleinen Ländern, die Schritte in diese Richtung gesetzt haben, mehrere Maßnahmen zum Einsatz kommen, was nicht für die Beispiele aus Osteuropa und Skandinavien zu gelten scheint. Auch hier stellt sich die Frage nach der Entgeltstruktur, die als Ausgangspunkt der Restrukturierungen gelten kann.

Auswertung Fragenblock 4 - Veränderung der Anzahl der Beschäftigten:

Im Fragenblock 4 wurde nach der Reduktion der Beschäftigung im Zuge der Restrukturierung des Bahnsektors in den jeweiligen Ländern gefragt. Diese Antwort wurde von (fast) allen (!!) teilnehmenden Ländern mit JA beantwortet (Ausnahme Großbritannien!).

Die Unterschiede zwischen den einzelnen Ländergruppen werden erst in der Frage nach den Formen des Personalabbaus sichtbar. So geben alle großen und kleinen Länder (und die Schweiz) an, dass es nicht zu betriebsbedingten Kündigungen gekommen sei, sondern der Personalabbau in der Regel „sozialverträglich“ erfolgte. Ein anderes Bild ergibt sich für die osteuropäischen und skandinavischen Staaten (Ausnahme Dänemark). Hier wurde auch zu Kündigungen gegriffen. In den skandinavischen Staaten scheint dies jedoch nur im Ausnahmefall zu gelten während in Osteuropa ein großer Teil des Personalabbaus darüber ablief.

Bei der Frage nach den Formen des „sozialverträglichen“ Abbaus, die zum Einsatz kamen, zeigt sich ein relativ einheitliches Bild quer über alle Länder. Am häufigsten griffen die Unternehmen zur Möglichkeit der Frühpensionierung, um Personal „sozialverträglich“ abzubauen (Ausnahmen: Portugal, Luxemburg, Finnland). Ähnlich häufig kamen auch Golden Handshakes bzw. einmalige Abfindungen als Anreiz das Unternehmen freiwillig zu verlassen zum Einsatz (Ausnahme Ungarn und Finnland).

Etwas weniger häufig wurden den Beschäftigten Umschulungen angeboten. Fast alle großen Länder griffen zu dieser Maßnahme (Ausnahme Großbritannien). Von den kleinen Ländern verweist nur Luxemburg auf derartige Maßnahmen. Von den osteuropäischen Ländern bieten Ungarn und der Slowakei Mitarbeitern keine Umschulung an, alle anderen verwiesen auf derartige Maßnahmen. Auch Norwegen und Dänemark verweisen auf Umschulungsmaßnahmen, was für skandinavische Länder wenig überraschend ist.

Zu den Gruppen der Beschäftigten, die vom Abbau am stärksten betroffen waren, gehören in niedrig qualifizierte und ältere Arbeitnehmer, die von einer großen Zahl der antwortenden Länder genannt wurden. Wobei festzuhalten ist, dass die Kategorie ältere Arbeitnehmer insgesamt am häufigsten genannt wird. Interessanterweise scheinen in Frankreich und Portugal auch hochqualifizierte Arbeitskräfte zu den am meisten betroffenen zu gehören.

Niedrig Qualifizierte am stärksten betroffen	Ältere Arbeitnehmer am stärksten betroffen	Niedrig qualifizierte und ältere Arbeitnehmer am stärksten betroffen
Großbritannien, Österreich, Norwegen	Italien, Tschechien, Kroatien, Ungarn, Slowakei, Dänemark	Deutschland, Frankreich, Belgien, Portugal, Rumänien, Slowenien, Polen

Auf eine Reduktion jüngerer Arbeitskräfte und der Zahl der Lehrlinge verweisen Deutschland, Großbritannien, Frankreich und Österreich.

Interessante Unterschiede ergeben sich auch in der Frage, ob Frauen oder Männer vom Personalabbau stärker betroffen waren. Insgesamt sind Männer vom Abbau stärker betroffen, was aber wohl v.a. damit zu tun hat, dass im Bahnsektor in den meisten Ländern hauptsächlich Männer beschäftigt sind. In Italien, Österreich, Tschechien und Finnland scheinen Frauen stärker betroffen zu sein.

Insgesamt nimmt der Personalabbau in den einzelnen Ländern unterschiedliche Ausmaße an. So gibt es eine Reihe von Ländern, die auf einen Personalabbau von etwa 50% verweisen (Italien Deutschland, Rumänien). Auf einen Personalabbau zwischen 20 und 40% verweisen Portugal, Luxemburg, Österreich, Tschechien, Polen, Kroatien, Schweiz. Auf weniger

als 20% Personalabbau verweisen Frankreich, Belgien, Slowenien, Ungarn, Slowakei, Finnland und Dänemark.

Personalabbau -50%	Personalabbau 20-40%	Personalabbau <20%
Italien, Deutschland Rumänien	Portugal, Luxemburg, Österreich, Tschechien, Polen, Kroatien, Schweiz	Frankreich, Belgien, Slowenien, Ungarn, Slowakei, Finnland und Dänemark

Fragenblock 5 - Veränderung der Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen:

Im Fragenblock 5 wurde nach den Auswirkungen der Restrukturierungsmaßnahmen auf Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen gefragt. Hier ergibt sich ein einheitliches Bild quer über alle Länder.

So verweisen mit der Ausnahme Norwegens und Dänemark alle beteiligten Länder auf eine Intensivierung der Arbeit und eine Erhöhung des Arbeitsdrucks. Auf eine Zunahme von Unsicherheit verweisen alle Länder mit der Ausnahme Portugal, Slowakei, Schweiz und Finnland. Auf eine Zunahme von Unzufriedenheit unter den Beschäftigten verweisen ebenfalls fast alle Länder (Ausnahmen: Großbritannien, Tschechien, Ungarn, Norwegen). Die Zunahme von Stress wird von etwas weniger Ländern genannt. Nicht explizit bejaht haben diese Frage Frankreich, Italien, Portugal, Ungarn, Norwegen und Finnland. Dies kann aber auch mit mangelnder Trennschärfe zur Frage nach der Arbeitsintensivierung und der Erhöhung des Arbeitsdrucks zusammenhängen. Insgesamt lässt sich feststellen, dass es mit Ausnahme Norwegens kein Land gibt, das nicht mehr als eine der aufgelisteten Auswirkungen genannt hat.

Jenseits dieser eher subjektiven Einschätzungen ist interessant, dass viele der Antwortenden auch auf eine Reduktion der Weiterbildungsmöglichkeiten verweisen, niemand aber auf eine Verbesserung. Explizit tun ersteres Deutschland, Italien, Belgien, Österreich, Slowenien, Kroatien. Auch die Frage nach einer Verbesserung der Arbeitszufriedenheit oder eine Zunahme der Motivation wird von keiner antwortenden Gewerkschaft positiv beantwortet.

Fragenblock 6 - Veränderung der Produktivität und der Qualität der Dienstleistung:

Im Fragenblock 6 wurde gefragt wie sich die Produktivität des Sektors und die Qualität der Dienstleistung im Zuge der Restrukturierungsmaßnahmen entwickelten. Auf der einen Seite zeigen die Antworten zwei eindeutige Trends. Die meisten Antwortenden verweisen erstens auf Produktivitätssteigerungen im Sektor. Zweitens verweist eine Mehrzahl der Länder auf eine Verschlechterung der Qualität der Dienstleistung. Festzuhalten ist darüber hinaus, dass v.a. osteuropäische Länder (Polen, Kroatien, Ungarn und die Slowakei) darauf verweisen, dass es keine Änderung der Qualität gegeben habe. Auf der anderen Seite gibt es insbesondere für jene Länder, wo mehr als eine Gewerkschaft antwortete, widersprüchliche Einschätzungen bezüglich der Entwicklung der Produktivität des Sektors und der Qualität der Dienstleistung. Interessant ist, dass im Bereich der Produktivitätsentwicklung Widersprüche in westeuropäischen Staaten dahingehend sichtbar werden, dass Uneinigkeit darüber zu herrschen scheint, ob es eine Verschlechterung oder eine Verbesserung der Produktivität gegeben habe. Auf eine Verschlechterung der Produktivität wird etwa von Antwortenden aus Deutschland und Frankreich verwiesen. Nur die Antwortenden aus Ungarn sind sich in der Einschätzung der Produktivitätsentwicklung (zwischen keine Verbesserung bzw. Verschlechterung) ebenfalls uneinig. Uneinigkeiten gibt es in ein paar Ländern auch bezüglich der Einschätzung der Qualität der Dienstleistung.

Aus den Ergebnissen der Auswertung lässt sich jedenfalls ableiten, dass die Arbeitsplätze massiv unter Druck gekommen sind. Die hier häufig gezeigten Trends wie Abnahme der Leerstellen, Abnahme der Weiterbildung, Frühpensionierungen stellen jedenfalls keine nachhaltige Entwicklung dar. In weiten Teilen widersprechen die Restrukturierungsmaßnahmen der Europäische Beschäftigungsstrategie die unter anderem bessere und vor allem mehr Arbeitsplätze verspricht. Ebenso werden die Bemühungen der Union (vgl ua diverse Beschäftigungsreports der EU)

- die Menschen länger in Beschäftigung zu halten,
- qualitative Arbeitsplätze zu schaffen
- die Beschäftigungsfähigkeit zu stärken

torpediert.

**AUSZÜGE AUS DER
AK-STUDIENREIHE**

**"ZUR ZUKUNFT ÖFFENTLICHER
DIENSTLEISTUNGEN"**

3. Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen in der EU und Österreich

**Auswirkungen auf Beschäftigung,
Arbeitsbedingungen und Arbeitsbeziehungen**

**Auszug aus der Schriftenreihe
Zur Zukunft öffentlicher Dienstleistungen
Band 2**



Februar 2004

von Roland Atzmüller und Christoph Hermann

Download der gesamten Studie unter: <http://wien.arbeiterkammer.at/www-397-IP-17207.html>

3.1 Studienaufbau

In der „Studie Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen in der EU und Österreich Auswirkungen auf Beschäftigung, Arbeitsbedingungen und Arbeitsbeziehungen“¹ welche im Folgenden Auszugsweise wiedergegeben wird, werden die Auswirkungen der Liberalisierung und Privatisierung öffentlicher Dienstleistungen auf Beschäftigungsverhältnisse und Arbeitsbedingungen analysiert. Ziel ist es gemeinsame Trends im Hinblick auf Veränderungen des Beschäftigungsvolumens und der Art der Beschäftigung, sowie Auswirkungen auf die Einkommen, Arbeitszeit, Arbeitsbedingungen und auf die Interessenvertretung zu identifizieren. Zur Bearbeitung dieser Fragestellungen wurden österreichische und internationale Fallstudien für ausgewählte Sektoren erarbeitet:

Eisenbahnen: Österreich, Deutschland, Schweden
 Postdienste: Österreich, Deutschland, Schweden
 Wasser: Österreich, Deutschland, Schweden
 Elektrizität: Österreich, Großbritannien, Schweden
 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV): Österreich, Großbritannien, Schweden

Dass in vielen Ländern eine Reihe von Dienstleistungen fast ausschließlich vom Staat bzw. von im Staatsbesitz befindlichen Unternehmen erbracht wurde, hat historische wie auch praktische Gründe: Zum Teil mangelte es an privaten Unternehmen, die sich angesichts massiver Kosten für den Aufbau von Infrastrukturen und beschränkter Profitmöglichkeiten für die Erbringung bestimmter Dienstleistungen interessierten. Zum Teil handelt es sich aber auch um sogenannte öffentliche Güter, die wichtige gesellschaftliche Funktionen erfüllen und für die ein allgemeiner und gleicher Zugang als essenziell anzusehen ist. Aus diesem Grund können sie nicht dem Wechselspiel zwischen Angebot und Nachfrage überlassen werden, da Märkte, wie Colin Leys betont (2001:220f), öffentliche Güter wie Bildung, Gesundheitsversorgung, öffentlichen Verkehr etc., wenn überhaupt, nur sehr ungleich bereit stellen können. Dies wird als Marktversagen bezeichnet. Um den allgemeinen Zugang sicherzustellen, wurden diese Dienstleistungen unter staatliche Kontrolle¹ gebracht und durch öffentliche Subventionen oder durch eine Kombination aus Subventionen und Gebühren finanziert.

Neben dem allgemeinen und gleichen Zugang spielte auch die Sicherstellung der Qualität öffentlicher Güter eine wesentliche Rolle. Um die Qualität zu gewährleisten, wurden öffentliche Dienstleistungen vielfach nicht nur vom Staat oder staatseigenen Unternehmen erbracht, sondern gleichzeitig einem engen Korsett von Regeln und Normen unterworfen. Diese haben sich oft in einem langen historischen Prozess herausgebildet, in vielen Fällen bewährt und betreffen auch die Bedingungen, unter denen die jeweiligen Dienstleistungen erbracht werden (siehe bspw. das umfangreiche Regelwerk, das sich die ÖBB selbst gegeben haben, um den Bahnbetrieb in Österreich zu gewährleisten). In vielen Bereichen wurden sie mit aktiver Beteiligung von Managern und Beschäftigten in den jeweiligen Bereichen entwickelt.

Unter den Bedingungen marktwirtschaftlicher Konkurrenz hängen Erfolg oder Misserfolg einer bestimmten Aktivität einzig und allein vom erzielbaren Gewinn ab. Bei der staatlich garantierten Erbringung öffentlicher Dienstleistungen können jedoch auch der allgemeine Zugang zu den jeweiligen Dienstleistungen, sowie ihre Qualität und Verfügbarkeit (auch im Fall von Krisensituationen), neben der Effizienz und den Kosten zu mindestens gleichwertigen Erfolgskriterien gemacht werden. (...)

¹ Die zweifelsohne widersprüchlichen Erfahrungen mit den Arbeits- und Beschäftigungsverhältnissen in öffentlichen Dienstleistungen und den ehemals verstaatlichten Industrien, sowie der Mangel und das Misslingen einer umfassenden Demokratisierung der Produktion und Erbringung von Dienstleistungen zeigen, dass nicht von einer Vergesellschaftung (im Gegensatz zu Verstaatlichung) in den vormals verstaatlichten Industrien aber auch den öffentlichen Dienstleistungen gesprochen werden kann.

3.2 Gemeinsame Tendenzen der Auswirkungen von Liberalisierung und Privatisierung auf ArbeitnehmerInnen in öffentlichen Dienstleistungen

Trotz der länder- und branchenspezifischen Unterschiede in der Liberalisierung und Privatisierung öffentlicher Dienstleistungen sind eine Reihe von gemeinsamen Tendenzen feststellbar. Diese beziehen sich vor allem auf das Beschäftigungsvolumen, die Einkommen, die Arbeitszeit, die Arbeitsbedingungen und Beschäftigungsverhältnisse, sowie auf die Interessenvertretung der Beschäftigten.

Umfangreicher Personalabbau in allen Sektoren

- Der Personalabbau beträgt in den meisten untersuchten Bereichen in den ersten 10 Jahren nach der Liberalisierung/Privatisierung bis zu 50%.
- Der Personalabbau kann auf sogenannte sozialverträgliche Weise durchgeführt werden. MitarbeiterInnen werden durch spezifische Maßnahmen wie Frühpensionierungen und über die gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehende Abfertigungen (*golden handshakes*) aufgefordert, das Unternehmen zu verlassen. Ob auf betriebsbedingte Kündigungen verzichtet wird, hängt von der Stärke der Gewerkschaften, den staatlichen Rahmenbedingungen und auch dem Druck der öffentlichen Meinung ab. Viele Beschäftigte sehen sich aufgrund der Veränderungen gezwungen, das Unternehmen freiwillig zu verlassen.
- Personalabbau kann auch über betriebsbedingte Kündigungen erfolgen. Dies scheint aber, mit Ausnahme Großbritanniens, selten zu sein. Die Androhung betriebsbedingter Kündigungen wird aber immer wieder eingesetzt, um von den Gewerkschaften und den ArbeitnehmerInnen Zugeständnisse zu erreichen. In Österreich wurden bisher nur bei der Post betriebsbedingte Kündigungen ausgesprochen
- In vielen Bereichen werden auch die Ausbildungsstellen für Lehrlinge massiv gekürzt (BRD: Deutsche Bahn und Deutsche Post; Ö: Verbundgesellschaft, ÖBB)
- Die Auslagerung von Unternehmensteilen stellt eine weitere Form des Personalabbaus dar (BRD: Bahn; GB: Elektrizitätssektor; Ö: Verbundgesellschaft, STEWEAG-STEG, ÖBB).
- In Ländern mit starker sozialpartnerschaftlicher Tradition werden sogenannte überzählige Arbeitskräfte in betriebseigenen Arbeitsvermittlungs- und Ausbildungsinstitutionen „zwischengeparkt“. (BRD: Deutsche Bahn; Schweden: Elektrizität, Bahn) Diese dienen zur Reorganisation des internen Arbeitsmarktes. In Verbindung mit Weiterbildungsmaßnahmen werden Arbeitskräfte auch für den externen Arbeitsmarkt geschult.
- Die entstehenden Arbeitsplätze bei neuen Anbietern machen den Personalabbau beim ehemaligen Monopolisten in der Regel nicht wett. Darüber hinaus sind die Dauerhaftigkeit und Qualität der Beschäftigungsverhältnisse bei den neuen Anbietern zweifelhaft.

Reduktion der Arbeitskosten durch Reduktion des Einkommens und Veränderungen in den Entgeltstrukturen

- Die Reduktion der Arbeitskosten ist ein zentrales Ziel im Liberalisierungs-/Privatisierungsprozess.
- Kürzungen des Grundlohnes sind selten, kommen jedoch vor (z.B. Wiener Stadtwerke, Busunternehmen in Großbritannien). In eine ähnliche Richtung gehen Änderungskündigungen, Änderungen der Lohnskalen (Seniorität) und Lohnkategorien.
- Es kommt zur Kürzung von Zulagen und Prämien, innerbetrieblichen Sozialleistungen (Krankengeld) und Betriebspensionen (GB: Elektrizität, Bussektor; Ö: Verbundgesellschaft, INNBUS)
- Arbeitszeit und Entgelt werden durch verlängerte Durchrechnungszeiträume und Einführung von Arbeitszeitkonten entkoppelt. Dadurch können Überstundenzuschläge und Zuschläge für Wochenendarbeit und Arbeit zu unsozialen Zeiten wegfallen. (BRD: Deutsche Bahn, Schweden: Bahn)
- Es kommt zur Einführung leistungsbezogener Lohnbestandteile und zu Individualisierung der Entgeltformen. In manchen (arbeitsintensiven) Bereichen kommt es zu Entlohnungsformen wie Stücklohn (Briefzustellung) oder von der Kundenfrequenz abhängige „Entgelte“. (GB: Elektrizität, Busunternehmen, BRD: Postsektor; Ö: Verbund, STEWEAG-STEAG; private Post- und Kurierdienste; in Planung: Gasversorgung und Post AG)
- Neue MitarbeiterInnen erhalten in vielen Sektoren schlechtere Kollektivverträge (BRD: Deutsche Bahn, Deutsche Post; Ö: Wiener Stadtwerke).
- Neue Anbieter unterliegen oftmals keinem oder einem schlechteren Kollektivvertrag. Internationale Konzerne, die auf deregulierten Märkten öffentlicher Dienstleistungen auftreten, entlohnen oft nur nach Haustarif. (BRD: Postsektor, Wasserwirtschaft/Haustarif etwa bei Vivendi; Ö: Privatbahnen).
- In einigen Sektoren kommt es zu Lohndumping (etwa bei neuen Anbietern, bei Post und Bahn) (BRD: v.a. Postsektor, Bahnverkehr; Ö: Werbemittel- und Zeitungszustellung).

Auswirkungen auf die Arbeitszeit: Flexibilisierung, Verdichtung und Verlängerung

- Flexibilisierungen der Arbeitszeit sollen Wettbewerbsfähigkeit und Produktivität steigern.
- Flexibilisierungen der Arbeitszeit erfolgen z.B. über Teilzeitarbeit, die Verlängerung von Durchrechnungszeiträumen und die Einführung von Arbeitszeitkonten.
- Für verschiedene Beschäftigtengruppen werden verschiedene Arbeitszeitregelungen eingeführt (Ö: Wiener Stadtwerke)
- Pausen- und Ruhezeiten werden verkürzt, sogenannte produktive Zeiten, für die der Kunde unmittelbar zahlt, werden erhöht.: (Ö: INNBUS, Post AG; GB: Busunternehmen, BRD: Deutsche Bahn))
- Mehr- und Überstunden nehmen zu (um den Personalabbau aber auch die Einkommenseinbußen auszugleichen). (GB: Busunternehmen; Ö: ÖBB)
- Betriebsspezifische/kollektivvertragliche Regelungen für zusätzliche arbeitsfreie Zeit werden reduziert. (Schweden: Nahverkehr)
- Betriebs- bzw. sektorspezifische Pensionsregelungen werden sukzessive abgebaut. (Schweden: Bahn; GB: Elektrizität)
- Betriebszeiten werden verlängert (zur Verbesserung des Dienstleistungsangebotes). (Ö: Post AG)
- Flexibilisierungen der Arbeitszeit zielen oft auf eine Verlängerung des täglichen Arbeitseinsatzes durch Ausdehnung des (Maximal-)Arbeitstages ab. Es kann aber auch zu betriebsbedingten, kapazitätsorientierten Verkürzungen (mit dem Ziel der Minimierung von Zeiten, für welche die Kundschaft nicht zahlt) der täglichen Arbeitszeit kommen.

- Die Personaleinsatzplanung erfolgt zunehmend computergestützt, um Optimierungspotenziale auszuschöpfen.

Flexibilisierung und Individualisierung der Beschäftigungsverhältnisse

- Einheitliche Arbeits- und Vertragsverhältnisse werden in Frage gestellt. Kollektivverträge werden dezentralisiert und fragmentiert und in manchen Fällen (Großbritannien) durch leistungsbezogene, individualisierte Arbeitsverträge ersetzt.
- Es werden vermehrt prekäre und atypische Arbeitsformen genutzt (Schweden: öffentlicher Personennahverkehr; BRD: Postsektor; Ö: Post AG, private Post- und Kurierdienste, STEWEAG-STEG).
- Durch Ausgliederungen werden Betriebe außerhalb kollektivvertraglicher Regelungen geschaffen. (BRD: Subunternehmen Deutsche Post)
- Die Spaltung der Beschäftigten in verschiedene Gruppen wird durch Regelungen zur Besitzstandswahrung für BeamtInnen verstärkt. Angestellte/ArbeiterInnen und insbesondere neu eingestellte MitarbeiterInnen werden durch neue Kollektivverträge schlechter gestellt.

Veränderungen der Arbeitsbedingungen

- Arbeitsintensität und Arbeitsanforderungen werden erheblich gesteigert.
- Rationalisierung und Technisierung (Briefsortierung Post) führen zu einer wachsenden Monotonie der Arbeit.
- Traditionelle Berufsbilder und innerbetriebliche Arbeitsteilungen werden etwa durch die wachsende Bedeutung der Kundenorientierung und des Dienstleistungsgedankens sowie betriebswirtschaftlicher, managerieller und marketingorientierter Tätigkeiten massiv verändert. Dies kann die Beschäftigungschancen bestimmter Gruppen (etwa Frauen in kundenorientierten Bereichen) erhöhen (BRD: Deutsche Bahn; GB: Elektrizität). In einigen Bereichen kommt es zur Dequalifizierung von Tätigkeiten (GB: Bussektor; Elektrizität).
- Stress, Unfallgefährdung und oft auch krankheitsbedingte Abwesenheit nehmen in einigen Sektoren (v.a. Öffentlicher Personenverkehr) zu.
- Stresserscheinungen ergeben sich oft aus dem Zwang zur innerbetrieblichen Mobilität durch Konzentration und Verlagerung von Standorten und andere organisatorische Veränderungen.
- Auch Unsicherheitserfahrungen durch Arbeitsplatzangst und unklare Verantwortlichkeiten im Zuge von Liberalisierungen/Privatisierungen sind häufig.

Auswirkungen auf die Personalpolitik

- In vielen öffentlichen Dienstleistungsunternehmen werden im Zuge der Liberalisierung/Privatisierung Human Ressource Management-Praktiken eingeführt.
- Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten werden verschlechtert, Qualifizierungsmöglichkeiten auf Kernpersonal beschränkt.
- Maßnahmen zur Frauenförderung scheinen nur unzureichend umgesetzt zu werden (BRD: Deutsche Bahn).

Verschlechterung der Bedingungen kollektiver Interessenvertretung

- In den untersuchten Ländern und Sektoren sahen sich die Gewerkschaften nach einer längeren Phase von politischen und betrieblichen Konflikten dazu genötigt, Liberalisierungen und Privatisierungen öffentlicher Dienstleistungen zur Kenntnis zu nehmen und

mit den Unternehmensleitungen zu kooperieren, um den Umwandlungsprozess mitgestalten zu können..

- Die Gewerkschaften machen Zugeständnisse, um den Übergang sozialverträglich zu gestalten.
- Die industriellen Beziehungen und Kollektivvertragssysteme werden fragmentiert und dezentralisiert. (GB: Elektrizitätssektor, Busunternehmen; Ö: Linz AG)
- Die Unternehmen versuchen Kollektivvertragsverhandlungen oder gültige Kollektivverträge aufzukündigen oder gar gewerkschaftliche Interessenvertretungen (so etwa in Großbritannien-Elektrizitätssektor) nicht mehr anzuerkennen.
- Die kollektive Repräsentation der Beschäftigten wird reduziert (weniger Betriebs- und Personalräte können gewählt werden).
- Die großen Gewerkschaften betonen ihre Erfolge in der Abwendung von Kündigungen und der Erhaltung von Kollektivverträgen, wachsende Konflikte innerhalb und zwischen Gewerkschaften sind feststellbar. Unternehmensführungen versuchen Gewerkschaften gegeneinander auszuspielen.
- Gewerkschaften müssen sich strategisch neu orientieren und von Betriebs- zu Sektorgewerkschaften werden. Es ist eine Verlagerung gewerkschaftlicher Orientierungen festzustellen. Die Verfolgung allgemein politischer und gesellschaftlicher Ziele in der Versorgung der Bevölkerung mit bestimmten Dienstleistungen tritt zugunsten einer Konzentration auf die Interessen ihrer Mitglieder zurück.
- Um sich auf neue Anbieter auszudehnen, müssen Gewerkschaften adäquate Formen der Mitgliederwerbung und Betreuung, aber auch der Schulung von AktivistInnen entwickeln.

