



Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
IV/SCH1 (Legistik und interne Angelegen-  
heiten Eisenbahnen und Rohrleitungen)  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER  
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
T 01 501 65  
www.arbeiterkammer.at  
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	Fax	Datum
BMVIT- 211.264/0003- IV/SCH1/2013	UV/GSt/GL/ DU/Hu	Gregor Lahounik Doris Unfried	DW 2386 DW 2720	501 65 501 65 2105	04.04.2013

## Das „Vierte Eisenbahnpaket“

Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zur Steigerung von Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum in der EU

### **Mitteilung der Europäischen Kommission: „Das vierte Eisenbahnpaket – Vollendung des einheitlichen Eisenbahnraums zur Steigerung von Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum in der EU“**

In ihrer Mitteilung kündigt die Europäische Kommission (EK) an, dass grundsätzliche Änderungen bei den Bahnen erforderlich seien. Einerseits soll das Schienennetz über

- neue Netzzugangskriterien (völlige Öffnung des nationalen Personenverkehrs)
- Änderung der Ausschreibungsverfahren (Verbot der Direktvergabe)

weiter geöffnet werden.

Andererseits sollen Zulassungsverfahren für Fahrzeuge vereinheitlicht werden. Die Rechtssetzung soll völlig der EU übertragen werden, nationale Regelungen sollen abgeschafft werden. Holdingmodelle (Infrastruktur und Absatzunternehmen unter einem gemeinsamen Dach) sollen nur noch unter Auflagen möglich sein.

Aus Sicht der Bundesarbeitskammer (BAK) ist weder die Effizienz noch die Effektivität der vorgeschlagenen Änderungen nachvollziehbar. Weder gibt es einen Zusammenhang zwischen Netzöffnung und effizienten Bahnen. Noch gibt es einen Zusammenhang zwischen Unternehmensstruktur und effizienten Bahnen. Sowohl Marktanteile als auch Kundenzufriedenheit entwickeln sich unabhängig vom Liberalisierungsgrad, von Ausschreibungen und von der Unternehmensstruktur. Vielfach verursachen weitere Liberalisierungen finanzielle Mehrbelastungen und werden Arbeitsbedingungen verschlechtern.

Die Harmonisierung der Vorschriften wird seitens der BAK grundsätzlich begrüßt. Leider lassen die Entwürfe keine Rückschlüsse über den Umfang (technische, soziale Harmonisierung) und über das Niveau zu. Gleichermäßen fehlen Bestimmungen zu den Kontrollen (Wartungsintervalle, Unterwegskontrollen usw) und zur Mindestausstattung der Sicherheitsbehörden.

Die hier von der EK präsentierten Kennwerte erscheinen im Allgemeinen wenig objektiv. Zahlreiche Kennwerte, wie die versprochenen Einsparungen von 20 bis 30 % bei Ausschreibungen oder die grundsätzlich ineffiziente Betriebsführung bei nicht liberalisierten und integrierten Bahnen, können von der BAK nicht nachvollzogen werden.

### **Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EG) Nr 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste COM(2013) 28 final**

#### Geplante inhaltliche Änderungen:

Durch den Verordnungsvorschlag der EK soll der Binnenmarkt im Eisenbahnbereich weiter forciert werden, und genau deshalb soll den Behörden und Ländern die vor Beschlussfassung der derzeit gültigen Verordnung schwer erkämpfte Kompromisslösung der Wahlfreiheit zwischen Ausschreibung oder Direktvergabe von Eisenbahnverkehrsleistungen fast ausnahmslos genommen werden. Das heißt, es soll nach Vorschlag der EK ausschließlich verpflichtende Ausschreibungen für alle Verkehrsdienste geben, außer wenn eine Behörde selbst die Verkehrsleistungen erbringt oder ein von ihr kontrollierter interner Betreiber, oder es sich um einen Kleinauftrag oder Notfallmaßnahmen handelt. Grundsätzlich würde damit der Schienenpersonenverkehr in Österreich nicht mehr direkt an die ÖBB und die Privatbahnen vergeben werden können, sondern Österreich müsste seinen nationalen Eisenbahnmarkt einem europaweiten wettbewerblichen Ausschreibungsverfahren unterwerfen.