3.3 Auswirkungen auf die Beschäftigungsverhältnisse und Arbeitsbedingungen

Die Liberalisierung und Deregulierung verschiedener Märkte, die Privatisierung vormals verstaatlichter oder staatlich kontrollierter Bereiche und Tätigkeiten können als zentrale gesellschaftliche Konfliktfelder gesehen werden, die in verschiedenen Staaten ganz unterschiedlich strukturiert sein können. David Parker (1999) zeigt in einer Studie über Privatisierungen in Europa, dass die Umsetzung von Liberalisierungs- und Privatisierungsmaßnahmen in verschiedenen Ländern ganz unterschiedlich verlaufen und aussehen kann. Dies hängt von den jeweiligen institutionellen Rahmenbedingungen, den wirtschaftlichen Gegebenheiten und den Kräfteverhältnissen zwischen Gewerkschaften, Staat und Arbeitgeberorganisationen ab.

Parker zeigt, dass in bezug auf staatliche Unternehmen (Parker 1999) aber auch Arbeitsmärkte und soziale Sicherungssysteme (vgl. exemplarisch Huws 1998) klar ideologisch motivierte Privatisierungsstrategien² und Liberalisierungsstrategien wie jene in Großbritannien seit 1979 oder in Frankreich in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre identifiziert werden können. Diese zielen auf eine sogenannte Befreiung der Märkte, eine Schwächung der Gewerkschaften, die Durchsetzung einer unternehmerischen Gesellschaft und Umkehrung der klassischen sozialdemokratischen Verstaatlichungs- und Regulierungspolitik. Es gibt aber auch eher pragmatische Vorgangsweisen in einer Reihe anderer Länder, in denen Liberalisierungs- und Privatisierungsstrategien etwa von wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, Verbleib der privatisierten Unternehmen in nationalem Besitz, Regulierung der Standards der zu erfüllenden öffentlichen Aufgaben und der Produktion öffentlicher Güter oder der Erhaltung eines Kernaktionärsstatus der öffentlichen Hand abhängig gemacht werden.

² Was aber, wie zu ergänzen wäre, gerade im Falle des Thatcherismus nichts über pragmatische bzw. vorsichtig taktierende Vorgangsweisen aussagt.

Vergleichende Analysen zeigen außerdem, dass die Liberalisierungs- und Privatisierungsbestrebungen und ihre konkrete Umsetzung bisher in verschiedenen Staaten zu unterschiedlichen Zeiten erfolgten, wie dies etwa in den Bereichen Arbeitsmarkt- und Sozialpolitik klar sichtbar wird. Mit Blick auf Sektoren, die sich bis in die 1980er Jahre in Staatsbesitz oder unter staatlicher Kontrolle befanden, kann auch festgestellt werden, dass bis in die 1990er Jahre in den meisten Ländern Industrieunternehmen privatisiert wurden. Die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen, die auf sogenannte öffentliche Güter bzw. kollektive Konsumtion abzielen, blieben hingegen in dieser Zeit mehr oder weniger unangetastet. Es gab jedoch in manchen Ländern weitreichende Versuche, Normen und Abläufe, aber auch Managementstrategien des privaten Sektors in den Institutionen der öffentlichen Hand einzuführen. Das hat bereits zu einer massiven Veränderung der Arbeitsverhältnisse geführt, die als Vorbereitung auf die Öffnung der Dienstleistungsmärkte angesehen werden können.

Es ist daher wichtig zu verstehen, dass Liberalisierung und Privatisierung öffentlicher Dienstleistungen nicht einfach als Befreiung der Märkte und Zurückdrängung des Staates, was eine Konvergenz der verschiedenen Gesellschaften in Europa erwarten ließe, verstanden werden kann. Vielmehr wird die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen in politisch gestalteten Märkten neu geordnet, was nicht zuletzt die Arbeits- und Beschäftigungsverhältnisse in diesen Bereichen massiven Veränderungen aussetzt. Liberalisierung und Privatisierung sollen, so zumindest will es die neoliberale Legitimation dieser Strategien, die Effizienz und Effektivität der Erbringung und Verteilung von öffentlichen Dienstleistungen steigern und die Kosten der zu erbringenden Leistungen unter Kontrolle halten oder gar reduzieren (Parker 1999:18). Steigerungen der Effizienz und Effektivität in der Erbringung öffentlicher Dienstleistungen sowie Kostenkontrolle bzw. -reduktion sind im Verständnis der marktradikalen Lehren, die die Liberalisierungsstrategien anleiten, nicht ohne Reorganisation der Arbeitsverhältnisse und -bedingungen sowie der industriellen Beziehungen in den jeweiligen Bereichen zu haben. Maßnahmen zur Flexibilisierung des Arbeitskräfteeinsatzes und zur Kontrolle und Reduktion der Arbeitskosten können daher als zentrale, eng miteinander verwobene Auswirkungen der Liberalisierung und Privatisierung ausgemacht werden.³

In bezug auf die Kontrolle und Reduktion der Kosten der Erbringung öffentlicher Dienstleistungen argumentieren Neoliberale, dass diese aus dem Ruder geraten seien. Dies sei – zusammen mit dem ‚überbordenden Wohlfahrtsstaat‘ – Ursache wirtschaftlicher Probleme in den verschiedenen Staaten. Nur eine möglichst vollständige Liberalisierung und Privatisierung, d.h. die Anerkennung der Profitorientierung als allgemeines und einzig relevantes Ziel, könne die Kosten wieder unter Kontrolle bringen bzw. auf ein vertretbares Niveau reduzieren (Leys 2001:221).

Kosten können durch eine gesteigerte Effizienz oder Produktivität gesenkt werden, was, so das neoliberale Argument, dem Wohl aller Beteiligten dient (Parker 1999:18). Sie können aber auch, und das zeigt diese Studie ganz deutlich, durch eine Reduktion der Personalkosten minimiert werden. Im letzteren Fall geht die Profitmaximierung hauptsächlich auf Kosten der Beschäftigten. Die Senkung von Personalkosten, kann wie weiter unten ausführlich beschrieben wird, verschiedene Formen annehmen: Personalabbau, Auslagerungen, die Verwendung von kostengünstigen atypischen Beschäftigungsformen, Flexibilisierung von Arbeitszeit, Erhöhung der Arbeitsintensität und die Reduktion von Löhnen.

Im Prozess der Liberalisierung und Privatisierung umgesetzte Maßnahmen zur Flexibilisierung des Arbeitskräfteeinsatzes zielen auf die umfassende zeitliche und räumliche Verfügbarkeit der Beschäftigten und die Unterordnung der Erbringung öffentlicher Dienstleistungen unter angebliche Zwänge des Marktes ab. Flexibilität ist daher kein eindimensionaler

³ Natürlich betonen diese Ideologien auch, dass die Dynamik und Innovationsfähigkeit der jeweiligen Sektoren verbessert werden soll, damit die Qualität der Dienstleistungen gesteigert werde. Wichtiger scheint jedoch, dass Liberalisierungs- und Privatisierungsmaßnahmen mit dem Aufbau nationaler Aktienmärkte und der Reduktion der öffentlichen Verschuldung bei Privatisierungsmaßnahmen verknüpft sind.

Begriff, sondern umfasst – wie auch die Kostenfrage – verschiedene Facetten. Jamie Peck (1996:123) verweist in diesem Kontext auf Strategien, die Beschäftigungsverhältnisse zu individualisieren und kollektive Systeme und Institutionen zur Aushandlung und Regelung der Beschäftigungsverhältnisse (etwa bei der Festsetzung der Löhne) zurückzudrängen oder gar abzuschaffen. Weiters können Unternehmen versuchen, die interne bzw. funktionale Flexibilität ihrer Produktions- und Arbeitsabläufe zu steigern, indem sie Arbeitsprozesse verändern, Arbeitsplatz- und Jobbeschreibungen erweitern und Arbeitskräfte an mehreren Arbeitsplätzen einsetzbar machen. Strategien zur Erhöhung der sogenannten externen bzw. numerischen Flexibilität sollen die Anpassung des Arbeitskräfteeinsatzes etwa über den Einsatz atypischer und prekärer Beschäftigungsverhältnisse den Markterfordernissen gemäß ermöglichen.

Fünf Dimensionen der Veränderung der Arbeitsbedingungen und Beschäftigungsverhältnisse im Prozess der Liberalisierung und Privatisierung können daher unterschieden werden. Diese bilden zugleich den analytischen Raster für die vergleichenden Länderstudien in den Sektoren Wasser, öffentlicher Personennahverkehr, Bahn, Postdienste, Energie.

1. Auswirkungen auf das Beschäftigungsvolumen: Welche Auswirkungen haben Liberalisierungen auf die Anzahl der Arbeitsplätze in den zu untersuchenden Sektoren?
2. Entwicklung der Lohn- und Arbeitskosten: Welche Entwicklung der Löhne und Gehälter kann festgestellt werden?
3. Begleitende arbeits- und sozialrechtliche Maßnahmen: Welche Veränderungen werden im Gefolge von Liberalisierungen umgesetzt, um innerbetriebliche Arbeits- und Beschäftigungsverhältnisse zu verändern? Neben Veränderungen der Arbeitszeitregelungen, Versetzungsbestimmungen und dergleichen ist hier nach dem vermehrten Einsatz sogenannter atypischer Beschäftigungsverhältnisse (Leiharbeit, Teilzeitarbeit, befristete Beschäftigung etc.) zu fragen. Schon in der Vorbereitung auf Liberalisierungsmaßnahmen, wie auch in ihrer späteren Umsetzung, tut sich ein wesentliches Feld der Reorganisation der (betrieblichen) Arbeitsbeziehungen auf, können gleichzeitig aber auch die unterschiedlichen institutionellen Pfade der Liberalisierungsstrategien in verschiedenen Staaten erkennbar werden.
4. Arbeitsbedingungen: Wie verändern sich die unmittelbaren Arbeitsbedingungen, die Managementstrategien und das Betriebsklima im Prozess der Liberalisierung?
5. Industrielle Beziehungen: Welche Veränderungen erfahren die Interessenvertretung und die Verhandlungsformen zwischen ArbeitnehmerInnen und Arbeitgebern? Insofern Gewerkschaften und andere Formen der Interessenvertretung der ArbeitnehmerInnen im Prozess der Liberalisierung nicht zurückgedrängt werden, können sie eine zentrale Rolle in der Reorganisation der Unternehmen spielen. Die Veränderung der ökonomischen und rechtlichen Rahmenbedingungen wirft auch die Frage auf, ob die Grundlagen und die Organisation der Interessenvertretung umgestellt werden müssen und was das für deren Handlungsfähigkeit bedeutet.

(...)

3.4 Fallstudie Österreich - ÖBB

Hintergrund

Mit den EU-Richtlinien des ersten Eisenbahnpaketes wurde die Markttöffnung auf dem europäischen Schienennetz vollzogen. Durch die Verpflichtung, konkurrierende Eisenbahnunternehmen auf dem – vormals monopolistischen – Netz zuzulassen und durch die getrennte

Gewinn- und Verlustrechnung im Bereich der Infrastruktur und des Absatzes, wurde die Möglichkeit für einen freien Marktzugang geschaffen. Für die Benützung der Infrastruktur ist von jedem Eisenbahnunternehmen ein Entgelt zu entrichten. (...)

Gleichzeitig ist die ÖBB mit einer wachsenden Konkurrenz auf den eigenen Schienen konfrontiert. Zwei Jahre nach der Zulassung der ersten alternativen Zuganbieter, waren 2002 bereits sieben Privatbahnen auf ÖBB-Schienen unterwegs. Sie kamen zusammen auf rund eine Million gefahrene Zugkilometer oder einen Marktanteil von rund 0,6 Prozent. Mit der für das Frühjahr 2003 angepeilten Liberalisierung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs wird sich der Anteil voraussichtlich deutlich erhöhen.⁴

In der Vergangenheit wurde mehrfach das Angebot an Zugverbindungen gestrafft. Gleichzeitig wird die Verschiebetätigkeit für den Güterverkehr auf Großverschiebebahnhöfe konzentriert.

3.4.1 Beschäftigungsvolumen

Die Zahl der Beschäftigten bei den Österreichischen Bundesbahnen wurde seit 1993 dramatisch reduziert. Während in den 23 Jahren zwischen 1970 und 1993 die Beschäftigung um 7.542 Personen oder zehn Prozent fiel, hat sie in den acht Jahren seit 1993 um 15.591 Personen oder fast 25 Prozent abgenommen.⁵ Zwischen 1996 und 2002 hat sich die Zahl der ÖBB-Bediensteten von 58.541 auf 47.009 verringert. Das ist eine Reduktion um nahezu 20 Prozent oder mehr als drei Prozent pro Jahr. In absoluten Zahlen wurden damit insgesamt 11.532 Beschäftigte oder fast 2000 MitarbeiterInnen pro Jahr abgebaut.⁶ In der selben Zeit wurden die Umsatzerlöse im Personen- und Güterverkehr kontinuierlich gesteigert. Eine Ende des Beschäftigungsabbaues ist nicht in Sicht: Bis 2006 sollen weitere 7000 MitarbeiterInnen abgebaut werden, bis 2010 peilt der ÖBB-Vorstand eine Personaldecke von 35.000 Beschäftigten an.

Beschäftigungsentwicklung bei den ÖBB

1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Veränderung 1996-2002 in %
58.541	55.923	53.922	52.589	50.692	48.509	47.009	- 19,7

Quelle: ÖBB Geschäftsberichte 1997-2002.

Der Beschäftigungsabbau erfolgte bisher ausschließlich durch die Nichtnachbesetzung von natürlichen Abgängen – d.h. von MitarbeiterInnen, die in den Ruhestand wechselten oder freiwillig kündigten (die Freiwilligkeit muss insofern unter Anführungszeichen gesetzt werden, als manche Beschäftigten dem steigenden Leistungsdruck und den immer höheren Belastungen nicht mehr standhielten). Zuletzt wurden aber auch Frühpensionierungen und die Kündigung von MitarbeiterInnen als Mittel für einen forcierten Beschäftigungsabbaus ernsthaft in Erwägung gezogen.⁷ Darüber hinaus sollen „überzählige“ MitarbeiterInnen in eine ÖBB eigene Personalmanagementgesellschaft überführt werden, von wo sie auch an andere Firmen verliehen werden können.⁸ Die Personalmanagementgesellschaft ist damit eine Art Auffangbecken für all jene, die in der neuen Struktur nicht mehr benötigt werden. Wie das

⁴ Der Standard, 18. März 2003.

⁵ Basierend auf Versichertenzahlen der Versicherungsanstalt der Österreichischen Eisenbahner.

⁶ Basierend auf Beschäftigungsdaten aus den ÖBB-Geschäftsberichten.

⁷ Der Standard, 6. August 2003.

⁸ Der Standard, 26. August 2003.

Beispiel Deutschland (siehe Fallstudie Deutsche Bahn) zeigt, wird auf diese Weise nicht zuletzt Druck auf MitarbeiterInnen ausgeübt, das Unternehmen „freiwillig“ zu verlassen.

3.4.2 Umstrukturierungen und Beschäftigung

Zum Teil ging der Beschäftigungsabbau mit der Auslagerung von Geschäftsbereichen einher. Die übliche Vorgangsweise ist dabei, dass das Personal schrittweise reduziert und die Tätigkeiten fremdvergeben werden. Ein Beispiel ist der Reinigungsbereich, in dem früher rund tausend MitarbeiterInnen mit regulären ÖBB-Dienstverträgen tätig waren. Heute ist die Reinigung fast zur Gänze ausgelagert und wird von ÖBB-fremden Reinigungsfirmen durchgeführt. Die Beschäftigten in den Reinigungsbetrieben haben wesentlich schlechtere Arbeitsverträge als ÖBB-MitarbeiterInnen. Neben den Problemen, die sich durch das ständig wechselnde Reinigungspersonal ergeben, das jedes Mal vom Fahrdienstleiter oder anderen ÖBB-MitarbeiterInnen neu eingewiesen werden muss, ist nach Einschätzung mancher Personalvertreter auch der Gesamtaufwand für die Reinigung eher gestiegen als zurückgegangen (Interview 10).

Ein anderer Bereich, der von Auslagerungen betroffen ist, ist der Fahrweg und die Fahrweginstandhaltung. Laut Presseberichten überlegt die Generaldirektion darüber hinaus, bisher in den ÖBB-Werkstätten geleistete einfache Arbeiten zukünftig nach Osteuropa auszulagern und nur mehr anspruchsvolle Arbeiten in den eigenen Werkstätten durchführen zu lassen. In den Werkstätten (den sogenannten Technische Services) sind zur Zeit noch 5.100 MitarbeiterInnen beschäftigt.⁹

Seit kurzem wird darüber hinaus im nächtlichen Liege- und Schlafwagendienst ÖBB-fremdes Personal eingesetzt. Dabei handelt es sich um 90 ZugbegleiterInnen, die bei Wagon Lits beschäftigt sind. Ein Einsatz im Tagesverkehr ist zur Zeit nicht geplant.¹⁰

Wie bereits angesprochen, soll nach dem Willen der derzeitigen Regierung eine Personalmanagementgesellschaft eingerichtet werden, in die „überzählige“ ÖBB-MitarbeiterInnen überführt und an andere Firmen weiter verliehen werden können.¹¹

Der Beschäftigungsabbau ging einher mit weitreichenden Rationalisierungen (seit 1946 wurde das Personal bei der ÖBB halbiert, während die Geschäftstätigkeit massiv ausgebaut wurde). Durch die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien ist es möglich, kleinere Bahnhöfe fernzusteuern. Früher musste auf jedem Bahnhof ein Fahrdienstleiter tätig sein, heute können ganze Streckenabschnitte von einem bestimmten Punkt aus zentral gesteuert werden. Damit zusammenhängend kommt es zu einer Konzentration und Zentralisierung von Tätigkeiten. Bspw. soll es in Zukunft nur eine Handvoll zentraler Verschiebebahnhöfe geben, auf denen mit einem Minimum an Personal alle in Österreich anfallenden Verschiebetätigkeiten erledigt werden können. Durch den Einsatz neuer Kommunikationsmittel wie dem Internet und Fahrkarten-Automaten in den Bahnhöfen, kann Schalterpersonal eingespart werden. Gleichzeitig werden Auskunftstätigkeiten, die früher auf die verschiedenen Bahnhöfe verteilt waren, in bundesweiten Callcenter zusammengefasst. Nach Auskunft der Personalvertretung werden diese Callcenter bislang von der ÖBB selber betrieben und die dort tätigen MitarbeiterInnen besitzen einen regulären ÖBB-Dienstvertrag (viele davon sind ehemalige SchalterbeamtInnen).

Durch technologische Innovationen konnten bedeutende Produktivitätsgewinne erzielt werden (gemessen in geleistete Fahrkilometer pro MitarbeiterIn). Nach Darstellung der ArbeitnehmerInnenvertretung ist das Problem freilich, dass die Rationalisierungen den fortschrei-

⁹ Der Standard, 8. Februar 2003.

¹⁰ Der Standard, 18. Oktober 2003.

¹¹ Der Standard, 26. August 2003.

tenden Beschäftigungsabbau durch die gleichzeitige Ausdehnung der Geschäftstätigkeit (speziell im Bereich des Güterverkehrs) nicht mehr kompensiert werden können. Dessen ungeachtet hat die Unternehmensleitung bereits im Geschäftsbericht 1999 weitere massive Produktivitätssteigerungen angekündigt:

„Die seit 1994 erreichte 30prozentige Produktivitätssteigerung ist kein Anlass, sich mit dem Erreichten zufrieden zu geben. Im Gegenteil, eine weitere zumindest 25-prozentige Effizienzsteigerung ist in Planung. ... Es versteht sich von selbst, dass dies nicht ganz schmerzfrei ablaufen wird.“ (S. 9)

Und im Geschäftsbericht 2000 findet sich folgende Stellungnahme:

„Zurückblickend auf die Entwicklung des Unternehmens seit 1993 können wir nunmehr berichten, dass durch die Umsetzung wichtiger Reformschritte und Maßnahmen zur Effizienzsteigerung die Produktivität pro Mitarbeiter enorm gesteigert werden konnte. Service- und Leistungskraft wurden erheblich verbessert. Das Denken des Unternehmens ist ausschließlich an Märkten und den Kunden ausgerichtet... Nach acht Jahren ist somit eine solide Basis geschaffen worden, um die sich abzeichnenden Herausforderungen in einem liberalisierten Europa meistern zu können... Um den nachhaltigen Erfolg des Unternehmens zu sichern, müssen auch weiterhin die nicht immer ganz schmerzfreien Veränderungsprozesse umgesetzt werden. Um im Endspiel der Märkte dabei zu sein, dürfen Produktivitätssteigerungen und werterhöhende Maßnahmen nie als abgeschlossen betrachtet werden.“ (S. 5 und 8)

Für 2002 hat die Unternehmensleitung unter dem Titel „Strukturprogramm zur marktgerechten Verschlinkung“ weitere Personalkürzungen angekündigt. Der natürliche Personalabgang soll auch weiterhin nicht nachbesetzt werden.¹² Die Situation der Beschäftigten scheint bei diesen Plänen keine Rolle zu spielen. Wie es ein Personalvertreter ausgedrückt hat: *„Inzwischen ist es einfach ein Horror. Die Konkurrenz ist der Lkw-Fahrer und der bekommt ohnehin fast nichts mehr bezahlt...“* Eine Folge des massiven Beschäftigungsabbaus, auf die wir im folgenden zurückkommen werden, ist der zunehmende Zeitdruck in der Arbeit und das außerordentlich hohe Niveau von Überstunden.

3.4.3 Art der Beschäftigung

Der mit Abstand größte Teil der Beschäftigten besitzt noch immer reguläre ÖBB-Dienstverträge. Leiharbeit kommt zwar vor, aber LeiharbeiterInnen werden bisher nur in ganz bestimmten Bereichen und nur zur Abdeckung von Spitzenzeiten verwendet. Ein Problem, das zumindest bisher eine breitere Verwendung von LeiharbeiterInnen verhindert, sind die sehr spezifischen Qualifikationen, die im Bahnbereich benötigt werden. Bspw. ist es nicht ganz einfach LeiharbeiterInnen mit Lokführer-Kenntnissen zu finden (aber auch hier gibt es Pläne bspw. Lokführer aus der ehemaligen DDR zu leasen). Wo keine bahnspezifischen Qualifikationen notwendig sind, kann auch Leiharbeit vorkommen. Wie ein Personalvertreter feststellt:

„Konkret erinnere ich mich an die Werkstätten. Wenn dort Personalengpässe auftreten, ist durchaus nicht auszuschließen, dass man sich mit Leiharbeitern hilft. Von der Größenordnung ist das aber nicht wesentlich. Das sind zwischen 30 und 40 Leute.“ (Interview 4)

In den Werkstätten – den Technische Services – sind zur Zeit 5.100 MitarbeiterInnen beschäftigt. Ebenfalls einen vergleichsweise geringen Anteil macht die Teilzeitbeschäftigung aus. Die rund 275 Teilzeitbeschäftigten stellen nicht einmal ein Prozent der Gesamtbeschäftigung dar. Hier gab es in den letzten Jahren auch keine wesentlichen Veränderungen.

¹² Der Standard, 2. Juli 2002.

Frauenbeschäftigung

Die ÖBB sind nach wie vor ein ausgesprochener „Männerbetrieb“. Der Anteil von Frauen an der Gesamtbeschäftigung ist vergleichsweise gering. Über 44.000 Männern stehen etwas mehr als 3.000 Frauen gegenüber – das sind knapp mehr als sechs Prozent aller Beschäftigten. Nach Darstellung der Gewerkschaft hat an dieser Situation auch der erhöhte Wettbewerbsdruck und die starke Ausrichtung hin zu einem Dienstleistungsunternehmen bis dato nichts geändert. Im Gegenteil: Durch die Auslagerung der Reinigungsdienste wurden sogar Frauen abgebaut.

3.4.4 Arbeitszeit

Primär wirkt sich der Beschäftigungsabbau in einer Zunahme der Arbeitszeit aus. Seit 1998 liegt die Zahl der Überstunden konstant über sechs Millionen, wobei etwa die Hälfte ausbezahlt und der Rest ins nächste Jahr mitgenommen werden. D.h. jährlich fallen etwa drei Millionen neue Überstunden an, wobei es zuletzt einen leichten Rückgang gab. Umgerechnet in Vollzeitarbeitsplätze wären das nach Darstellung der Gewerkschaft 3000 bis 4000 zusätzliche Beschäftigte. Pro Beschäftigtem ist die Zahl der geleisteten Überstunden seit 1998 konstant hoch geblieben, in den letzten vier Jahren zeigt sich eine leicht steigende Tendenz. Im Jahr 2002 fielen pro MitarbeiterIn im Durchschnitt fast 130 Überstunden an. Aufgrund des Überstundenzuschlags sind Überstunden wesentlich teurer als Normalarbeitsstunden, aber die Geschäftsführung scheint hier eher höhere Kosten in Kauf zu nehmen, als zusätzliches Personal einzustellen (Interview 10).

Dabei treffen die Belastungen durch steigende Überstunden die ÖBB-Mitarbeiter-Innen höchst unterschiedlich. Speziell in jenen Bereichen, in denen zusätzliche Arbeit nicht auf mehrere MitarbeiterInnen aufgeteilt werden kann, wie bspw. bei den Lokführern, hat sich die Situation in den letzten Jahren extrem zugespitzt. Laut der Gewerkschaft der Eisenbahner hat sich bei den 4.300 Lokführern rund eine Million Überstunden angehäuft.

Entwicklung der Überstunden bei der ÖBB

	1998	1999	2000	2001	2002
Überstunden insgesamt	6.848.909	6.357.632	6.193.859	6.176.104	6.006.549
Barabfindung	3.514.907	3.448.391	3.374.978	3.439.406	3.151.861
Stundenrest	3.334.002	2.909.241	2.818.881	2.736.698	2.854.688
Überstunden insgesamt pro Mitarbeiter	127,0	120,9	122,2	127,3	127,8

Quelle: Gewerkschaft der Eisenbahner.

Nach Darstellung der Gewerkschaft werden die Lokführer bis an ihre physischen Leistungsgrenzen ausgelastet.¹³

„In anderen Bereichen kann die zusätzliche Arbeit auf mehrere Mitarbeiter aufgeteilt werden. Bei Lokführern ist das nicht möglich. Der Lokführer muss eins zu eins ersetzt werden. D.h. immer wenn ein Lokführer... krankheitsbedingt ausfällt, muss ich einen anderen Lokführer der planmäßig frei hat, in den Dienst holen ... D.h. dass jede zusätzliche Abwesenheit die Freizeit der anderen beschneidet. Beim Urlaub kann ich es noch halbwegs planen, bei einer mittleren Grippe-Epidemie ist es aber nicht mehr planbar.“ (Interview 4)

¹³ Der Standard, 15. Oktober 2002.

Aufgrund der Pläne der Unternehmensleitung, das Personal weiter zu reduzieren, kam es im Herbst 2002 zu Protesten der Eisenbahnergewerkschaft, in denen Beschäftigte „Dienst nach Vorschrift“ machten, wodurch es insbesondere in der Ostregion relativ rasch zu Zugsausfällen kam. „Dienst nach Vorschrift“ wurde in den jüngsten Auseinandersetzungen um die Restrukturierung der ÖBB im Herbst 2003 erneut gemacht.¹⁴

Eine andere Veränderung betrifft die Zunahme an Nachtdiensten: Durch den Ausbau des Güterverkehrs kommt es zu einer Ausbreitung von Nachtdiensten, weil der Güterverkehr hauptsächlich in der Nacht abgewickelt wird. Früher war es üblich, dass vor allem jüngere MitarbeiterInnen für Nachtdienste herangezogen wurden, während ältere MitarbeiterInnen aufgrund der damit verbundenen hohen Belastungen nach Möglichkeit geschont wurden. Durch den allgemeinen Personalnotstand ist das heute kaum mehr möglich (Interview 10).

3.4.5 Einkommen

An der Einkommenssituation der ÖBB-Bediensteten hat sich durch die Liberalisierung kaum etwas geändert. Lohnerhöhungen decken gerade einmal die Inflationsrate ab. Allerdings gab es in den letzten Jahren keine realen Lohnneinbußen. Wie es ein Personalvertreter ausgedrückt hat:

„Bei uns geht es weniger ums Geld. Dafür verdienen wir zu wenig. Es geht um zusätzliche Tätigkeiten, verkürzte Ausbildungen, weniger laufende Ausbildungen etc.“ (Interview 10)

Dafür existiert ein deutliches Lohngefälle zwischen ÖBB- und Privatbahnbediensteten, die unter den Privatbahnkollektivvertrag fallen. Der Privatbahnkollektivvertrag sieht deutlich schlechtere Einkommen als das ÖBB-Gehaltsschema vor.

Dazu kommen Einkommensverluste durch Ausgliederung oder den Einsatz von ÖBB-fremdem Personal. Seit kurzem wird bspw. im Bereich des Liege- und Schlafwagendienstes ÖBB-fremdes Personal eingesetzt. Nach Auskunft eines ÖBB-Sprechers sind die 90 ZugbegleiterInnen, die bei Wagon Lits beschäftigt sind, zwischen 15 und 20 Prozent billiger als ÖBB-eigene SchlafwagenschaffnerInnen.¹⁵ Hinzuzufügen ist hier allerdings, dass ÖBB-SchlafwagenschaffnerInnen auch für andere betriebliche Aufgaben, wie Abfertigungstätigkeiten, eingesetzt werden können.

Ähnliche Einkommenseffekte hat die Auslagerung von Reinigungsdiensten: Während bspw. eine bei der ÖBB in der Gebäudereinigung beschäftigte MitarbeiterIn im Durchschnitt 1.486 € brutto pro Monat verdient, steht ihr nach dem Kollektivvertrag für Denkmal- Fassaden- und Gebäudereiniger für die selbe Tätigkeit 1.076,06 € brutto im Monat zu (6,22 € pro Stunde).¹⁶ So gerechnet ergibt sich ein Einkommensverlust von mehr als 25 Prozent.

¹⁴ Der Standard, 26. August 2003.

¹⁵ Der Standard, 18. Oktober 2002.

¹⁶ Laut Auskünften der GdE und HGPD.

Entwicklung des Personalaufwandes bei der ÖBB

	1998	1999	2000	2001	2002	Veränderung 1998-2002 in %
Personalaufwand in tausend Euro*	1.963.439	1.998.650	2.028.566	2.005.217	2.087.476	+ 6
Personalaufwand pro Beschäftigten in Euro*	35.356	36.856	38.678	39.8849	42.774	+ 20

* Ohne Aufwand für Abfertigungen und Pensionen.

Quelle: Abteilung Betriebswirtschaft der Kammer für Arbeiter und Angestellte.

Trotz des massiven Beschäftigungsabbaues ist der Personalaufwand bei der ÖBB exklusive Abfertigungen und Pensionen zwischen 1998 und 2002 um sechs Prozent gestiegen. Noch mehr gestiegen ist der Personalaufwand pro Beschäftigten. Eine Steigerung um 20 Prozent oder vier Prozent pro Jahr liegt deutlich über den üblichen Reallohnsteigerungen und Inflationsanpassungen. Neben anderen Faktoren (zunehmendes Alter der Beschäftigten, Bionalsprünge etc.) könnte hier auch die weiter vorne dargestellte massive Zunahme an Überstunden eine Rolle spielen. Aufgrund der Zuschläge erhöhen Überstunden den Personalaufwand pro Beschäftigten.

3.4.6 Arbeitsbedingungen

Ein derart massiver Personalabbau bei einem zumindest gleichbleibenden Leistungsangebot schlägt sich zwangsläufig auf die Arbeitsbedingungen nieder. Obwohl es keine quantitativen Daten gibt, weisen qualitative Informationen aus den Interviews in vielen Bereichen auf eine zunehmende Intensivierung der Arbeit hin. In vielen Fällen hat die Personalreduktion dazu geführt, dass die MitarbeiterInnen in der selben Zeit mehr Aufgaben als früher erledigen müssen. FahrdienstleiterInnen müssen bspw. mehrere Bahnhöfe beaufsichtigen; weniger VerschieberInnen leisten immer mehr Verschiebedienste. In der Regel bedeutet das mehr Stress. Dazu kommen die bereits angesprochenen Dauerbelastungen durch permanente Überstundenleistungen und die Zunahme von Nachtdiensten.

„Längere Arbeitszeiten, mehr Leistung und vor allem Nachtarbeit kostet auf Dauer Substanz. Das zermürbt. Das ist absolut spürbar. Mit 45 Jahren bekommen die Leute dann physische und psychische Probleme, weil sie den Druck nicht mehr aushalten. Die Folgen sind Burnout Syndrome und Herzinfarkte. Das ist zumindest mein persönlicher Eindruck. Ich kann mich nicht erinnern, dass wir früher Herzinfarkte hatten, allein dieses Jahr hatten wir schon drei. Der Dienst geht sicher nicht spurlos an einem vorüber, ganz sicher nicht. Da hat sich einiges getan, da ist vieles viel schlechter geworden.“ (Interview 10)

D.h. nach Ansicht der Personalvertretung wirkt sich der steigende Leistungsdruck langfristig auch auf die Gesundheit der Mitarbeiter aus. Allein im Jahr 2001 verzeichnete das Unternehmen insgesamt 1,26 Millionen Krankenstandstage. Das ergibt einen Durchschnittswert von 26 Krankenstandstage pro MitarbeiterIn. Besonders häufig sind Krankenstände bei Beschäftigten über 50 Jahre.¹⁷

„Aufgrund des gestiegenen Arbeitsdruckes nehmen in ganz bestimmten Bereichen die Krankenstände zu. Da kann man genaue Rückschlüsse ziehen... Aus meiner Erfahrung steigen dort, wo der Rationalisierungsdruck am größten ist, auch die Krankenstände.“ (Interview 4)

¹⁷ Der Standard, 29. August 2003.

3.4.7 Sicherheit

An den vergleichsweise strengen Sicherheitsstandards bei der ÖBB wird bisher nicht gerüttelt. Probleme gibt es aber dadurch, dass bei den Privatbahnen die teilweise das selbe Netz benützen, wesentlich geringere Standards herrschen. Ein Beispiel sind die Bremsproben: Bei der ÖBB würde nahezu bei jedem Zug, der in Betrieb genommen wird, eine Bremsprobe durchgeführt. Zuständig dafür wäre ein speziell ausgebildetes Personal – der Wagenmeister. Bei den Privatbahnen gibt es aber Fälle, wo ein Unternehmen nur einen Wagenmeister beschäftigt.

„D.h. um den selben Standard zu gewährleisten müsste der 365 Tage im Jahr an zwei Orten gleichzeitig im Einsatz sein.“ (Interview 10)

Ein anderes Beispiel betrifft Lenk- und Ruhezeiten, wo bis jetzt keine einheitliche gesetzliche Regelung existiert: Während bei der ÖBB ein Lokführer maximal sechs Stunden ohne Pause fahren darf, sind bei Privatbahnen Fahrzeiten von bis zu 15 Stunden zulässig, wenn diese eine 30minütige Pause beinhalten. Regelungen, wie die Einhaltung der Pausen im Inland und insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr überprüft werden kann, fehlen aber weitgehend. Die Gewerkschaft der Eisenbahner befürchtet Zustände, wie sie seit Jahren im europäischen Lkw-Verkehr üblich sind.¹⁸

Arbeitsunfälle

Trotz des erhöhten Wettbewerbdruckes ist die absolute Zahl der Arbeitsunfälle zwischen 1996 und 2001 gefallen. Im Gegensatz dazu ist aber die durchschnittliche Zahl von Arbeitsunfällen pro MitarbeiterIn (die im selben Zeitraum ebenfalls stark zurückgegangen ist) zwischen 1996 und 2001 nahezu konstant geblieben.

Arbeitsunfälle Eisenbahnen

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Veränderung 1996-2001 in %
ÖBB	3.425	3.242	3.155	3.209	3.005	2.749	- 17,9
Durchschnittliche Arbeitsunfälle pro Beschäftigten	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	-

Quelle: Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen.

3.4.8 Ausbildung

Weitreichende Konsequenzen lassen sich im Zusammenhang mit der Liberalisierung und dem steigenden Wettbewerbsdruck im Bereich der Ausbildung feststellen: Generell werden nach Darstellung der Gewerkschaft Ausbildungs- und Schulungszeiten gekürzt und Weiterbildungen reduziert. Gleichzeitig wird der Bereich der Lehrlingsausbildung auf ein Minimum zurückgeschraubt. Während früher die ÖBB eine gesamtgesellschaftliche Funktion erfüllte, in dem über den eigenen Bedarf hinaus in den Lehrlingswerkstätten Lehrlinge ausgebildet wurden, die aufgrund ihrer guten Ausbildung in der Privatwirtschaft sehr gefragt waren, wird jetzt nach Ansicht der Personalvertretung wegen der damit verbundenen Kosten teilweise unter dem eigenen Bedarf ausgebildet. Um dem „volkswirtschaftlichen Ziel [zu] entsprechen, Jugendlichen eine hochwertige Ausbildung zu bieten“ (ÖBB Geschäftsbericht 1998:37) wurden

¹⁸ Presse-Aussendung der Gewerkschaft der Eisenbahner vom 21. 01. 2003 („Steirische Landesbahn gefährdet Sicherheit im Bahnverkehr“).

1998 noch 1300 Lehrlinge beschäftigt. 2002 waren es nur noch 1.041 (ÖBB Geschäftsbericht 2002:70). Das ist eine Reduktion um 20 Prozent. Allein zwischen März 2002 und März 2003 sank die Zahl der Lehrlinge von 918 auf 874 oder um fünf Prozent.

„Das schmerzt besonders. Im Bereich der Lehrlingsausbildung ist der Liberalisierungsdruck massiv spürbar.“ (Interview 10)

Unter dem Bedarf ausgebildet werden auch Lokführer – daher müssen die existierenden 4.300 Lokführer dauerhaft Überstunden leisten. Auch nach Darstellung der Unternehmensleitung fehlen im Moment in der Ostregion 700 Lokführer.¹⁹ Zwar würden jedes Jahr 200 KandidatInnen zur 48wöchigen Lokführerausbildung zugelassen, aber rund ein Drittel würde das Handtuch werfen. Um den Bedarf zu decken, müssten daher laut Gewerkschaft jedes Jahr 280 bis 300 Personen eine Lokführerausbildung beginnen.²⁰

Darüber hinaus existieren beträchtliche Unterschiede in der Ausbildung bei der ÖBB und bei den Privatbahnen, die sich im Zuge der Liberalisierung negativ auf das gesamte Ausbildungsniveau im Eisenbahnsektor auswirken können. Obwohl sie die selben Prüfungen ablegen müssen, absolvieren Lokführer im Privatbahnbereich nur einen zweiwöchigen Kurs in der Zentralschule der ÖBB, während zukünftige ÖBB-Lokführer 48 Wochen lang ausgebildet werden. Einheitliche nationale oder europaweite Ausbildungsstandards existieren nicht. Daraus ziehen, ähnlich wie bei der Arbeitszeit, vor allem jene Unternehmen Vorteile, die keine oder geringe Standards anwenden.

3.4.9 Arbeitsbeziehungen²¹

An den industriellen Beziehungen innerhalb der ÖBB hat sich bisher nichts geändert. Die Vertretung der Beschäftigten und Mitbestimmungsrechte sind in der Bahnbetriebsverfassung geregelt, die im Prinzip der Arbeitsverfassung entspricht, aber im Unterschied zur Arbeitsverfassung eine dritte Repräsentationsebene einzieht. Die Personalvertretung ist in drei Ebenen gegliedert:

Vertrauenspersonenausschuss (örtliche Ebene)

Personalausschuss (regional – vier Regionen)

Zentralausschuss (Zentralbetriebsrat)

Wachsende Probleme ergeben sich allerdings daraus, dass für die ÖBB und für die Privatbahnen unterschiedliche Bestimmungen gelten, obwohl die Beschäftigten in beiden Bereichen von der Gewerkschaft der Eisenbahner vertreten werden (ÖBB MitarbeiterInnen unterliegen einer Dienstordnung und einem Gehaltsschema, Privatbahn-MitarbeiterInnen einem Kollektivvertrag). Der Kollektivvertrag der Privatbahnen stellt die Beschäftigten in vielen Punkten deutlich schlechter. Die Gewerkschaft hat trotzdem zugestimmt, um den kleinen Privatbahnen, die früher oft ums Überleben kämpften, zu helfen. Das waren kleine Betriebe mit einem eingeschränkten Betriebsfeld, die sich die ÖBB-Standards nicht leisten konnten. Heute nützen die selben Betriebe aber die deutlich niedrigeren Standards (wie bspw. in der Ausbildung) als Wettbewerbsvorteil im Konkurrenzkampf mit den ÖBB.

¹⁹ Der Standard, 26. August 2003.

²⁰ Der Standard, 16. Oktober 2002.

²¹ Im Rahmen des ÖBB-Strukturgesetzes, das mit 1.1.2004 in Kraft tritt, ist die Arbeitnehmervertretung der ÖBB neu zu organisieren und hat sich nach dem Arbeitsverfassungsgesetz zu richten.

3.5 Fallstudien Deutschland – Bahn

- Zwei Prozesse sind im Bahnsektor in Deutschland prägend: Zusammenführung der ost-deutschen DR (Deutsche Reichsbahn) und DB (Deutsche Bahn) und die marktorientierte Umstrukturierung des Bahnsektors in Deutschland. (Vorbereitung auf den Börsengang).
- Beide Prozesse bedingten eine massive Reduktion des Personalstandes bei der DB AG von über 52% seit 1991 auf 214.371 Personen Ende 2001. Der überwiegende Teil des Personalabbaus erfolgte – v.a. in der ersten Hälfte der 90er Jahre – im Osten, vorwiegend durch sogenannte natürliche Fluktuation und sozialverträgliche Maßnahmen.
- Für BerufsbeamtInnen konnte die Gewerkschaft eine verfassungsrechtlich geregelte Besitzstandswahrung erreichen. Ihr Anteil wurde von fast 50% Mitte der 90er Jahre auf etwa ein Drittel reduziert.
- Männer waren vom Personalabbau stärker betroffen, da es zu einer verstärkten Dienstleistungsorientierung kommt, für die Frauen als geeigneter angesehen werden.
- Um mit dem ‚institutionalisierten Personalüberhang‘ umgehen zu können, wurden das Dienstleistungszentrum Arbeit, später DB Vermittlung, Job Service und DB Zeitarbeit gegründet. Diese Tochterunternehmen organisieren den konzerneigenen, internen Arbeitsmarkt und fungieren als gewerbliche Arbeitsvermittlung und Leiharbeitsfirma, die ihre Dienste auch auf dem externen Arbeitsmarkt anbieten. Zur beruflichen Neuorientierung werden Qualifizierungs- und Umschulungsmaßnahmen angeboten.
- Ein Jahresarbeitszeitmodell wurde eingeführt (Durchrechnungszeitraum ein Jahr, Mehrarbeit als Freizeit abgegolten).
- Die Beschäftigten sprechen von einer massiven Verschlechterung der Arbeitsbedingungen (Stress, höhere Arbeitsintensität, erzwungene Mobilität und Unsicherheit). Viele verlassen das Unternehmen ‚freiwillig‘.
- Die Gewerkschaft der Eisenbahner (GdED, seit 2000 Transnet) hat sich 1992 zur Kooperation entschieden. Sie betont, dass durch die Privatisierung der Bahn kein Beschäftigter seinen Arbeitsplatz verloren habe (Besitzstandswahrung für BeamtInnen, neue Kollektivverträge). Die Kooperationsbereitschaft führt zu Konflikten innerhalb der Gewerkschaft wie auch mit anderen Gewerkschaften – etwa der Gewerkschaft der Lokführer (GdL). Die tarifvertragliche Situation ist durch Lohndumping, Verschlechterung der Arbeitsverträge, extrem flexibilisierten Arbeitszeiten etc. bedroht.

4. Zwischen Staat und Markt Aktuelle Herausforderungen der öffentlichen Dienstleistungserbringung

**Auszug aus der Schriftenreihe
Zur Zukunft öffentlicher Dienstleistungen
Band 6**

Dezember 2005

Download der gesamten Studie unter: <http://wien.arbeiterkammer.at/www-397-IP-17207.html>

4.1 Eisenbahn

von Gregor Lahounik

4.1.1 Einleitung

(...) Innerhalb der letzten Jahre haben sich die Bedingungen für die Bahnen grundlegend geändert. Die derzeit geführte Diskussion hinsichtlich einer Neustrukturierung der europäischen Bahnen findet ihren Ausgangspunkt bereits zu Beginn der 90er Jahre bei der Europäischen Kommission (EK). Über die Öffnung der Netze sollten die Bahnen attraktiver werden. Leider ist die Bilanz bis dato ernüchternd. Weiterhin gewinnt der volkswirtschaftlich ineffiziente Straßenverkehr an Anteilen während die Bahnen weiter zurück gedrängt werden. Die Öffnung des Personenverkehrs ist derzeit im Rahmen des dritten Eisenbahnpaketes in Diskussion.

Während die Europäische Gesetzgebung ihren Fokus primär auf die Marktöffnung legt, wurden national hauptsächlich umfassende Regelungen zur Neuorganisation und Filetierung des größten Eisenbahnunternehmens – der ÖBB – erlassen. Des weiteren spezifizieren die Bundesgesetze die Vorgaben der EG-Richtlinien. So werden die Höhe der Benützungsentgelte, Baugenehmigungen, Verhalten innerhalb der Eisenbahnanlagen und Arbeitnehmerschutzbestimmungen detaillierter geregelt. Zudem gibt es eine Reihe von internen Betriebsvorschriften bei den jeweiligen Bahnen.

Den Erläuterungen der Bundesgesetze bzw den Erwägungsgründen der EG-Richtlinien und der EG-Verordnung ist zu entnehmen, dass die eingeleiteten Schritte wie die Filetierung der ÖBB bzw die Marktöffnung ausschließlich dem Wohle der Bahnen dienen sollen: Diese würden dadurch im Wettbewerb gestärkt werden und die Belastungen für die Budgets würden sinken. Selbstverständlich profitieren davon letztendlich auch die KonsumentInnen, die wieder zufrieden und gerne Zug fahren werden. Allein – die Realität sieht anders aus. Weder konnten Marktanteile gewonnen noch die Performance der Bahnen gestärkt werden.

Für die Erbringung von Transportleistung ist vielfach ein Verkehrsträger durch einen anderen substituierbar. Die Bahnen stehen daher nicht nur im Wettbewerb mit anderen Bahnen, sondern auch mit sämtlichen Verkehrsträgern. Eine reine Betrachtung des Verkehrsträgers Schiene ist, insbesondere für die Abschätzung von Entwicklungsmöglichkeiten, daher nicht zielführend: Die Rahmenbedingungen der anderen Verkehrsträger wie Straße und Binnenschiff sind daher in die Überlegungen mit einzubeziehen. Ebenso einzubeziehen sind internationale Festsetzungen und Voraussetzungen wie beispielsweise infrastrukturelle Gegebenheiten. Ein rein nationaler Ansatz muss auch aufgrund der internationalen Verflechtungen der Waren- und Fahrgastströme scheitern: Über 75% aller Gütertransporte der ÖBB sind internationale Verkehre und unterliegen daher nicht nur Österreichischem Recht. Die schwerpunktmäßige Betrachtung des nationalen Schienenverkehrs kann daher weder geographisch noch im Rahmen der Gesetzgebung auf das Österreichische Netz beschränkt werden.

4.1.2 Schienenverkehrsmarkt

Liberalisierung und Entwicklung der Verkehrsträgeranteile

Schwindende Anteile der Eisenbahnen am gesamten Güterverkehrsaufkommen bei zeitgleich sprunghaft ansteigenden Anteilen des Straßenverkehrs haben die Europäische Kommission bereits Anfang der 90er Jahre dazu veranlasst, im Schienengüterverkehr Deregulierungsmaßnahmen einzuleiten. Der dadurch entstehende Wettbewerb würde wie beim Straßenverkehr – so die EU-Kommission – zwangsläufig und „automatisch“ zu höheren Anteilen

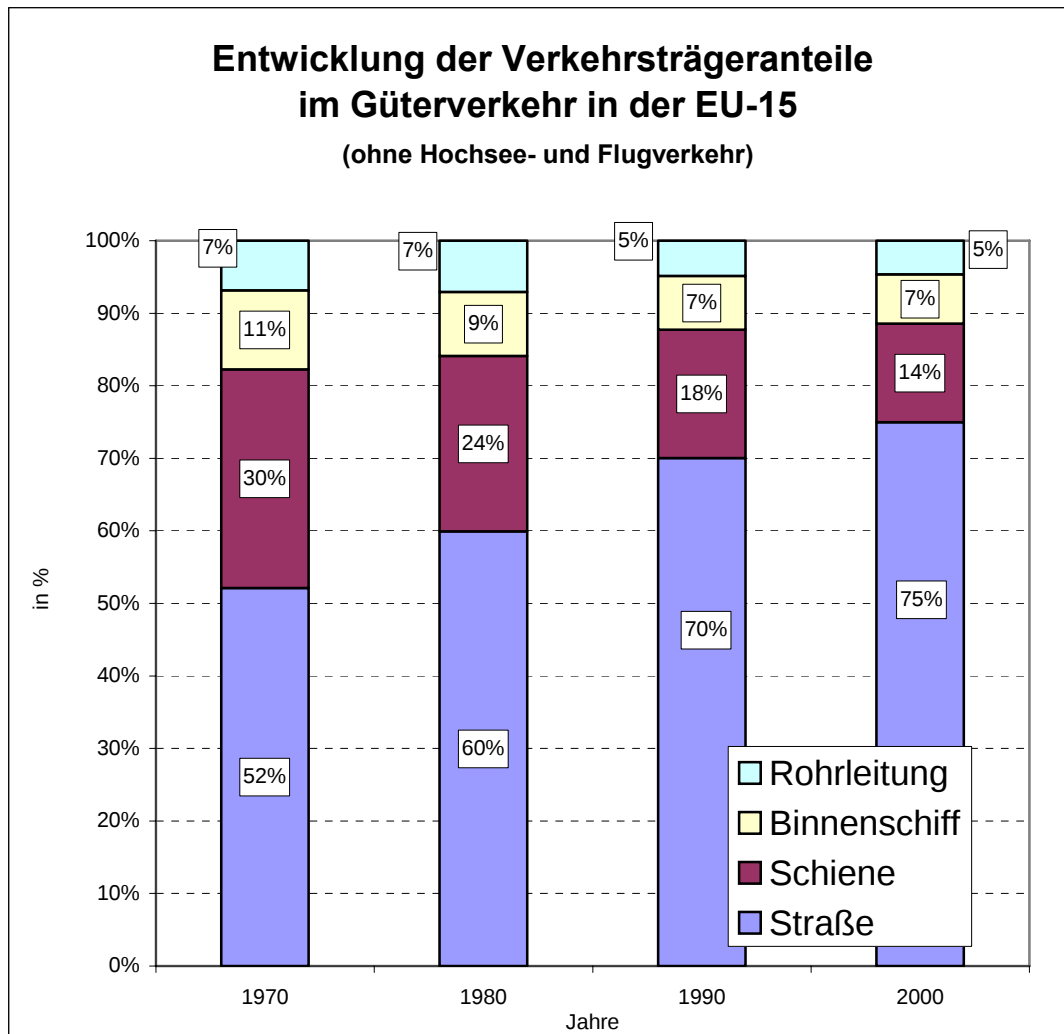
der Bahnen führen. Beim derzeit gültigen Gemeinschaftsrecht kommt den sogenannten Eisenbahnpaketen¹ die größte Bedeutung zu. Kernpunkt ist der freie Zugang jedes Eisenbahnverkehrsunternehmens zu den Netzen der Gemeinschaft im Güterverkehr. Es werden Regelungen über den Marktzugang, Rahmenbedingungen für die Festsetzung der Schienenmaut (Infrastrukturbenützungsentgelt IBE), Sicherheitszertifizierungen, technische Normen der Waggonen und Loks sowie Bedingungen für die Erlangung einer Eisenbahnkonzession gesetzt.