Um den Wettbewerb noch mehr zu steigern, sollen die Behörden weiters beschließen können, dass Aufträge an unterschiedliche Eisenbahnunternehmen zu vergeben sind, indem sie eine Obergrenze bei der Zahl der Aufträge an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen vorgeben. Auch der Umfang eines Dienstleistungsauftrags soll mit 10 Mio Bahnkilometern bzw einem Drittel des gesamten Beförderungsumfangs des öffentlichen Personenverkehrs eines Mitgliedstaates begrenzt werden.

Die Regelung zur Anwendung eines Betriebsübergangs, das heißt die zuständige Behörde kann den ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes verpflichten, den Arbeitnehmern, die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, die Rechte zu gewähren, auf die sie Anspruch hätten, wenn ein Übergang erfolgt wäre, auch wenn kein solcher Betriebsübergang im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG vorliegt, ist unverändert nur eine Kann-Bestimmung und bleibt somit der Willkür jedes einzelnen Mitgliedstaates überlassen.

Die Behörde kann zwar laut Vorschlag neben Qualitäts- auch Sozialstandards vorgeben, aber eben auch nur als eine Kann-Bestimmung, wobei in beiden Fällen mittlerweile klar geworden ist, dass die österreichischen Behörden - insbesondere die ausschreibenden Bundesländer - davon keinen Gebrauch machen wollen.

Da Rollmaterial älter wird als Dienstleistungsverträge üblicherweise dauern, soll die Behörde in Zukunft das Restwertrisiko (durch Bürgschaft, Erwerb oder Vermittlung des Rollmaterials) übernehmen müssen, falls neue Betreiber, die sich an Ausschreibungen beteiligen wollen, das verlangen. So können neue Marktteilnehmer und auch Ausschreibungsverlierer sicher sein, dass nicht sie das Risiko tragen, sondern dass es auf die öffentliche Hand übergewälzt werden kann.

Dies macht sehr deutlich, dass es der EK bei ihren Liberalisierungsbestrebungen nicht um die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs für die Fahrgäste geht, sondern ausschließlich um zusätzliche Aufträge für private Eisenbahnunternehmen zulasten der Staatsbahnen und der öffentlichen Hand, der noch dazu gleichzeitig jeglicher Gestaltungsspielraum genommen werden soll.

Laut Entwurf muss jede Vergabe von Dienstleistungs-Aufträgen im Eisenbahnverkehr ab 3.12.2019 nach der neuen Verordnung ausgeschrieben werden und jede Vergabe von U-Bahn und Straßenbahn-Aufträgen muss bis 3.12.2019 ausgeschrieben worden sein, außer es handelt sich um Verkehrsunternehmen, die der Kommune gehören (Kontrolle wie über eigene Dienststelle).

Öffentliche Dienstleistungs-Aufträge im Schienenpersonenverkehr, die zwischen 1.1.2013 und 2.12.2019 direkt vergeben werden, können für die vorgesehene Laufzeit, längstens aber bis 31.12.2022 gültig bleiben; davon ausgenommen sind Dienstleistungs-Aufträge, die zwischen 26.7.2000 und 3.12.2009 direkt vergeben wurden. Offen ist hier die Frage, welche Übergangslösungen für den GWL-Vertrag des Bundes mit den ÖBB vom 12. Dezember 2009 gelten sollen.

**Die BAK lehnt den Verordnungsvorschlag grundsätzlich strikt ab und begründet dies wie folgt:**

Subsidiarität:

Die derzeit gültige Verordnung (EG) Nr 1370/2007 (PSO-VO) war ein mühsamer und nach vielen Jahren zäher Verhandlungen erreichter Kompromiss, der im Dezember 2009 in Kraft getreten ist. In Art 8 Abs wurde festgelegt, dass binnen sechs Monaten nach der ersten Hälfte des Übergangszeitraums die Mitgliedstaaten der Kommission einen Fortschrittsbericht vorlegen, in dem die Umsetzung der schrittweisen Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Einklang mit Artikel 5 dargelegt wird. Dieser Fortschrittsbericht wäre somit im ersten Halbjahr 2015 erforderlich. Auf der Grundlage der Fortschrittsberichte der Mitgliedstaaten kann die Kommission den Mitgliedstaaten geeignete Maßnahmen vorschlagen.