Die Anteile der Verkehrsträger sind in den einzelnen Staaten höchst unterschiedlich. So hält die Bahn in Schweden und Österreich bei über 30% am Gesamtverkehrsmarkt, 8% in Italien, 14% in Frankreich und der BRD sowie knappe 2% in Griechenland. Eine Analyse, warum derartige Unterschiede zwischen den Ländern bestehen, wurde seitens der EK nicht durchgeführt. Pauschal wurde den Bahnen mangelnde Flexibilität und Effektivität vorgeworfen und es wurden sämtliche Bahnen, unabhängig von ihren Rahmenbedingungen, in den Wettbewerb geführt. So ist der Marktzugang rein rechtlich in allen Mitgliedstaaten möglich. Dennoch sind hinsichtlich des Liberalisierungsgrades große Unterschiede festzustellen. Am weitesten fortgeschritten ist die Liberalisierung der Bahn in Großbritannien und Schweden, dicht gefolgt von einer Reihe von Ländern wie Dänemark, Deutschland, Niederlande und Österreich.

¹ Die Eisenbahnpakete I-II mit Festsetzungen über Liberalisierungsschritte bei den europäischen Bahnen umfassen:

- Richtlinie 2004/51/EG zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG und der Richtlinie 2001/12/EG über die Entwicklung der Bahnen in der Gemeinschaft
- Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG sowie der Richtlinie 2001/14/EG
- Verordnung 881/2004 zur Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur
- Richtlinie 2004/50/EG zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG und der Richtlinie 2001/16/EG über die Interoperabilität des trans-europäischen Eisenbahnsystems

Entwicklung der Verkehrsträgeranteile im Güterverkehr in der EU-15 (ohne Hochsee- und Flugverkehr)



* Anteile 2001 unter Mitberücksichtigung der Hochseeschifffahrt (intra-EU): Straße 45%, Schiene 8%, Binnenschiff 4%, Pipeline 3% und Hochseeschiff (intra-EU) 40%

Quelle: EUROSTAT (2003), eigene Berechnung

4.1.3 Bilanz der Marktöffnung

Die Entwicklung und die relative Höhe der Schienenverkehrsanteile sind unabhängig vom Grad der Liberalisierung und der Anzahl der Unternehmen. Stark liberalisierte Länder können teilweise Zugewinne bei der Bahn verzeichnen, es werden aber auch abnehmende Anteile festgestellt. Ähnliches gilt für weniger stark liberalisierte Länder: Teilweise gibt es Zugewinne, teilweise Rückgänge bei den Bahnanteilen. Beispiele aus den am weitesten liberalisierten Bahnen wie Großbritannien und Schweden zeigen, dass auch eine weit fortgeschrittene Liberalisierung nicht automatisch zu höheren Anteilen führt. In Schweden wurde die SJ bereits im Jahr 1988 in zwei Bereiche aufgeteilt. Es befahren neben der Staatsbahn „SJ“ etwa zehn kleinere Güterverkehrsunternehmen sowie Betreiber von Nahverkehrszügen das schwedische Netz (ÖGPP 2002). Trotz Liberalisierung und deutlicher Erhöhung der staatlichen Mittel (von 302 Mio € 1985 auf 1.197 Mio € 1995) konnten keine spezifischen Auswirkungen auf die Verkehrsanteile festgestellt werden (Voitl 2004).

Ein ähnliches Bild vermittelt Großbritannien. Enorm gestiegenen Subventionen (von 1.600 Mio. £ in den 90ern auf nicht weniger als 3.800 Mio. £ nach der Liberalisierung) stehen mäßige Erfolge gegenüber. Shaw fasst die Reform der britischen Bahnen sinngemäß folgendermaßen zusammen (Shaw 2004): Im Grunde wird nun viel mehr Steuergeld für eine höhere, aber letztendlich wechselnde Anzahl von Zügen ausgegeben, die zwar neuer, aber weniger pünktlich sind. Im Durchschnitt zahlen Passagiere mehr für ihre Fahrkarte. Es ist nun leichter, Informationen über die gewünschten Verbindungen zu bekommen, und man kann noch immer darauf vertrauen, dass man keinen Unfall hat. Hinsichtlich des außerordentlich hohen Betrags an Zuschüssen, die nun für ein im Großen und Ganzen gleiches Angebotsniveau verwendet werden, kommt Jon Shaw zur Einschätzung, dass es besser gewesen wäre, hätte man der Britischen Eisenbahn BR (welche nur spärlich finanziert wurde) dieses zusätzliche Geld zur Verfügung gestellt und sie weiterhin die Eisenbahn betreiben lassen.

Lanciert wurden die Eisenbahnpakete, um die Anteile des Schienenverkehrs am Gesamtgüterverkehrsaufkommen zu erhöhen. Dies sollte nach dem Willen der Europäischen Kommission über die Netzöffnung erfolgen. Der dadurch entstehende Wettbewerb würde zum Wohle aller die notwendigen Verschiebungen zwischen den Verkehrsträgern bringen. Dass dies bis dato nicht erfolgt ist, liegt – so die EK und die meisten nationalen Regierungen – keinesfalls am derzeitigen Konzept der Netzöffnung. Trotz offenkundig gescheiterten Maßnahmen müsse an der Liberalisierung weiterhin festgehalten werden, da der Anteil der Bahnen ohne Wettbewerb noch niedriger wäre. Insofern sei das derzeitige Vorgehen ein Erfolg, man müsse nur den Wettbewerb noch strikter anwenden, dann würde dieser die positiven Akzente für Wirtschaft, Standort, Beschäftigte und Unternehmen setzen. Belegt konnte diese These allerdings nicht werden.

Es sind, zumindest betriebsintern, auch grundsätzliche Verschiebungen innerhalb der Leistungserbringung bei den Bahnen festzustellen. So konnte beispielsweise die ÖBB seit 1996 ein jährliches Umsatzplus erwirtschaften. Diesem Umsatzplus (+29%) stehen aber wesentlich stärker gestiegene Verkehrsleistungen (+48%) gegenüber. Dementsprechend stark dürfte sich der Wettbewerbsdruck auf die Bahnen und deren Personalstand (-14%) sowie deren Erlöse auswirken. Gerade im Hinblick auf die Personalpolitik der einzelnen Unternehmen zeigt sich, dass die Liberalisierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen zumeist auch auf dem Rücken der Beschäftigten erfolgten. Bei den europäischen Eisenbahnen wurde zwar auch in den 70er und den 80er Jahren Personal abgebaut, dennoch kann man aufgrund der rasanten Entwicklung des Personalabbaus schließen, dass die Liberalisierungsmaßnahmen zumindest zu einer deutlichen Beschleunigung der Reduktion von Beschäftigten beigetragen haben. Seit 1990 hat sich die Zahl der Beschäftigten innerhalb der EU-25 von über 2 Mio nahezu halbiert.

Die Einführung von Wettbewerb führt allerdings auch dazu, dass bestehende Kooperationen aufgegeben werden. Durch die Aufkündigung der Abkommen zwischen nahezu allen europäischen Bahnen zur gegenseitigen Überlassung von Waggons zur weiteren Verwendung (EUROP-Abkommen) werden Leerfahrten erhöht und das System dadurch ineffizienter. Tatsache ist, dass Bahnen bereits beginnen, Verkehre, die keine ausreichend hohen Gewinnmargen bieten, einzustellen. So hat sich beispielsweise die DB-Cargo bereits von rund 1.000 Bahnkunden getrennt (Malmström 2004). Eine derart volkswirtschaftlich und verkehrspolitisch kontraproduktiven Entwicklung konnte in Österreich (noch) nicht festgestellt werden. Nicht zuletzt deshalb liegt der Marktanteil der ÖBB weit über jenem der DB.

4.1.4 Technische und soziale Mindeststandards sicherstellen

Die bisherigen Schritte der Marktöffnung haben dazu geführt, dass zwar die Netze für jedes konzessionierte Eisenbahnverkehrsunternehmen im internationalen Güterverkehr offen stehen, gleiche Bedingungen für alle Marktteilnehmer wurden allerdings nicht geschaffen. In den Eisenbahnpaketen wird hauptsächlich die technische Harmonisierung vorangetrieben.

Arbeitsbedingungen werden nur unzureichend berücksichtigt. Als ein erster Schritt sind daher Regelungen folgende zu erlassen:

- eine Eisenbahnbau- und Betriebsordnung sowie eine Eisenbahnverkehrsordnung, worin die Bauart, die ordentliche und sichere Benützung der Bahnanlagen und des Rollmaterials eindeutig und klar festgelegt werden;
- Einsatzbedingungen des fahrenden Personals und der Betriebsbediensteten samt Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten sowie Aus- und Weiterbildungskriterien (Inhalte, Dauer, Prüfung) und die dazu erforderlichen physischen und psychischen Voraussetzungen;
- klare und transparente Verantwortlichkeiten zwischen der öffentlichen Behörde, den Infrastrukturbetreibern und den Eisenbahnverkehrsunternehmen;
- Kontroll- und Sanktionsbestimmungen bei Verstößen gegen die Sicherheitsvorschriften

Darüber hinaus ist das BMVIT oder eine neu zu schaffende, völlig unabhängige Stelle, mit den nötigen Ressourcen so auszustatten, dass diese ihren Aufgaben bei der Konzessionsvergabe und der Sicherheitsbescheinigung, auch in Hinblick auf die laufende Überprüfung, gerecht werden kann. Die „Eisenbahnaufsichtsorgane“ sind daher mit entsprechenden polizeilichen Rechten auszustatten.

4.1.5 Personenverkehrsliberalisierung hintanstellen

Die Europäische Kommission hat 2003 einen neuerlichen Entwurf zur Neustrukturierung der Bahnen im Personenverkehr vorgelegt. Es ist vorgesehen, trotz der katastrophalen Auswirkungen der Liberalisierung im Güterverkehr die Einschränkung der Netzöffnung auf Güterverkehrsdienste zu lockern und künftig den Kreis der Netzzugangsberechtigten ebenfalls auf grenzüberschreitende Personenverkehrsdienstleistungen mit dem Recht auf Inlandskabotage zu erweitern. Dies würde bedeuten, dass bei internationalen Zügen jedes Verkehrsunternehmen beliebig Personen in einem Land aufnehmen und im gleichen Land wieder absetzen kann. Selbstverständlich befahren bereits heute internationale Züge über Kooperationen das nationale Netz. Die Letztverantwortung dabei liegt allerdings immer beim österreichischen Unternehmen. Nach dem Verständnis der EK braucht der Personenverkehr keine weiteren spezifischen Regelungen, ein Gipszug zwischen Rotterdam und Graz sei daher vergleichbar mit einem Personenzug zwischen Wien und Bratislava mit seinen zahlreichen Halten und Verknüpfungen entlang der Strecke. Dabei bleibt allerdings unberücksichtigt, dass der öffentliche Personenverkehr von allen Verkehrsträgern die größten Anforderungen an eine vorausschauende Planung und Koordination stellt. Gerade die Vernetzung gewinnbringender und nicht-gewinnbringender Strecken oder aber die Vernetzung von Hochleistungsstrecken mit dem Regionalverkehr stellen die Stärken eines Eisenbahnnetzes dar.

Der hier gewählte Ansatz der Liberalisierung eines isolierten Teiles eines Gesamtmarktes, der vom restlichen Verkehrsmarkt nicht zu trennen ist, ignoriert einen der wesentlichsten Aspekte des Bahnreiseverkehrs: Der Kunde nimmt die Bahn als eine Einheit wahr und erwartet von ihr Beförderungssicherheit, Taktverkehr, Anschlussvertrauen, die Möglichkeit zur spontanen Mobilität bei vorhersehbaren Kosten. Der Kommissionsentwurf wälzt das gesamte Risiko des Synergieverlustes auf die Kunden und auf die Eisenbahnunternehmen ab und ist daher ein Rückschritt.

Jeder internationale Zug ist in Österreich zumindest innerhalb der Einzugsbereiche der Großstädte Teil des Regionalverkehrs. So hat der internationale Verkehr zwischen Wien und München auch eine wichtige Nahverkehrsfunktion (etwa für den Pendlerverkehr zwischen Wien und St. Pölten). Die Änderungsvorschläge der EK laufen auf eine „schleichende“ Trennung des Schienenpersonenverkehrs in die Bereiche Nahverkehr und Fernverkehr hinaus.

Ein „Durchlöchern“ dieses – vor allem für PendlerInnen unverzichtbaren – Verkehrsangebotes würde zahlreiche Synergien zwischen Nah- und Fernverkehr massiv in Frage stellen. Zahlreiche Verbindungen ins Umland über Anschlussstrecken oder über Autobusse sind zu Recht auf die internationalen Verbindungen abgestimmt und in sogenannten Verkehrsverbünden zusammengefasst. Das über Jahre hindurch bewährte System der Verkehrsverbünde würde durch den vorliegenden Entwurf ebenso wie die flächendeckende Versorgung gefährdet werden. Durch die Liberalisierung wird es lediglich ein vermehrtes Angebot auf gewinnbringenden Relationen geben. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht unrentable Strecken kommen zusehends unter Druck, da die bisherigen Deckungsbeiträge aus den gewinnbringenden Strecken ausbleiben. Dies hat zur Folge, dass entweder die öffentliche Hand Strecken (teurer als bis jetzt) übernehmen muss, oder dass Strecken stillgelegt werden, obwohl ihre Existenz aus makroökonomischer Sicht bzw aus Sicht der Umwelt-, Sozial-, und Verkehrspolitik erforderlich wäre.

Der europäische Personenverkehr auf der Schiene hat ohne Zweifel Wachstumspotenzial, aber er funktioniert bereits als kooperatives Modell, wenn auch zugegebenermaßen mit Verbesserungsmöglichkeiten. Wettbewerb auf der Schiene würde die bestehenden kooperativen Modelle zerstören und mit ihnen auch das vorhandene Wachstumspotenzial. Ein Schutz des gemeinwirtschaftlichen Verkehrs wird im vorliegenden Entwurf nicht ausreichend gewährleistet. Dies geht zu Lasten der Bahnkunden, der Vernetzung und der flächendeckenden Versorgung und steht somit im Widerspruch mit jedweder vernünftigen Wirtschafts-, Sozial-, und Verkehrspolitik. Das wahrscheinlichste Resultat eines liberalisierten Personenverkehrs ist, wie entsprechende Erfahrungen zeigen, die rasche Oligopolisierung des Personenverkehrs. Einige wenige große europäische Systemanbieter werden übrig bleiben. Der Schienenverkehr wird der Politik weitestgehend entzogen sein, diese also ihre Gestaltungsmöglichkeiten gänzlich verlieren. Kleine, hochproduktive Nischen wie Städteverbindungen werden begehrt und umkämpft sein. Die Netzwerkdienste in die Fläche hinaus werden einerseits monopolisiert, andererseits werden "unproduktive" Regionalverbindungen der öffentlichen Hand "zur Bewirtschaftung" überlassen. Diese Entwicklung wird die Eintrittsbarrieren in den Schienenverkehr nicht senken, sondern ganz im Gegenteil, erhöhen.

4.1.6 Anforderungen an den Gesamtverkehrsmarkt

Eine losgelöste Betrachtung des Verkehrsträgers Schiene ist, wie eingangs erwähnt, nicht zielführend, da die Bahn im Wettbewerb mit anderen Verkehrsmitteln steht. Zwischen den einzelnen Verkehrsträgermärkten sind in wesentlichen Bereichen Unterschiede fest zu stellen. Von einem homogenen Verkehrsmarkt im weiteren Sinne kann daher nicht gesprochen werden. Die umfangreichsten Verzerrungen sind insbesondere bei

- der Deckung der externen Kosten,
- den strukturellen Rahmenbedingungen sowie bei
- der infrastrukturellen Ausstattung

festzustellen.

Nichteinhaltung externer Kosten führt zu Wettbewerbsverzerrungen

(...) Beispielhaft für andere Kostenrechnungen sei hier die Berechnungsmethode der offiziellen österreichischen Wegekostenrechnung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) angeführt. Notwendigerweise beruht diese, ebenso wie alle anderen Wegekostenrechnungen, auf Annahmen und Prognosen.

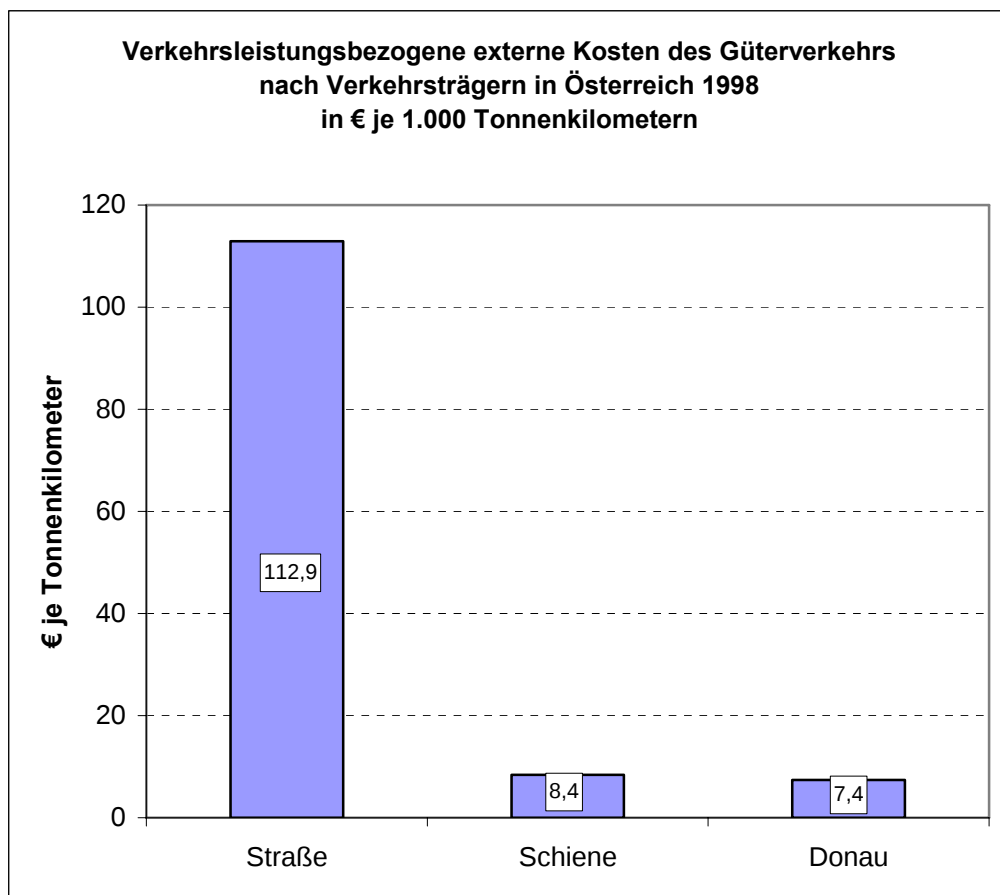
Gesamtkostendeckungsgrade im Straßenverkehr

	Pkw	Bus	Lkw	Ge- samt
Autobahnen und Schnellstraßen (1.633km bzw 300 km; 1,5% bzw 0,3% des Gesamtnetzes)	75%	26%	37%	57%
Bundesstraßen (9.980 km bzw 9,4% des Gesamtnetzes)	37%	11%	19%	32%
Landes- und Gemeindestraßen (23.658 km bzw 71.059 km; 22,2% bzw 66,6% des Gesamt- netzes)	22%	4%	8%	17%
Gesamt	37%	10%	20%	31%

Quelle: VCÖ 2003, Herry 2002, WKÖ 2002, eigene Berechnung

Allgemein ist festzuhalten, dass die externen Kosten des Straßenverkehrs im Personen- und Güterverkehr nach dieser Rechnung durchschnittlich mehr als zehnmal so hoch sind wie die des Schienenverkehrs. Dabei ist festzuhalten, dass die Unterschiede im Güterverkehr am bedeutendsten sind. (...)

Verkehrsleistungsbezogene externe Kosten des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern in Österreich 1998 in € je 1.000 Tonnenkilometern



Quelle: BMVIT 2002

4.1.7 Infrastrukturausbau bei Bahn nicht gesichert

Auf europäischer Ebene kommt den sogenannten Transeuropäischen Netzen (TEN) die größte Bedeutung zu. Hierfür wurden für die Schienen-, Straßen-, Strom-, Binnenschiff-, See- und Luftfahrtsinfrastrukturnetze im gesamten Gemeinschaftsgebiet Verbindungen festgelegt und in einer Prioritätenliste gereiht. Tatsächliche Bedeutung erlangen die TEN-Strecken dadurch, dass Fördermittel (bis zu 20% der Bau- und bis zu 50% der Planungskosten) an sie geknüpft sind. Insgesamt wurden bis dato rund 36% der seinerzeit beschlossenen prioritären Projekte realisiert. Dabei ist allerdings ein krasses Missverhältnis zwischen Schienen- und Straßenprojekten festzustellen. Die EK geht davon aus, dass bis 2010 nur rund 50% der Schienenprojekte, aber 100% der Straßenprojekte fertig gestellt werden dürften (Thielmann 2003). Die Straßeninfrastruktur wird daher unverhältnismäßig stark ausgebaut. (...)

4.1.8 Hohe Akzeptanz der Bahnen

Bahnfahren ist in Österreich im Vergleich zu anderen europäischen Ländern günstig. Nach Angaben der ÖBB sind die Bundesbahnen deutlich billiger als etwa die Deutsche Bahn oder die Schweizer Bundesbahn (APA 2004). Österreicher fahren gerne Bahn und sind mit dem Angebot größtenteils zufrieden. Jede/r ÖsterreicherIn fährt durchschnittlich 22 mal pro Jahr Bahn und legt dabei 1.039 km zurück. Im größten Verkehrsverbund Österreichs sind rund 90% aller Fahrgäste mit Zeitkarten unterwegs (VOR 2002). Grundsätzlich werden die Bahnen von den Reisenden sehr gut bewertet (VCÖ 2004). Insbesondere werden Pünktlichkeit, Sauberkeit, Stressfreiheit, Umweltfreundlichkeit und Sicherheit besonders positiv hervorgehoben. Eher negativ bewertet werden allerdings die unkomfortablen Bahnhöfe sowie das Beschwerdemanagement der ÖBB im Allgemeinen. Ebenfalls kritisiert werden die geringe Häufigkeit der Zugverbindungen und die alten Waggonen auf den Regionalstrecken. Katastrophal bewertet wird hingegen die derzeitige Verkehrspolitik gegenüber den Bahnen. (...)

4.1.9 Schlussfolgerungen

Die Bilanz der 1991 gestarteten Marktöffnung im Schienengüterverkehr ist ernüchternd. Der Beweis, dass Netzöffnungen und Liberalisierungen automatisch die gewünschten Effekte wie Marktanteilsgewinne, zufriedene KundInnen, sichere Arbeitsplätze und eine hohe Versorgungsdichte bringen, wurde nicht erbracht. Ebenso wenig konnte ein tatsächlicher, lediglich auf Wettbewerb zurückführbarer, quantitativer und qualitativer Sprung bei den EU-Bahnen festgestellt werden. Vielmehr entwickelten sich die Bahnen unabhängig vom Grad der Liberalisierung und es werden zunehmend die Grenzen der Netzöffnung, etwa beim Fiasko bei der Liberalisierung der britischen Bahnen, sichtbar.

Wiewohl die Europäische Bahnreform gescheitert ist, wird an deren Konzept weiterhin festgehalten. Die Vorgehensweise der EU und zahlreicher Mitgliedstaaten sieht für den Verkehrssektor langfristig die Marktöffnung sämtlicher Bereiche vor. Reguliert und sichergestellt wird nur der Marktzugang in den einzelnen Sektoren.

Diese Öffnung erfolgt ohne ausreichende Angleichung nationaler und internationaler Regelungen. Anstatt für Chancengleichheit und fairen Wettbewerb zu sorgen, geht die Kommission vielmehr einen Schritt weiter: Sie plant die Liberalisierung des Personenverkehrs, wohl wissend, dass die Marktöffnung im Güterverkehr keinesfalls die erhofften Verbesserungen gebracht hat. Die über das 2. Eisenbahnpaket für 2006 vorgeschriebene Evaluierung der bisherigen Liberalisierungspolitik wird nicht einmal abgewartet. Es ist zu befürchten, dass, sollten die einfach gestrickten Rezepte der EK auch beim Personenverkehr Anwendung finden, dieser über kurz oder lang nicht mehr die Leistungen erbringen wird können, wie er sie derzeit liefert. Ein komplexes Schienenverkehrssystem kann ohne ausreichende Rahmenbedingungen nicht volkswirtschaftlich effizient funktionieren.

Der Vorschlag der EK, den Personenverkehr zu öffnen, stellt weder den geeigneten Rahmen für faire Wettbewerbsbedingungen im Netz noch für eine qualitative Verbesserung des Angebots bzw der Stärkung der Versorgungsgrade dar. Aufgrund seiner ungeklärten Fragen und Rahmenbedingungen hinsichtlich

der Evaluierung der Erfahrungen der Liberalisierung im Güterverkehr insbesondere hinsichtlich ihrer volkswirtschaftlichen Auswirkungen

- der Sicherstellung der Vernetzung des Fernverkehrs mit dem Regionalverkehr,
- der künstlichen Trennung zwischen Fern- und Nahverkehr,
- des Erhalts der Verkehrsverbünde,
- der klaren Trennung zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Leistungen
- und der klaren Voraussetzungen hinsichtlich der Reihung der Verkehre bei der Trassenzuweisung

stellt die Vorgehensweise vielmehr einen Rückschritt dar.

Sicherlich gibt es, und das hat die EK völlig richtig erkannt, innerhalb einzelner Verkehrsträger wie der Bahn große Potenziale einer Umstrukturierung hin zu einer kundenorientierteren Angebotspalette. Man denke dabei nur an die katastrophalen Zustände in zahlreichen Nahverkehrszügen oder an die Potenziale im Bahngüterverkehr etwa bei verbesserten genormten Steuerungs- und Ortungssystemen. Potenzial liegt vor allem auf den großen europäischen Magistralen und im grenzüberschreitenden Verkehr bei der Vereinheitlichung der Telematiksystemen für den betrieblichen und den kommerziellen Bedarf. Die technischen Möglichkeiten (wie Mehrsystemlokomotiven) haben - verbunden mit hohen finanziellen Belastungen – theoretisch die technischen Grenzen zwar überwunden, oft kommt es dennoch zu Grenzaufenthalten, weil der Datenfluss durch unterschiedliche Systeme unterbrochen ist.

Die Vorstände der Bahnen sind in diesem Zusammenhang aufgefordert, klare Unternehmenskonzepte zu entwickeln und die Kooperation mit anderen Bahnen und Verkehrsträgern zu entwickeln. Eine Stärkung der Schiene bedeutet auch, dass bewusst eine Reihe von gewachsenen Strukturen im europäischen Eisenbahnsystem (wie das EUROP-Abkommen) als vorteilhaft und effizient begriffen werden. Die öffentliche Hand hat darüber hinaus für den Bereich der öffentlichen Dienstleistungen ein klares Anforderungs- und Qualitätsprofil zu erstellen. Es gilt den Zugang für alle sicherzustellen und die zur Verfügungstellung eines ausreichenden Angebots als gesellschaftspolitische Verantwortung zu begreifen. Das Eisenbahnsystem muss immer als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge verstanden werden. Die sofortige Rücknahme der Zerschlagung der ÖBB wäre in diesem Zusammenhang sicherlich der wichtigste Schritt. Diese unternehmensinternen Maßnahmen werden allerdings keinesfalls ausreichen, bestehende Verzerrungen zur Gänze zu beseitigen.

Im Zusammenhang mit den Infrastrukturvorhaben ist zu bemerken, dass seit kurzem Schienenprojekte – zumindest am Papier – stärker berücksichtigt werden. Leider ist, etwa bei der Verwirklichung der TEN-Strecken, weiterhin ein krasses Missverhältnis zwischen eingereichten und tatsächlich verwirklichten Projekten festzustellen, sodass im Endeffekt weiterhin nur die Straßeninfrastruktur ausgebaut wird. Zudem werden die prioritären Schienenprojekte oftmals nicht nach nachvollziehbaren Kriterien ausgewählt, sondern entstammen einer willkürlichen Verteilung aus politischen Gründen.

Selbstverständlich gehören Organisationsfragen, Fragen der Entschuldung oder des Wettbewerbs – anders als bisher – gelöst. Der dramatische Einbruch bei den Anteilen der Bahnen am Gesamtverkehrsmarkt kann allerdings keinesfalls darauf reduziert werden. Es bedarf daher anderer, effizienterer Maßnahmen, um den Schienenverkehr neu zu gestalten, als diesen ausschließlich und pauschal dem Dogma der Liberalisierung zu unterwerfen und halbherzige flankierende Umwelt- und Sozialbestimmungen zu erlassen.

Die „Reformen“, wie sie seitens der Europäischen Kommission und seitens der Bundesregierung betrieben werden, müssen de facto scheitern, da sie die Wechselwirkungen im Verkehrssystem nicht berücksichtigen bzw nicht verstanden haben. Jegliche Reform der Bahn muss scheitern, sofern

- strukturelle Parameter und
- die Chancengleichheit im Gesamtverkehrsmarkt

weiterhin ausgeklammert werden.

Bis dato hat eine verkehrsträgerübergreifende Angleichung nicht stattgefunden. Weiterhin wird der Straßenverkehr im Übermaß davon profitieren, dass die Raum- und Wirtschaftsstruktur zunehmend auf ihn zugeschnitten ist und dass er derzeit die von ihm verursachten Infrastruktur- und externen Kosten nur zu einem Bruchteil selbst trägt. Zudem ist der Straßenverkehr der eigentliche Nutznießer an halbherzigen Infrastrukturmaßnahmen bei der Bahn. Diese sind nur Lippenbekenntnisse, ohne dass ein tatsächlicher Ausbau erfolgt.

Solange der Kostendeckungsgrad des Straßenverkehrs bei rund 30% liegt, dieser daher zu Dumpingpreisen anbieten kann, ist die Bahn in ihrer Existenz gefährdet. Insofern ist raschest ein neuer Entwurf einer Wegekostenrichtlinie zu präsentieren, der, im Gegensatz zu seinen Vorgängern, tatsächlich die vollständige Internalisierung der externen Kosten vorschreibt und dementsprechende Querfinanzierungen von Straße zu umweltfreundlicheren Verkehrsträgern wie Bahn, Pipeline und Schiff ermöglicht.

Viele Probleme des Verkehrs sind an und für sich nicht über Änderungen in der Verkehrsregelung zu lösen, sondern stellen strukturelle Probleme dar. Der bisher forcierte betriebswirtschaftliche Ansatz, der nur darauf abzielt, punktuelle (innerbetriebliche) Verbesserungen zu erzielen, müsste einer makroökonomischen, volkswirtschaftlichen Gesamtsicht weichen. Dafür müssten die Ansätze der Verkehrspolitik neu definiert werden und neben Betrachtung von Verkehrsregelung, Wettbewerb, externen Kosten und Volksgesundheit auch die Raum- und Strukturpolitik (Flächenwidmung, Förderungen, Netzdichten) berücksichtigt werden. Ein politisches Bekenntnis für umweltfreundliche Mobilität gepaart mit einer vernünftigen Raum- und Siedlungspolitik sowie einem dementsprechenden Infrastrukturprogramm ist daher dringend erforderlich. Eine verpflichtende Berücksichtigung der Anforderungen umweltfreundlicher Verkehrsmittel bei der Widmung von Wohn- und Betriebsstandorten wäre nicht nur das effizienteste sondern auch das kostengünstigste Mittel, die Attraktivität der Bahn über Chancengleichheit herzustellen. Dafür bedarf es wiederum einer gezielten Kooperation, einer stärkeren Abstimmung und einem Interessenausgleich zwischen den einzelnen Gebietskörperschaften. Leider scheitern diese Maßnahmen oftmals am fehlenden überregionalen Bewusstsein (wie in der Raumplanung) oder an der fehlenden politischen Courage – etwa bei Verkehrsbeschränkungen in stark belasteten Gebieten wie innerstädtischen Kernzonen.

Dementsprechend ist die Europäische Kommission in einem ersten Schritt aufgefordert, die Zielerfüllung ihrer bisherigen Maßnahmen (erstmalig) zu evaluieren. Insbesondere sollte die bisher gewählte Vorgehensweise, Verkehrspolitik durch Wettbewerbsregeln zu substituieren neu überdacht werden. Eine Verkehrsorganisation die die Raumordnungs-, Wirtschafts-, Standorts-, Umwelt- und Sozialpolitik verleugnet, muss scheitern. Erst wenn Transparenz nicht nur beim Marktzugang, sondern auch bei verkehrsträgerübergreifenden Maßnahmen hinsichtlich deren Auswirkungen und deren Wirkungsweisen gewährleistet ist, kann von einer langfristig effizienten, effektiven und nachhaltigen Verkehrspolitik gesprochen werden.

4.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

von Doris Unfried

4.2.1 Die Europäische Liberalisierungspolitik

Der wesentliche Grund für die Einführung des Wettbewerbs im Bereich des ÖPNV ist das Bestreben der Europäischen Kommission, die Dienstleistungsmärkte zu liberalisieren, womit das Ziel verbunden wird, durch Ausnutzung wettbewerbsbedingter Innovationen und Effizienzsteigerungen die Wirtschaftlichkeit und Attraktivität des ÖPNV zu heben.

Die europäische Gesetzgebung

Seit 1969 gibt es eine EU-Verordnung (EWG 1191/69), die vorsieht, dass eine Behörde, wenn sie ein Beförderungsunternehmen zur Erbringung bestimmter Dienstleistungen verpflichtet, diesem Unternehmen eine finanzielle Entschädigung einzuräumen. Die Verordnung 1191/69 wurde durch die Verordnung 1893/91 dahingehend geändert, dass die Beziehungen zwischen Behörden und Betreibern anstatt durch Verpflichtung durch Verträge zu regeln sind. Beide Verordnungen sollen nun durch eine neue EU-Verordnung ersetzt werden, die das primäre Ziel eines verpflichtenden Ausschreibungswettbewerb verfolgt und nur wenige Ausnahmen zulässt, in denen eine Direktvergabe möglich sein könnte.

Ein entsprechender Entwurf der Europäischen Kommission wurde im Jahr 2001 vom Europäischen Parlament mehrheitlich abgelehnt. Im darauf folgenden Jahr verabschiedete die Kommission einen geänderten Vorschlag, der allerdings nicht bis zu einem Gemeinsamen Standpunkt in Europäischen Rat geführt wurde. Seit Juli 2005 liegt der nunmehr dritte Vorschlag der Kommission vor. Abweichend von den bisherigen Regelungen wird nun ein Reziprozitätsprinzip und somit die Möglichkeit einer Direktvergabe unter bestimmten Bedingungen vorgesehen. Der Zeitpunkt einer Befassung im Europäischen Rat ist für das erste Halbjahr 2006 geplant.

(...)

4.2.2 Das Angebot im Öffentlichen Personenverkehr

Im Vordergrund haben hier prinzipiell die Interessen der unmittelbar betroffenen Städte und Regionen, insb. deren BewohnerInnen und der im Verkehrssektor Beschäftigten zu stehen, und weniger die der potenziellen InvestorInnen. Nicht nur die Fahrgäste, sondern alle BürgerInnen haben ein Recht auf ein leistungsfähiges, modernes, sicheres, benutzerInnenfreundliches und bedarfsorientiertes Personennahverkehrssystem.

Eine hohe Qualität kann auf 2 Ebenen erreicht werden: Einerseits, indem die Ausstattung und Anzahl der Verkehrsmittel, deren Linienetze und Frequenzen, die Tarife und die Koordination mit anderen Verkehrsmitteln verbessert wird und andererseits, indem das Personal durch Aus- und Weiterbildung, KundInnenorientierung, befriedigende Arbeitsbedingungen und angemessene Entlohnung in die Lage versetzt wird, die Dienstleistung dauerhaft gut und kundInnengerecht zu erbringen.

Die Integration der europäischen Märkte bringt immer größere und international tätige Betreiberunternehmen hervor, deren Marktanteil ansteigt. Bedingt durch politische und budgetäre Anforderungen und Marktentwicklungen geht die Beteiligung des Staates an Beförderungsbetrieben zurück, während der Anteil von Privatunternehmen steigt. Aufgrund der europäischen Politik der Einführung von Marktkräften in öffentlichen Sektoren steht zu erwar-

ten, dass die europäischen Institutionen mit Unterstützung vieler Mitgliedstaaten ihren Kurs in Richtung Wettbewerb und Ausschreibungen im ÖPNV fortsetzen werden. Aber: Privat ist nicht immer besser als Staat.

Es stellt sich auch noch die Frage, ob es letztendlich nicht doch eher um den Wettbewerb zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr geht. Und dabei hat der ÖPNV aufgrund der indirekten Subventionierung des motorisierten Individualverkehrs durch Kostenexternalisierung schlechtere Ausgangsbedingungen und keinen fairen Wettbewerb zu erwarten.

Die kommunalen Verkehrsunternehmen haben nach eigenen Angaben gegenüber privaten Betreibern um 30-50% höhere Personalaufwendungen. Die Möglichkeit der Quersubventionierung durch die kommunalen Versorgungsunternehmen nehmen ab oder entfallen, weil auch diese dem Wettbewerb unterworfen sind.

Daher müssen sich die kommunalen ÖPNV-Unternehmen die Frage stellen, ob in Zukunft überhaupt ohne Entbindung von der Gemeinwohlverpflichtung bei einer vollständigen Marktöffnung gleiche Wettbewerbsbedingungen herrschen würden bzw. ob diese Unternehmen überhaupt wettbewerbsfähig wären.

Weiters ist der Markt des öffentlichen Personennahverkehrs dazu noch äußerst umfangreich und lukrativ, und weckt damit bei europäischen Systemanbietern Begehrlichkeiten.

Auf den europäischen ÖPNV-Märkten ist ein verstärktes Zusammenwachsen der Anbieter zu erkennen. Die international tätigen Betreibergesellschaften versuchen, mit ihrem Kerngeschäft auf den europäischen Personenverkehrsmarkt zu expandieren. Insbesondere französische und britische Unternehmen präsentieren sich als universale Mobilitätsanbieter, die Bus- und Bahnverkehre sowie oft auch mit dem Verkehr zusammenhängende Nebenleistungen anbieten. Sie arbeiten überall in Europa darauf hin, Anteile an größeren Unternehmen zu erwerben.

In einigen Mitgliedsländern der EU wurden bereits Erfahrungen mit der Liberalisierung des ÖPNV gemacht. Diese fielen teils positiv, teils negativ aus. Die Marktöffnungspolitik führte aber in allen Ländern zu starken Konzentrationsprozessen und zu Oligopolbildung. In Großbritannien besitzen die drei größten privaten Busunternehmen Firstbus, Stagecoach und Arriva über 50% der Marktanteile des öffentlichen Personennahverkehrs. In Dänemark ist es zwischen 1988 und 1999 zu einer Halbierung der Anzahl der ausführenden Verkehrsunternehmen gekommen (von 400 auf 200). Die drei großen Unternehmen Arriva Denmark, Linjebus und City Bus teilen sich eine deutliche Mehrheit des Marktes. Auch in Schweden kam es zu Konzentrationsprozessen infolge der Liberalisierung, sodass heute die drei großen Unternehmen (Swebus, Linjebus, Busslink) mehr als 50% der gesamten „Busflotte“ besitzen. Zudem ist eine zunehmende „Internationalisierung“ im europäischen ÖPNV-Wesen zu beobachten, was sich vor allem an der starken Marktposition einzelner skandinavischer (z.B. Linjebus) und französischer (Connex) Unternehmen in verschiedenen europäischen Ländern ablesen lässt.

4.2.3 Beschäftigungswirkungen der Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen im Verkehrssektor

Seit 1996 wurde durch die Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen in den betroffenen Unternehmen europaweit massiv Beschäftigung abgebaut (vgl. Atzmüller/Hermann 2004). Der Beschäftigungsabbau im Bereich ÖPNV ist bisher noch relativ moderat. Dies dürfte damit zusammenhängen, dass die Liberalisierung noch weniger weit fortgeschritten ist. Wie die Beispiele der Wiener Linien und der Innsbrucker Verkehrsbetriebe zeigen, sind aber vor allem im ÖPNV drastische Veränderungen zu befürchten.

Da aber gerade in einem Dienstleistungsbereich wie dem öffentlichen Verkehr die Qualität des Verkehrsangebots nicht zuletzt von der Qualifikation und Motivation des Personals abhängt, führt eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen unweigerlich und unmittelbar zu einer Verschlechterung der Dienstleistung im Hinblick auf Qualität und Sicherheit.

4.2.4 Universelle Verfügbarkeit und Versorgungssicherheit

Durch die bereits erfolgten Privatisierungen sind in Europa einige große private Konzerne im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs entstanden. Fusionen, Übernahmen und Konzessionszuschläge durch Ausschreibungen haben eine Konzentration in diesem Sektor bewirkt.

Starke Konzentrations- und Oligopolisierungstendenzen lassen befürchten, dass die etablierten Giganten nach Festigung ihrer Marktstellung ihre Marktmacht ausnutzen werden und die positiven Wirkungen von Wettbewerb und Konkurrenz nicht mehr zum Tragen kommen können.

Die Erfahrungen in Großbritannien zeigen, dass sich das Angebot auf profitablen Strecken verbessert hat, während auf den kaum profitablen Nebenstrecken vor allem im ländlichen Raum eine Verschlechterung hinsichtlich der Streckenführung sowie der Fahrzeiten zu konstatieren ist. Als Folge nimmt die Zahl der Strecken ab, die aus Gründen der Gemeinwohlverpflichtung bedient werden. Dies belegt einen Trend zu einem nachfrageorientierten Beförderungsprinzip, wobei scheinbar wenig nachgefragte Linien auf der Strecke bleiben¹.

Die europäischen Beispiele zeigen weiters: Ist ein neuer Anbieter gekommen, so hat es Verbilligungen von Leistungen für die KundInnen – wenn überhaupt – meist nur kurzfristig gegeben. Notwendige Investitionen zumindest in die Instandhaltung kosten eben Geld. Netzerweiterungen durch Private sind kaum erfolgt. Fahrpreise sind, wo private Betreiber im öffentlichen Auftrag tätig sind, öffentlich gestützt worden.

Mit der Liberalisierung des Sektors sind – ausgehend vor allem von Großbritannien und Frankreich – einige wenige international arbeitende private Konzerne entstanden, die den Einstieg in die nationalen Märkte suchen. Bei Ausschreibungen von Transportleistungen haben Gebietskörperschaften zunehmend Probleme mit Oligopolbildungen.

Ob sich im Wettbewerb eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen sicherstellen lässt, ist fraglich. Es muss daher grundsätzlich sichergestellt sein, dass bestehende, gut funktionierende, vernetzte und integrierte Systeme erhalten bleiben bzw die Sicherheit, Regelmäßigkeit und Häufigkeit der Bedienung gewährleistet werden. (...)

4.2.5 Kostengünstiger Zugang

Der Grundsatz eines gleichberechtigten Zugangs aller Bürger muss gewährleistet werden. Voraussetzung dafür ist nicht zuletzt ein flächendeckendes Angebot zu erschwinglichen Preisen.

Im Rahmen des Ausschreibungswettbewerbs werden neben der steigenden Marktkonzentration, wodurch wiederum Absprachen erleichtert werden, vor allem auch die Fragen des Umgangs mit den Beschäftigten zum Problem. Kommunale Ausgaben wurden in Schweden zwischen 1986 und 1996 um 17% (in den ländlichen Regionen sogar um 28%) reduziert, während für Großbritannien ein Einsparvolumen der öffentlichen Mittel von durchschnittlich über 50% zwischen 1986 und 1998 erreicht wurde. Als Ursache für den Rückgang öffentlicher Ausgaben im ÖPNV wird für Schweden und Dänemark eine anfänglich sehr preisgüns-

¹ Martin Dean, Projekt Direktor, FirstGroup plc, London/UK anlässlich einer Tagung in Linz, März 2001

tige Erstellung von Verkehrsleistungen durch die Anbieter angeführt. Diese Spirale nach unten wurde durch Personaleinsparungen und so genannte Effizienzsteigerungen der Verkehrsunternehmen in den Bereichen Verwaltung, Fahrpersonal und Fahrzeugeinsatz möglich. Dies führte zu niedrigen Gewinnmargen der Unternehmen bis hin zu Betriebsaufgaben einiger kleinerer Unternehmen. Mittlerweile zeigt sich in diesem Kontext ein neuer Trend: Immer weniger private Unternehmen geben Angebote bei Ausschreibungen ab, da die Anforderungen an die Betreiber durch die Nahverkehrsbehörden gleichzeitig zunehmen.

In Großbritannien sind die Fahrpreise für Busse kontinuierlich gestiegen, zwischen 1986 und 1998 im ganzen Land um 23%, wobei vor allem in den Metropolen die Buspreise um bis zu 62% angestiegen sind. Die dortigen Verkehrsunternehmen haben die Zahlungsbereitschaft der Fahrgäste bis zum äußersten ausgereizt und die Preise stark erhöht. Im Gegensatz zu Großbritannien bieten die skandinavischen Länder ein eher typisches Bild in Bezug auf die Preisentwicklung für die ÖPNV-Benutzung. Hier ist eine Fahrpreissenkung von 20% in Folge der Liberalisierung und Deregulierung des ÖPNV zu beobachten. Ergänzend ist jedoch darauf hinzuweisen, dass es sich hierbei um eine vorübergehende Preissenkung handeln dürfte. Denn bereits die jüngsten Ausschreibungsverfahren in Schweden und Dänemark führten zu Kostenerhöhungen von bis zu 40% bei den abgegebenen Angeboten, was sich letztendlich steigernd auf die Fahrpreise auswirken wird. Auch im ÖPNV zeigt sich somit, dass mit der Konsolidierung des liberalisierten Marktes die zuvor gesunkenen Preise wieder auf den alten Stand ansteigen bzw. diesen sogar übersteigen können.

Es ist Aufgabe der Politik (insbesondere der Aufgabenträger im ÖPNV), den Prozess so zu steuern, dass Konzentrations- und Oligopolisierungsprozesse eingeschränkt werden und nicht nur wirtschaftlich bessere, sondern volkswirtschaftlich sinnvolle Lösungen realisiert werden.²

4.2.6 Sicherstellung allgemeiner gesellschaftlicher Ziele

(...) Volkswirtschaftliche und gesellschaftspolitische Ziele werden häufig mit betriebswirtschaftlichen Argumenten verhindert. Die Umstrukturierung des öffentlichen Nahverkehrs ist nicht auf Geldmangel zurückzuführen, denn die Behauptung, es sei zu wenig Geld vorhanden, besteht, seit es die Daseinsvorsorge gibt.

Für alle Länder wird eine Entlastung kommunaler Haushalte beobachtet, gleichzeitig zeigt sich, dass aufgrund geringer Gewinnmargen viele private Unternehmen an Ausschreibungsverfahren nicht mehr teilnehmen oder die Preise für die Erbringung der Dienstleistung ansteigen. Die zunehmende Übernahme kommunaler Versorgungsunternehmen durch Private sowie die Beteiligung privater Unternehmen an der Erbringungen kommunaler Dienstleistungen im Rahmen von Public-Private-Partnerships (PPP) führt zu einem Demokratieverlust auf kommunaler Ebene. (...)

Wie in anderen Bereichen des öffentlichen Dienstes bringt die Liberalisierung des ÖPNV weitreichende Konsequenzen für das Personal mit sich. Busfahrer und –fahrerinnen werden in die Arbeitslosigkeit entlassen oder wechseln den Betrieb. Für die Beschäftigten in den kommunalen, privaten und staatlichen Verkehrsunternehmen gelten unterschiedliche Bestimmungen bezüglich Entlohnung, Arbeitszeiten, Anzahl der Urlaubstage, Ausgleich für Arbeit an Feiertagen etc. Vor allem für diejenigen, die von kommunalen zu privaten Betrieben wechselten, verschlechtern sich die Arbeitsbedingungen. Die Unsicherheit über den Arbeitsplatz hat mit dem Umfang des ausgeschriebenen Verkehrs zugenommen. Die Zahl der Lehr-

² Vgl. Curt M. Elmborg, Dir i.R., Verkehrsbetriebe Göteborg, anlässlich des 2. Verkehrsverbund-Tages in Graz, Mai 1996

lingsausbildungsplätze nahm dramatisch ab. Dazu kommt, dass die seit Jahren anhaltende generelle wirtschaftliche Wachstumsschwäche die Probleme verstärkt. (...)

Gerade in Dienstleistungsbereichen ist die Qualität des Produkts in hohem Maße von der Qualifikation und der Motivation der Beschäftigten abhängig. Insbesondere das Fahrpersonal bildet die Nahtstelle zum Kunden. Der Besitz des entsprechenden Führerscheins reicht nicht mehr aus, ein Schwerfahrzeug zu lenken. Obwohl eine neue verpflichtende Aus- und Weiterbildung von BerufskraftfahrerInnen durch eine entsprechende EG-Richtlinie erst ab 2008 für BuslenkerInnen und ab 2009 für LKW-LenkerInnen vorgesehen ist, sollten die gesetzlichen Grundlagen dafür in Österreich so rasch wie möglich geschaffen werden. An dieser Stelle soll daran erinnert werden, dass es in Österreich eine Berufskraftfahrerausbildung gibt, die vom AK-Fachausschuss der Berufskraftfahrer angeboten wird. Diese Ausbildung soll eine Alternative zur teuren Ausbildung in privaten Schulungseinrichtungen (wie zB Fahrschulen) darstellen.³

Unter den Bedingungen marktwirtschaftlicher Konkurrenz hängen Erfolg oder Misserfolg einer bestimmten Aktivität einzig und allein vom erzielbaren Gewinn ab. Bei der staatlich garantierten Erbringung öffentlicher Dienstleistungen können auch der allgemeine Zugang zu den jeweiligen Dienstleistungen, sowie ihre Qualität und Verfügbarkeit, neben der Effizienz und den Kosten zu mindestens gleichwertigen Erfolgskriterien gemacht werden.

4.2.7 Institutionelle Reformnotwendigkeiten und Alternativmodelle

(...) Aufgrund bisheriger Erfahrungen ist es grundsätzlich notwendig,

- das Eigenproduktionsrecht der zuständigen Behörden und die Wahlmöglichkeit der Kommunen (Subsidiaritätsprinzip) aufrecht zu erhalten,
- „integrierte Netze“ in zukünftigen EU-Regelungen zu berücksichtigen, und jede Ausschreibung, die die Zerstückelung eines integrierten öffentlichen Nahverkehrssystems zur Folge haben würde, auszuschließen,
- die Entlohnungsgrundlagen (Kollektivverträge) auf hohem Niveau zur Hebung der sozialen Standards und zum Schutz der Beschäftigten zu vereinheitlichen, um Lohndumping zu verhindern,
- Wettbewerbsbedingungen so zu gestalten, dass sonst kleine Unternehmen von den großen „global players“ nicht vom Markt gedrängt und private Unternehmen nicht zu MonopolistInnen werden.

Weiters ist es notwendig,

- die Qualität für die Fahrgäste (Netz, flächendeckende Versorgung, Fahrplankoordination ...) sicherzustellen,
- umwelt- und verkehrspolitische Aspekte verstärkt gegenüber ausschließlich betriebswirtschaftlichen Aspekten zu berücksichtigen,
- eine Konterkarierung von nach EG-Recht zulässigen Beihilfen durch den derzeit diskutierten Verordnungsvorschlag nicht konterkariert werden,
- zwischen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren zu unterscheiden,
- sowie ausreichende Übergangsfristen und Laufzeiten der Verträge vorzusehen.

Die Liberalisierungs- und Privatisierungsprozesse im Öffentlichen Personennahverkehr verdeutlichen, dass es durch die Einführung von Wettbewerbsstrukturen in allen Ländern durch rapide Konzentrationsprozesse zu Marktberäinigungen und der Herausbildung von Oligopolen kommt. Marktführend sind in der Regel zwei bis drei zumeist private, transeuropäisch tätige Unternehmen.

³ Kontakt: Fachausschuss für Berufskraftfahrer, 1040 Wien, Theresianumgasse 16-18

Wichtig für den Erhalt eines effektiven Wettbewerbs ist die Sicherstellung einer ausreichenden Zahl von wettbewerbsfähigen Unternehmen.

Grundsätzlich abzulehnen ist eine nicht verantwortbare Zerstörung bewährter Strukturen und die Schaffung von Bedingungen, in denen ausschließlich auf dem Rücken und zu Lasten von ArbeitnehmerInnen eine Wettbewerbssituation erzeugt wird.

Literatur

APA 2004: Austria Presse Agentur; Aussendung zu den neuen Tarifen der ÖBB vom 22.12.2004

Bayliss, David (1999), Busses in Great Britain: Privatisation, Deregulation and Competition, London

BMVIT 2002: Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie, Verkehr in Zahlen, Wien 2002

Davies, Steve/Fairbrother, Peter (2003): Private Finance Initiative (PFI) and Public Private Partnerships (PPPS): Definitions and Sources. Global Political Economy Group, School of Social Sciences, Cardiff University, Working Paper Series, Paper 39

DGB (2001): Welthandel und soziale Gerechtigkeit, Positionspapier des DGB Bundesvorstandes vom 3. Juli 2001 (Auszüge), www.einblick.dgb.de/archiv/01113/tx0111301.htm

EUROSTAT 2002: Transport in figures, Statistical Pocket Book, Europäische Kommission, Brüssel 2002

EUROSTAT 2003: Transport in figures, Statistical Pocket Book, Europäische Kommission, Brüssel 2003

Flecker, Jörg/Kirschenhofer, Sabine/Krenn, Manfred/Papouschek, Ulrike (2002): Arbeitswelten im Umbruch und die Auswirkungen auf Politische Orientierungen. Zwischenbericht über die qualitativen Interviews in Österreich, „Deliverable“ im Rahmen des Projekts „Socio-Economic Change, Individual Reactions and the Appeal of the Extreme Right“ (SIREN), FORBA, Wien

Fritz, Thomas/Scherrer, Christoph (2002): GATS: Zu wessen Diensten? Öffentliche Aufgaben unter Globalisierungsdruck, Hamburg

Hall, David/Lenz, Klaus (2001): Kritik der Studie von Pricewaterhouse Coopers über Wasserver- und Abwasserentsorgung, AK Wien, Informationen zur Umweltpolitik 148, Wien

Herry 2002: Max Herry, Externe Kosten in: Verkehr in Zahlen 2002, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Wien 2002.

Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien (2001): Die wirtschaftliche Lage der EVU-Landesgesellschaften und Sondergesellschaften, Ausgabe 2001, Wien

Lahounik 2001: Gregor Lahounik, Endstation Trennung, Ein Memorandum der AK und der GdE zur Trennungsdiskussion bei den ÖBB (Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Wien 2001).

Lahounik 2003: Gregor Lahounik, Eisenbahnliberalisierung: Sicherheit am Abstellgleis? Anforderungen für einen fairen Wettbewerb auf Österreichs Schienen, Verkehr und Infrastruktur Band 15, Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Wien 2003.

Malmström 2002: Bernd Malmström, Vorstandsvorsitzender der DB-Cargo; Vortrag im Rahmen einer Podiumsdiskussion bei der Schienen Control GesmbH am 22.11.2002; <http://www.scg.gv.at/SCG/SCG-VERANSTALTUNGEN/DEUTSCHLAND/TEXTE/>.

ÖBB 2002: Zahlen Daten Fakten 2002, Wien 2002

ÖBB 2003: Zusammenstellung des ÖBB Güterverkehrs vom März 2003

ÖBB 2004: Zusammenstellung der ÖBB Pressestelle 2004

ÖGPP 2002: (Österreichische Gesellschaft für Politikberatung und Politikentwicklung), Privatisierung und Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen in der EU Teil 1: Eisenbahnen und ÖPNV, Wien 2002.

Price Waterhouse Coopers (2001): Optimierung der kommunalen Wasserver- und Abwasserentsorgung im Rahmen einer nachhaltigen Wasserpolitik, Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

Ruiter, Eveline/Mast, Remko (2000): Der öffentliche Nahverkehr: Probleme und Fallstricke. Die Auswirkungen der Marktkräfte im öffentlichen Nahverkehr auf die Beschäftigten in Schweden, Großbritannien, Dänemark und Frankreich. Stuttgart.,

Schreiber, Horst (2001): Als würden wir gar nicht existieren: Arbeitsverhältnisse bei Post, Bus und Telekom in Tirol, Innsbruck

Shaw 2004: Jon Shaw, Britain's railways since privatisation, in: Märkte – Wettbewerb – Regulierung, Wettbewerbsbericht der AK, Teil I (Arbeiterkammer Wien, Wien 2004).

Thielmann 2003: Edgar Thielmann, Referatsleiter der DG Tren, Direktion B: Transeuropäische Netze, Vortrag im Rahmen einer Veranstaltung der Gesellschaft für Verkehrspolitik am 27.10.2003 in Wien.

Tüchler, Ernst (2002): Deregulierung der sozialen Sicherheit – Der WTO-Vertrag und seine Auswirkungen auf die Arbeitnehmer; in: Arbeit und Wirtschaft Heft 1/2002, http://www.arbeit-wirtschaft.at/aw_01_2002/art3.htm

UBA (Umweltbundesamt) Luftschadstofftrends in Österreich 1980-2001, Wien 2003, http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltthemen/luft/Luftschadstoff-Trends_in__sterreich_1980-2001.pdf.

VCÖ 2003: VCÖ (Verkehrsclub Österreich) Wirtschaftsfaktor Verkehrsinfrastruktur - Chance und Risiko für Regionen, VCÖ (Hrsg.), Wien 2003.

VCÖ 2004: VCÖ-Bahntest 2004 Die Ergebnisse; Wien 2004

Voitl 2004: Harald Voitl; Vortrag über das europäische Eisenbahnwesen aus Sicht der Gewerkschaft der Eisenbahner im Rahmen des Lok-Pool Meetings der SCHIG am 20.2.2004.

VOR 2002: Verkehrsverbund Ostregion; Zahlenspiegel 2002; Wien 2002

Whitfield Dexter (2001): Public Services or Corporate Welfare. Rethinking the Nation State in the Global Economy. London.

WKÖ 2002: Wirtschaftskammer Österreich; Österreichs Verkehrswirtschaft in Zahlen; Ausgabe 2002; Wirtschaftskammer Österreich, Wien 2002

**BEITRÄGE ZUR
VERANSTALTUNG AM
16.02.2006**

Programm

- 9.00h **Begrüßung und Eröffnung**
Norbert Bacher-Lagler, Vize-Präsident Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
- 9.30h **Evaluierung der bisher gesetzten Schritte bei der Restrukturierung der Bahnen. Schlussfolgerungen der Europäischen Kommission**
Jean Arnold Vinois, Sektion Eisenbahn in der Europäischen Kommission
- 9.50h **Arbeitsbedingungen im Europäischen Eisenbahnsektor Präsentation der von der Europäischen Kommission in Auftrag gegebenen Studie**
Torsten Müller, Dublin Stiftung
- 10.15h **Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen in der EU und Österreich. Auswirkungen auf Beschäftigung, Arbeitsbedingungen und Arbeitsbeziehungen**
Roland Atzmüller und Christoph Hermann, Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt (FORBA)
- 10.30h **Rahmenbedingungen für die Europäischen Bahnen und ihre Beschäftigten**
Johannes Ludewig, Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER)
- 10.45 **Diskussion**
- 11.00h **Kaffeepause**
- 11.15h **Einschätzung des Evaluierungsberichtes der Europäischen Kommission aus Sicht der Europäischen Arbeitnehmervertretung**
Sabine Trier, Europäische Transportarbeiter Föderation (ETF)
- 11.30h **Auswirkung der Liberalisierung aus Sicht der Gewerkschaften in Schweden, Polen und Ungarn**
*Stellan Mattsson (Gewerkschaft SEKO, Schweden),
Jerzy Kędzierski (Gewerkschaft Federacja ZZP PKP, Polen),
György Balla (Verband Freie Gewerkschaft der Eisenbahner, Ungarn)*
- 12.00h **Diskussion**
- 12.30h **Mittagsbuffet**
- Moderation: Sylvia Leodolter, AK Wien*
- 13.30h **Podiumsdiskussion**
*Wilhelm Haberzettl, Präsident der ETF
Norbert Hansen, TRANSNET, Präsident der Eisenbahnsektion der ETF
Helmut Kuckacka, Staatssekretär im BMVIT
Johannes Ludewig, Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER)
Jean Arnold Vinois, Sektion Eisenbahn in der Europäischen Kommission*
- 15.30h **Zusammenfassung, Schlussfolgerungen und Ausblick**
Wilhelm Haberzettl, Gewerkschaft der EisenbahnerInnen und Präsident der ETF
- 16.00h **Ende**

Moderation: Josef Broukal

5. Evaluierung der bisher gesetzten Schritte bei der Restrukturierung der Bahnen. Schlussfolgerungen der Europäischen Kommission

**Jean Arnold Vinois, Sektion Eisenbahn in der Europäischen
Kommission**



European Commission

**The Railway Policy of the European Union :
Where are we ?**

Wien 16 February 2006

Jean-Arnold Vinois
Head of the "Railway Transport and Interoperability" Unit



Directorate-General for Energy and Transport

Wien – 16 February 2006

1



Summary

1. Facts and Figures
2. European policy: toward an integrated European railway area
3. What is the state of play today?
4. What are the main challenges?
5. Conclusions



Directorate-General for Energy and Transport

Wien – 16 February 2006

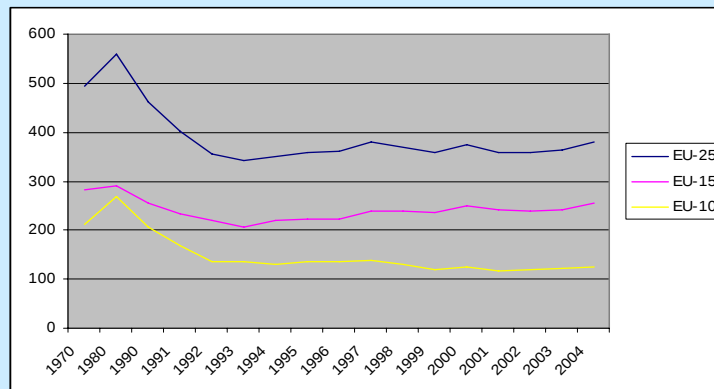
2



Facts and Figures of European Railways

1. Evolution of the rail freight traffic *Freight transport by rail (in bln tkm) for EU-25, EU-15 and EU-10, 1970-2004*

• Decrease since 1970, but a turnaround since 2003 when freight traffic started to increase again in EU-25



Source: Eurostat, UIC, DG TREN estimates, national statistics. Data for the UK refer to Great-Britain only. The data for the Czech Republic and Slovakia before 1993 have been added to the total for EU-25.



Directorate-General for Energy and Transport

Wien – 16 February 2006

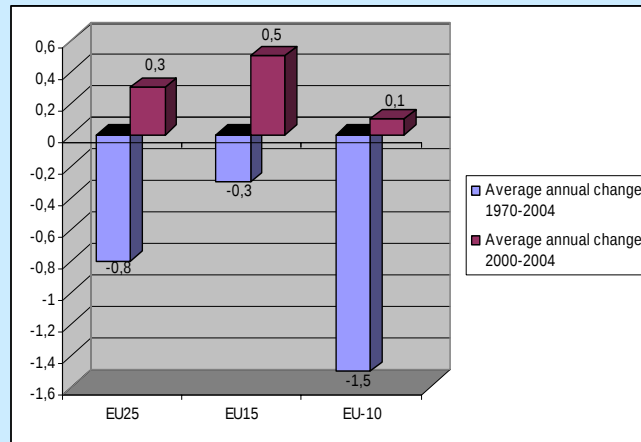
3



Facts and Figures of European Railways

1. Evolution of the rail freight traffic

- Modest improvement of performance in several Member States since 2000 (particularly in EU-15)



Source: Eurostat, UIC, DG TREN estimates, national statistics



Directorate-General for Energy and Transport

Wien – 16 February 2006

4

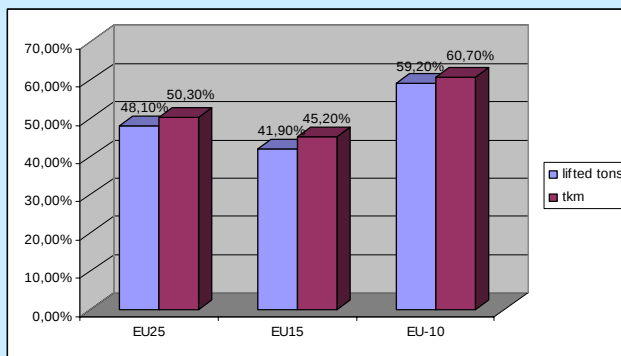


Facts and Figures of European Railways

1. Evolution of the rail freight traffic

- Illustration of the importance of international and transit traffic

Share of international and transit transport by rail in 2004 for EU-25, EU-15 and EU-10



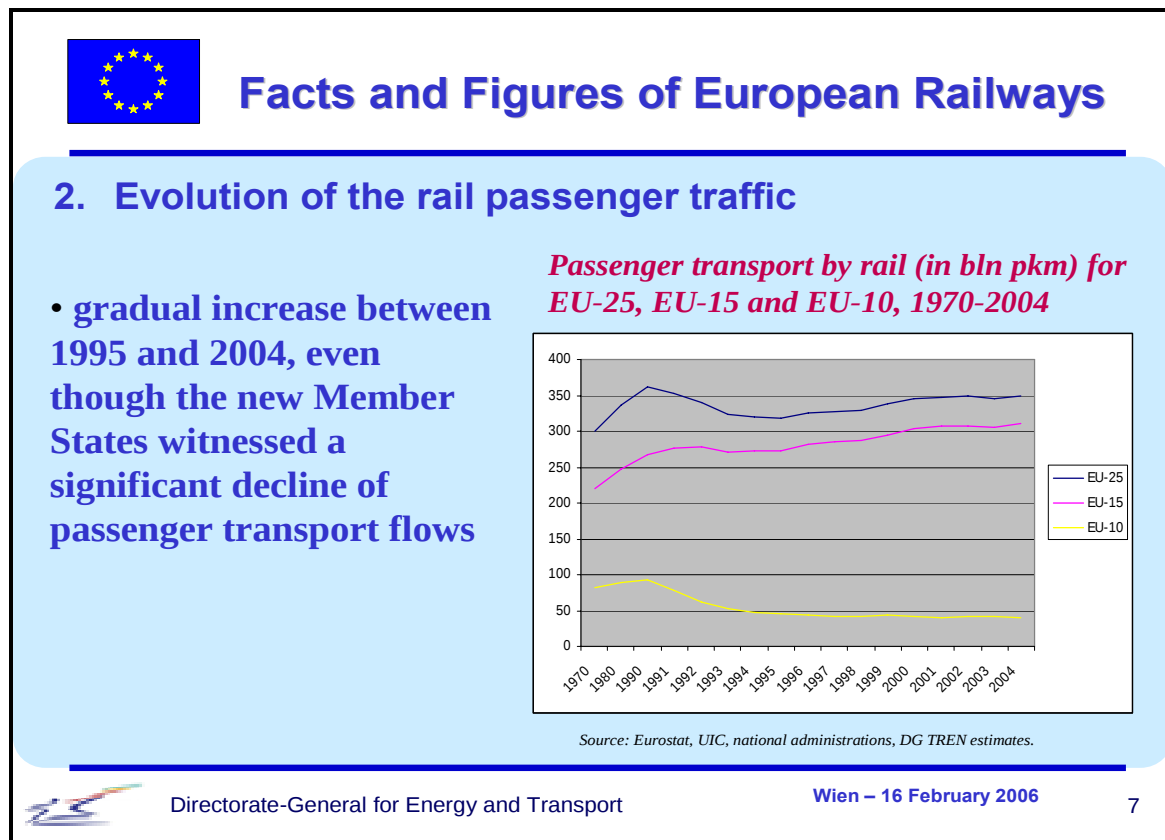
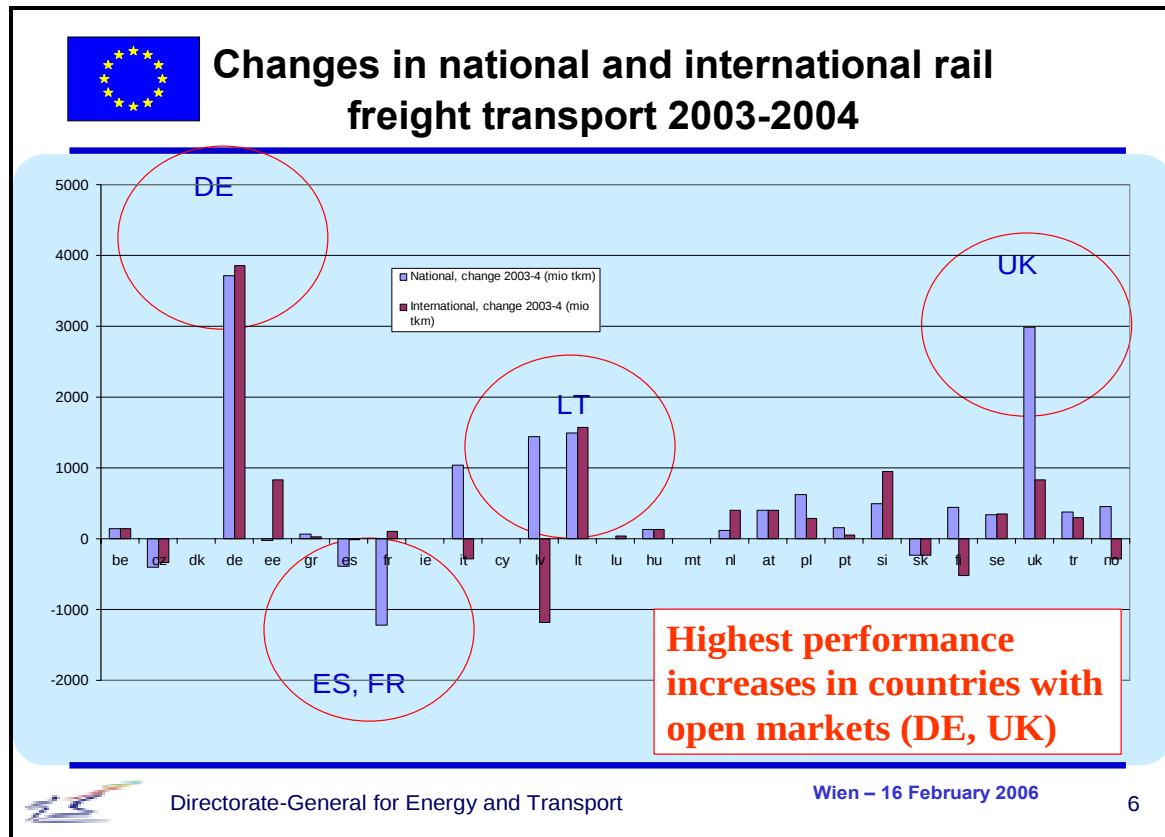
Source: Eurostat



Directorate-General for Energy and Transport

Wien – 16 February 2006

5

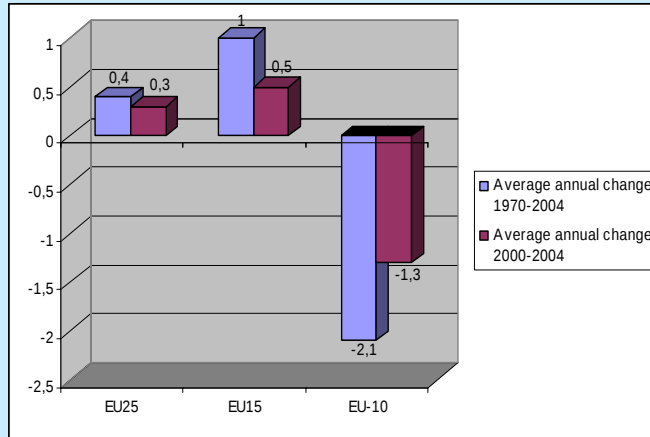




Facts and Figures of European Railways

2. Evolution of the rail passenger traffic

- Negative trend in the new Member States for passenger traffic



Source: Eurostat, UIC, DG TREN estimates, national sources



Directorate-General for Energy and Transport

Wien – 16 February 2006

8

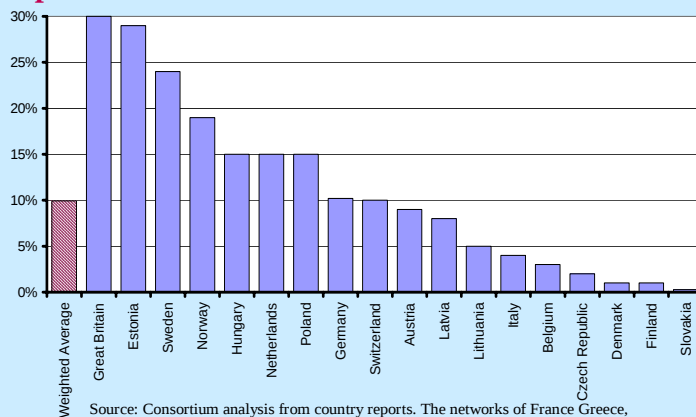


Facts and Figures of European Railways

3. State of play of the openness of the rail freight market

- market opening works: Member States that have opened their freight market to competition have seen an increase in rail freight transport

Market share (Tonne-km) not held by largest operator



Source: Consortium analysis from country reports. The networks of France Greece, Ireland, Luxembourg, Northern Ireland, Portugal, Slovenia and Spain still had a single freight operator in 2004



Directorate-General for Energy and Transport

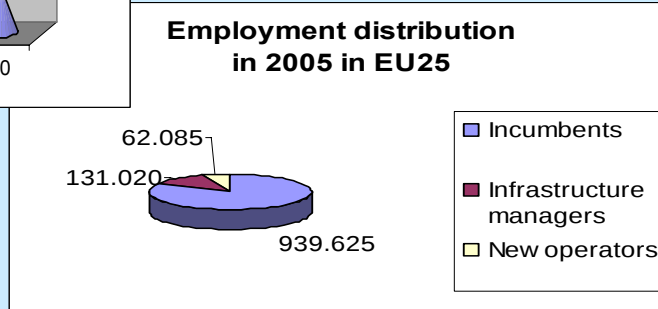
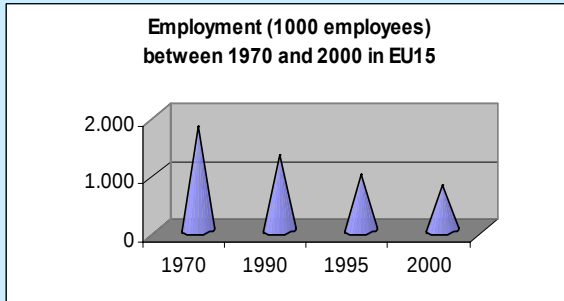
Wien – 16 February 2006

9



Facts and Figures of European Railways

3. Employment



Directorate-General for Energy and Transport

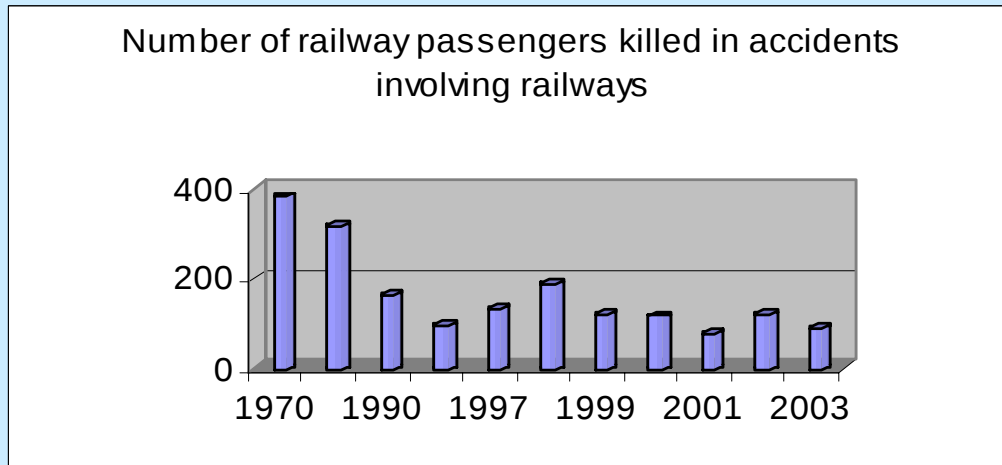
Wien – 16 February 2006

10



Facts and Figures of European Railways

4. Safety



Source: EU, Statistical Pocket book



Directorate-General for Energy and Transport

Wien – 16 February 2006

11



Facts and Figures of European Railways

5. Public Support

- ❖ A yearly total amount in EU25 around 50 billion € which concern
 - ✓ Compensations for Public Service Obligations
 - ✓ Maintenance –related investments on infrastructure
 - ✓ New infrastructure investments
 - ✓ State-aids for restructuring or diminishing debts levels
 - ✓ Personal charges



Directorate-General for Energy and Transport

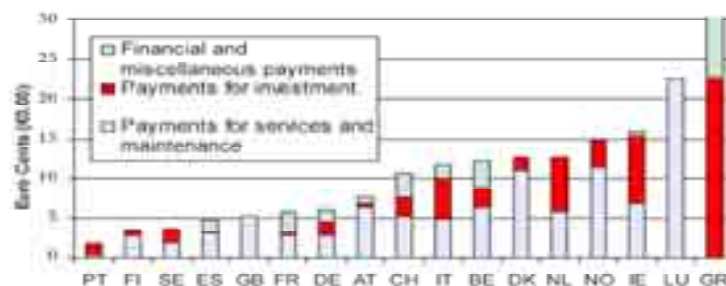
Wien – 16 February 2006

12



Payments to the railways

Figure 1
Payments per Traffic Unit (2001)



Source: NERA database and analysis



Directorate-General for Energy and Transport

Wien – 16 February 2006

13



European Railway policy: an integrated European railway area

1. Ensuring an open and non discriminatory access to the European infrastructure

- 1993: International Combined Transport
- 2003: International freight services on the TERFN
- 2006: International freight services on the whole network
- 2007: all freight services
- 2008: PSO regulation :
 - . choice of direct allocation or tendering
 - . obligation to conclude a public service contract
- 2010 (?): International passenger services including cabotage
- ??: Domestic passenger services



Directorate-General for Energy and Transport

Wien – 16 February 2006

14



European Railway policy: an integrated European railway area

2. Guaranteeing a high level of safety - Directive on railway safety (2004/49)

- Creation of national safety authority in each Member State. Coordination by ERA.
- Delivery of safety certificate to RUs and I.M.
- Common safety indicators, methods and targets
- Creation of independent investigation bodies for accidents
- Key role of ERA



Directorate-General for Energy and Transport

Wien – 16 February 2006

15



European Railway policy: an integrated European railway area

3. Developing the interoperability of the railway system

- ❖ High Speed Rail (Dir. 96/48)
 - 6 technical specifications for interoperability (TSI) for the whole system in force since 30 Nov. 2002. Revision by end 2006.
- ❖ Conventional Rail (Dir. 2001/16)
 - TSI developed for freight operations: Wagons, Control-Command and Operations,
 - TSI to be adopted: PRM, tunnel safety
 - TSI already adopted and published in Jan. 2006: Noise and Telematics for freight (tracking – tracing)
- ❖ Possible extension to the whole network from 2008 (Dir. 2004/50)



Directorate-General for Energy and Transport

Wien – 16 February 2006

16



European Railway policy: an integrated European railway area

4. Developing Social Dimension

- Social Dialogue
- Council Directive 2005/47/EC on certain aspects of the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services
- Train crew certification
- Study on training centres to be launched
- Participation in ERA working group of trade unions representations



Directorate-General for Energy and Transport

Wien – 16 February 2006

17



European Railway policy: an integrated European railway area

5. Few steps towards a fairer intermodal competition

- Eurovignette – EP – Council agreement in Jan. 2006
- Social Regulations on road: working time, digital tachygraph
- Reinforcement of round checks
- Integrating ticketing process between air/rail
- Programme Marco Polo



Directorate-General for Energy and Transport

Wien – 16 February 2006

18



European Railway policy: an integrated European railway area

6. State Aids guidelines for a better regulation of an open market to competition

- Avoiding distortion of competition (cross-financings, discriminatory actions)
- Progressing towards an integrated market
- Nothing to do with privatisation (neutrality of the Commission towards a private or public owned company)



Directorate-General for Energy and Transport

Wien – 16 February 2006

19



What is the state of play today?

- **Restructuration** of historic Railway Undertakings
- Appearance of **new players** in all EU countries and historic operators entering neighbouring territories
- Creation of **European players**: Railion, European Bulls, ERS, EWS, SBB, NS, DSB, RCA, Veolia Environment, Arriva, Keolis, First Group
- **Cooperation of infrastructure managers**: RailNetEurope
- **Cooperation of regulatory bodies** and national competition authorities
- **Standardisation of railway equipment**: economies of scale and reduction of costs to achieve
- **Coordination of investments**: European Coordinator for ERTMS, Brenner, Lyon-Torino, Rail Baltica ...



Directorate-General for Energy and Transport

Wien – 16 February 2006

20



What are the main challenges?

- **Public Regulation of railway sector** not yet well ensured everywhere: lack of administrative capacity (human, financial resources and competences) resulting in a lack of confidence by players
- Restructuration still ongoing and stable framework not yet set up
- Fragmented legal provisions governing safety and interoperability and inconsistent operational rules: key role of ERA to create simpler and harmonized rules
- Cross-acceptance of existing rolling stock



Directorate-General for Energy and Transport

Wien – 16 February 2006

21



What are the main challenges?

➤ Financing of railway by State is not well organised:

- Adverse Charging policy in several Member States (see graph)
- Public service obligation not compensated in many new Member States
- Maintenance strategy for the network



Need of clear commitments of the State to finance maintenance and PSO



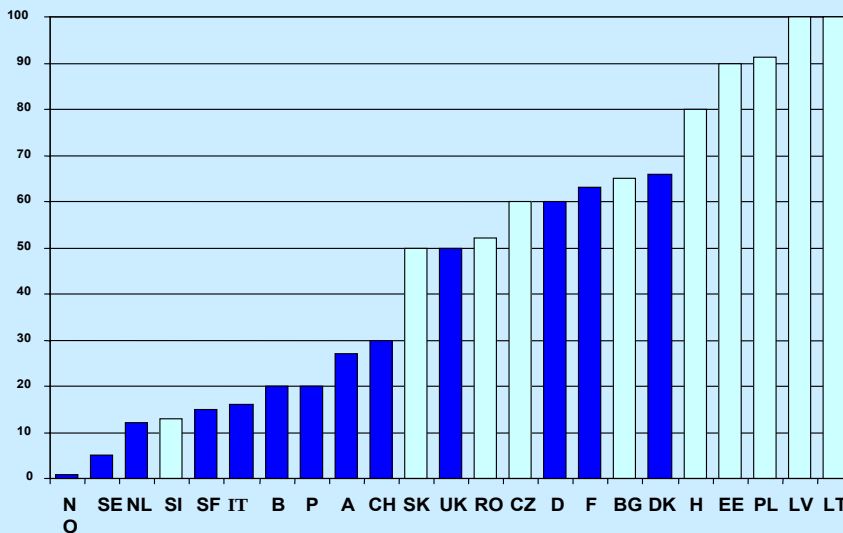
Directorate-General for Energy and Transport

Wien – 16 February 2006

22



What are the main challenges?



Percent of Total Cost Covered by Infrastructure Charges



Directorate-General for Energy and Transport

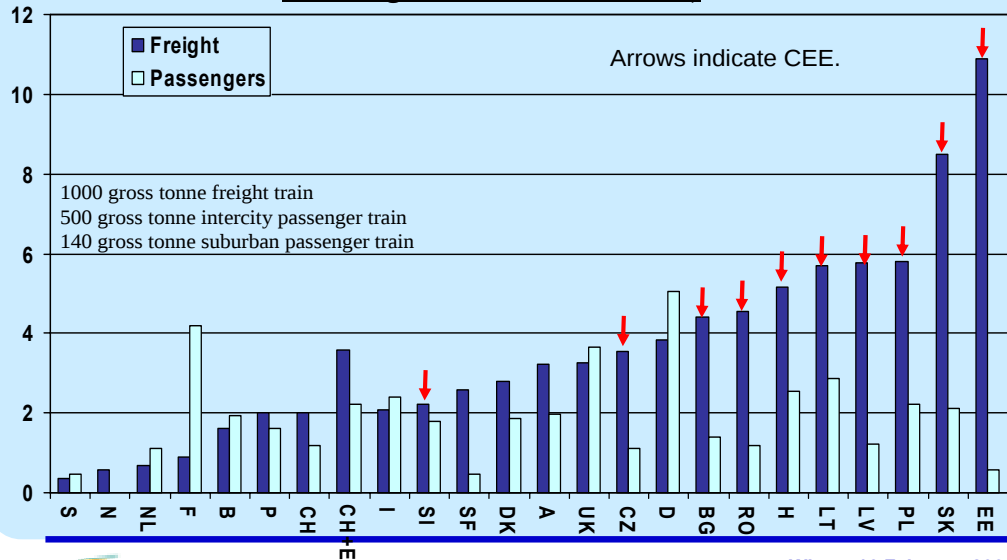
Wien – 16 February 2006

23



What are the main challenges?

**Average Access Charges (€/ train-km,
excluding cost of electric traction)**



Directorate-General for Energy and Transport

Wien – 16 February 2006

24



What are the main challenges?

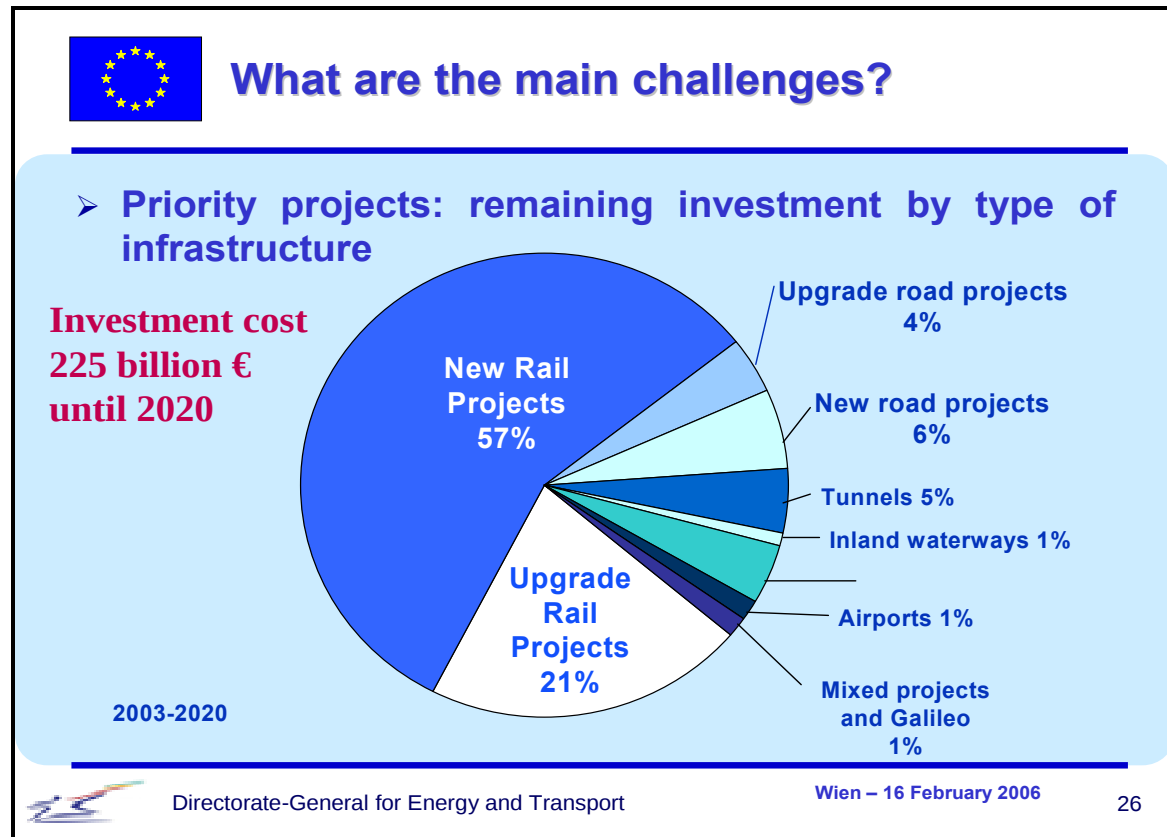
- **Inconsistent transport policies:** especially between road and rail
 - Charging road in line with rail charging
 - Infrastructure programming and financing
- **Insufficient finances for infrastructure development at EU level**
 - See graph



Directorate-General for Energy and Transport

Wien – 16 February 2006

25



 **What are the main challenges?**

➤ **Big Social Challenge:**

- Making rail attractive for young people
- Ensuring continuity of competences
- Very old pyramid of age in many Railway Undertakings
- Innovation
- Customer oriented vs production oriented

 Directorate-General for Energy and Transport

Wien – 16 February 2006

27



Conclusions

- **In the middle of a heavy process : target is 2010**
- **No reason to change the objectives**
- **First results are encouraging**
- **General Transport policy is key determinant of railway development**
- **Collective tasks of States and all the market players as well as EU**



Directorate-General for Energy and Transport

Wien – 16 February 2006

28



For further information:

Site:

http://europa.eu.int/comm/transport/rail/index_en.html



Directorate-General for Energy and Transport

Wien – 16 February 2006

29

6. Arbeitsbedingungen im Europäischen Eisenbahnsektor

Präsentation der von der Europäischen Kommission in Auftrag gegebenen Studie

Thorsten Müller, Dublin Stiftung



European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions

Arbeitsbedingungen im Europäischen Eisenbahnsektor

Torsten Müller
EMCC
EF for the Improvement of Living and Working Conditions

Weichenstellung für Europas Bahnen –
Wem nützt der Wettbewerb
AK/ETF/Gewerkschaft der Eisenbahner
Wien, 16. Februar 2006

1



European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions

Rahmenbedingungen

Europäische Liberalisierungspolitik:

- Eisenbahninfrastrukturpaket von 2001
- Zweites Eisenbahnpaket von 2004



Wettbewerbs- und Restrukturierungsdruck

2



European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions

Studie zu Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen

- Anfrage von EU Kommission
- Geografischer Fokus auf 5 Länder: Deutschland, Großbritannien, Italien, Niederlande, Schweden
- Inhaltlicher Fokus: Umstrukturierung, Beschäftigungsentwicklung, Arbeitsbedingungen, Industrielle Beziehungen

3



European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions

Strukturelle Auswirkungen

- **Trennung von Transportdienstleistungen und Infrastrukturbetrieb**
- **Divisionalisierung der Organisationsstruktur**
- **Auslagerung von “Nicht-Kern-Aktivitäten”**
- **Zunehmende Marktöffnung**
- **Fragmentierung der Regulierungslandschaft**

4



European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions

Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen

- **Massiver Beschäftigungsrückgang**
- **Flexibilisierung der Gestaltung von Arbeitszeit, Arbeitsorganisation und Entgeltsystemen**
- **Diversifizierung der Arbeitsbedingungen zwischen alten und neuen Marktteilnehmern**

5



European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions

Beschäftigungsentwicklung

	Gesamtbeschäftigung im Eisenbahnsektor			
	1996	2003	Veränderung	Anteil Outsourcing
Deutschland	305.000	277.558	-9%	10,8% → 11,4%
Großbritannien	121.052 (1994)	48.000	-60%	10,7% → 19,8%
Italien	125.800	105.600	-16%	3,9% → 4,8%
Niederlande	45.200	37.700	-17%	10,4% → 10,7%
Schweden	18.277	15.500	-15%	15,6% → 18,3%

6



European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions

Flexibilisierung von Arbeitszeit und -organisation

- Einführung von Jahresarbeitszeitkonten ohne Überstundenausgleich
- Variable Schichtsysteme
- Individualisierte leistungsabhängige Lohngestaltung
- Diversifizierung der Regelungen für unterschiedliche Berufsgruppen

7



European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions

Zielsetzung

- **Kostensenkung zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit**
- **Effizienterer Arbeitseinsatz**
- **Verbesserte Service- und Kundenorientierung**

8



European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions

Auswirkungen für Arbeitnehmer

- **Arbeitsverdichtung**
- **Gestiegene Unsicherheit und Stress**
- **Dezentralisierung von Aushandlung der Arbeitsbedingungen → Diversifizierung der Bedingungen nach neuen und alten Marktteilnehmern?**

9



European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions

Methodisches Problem

Verfügbarkeit verlässlicher Daten:

- Sensibilität der Daten aufgrund intensivierten Wettbewerbs
- Mangelnde Transparenz insbesondere bei neuen Marktteilnehmern



Aufzeigen genereller Tendenzen

10



European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions

Einschränkung

Zielsetzung der Studie war nicht:

- Überprüfung der übergeordneten Zielsetzung der Förderung des Schienentransports
- Untersuchung der Auswirkungen der Reformen auf Kunden

11

7. Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen in der EU und Österreich. Auswirkung auf Beschäftigung, Arbeitsbedingungen und Arbeitsbeziehungen

**Roland Atzmüller und Christoph Hermann,
Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt (FORBA)**

Liberalisierung und Privatisierung öffentlicher Dienstleistungen: Auswirkungen auf Beschäftigung, Arbeitsbedingungen und Arbeitsbeziehungen

**Enquete:
*Weichenstellung für Europas
Bahnen - Wem nützt der
Wettbewerb?***

**Roland Atzmüller
Christoph Hermann
FORBA Wien
16-02-06**



Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt



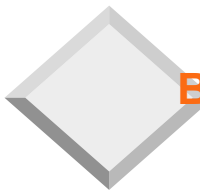
Auswirkungen auf Arbeit und Beschäftigung

Personalabbau und Verschlechterung der Arbeitsplatzqualität

- Reduktion der Arbeitsplätze
- Reduktion der Arbeitskosten
- Wachsende Intensität der Arbeit



Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt



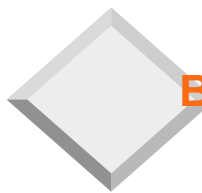
Beschäftigungsabbau

Massiver Abbau von Beschäftigung

- Bis zu 50% in den verschiedenen Branchen in den ersten 10 Jahren nach Beginn der Liberalisierung und Privatisierung
- Personalabbau und Personalaustausch umfasst zwischen 70% und 85% der Belegschaften (z.B. Deutsche Bahn)
- Neue Anbieter können den Beschäftigungsverlust beim ehemaligen Monopolisten nicht kompensieren (Zahl und Qualität der Arbeitsverhältnisse)



Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt



Beschäftigungsabbau

ÖBB	-19,7% (1996-2002)
Lehrstellen bei den ÖBB	-33,0% (1998-2003)
Deutsche Bahn	-52,7% (1991-2002)
Lehrstellen bei der Deutschen Bahn	-74,0% (1991-2002)
SJ (Staatsbahnen Schweden)	-51,0% (1994-2000)
Öffentlicher Personennahverkehr (UK)	Reduktion zwischen -22,0% und -41,0%



Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt



Beschäftigungsabbau zwischen „Sozialverträglichkeit“ und Kündigungen

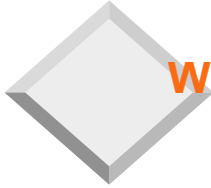
- Frühpensionierung und einmalige Abfindungen
- Freiwilliger Austritt der Arbeitskräfte/Fluktuation
- Unternehmensinterne Beschäftigungsagenturen

***Betriebsbedingte Kündigungen selten in Westeuropa -
Kündigungsdrohung wird eingesetzt um Druck auf
Beschäftigte und Gewerkschaften auszuüben***

***Gefahr der negativen Auswahl bei freiwilligem
Beschäftigungsabbau: Hochqualifizierte Arbeitskräfte
und Know-How verlassen Unternehmen.***



Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt



Wie verträglich ist sozial verträglich?

- **Erzwungene Mobilität der Beschäftigten (Standortzusammenlegungen) – Frauen verlassen das Unternehmen**
- **Permanente Restrukturierungen – wachsende Unsicherheit, Stress und Demotivation**
- **Permanente Restrukturierungen – Beschäftigte verlieren Perspektiven im Unternehmen, Frühpensionierungen**
- **Beschäftigungsagenturen – Sackgasse, Beschäftigte fühlen sich aufs Abstellgleis geschoben, Abschiebung “wenig produktiver” Arbeitskräfte**



Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt



Auswirkungen auf Arbeitskosten, Löhne und Gehälter

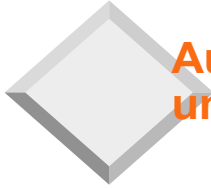
Unmittelbare Reduktion des Grundlohnes selten

Weitreichende Maßnahmen zur Senkung der Arbeitskosten

- **Reduktion der Gehaltssprünge**
- **Schlechtere oder gar keine Kollektivverträge (etwa bei Auslagerungen) – Lohnreduktion um bis zu 25% für neue Arbeitskräfte**
- **Niedrigere Löhne bei Outsourcing und neuen Anbietern**
- **Reduktion der Zulagen und Prämien**
- **Tendenzen zum Lohndumping – Etablierung von Niedriglohnsektoren droht**
- **Arbeitszeit und Entlohnung wird entkoppelt**
- **Reduktion der Löhne in Relation zu vergleichbaren Branchen (minus 20% im ÖPNV in Großbritannien)**



Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt



Auswirkungen auf Arbeitsverhältnisse und Arbeitsbedingungen

- **Neue Arbeitszeitregime: Flexibilisierung, Verdichtung und Verlängerung**
- **Wachsende Intensivierung der Arbeit und Stress**
- **Individualisierung der Beschäftigungsverhältnisse: Einkommensunsicherheit**
- **Einführung von prekären und atypischen Beschäftigungsformen**
- **Reduktion der Lehrstellen und der Weiterbildung**



Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt



Auswirkungen auf Arbeitsverhältnisse und Arbeitsbedingungen

Erosion der Beschäftigungsstandards untergräbt die Qualität der öffentlichen Dienstleistung

- **Stress, Frustration und Demotivation unter den Beschäftigten**
- **Erfahrungen mit schlechtem Management (permanente Restrukturierungen)**
- **Beschäftigte haben den Eindruck, die Qualität der Dienstleistung wird dem Markterfolg untergeordnet**



Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt



Widersprüche zu EU-Politikzielen

- **Beschäftigungsreduktion – reduziert Beschäftigungsquote**
- **Reduktion der Arbeitskosten – reduziert Löhne und verstärkt Einkommensunsicherheit**
- **Wachsende Intensität und Unsicherheit – Erosion der Arbeitsplatzqualität**
- **Verschlechterung der Arbeitsbedingungen widersprechen Ziel Menschen länger in Beschäftigung zu halten**
- **Reduktion der Aus- und Weiterbildungsplätze widerspricht dem Ziel der Stärkung der Beschäftigungsfähigkeit**
- **Sicherung der Anpassungsfähigkeit des öffentlichen Sektors über Verschlechterung der Arbeitsplatzqualität ist keine nachhaltige Strategie**



Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt

Vielen Dank!

**Für mehr Informationen besuchen Sie bitte
unsere Website**

www.forba.at



Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt

8. Rahmenbedingungen für die Europäischen Bahnen und ihre Beschäftigten

Johannes Ludewig, Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (CER)

The political framework for the European Railways and their employees

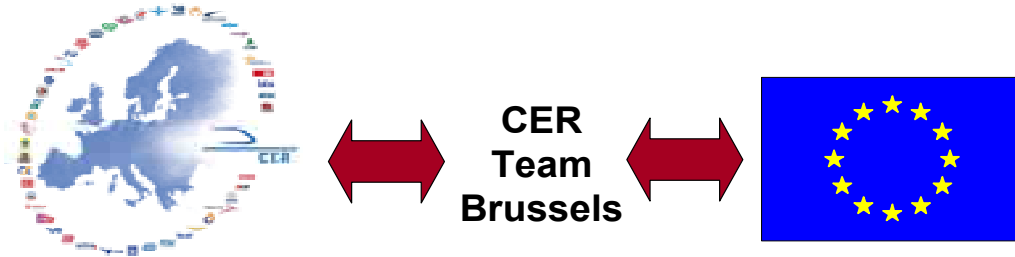
Dr. Johannes Ludewig
Executive Director
Community of European Railway
and Infrastructure Companies, CER
Vienna, 16rd February 2006



The Voice of European Railways

1

CER – the Community of European Railway and Infrastructure Companies



CER brings together 53 railways and infrastructure managers from all EU states (including also from Switzerland, Norway, the EU accession states, and those on a road-map towards EU membership). It provides advice on all issues relating to the EU and its laws.

CER works on all political questions relevant to the railway business (in close cooperation on technical issues with the UIC in Paris). It provides information and advice to political decision makers in Brussels.

CER: representing the entire railway community



Private / State owned • Integrated / Separated • Freight and/or Passenger • East / West • National / Across borders • EU / EU neighbours / EFTA

Common European Market for Rail Transport: Agreement between Social Partners in Railway Sector

The first ever negotiations between railway partners on the European level have been finalised by an agreement, which was signed on 27 January 2004:

- Working conditions of mobile staff in cross-border services
- European locomotive driving licence



With this remarkable agreement minimum social standards have been fixed – it is an important contribution of the railways for the Creation of a European railway market, which was taken up by the Commission in the context of its proposed 3rd Railway package



The Voice of European Railways

4

CER-ETF Agreements 2004 – what has happened afterwards?

Agreement on working conditions is now Directive 2005/47



Agreed evaluation and re-negotiations are being prepared at the moment

European locomotive driving licence



Taken up in the context of the European Commission's 3rd Railway Package



The Voice of European Railways

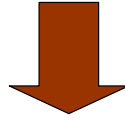
5

Restructuring of Railways – Railway Companies have delivered

Number of Employees decreased

1995-2004

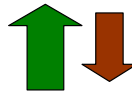
EU 15+ **- 21%** NMS **- 44%**



Transport Units increased in EU 15+/decreased in NMS

1995-2004

EU 15+ **+ 11%** NMS **- 23%**



→ Productivity increased!

1995-2004

EU 15+ **+ 39%** NMS **+ 34%**



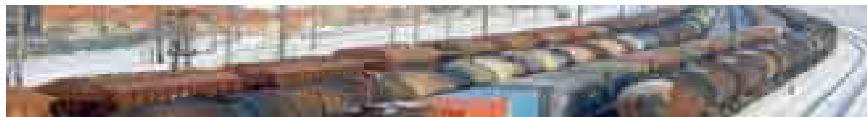
The Voice of European Railways

Source: NERA (1995-2001) and CER Database (2002-2004)

6

The political framework – The objectives of the Commission's Transport Policy White Paper 2001

Only 1 in 3 'pillars' adopted by EU



**Market opening /
competition**



**Competition
between modes**



**Modern rail
infrastructure**



The Voice of European Railways

7

Market opening / competition

Competition on the European railway market

Open access

- 1993 International combined transport
International grouping (no practical impact)
- 15.03.2003 International freight services on "Trans-European rail freight network" (TERFN)
- 01.01.2006 International freight services on whole network
- 01.01.2007 all freight services – international and domestic**
- 2008/2012 international and national passenger services with cabotage (still under discussion)



The Voice of European Railways

8

Modern Rail Infrastructure – how to finance?

1994:

„Essen list“ – 14 projects

→ **failure**

2004:

30 TEN-T priority projects
+ ERTMS + Galileo

→ **Financing??? (EU-Budget 2007-13)**

→ **national and EU contributions
unbalanced and insufficient!**



The Voice of European Railways

9

Competition between modes – remaining disadvantage for rail

➤ remaining disadvantage for rail, in particular **external costs** (damage for the environment, noise emissions, etc) are not taken into account in road pricing



➤ **commitments** of the White Paper 2001 and by the European Council 2001 (Göteborg) **not realised**

➤ **disappointing** result of **Eurovignette discussion**: decision on internalisation of external costs has been put off once more



The Voice of European Railways

10

Conclusions: The political framework has to become more balanced and consistent

1. Railway **companies and employees** have delivered a substantial contribution **to the revitalisation** of the railways
2. The political framework is still unbalanced and inconsistent
 - Eurovignette: Commission asked to speed up the announced new report as a basis for further legislation
→ Need for fair competition rules!
 - Enforcement of the 1st and 2nd Railway Package
 - Finalisation of the 3rd Railway Package (improvements still required!)
 - **No further legislation before effects are known!**
3. Nevertheless, there are **interesting market opportunities** for rail in the years to come!



The Voice of European Railways

11

Thank you for your attention!



The Voice of European Railways

12

9. Einschätzung des Evaluierungsberichtes der Europäischen Kommission aus Sicht der Europäischen Arbeitnehmervertretung

Sabine Trier, Europäische Transportarbeiter Föderation (ETF)



Zum Evaluierungsbericht der Europäischen Kommission aus Sicht der ETF

Sabine Trier, ETF, AK / GdE / ETF Konferenz
16. Februar 2006, Wien



Bericht liegt noch nicht vor

- Gemäss Richtlinie 91/440/EWG in der Fassung 2004/51/EG hat die Europäische Kommission bis zum 1. Januar 2006 einen Bericht zur Evaluierung des 1. Eisenbahnpakets vorzulegen
- Da der Bericht noch nicht vorliegt, kann eine erste Bewertung nicht vorgenommen, sondern nur die Anforderungen der ETF an eine umfassende Evaluierung formuliert werden



AUSGANGSLAGE

- Der Eisenbahnsektor in allen europäischen Ländern durchläuft seit etwa 5 - 10 Jahren einen massiven Restrukturierungsprozess
- Induziert durch die europäische Gesetzgebung werden Funktionen aus den ehemals integrierten Unternehmen ausgegliedert, neue Behörden müssen geschaffen werden, die Unternehmen werden aufgesplittet
- Der Eisenbahngüterverkehr wird bis Januar 2007 vollständig liberalisiert



Kritik am Kommissionsansatz

- Die Kommission setzt einseitig auf Liberalisierung des Sektors, den Wettbewerb und die Zersplitterung der Unternehmen, insbesondere die Trennung von Infrastruktur und Betrieb
- Dabei scheint sie die Bedeutung des Eisenbahnsystems als Netzsystem zu ignorieren



Fehlender inter-modaler Wettbewerb

Die Kommission hat es trotz Deklarationen im Weissbuch über die Verkehrspolitik versäumt, Vorschläge zur Internalisierung externer Kosten bei allen Verkehrsträgern vorzulegen und somit für faire inter-modale Wettbewerbsbedingungen zu sorgen (Eurovignette-Richtlinie, Rahmenrichtlinie zu fairen Infrastrukturpreisen).



Fehlende Investitionen

- Die Kommission verfolgt eine Politik der Liberalisierung und des Wettbewerbs, ohne eine Lösung für die Finanzierung des Eisenbahnsektors bereit zu haben
- Diese einseitige Politik hat fatale Konsequenzen: Konzentration der Mittel auf wenige TEN-Korridore, Degradierung und Stilllegung von Strecken



Anforderungen an den Kommissionsbericht

ZUM BEISPIEL: MODAL-SPLIT

Bisher ist nur eine Zunahme des intra-modalen Wettbewerbs zu beobachten.
Eine Verlagerung von der Schiene auf die Strasse findet nicht statt.

Konsequenz:

- Einstellung von Gütertransport-Aktivitäten bei den Netzbetreibern;
- Schliessung von Linien und Umschlagszentren (Beschäftigung);
- Gefahr einer Verlagerung von Güterverkehren im nationalen Bereich auf die Strasse (Gefahr für Nachhaltigkeit der Verkehrspolitik).

Dies ist aus unsere Sicht eine Fehlentwicklung, die eingehender Hinterfragung bedarf.



Anforderungen an den Kommissionsbericht

Zum Beispiel: SICHERHEIT

Wie wirkt sich die Politik auf die Sicherheit aus?

Wir wissen es heute nicht, u. a. weil die Sicherheitsrichtlinie noch nicht vollständig umgesetzt ist.

Wir wissen aber, dass durch den massiven Personalabbau in den Unternehmen und Kosteneinsparungen die Risiken steigen.



Anforderungen an den Kommissionsbericht

Zum Beispiel: Quantitative Beschäftigung

Der massive Personalabbau im Eisenbahnsektor wird allgemein konstatiert.

Aber:

In den grösseren westeuropäischen Ländern konnte der Personalabbau zumeist "sozialverträglich" gestaltet werden.

In kleineren EU-Mitgliedstaaten (in geringem Umfang) und in grossem Umfang in den neuen Mitgliedstaaten wurde der Personalabbau durch betriebsbedingte Kündigungen durchgeführt.

Der "golden handshake", üblich Praxis zumeist in Osteropa, hat fatale Folgen für die Beschäftigten. Umschulungen fanden kaum statt. In diesen Länder bestehen kaum funktionierende Sozialsysteme.

Vom Personalabbau sind weit überwiegend ältere Beschäftigte und geringer qualifizierte Beschäftigte betroffen, die kaum eine Chance auf dem Arbeitsmarkt haben.



Anforderungen an den Kommissionsbericht

Wir erwarten, dass der Evaluierungsbericht der Kommission diese Fakten aufgreift.

Wir erwarten, dass die Kommission die sozialen Konsequenzen der Eisenbahnverkehrspolitik nicht ausblendet, sondern in ihrer Analyse und Politik berücksichtigt.



Anforderungen an den Kommissionsbericht

Beispiel: Qualitative Beschäftigungswirkungen

Zwei Vorträge haben sich bereits damit auseinander gesetzt:
Steigerung von Arbeitsdruck und Stress, mehr atypische und unsicherere Arbeitsverhältnisse, schlechtere Lohn- und Tarifvertragsbedingungen für neu eingestellte Beschäftigte, geringere Weiterbildung und Grundausbildung etc.



Anforderungen an den Kommissionsbericht

Auch hier erwarten wir eine schonungslose Darstellung der Auswirkungen im Kommissionsbericht.

Wir erwarten insbesondere eine Auseinandersetzung mit der Frage, welche langfristige Konsequenzen eine Reduzierung der Attraktivität des Eisenbahnsektors als Beschäftigungssektor und geringere Ausbildungsanstrengungen auf den Sektor haben kann.

Eine ganzheitliche Verkehrspolitik muss auch diese Fragestellung berücksichtigen.



Neue Mitgliedstaaten

Insbesondere in den neuen Mitgliedstaaten hat die Liberalisierungspolitik fatale Konsequenzen – und insbesondere die Liberalisierung des Personenverkehrs.

Wie sollen die neuen Mitgliedstaaten ihren Personenverkehr aufrecht erhalten, wenn eine völlige Neuorientierung der Finanzierung des Personenverkehrs nötig ist, die öffentlichen Haushalte nicht über die finanziellen Mittel verfügen und die wenigen Mittel in den Ausbau der Korridore fließen?

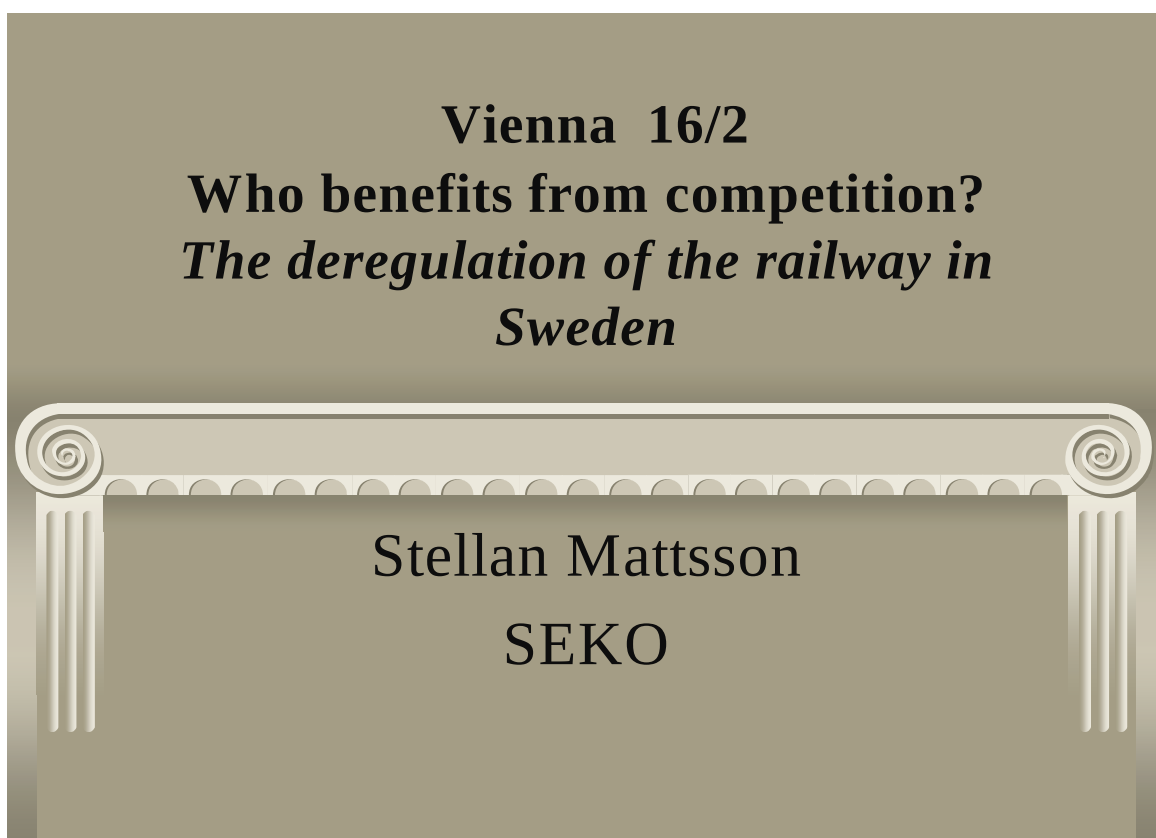


Forderungen

- Vollständige Umsetzung des 1. und 2. Eisenbahnpakets
- Umfassende Evaluierung der bisherigen europäischen Eisenbahnverkehrspolitik
- Keine weiteren Liberalisierungsschritte für den Eisenbahn-Personenverkehr (3. Eisenbahnpaket und PSO-Verordnung)
- Einbeziehung der sozialen Konsequenzen in die Eisenbahnverkehrspolitik
- Konzentration auf faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsarten und auf Ausbau und Verbesserung der Infrastruktur; europäisch und national
- Eine echte Verkehrspolitik der Nachhaltigkeit (wirtschaftlich, ökologisch und sozial)

10. Auswirkung der Liberalisierung aus Sicht der Gewerkschaften in Schweden, Polen und Ungarn

Stellan Mattsson, Gewerkschaft SEKO, Schweden



The Socialdemocratic Bill (1991)

“The starting point for efforts within the economic policy is promotion of a long-range economic growth by facilitating the development and structural transformation of the trade and industry. Against the background of an increased internationalisation and an ever larger content of knowledge in the production, the investments concerning communications, education, research and development, spreading of technique and measures for more effective competition and working markets stand out as particularly important.” Further it is said that “the economic policy is formed from the prerequisites of the market economy and hence consists of different means for improvement, support, and completing of the way the market functions.”

Companies

More than 20 Railway companies on the market

- ✦ SJ AB, Euromaint, Trafficare, GreenCargo
- ✦ Roslagståg AB, MerResor, DSB, Tågkompaniet
- ✦ CargoNet
- ✦ Arlanda Express
- ✦ Tågia
- ✦ Swedtrac
- ✦ BK Tåg
- ✦ Connex Tåg AB

How did it happen

- ✦ 1988 The split of SJ (Public Authority – Business part)
- ✦ 1990 The first private Railway company (BK Tåg) (Regional procurement)
- ✦ 1993 The system of procurement. (Interregional passenger transport)
- ✦ 1996 Domestic goods transports deregulated
- ✦ 2001 SJ second split. (SJ AB –GreenCargo)

What happened

- ◆ The Staff has been reduced
- ◆ Detoriated working environment
- ◆ Detoriated conditions, pension, job security, influence, competence development.
- ◆ Maintenance of vehicles neglected
- ◆ Disturbance in keeping the traffic running
- ◆ Lesser investments, security problems
- ◆ The public faith in railways has cracked

SEKO's demands on the employers

- ◆ The staff must be better dimensioned
- ◆ Higest priority of working environenment
- ◆ Social dumping is unacceptable
- ◆ Job security secured in procurment
- ◆ No impoverished work content
- ◆ Asset to better competens development
- ◆ Full-time work, as a right.

What is your general view of the deregulations?

Very good	7%
Rather Good	23%
Rather bad	31%
Very bad	23%
Uncertain	16%

What is your opinion for the future?

Increase the deregulation	12%
Let it be	25%
Reregulate some enterprices	44%
Uncertain	19%

How do you think the railway would
funktion if SJ were alone.

◆ Better	23%
◆ Worse	27%
◆ The same	24%
◆ Uncertain	25%

SEKO's Demands on Government and Parliament

- ◆ The performed system shift shall be evaluated in regard to quality, service and in terms of employment for sustainability.
- ◆ Until this SEKO demands stop of further deregulations
- ◆ The Public Procurment Act must be revised.
- ◆ High quality demands must be the guidance for the railways.
- ◆ The State shall be the owner of SJ and for Banverket.

The situation today

- ◆ Attempts to be one step ahead of the 3rd package
- ◆ SEKO conference this autumn
- ◆ Lobbying

Jerzy Kedziersky, Gewerkschaft Federacja ZZZP PKP, Polen

Auswirkungen der Liberalisierung und der Restrukturierung des Eisenbahnmarktes auf die Beschäftigten

Nach dem Übergang der Planwirtschaft zur Marktwirtschaft wurde in Polen zwischen 1989 und 1991 mit der Umstrukturierung zahlreicher Sektoren wie der Eisenbahn, dem Bergbau und der Stahlindustrie begonnen.

Die Umstrukturierung der polnischen Bahnen erfolgte in drei Phasen. Während der ersten Phase (1991-1995) hat der Personenverkehr von 1,1 Milliarden Fahrgäste auf 490 Millionen pro Jahr abgenommen. Eine ähnliche Entwicklung fand zeitgleich im Güterverkehr statt. Dieser nahm von 480 Millionen Tonnen auf 280 ab. Dies führte auch zu einem drastischen Beschäftigtenabbau von 430.000 auf lediglich 250.000.

Es wurde ein Gesetz über den Bundesbetrieb PKP erlassen und die zweite Phase der Umstrukturierung eingeläutet. Diese dauerte von 1996 bis 2001. Während dieser Zeit nahmen die Fahrgäste auf 300 Millionen Personen und der Güterverkehr auf 160 Millionen Tonnen ab. Ebenso wurde weitere Beschäftigte abgebaut, sodass 2001 nur noch 140.000 Personen beschäftigt waren.

Anhand eines Gesetzes über die Kommerzialisierung, Restrukturierung und Privatisierung des Staatsbetriebes „Polnische Bahn“ und über zahlreiche Regierungsprogramme wurde die Umstrukturierung der PKP fortgesetzt. Trotz des Markteintrittes von 48 lizenzierten Unternehmen von 2001 bis 2005, konnte die PKP-Gruppe einen weiteren Rückgang der Fahrgastzahlen und der Anzahl der transportierten Waren stoppen. Nicht gestoppt wurde allerdings der Personalabbau. Ende 2005 beschäftigten alle Polnischen Bahnen nur noch 127.000 Personen.

Der Personalabbau erfolgte von 1995-2005 auf unterschiedliche Weise:

- Wechsel der Beschäftigten in andere Wirtschaftsbereiche
- Frühpensionierungen
- Zahlungsleistungen vor dem Ruhestand
- Pensionierungen
- Invaliditätspensionen
- Kündigungen

In den Jahren 1991 bis 2001 entwickelte sich das Automobil zunehmend als Konkurrent der Bahn. Während dieser Zeit wurde von den polnischen Regierungen keine Schritte zur Weiterentwicklung der Bahnen gesetzt. Der Zugang zu den Landtransportmitteln ist in Polen nicht angeglichen. Weiterhin befindet sich der Straßenverkehr in einer privilegierten Situation. Die Gewerkschaften der PKP waren mit dieser Situation keinesfalls einverstanden und haben versucht in einen Dialog mit den Politikern zu treten um die Probleme des Eisenbahnverkehrs zu lösen. Leider wurden die Gespräche abgebrochen und es kam zu unterschiedlichen gewerkschaftlichen Aktionen und Streiks.

Unbefriedigend war die Situation der Gewerkschaften ebenfalls aufgrund des Verhaltens des Straßentransportgewerbes und der Privatbahnen. Letztere haben sich nicht an die Regelungen

der Arbeitszeit und des Schienenverkehrs gehalten. Es wurde versucht um jeden Preis die Kosten zu senken. Mehrfach wurde die Eisenbahnbehörde im Infrastrukturministerium über diese Missstände informiert.

Das grüne Licht für den uneingeschränkten Wettbewerb und Liberalisierung gefährdet die Arbeitsplätze, die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, eine beständige Arbeit der Eisenbahnunternehmen und die Dienstleistung der Eisenbahnunternehmen. Die Polnischen Bahnen erfüllen eine wichtige öffentliche und ökonomische Funktion. Ebenso tragen sie zum Umweltschutz bei.

Die Eisenbahnunternehmen sind vor allem in den neuen Mitgliedsstaaten in einer prekären finanziellen Situation. Diese wird sich nach dem Übereinkommen der Europäischen Verkehrsmi-
nister, den Personenverkehr zu liberalisieren, weiter verschärfen. Die Gewerkschaft Federacja ZZP der PKP-Gruppe ist gemeinsam mit weiteren PKP Gewerkschaften gegen die Ausweitung der Liberalisierung im Schienenverkehr.

**György Balla, Verband Freie Gewerkschaft der Eisenbahner,
Ungarn**

Wem nützt der Wettbewerb auf der Schiene?

Ein Bericht aus Ungarn
von Balla György





15 Jahre Richtlinie 91/440

- Bei der Verfassung hat man die Osteuropäischen Bahnen nur sehr wenig beachtet
- Man ist aus einem homogenen Eisenbahnsystem wie in Westeuropa ausgegangen
- Man hat mehrfach modifiziert (erstes und zweites Eisenbahnpaket)

Balla György

2



Umsetzung der Richtlinie

- Alte Mitgliedsstaaten der EU
- Neue Mitgliedsstaaten der EU
 - Aufnahmebedingung

Balla György

3



Auswirkungen der Richtlinie

- Von 130.000 Arbeitsplätzen sind bei der Bahn 40.000 übrig geblieben
- Vom gesamten Verkehrsaufkommen sind 26-28% der Bahn geblieben (Tendenz fallend)

Balla György

4



Verkehrspolitische-Strategie in Ungarn

- Gesamtnetz: 7.600 km
- Stammnetz: 4.100 km
 - davon 2.300 km in Transeuropäischen Korridoren und in TINA-Projekten
 - Was passiert mit über 3.000 km Nebenstrecke?

Balla György

5



Neues Eisenbahngesetz

- im Dezember 2005 verabschiedet
- Die neuen Institutionen entstehen sehr langsam
- Das Gesetz über die Eisenbahnsicherheit ist noch in Arbeit
- Inzwischen sind vier neue Bahnen auf dem Eisenbahnverkehrsmarkt erschienen

Balla György

6



Die neuen Bahnen

- CER (Central European Railway)
- Magyar Magán Vasút Rt.
 - Ungarische Privat Bahn AG
- Flloyd Kft. (GesmbH)
- Hajdú Kft. (GesmbH)

Balla György

7



MÁV Cargo Rt.

- Gründung am 1. Januar 2006
- Erster Schritt zur Privatisierung
- Sofortiger Verlust von 700 Arbeitsplätzen

Balla György

8



AK-Schriftenreihe

„Zur Zukunft öffentlicher Dienstleistungen“

Band 1: Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen. Eine konzeptuelle, begriffliche und rechtliche Einführung ins Thema, AutorInnen: W. Raza/V. Wedl/S. Angelo, AK Wien (Jänner 2004)

Band 2: Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen in der EU und Österreich: Auswirkungen auf Beschäftigung, Arbeitsbedingungen und Arbeitsbeziehungen, Studie im Auftrag der AK Wien, Autoren: R. Atzmüller/Chr. Hermann, FORBA, Wien (Februar 2004)

Band 3: Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen in der EU und Österreich: Auswirkungen auf Preise, Qualität, Versorgungssicherheit, Universaldienste in den Sektoren Energie und Post, Autoren: R. Haas/H. Auer/N. Kseric/G. Stefanescu, TU Wien, (April 2004)

Band 4: Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen durch das GATS: Gemeinwirtschaftliche Auswirkungen in den Sektoren Wasserversorgung und Verkehr (Schiene, ÖPNV), Autoren: Chr. Scherrer/Th. Fritz, Universität Kassel, (Dezember 2004)

Band 5: Die Liberalisierung von Bildungsdienstleistungen im Rahmen des GATS. Eine Bestandsaufnahme, Autor: Helmut Anthofer, (März 2005)

Band 6: Zwischen Staat und Markt - aktuelle Herausforderungen der öffentlichen Dienstleistungserbringung, Koord.: Werner Raza, (Dezember 2005)

Bei Interesse an der Zusendung weiterer Bände der Schriftenreihe, senden Sie bitte folgenden Kupon ausgefüllt an untenstehende Adresse, oder faxen Sie an: 01/50165-2245, oder schreiben Sie ein Email an: tanja.tamandl@akwien.at

Download unter: <http://wien.arbeiterkammer.at/www-397-IP-17207.html>



JA, ich möchte Bände der Reihe

„Zur Zukunft öffentlicher Dienstleistungen“

zugesandt erhalten:

- | | |
|------------------------------|----------------------------------|
| ☐ Band 1 | ☐ Band 4 |
| ☐ Band 2 | ☐ O...Band 5 |
| ☐ Band 3 | ☐ Band 6 |

Name _____

Adresse _____

An

AK Wien

Bereichsleitung Wirtschaft

Prinz Eugen Straße 20-22

1040 Wien

AK-Schriftenreihe

„Verkehr und Infrastruktur“

- Nr 1: City-Logistik – Ein Ausweg aus der Wiener Verkehrsmisere, 1996
- Nr 2: Auswirkungen des Lkw- und Busverkehrs aus Osteuropa, 1997
- Nr 3: Internationale Beispiele und Erfahrungen mit verschiedenen Modellen der Nahverkehrsfinanzierung, 1997
- Nr 4: Weißbuch: Semmering, 1997
- Nr 5: Auswirkungen des Lkw- und Busverkehrs aus Osteuropa – Aktualisierung, 1998
- Nr 6: Telekommunikation - Zwischen Markt und Regulierung, Tagungsband, 1999
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6946.html>
- Nr 7: Grenzüberschreitender Güterverkehr in Österreich, 2000
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6936.html>
- Nr 8: Trend- und Extremsportarten in Österreich, 2000
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6932.html>
- Nr 9: Lkw-Unfallgeschehen auf Autobahnen, 2000
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6933.html>
- Nr 10: Lkw-Geschwindigkeiten und Lkw-Abstandsverhalten auf Autobahnen, 2000
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6934.html>
- Nr 11: Wohin fährt die Bahn ? Zukunft Liberalisierung, Tagungsband, 2. ergänzte Auflage, 2002
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6904.html>
- Nr 12: Qualifizierung in touristischen Dienstleistungsberufen – MitarbeiterInnen-zufriedenheit als Grundlage für zukünftige Angebotserstellung, 2001
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6931.html>
- Nr 13: Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge, Materialiensammlung, 2001
- Nr 13a: Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge, Ergänzungsband zur Materialiensammlung, 2002
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6888.html>
- Nr 14: Transportpreise und Transportkosten der verschiedenen Verkehrsträger im Güterverkehr, 2001
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6920.html>
- Nr 15: Eisenbahnliberalisierung: Sicherheit am Abstellgleis? Anforderungen für einen fairen Wettbewerb auf Österreichs Schienen, 2003
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6885.html>
- Nr 16: EU-Erweiterung und Alpentransit, Tagungsband, 2003
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-7131.html>

- Nr 17: Strafrechtliche Haftung des Arbeitgebers bei Lkw-Unfällen mit Personenschaden, Rechtsgutachten, 2003
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-7130.html>
- Nr 18: Tourismus in Österreich: Zukunftsbranche oder Einstieg in die Arbeitslosigkeit ? 2003
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-11563.html>
- Nr 19: Arbeitsbedingungen im Hotel- und Gastgewerbe. Eine Branche im Wandel ? 2004
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-11995.html>
- Nr 20: Werbung für Bus, Bahn und Bim – soft Policies für eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des umweltfreundlichen Öffentlichen Personennahverkehrs, 2004
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-15013.html>
- Nr 21: Speiseplan und Transportaufkommen; Was haben unsere Ernährungsgewohnheiten mit dem LKW-Verkehr zu tun? 2004
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-14731.html>
- Nr 22: Die unterschlagene Arbeitszeit - Pflichten von Lkw- und Buslenkern vor Fahrtantritt, 2004
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-17286.html>
- Nr 23: Arbeitsbedingungen im Straßengütertransport, 2004
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-17287.html>
- Nr 24: Ostverkehr nach der EU-Erweiterung, 2005
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-20825.html>
- Nr 25: Überfordert durch den Arbeitsweg?
Was Stress und Ärger am Weg zur Arbeit bewirken können, 2006
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-26535.html>
- Nr 26: Arbeiten im Tourismus: Chance oder Falle für Frauen? 2006
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-26626.html>
- Nr 27: Personennahverkehr zwischen Liberalisierung und Daseinsvorsorge
2. Ergänzungsband zur Materialiensammlung, 2006

Außerdem erschienen:

„Endstation Trennung“, Ein Memorandum der AK und der GdE zur
Trennungsdiskussion bei den ÖBB, 2001
<http://wien.arbeiterkammer.at/www-403-IP-6889.html>

Sämtliche Studien der Reihe Verkehr und Infrastruktur sind kostenlos erhältlich bei:

Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
Abteilung Umwelt und Verkehr
Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1040 Wien
Tel: +43 (1) 501 65 – 2698
Fax: +43 (1) 501 65 – 2105
e-mail: christine.schwed@akwien.at