Art 11 der Verordnung sieht vor, dass die Kommission (EK) nach Ende des in Artikel 8 Abs 2 vorgesehenen Übergangszeitraums einen Bericht über die Durchführung dieser Verordnung und über die Entwicklung der Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste in der Gemeinschaft vorlegt, in dem insbesondere die Entwicklung der Qualität der öffentlichen Personenverkehrsdienste und die Auswirkungen der Direktvergabe bewertet werden und dem erforderlichenfalls geeignete Vorschläge zur Änderung dieser Verordnung beigelegt sind.

Da nun die EK bereits nach knapp drei Jahren – ohne über ausreichende Erfahrungen zu verfügen – und ohne die erwähnten Berichte über die tatsächlichen Auswirkungen der Ver-

ordnung, massivste Eingriffe plant, dann ist dies schon allein aus dem Gesichtspunkt der Subsidiarität strikt abzulehnen.

#### Kundenzufriedenheitsgrad versus Liberalisierungsgrad:

Allgemeines Ziel der EK ist es, die Qualität des Schienenpersonenverkehrs zu verbessern und seine operative Effizienz zu steigern. Das Ziel der obligatorischen wettbewerblichen Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen liegt darin, den Wettbewerbsdruck auf den inländischen Eisenbahnmärkten zu intensivieren, damit Quantität und Qualität von Personenverkehrsdiensten erhöht werden.

Grundsätzlich ist dagegen zu halten, dass die Eurobarometer-Untersuchung 2011 (Flash EB Series #326 Survey on passengers' satisfaction with rail services) klar zeigt, dass der Zufriedenheitsgrad der BahnbenutzerInnen völlig unabhängig vom Liberalisierungsgrad des Bahnsystems des jeweiligen Landes ist. Österreich liegt bei allen erhobenen Kriterien immer zumindest im guten Mittelfeld oder im oberen Drittel.

Auch dem Marktbericht der Regulierungsbehörden der Mitgliedstaaten vom Februar 2013 (Independent Regulators' Group – Rail, Annual Market Monitoring Report) ist zu entnehmen, dass in Österreich eine für die Größe des Landes hohe Zahl von insgesamt 27 Eisenbahnunternehmen aktiv ist und dass die pro Jahr mit der Bahn zurückgelegte Entfernung je Einwohner nach der Schweiz und Frankreich die dritthöchste in Europa ist.

Weiters ist im Endbericht „Ausschreibungswettbewerb im europäischen SPNV – Was kann Österreich aus den Erfahrungen von Ausschreibungen in Europa lernen?“ des Zentrums Transportwirtschaft Logistik Schulungs- & Beratungs-GmbH festgehalten: „Werden in einem kleinen Land durch jede Region kleine Strecken ausgeschrieben, so ist dies sowohl unattraktiv für potentielle Wettbewerber als auch ineffizient für die Aufgabenträger. Werden größere Teilnetze ausgeschrieben, so ist dies wiederum durchaus attraktiv für die Wettbewerber, es könnte aber den Incumbent gefährden. Betreiben diese auch noch, wie im Fall von Schweden, Preisdumping, so besteht die Gefahr, dass sowohl der Incumbent als auch die Wettbewerber, die vorher die Verkehre des Incumbents übernommen haben, gerettet bzw deren Verkehre übernommen oder – zu höheren Kosten – an andere Anbieter vergeben werden müssen. Somit wird klar, dass ein verpflichtender Ausschreibungswettbewerb sowohl den bestehenden Betreibern, also auch den Staatsbahnen, als auch allen anderen teilnehmenden Eisenbahnunternehmen schadet. Und die Kosten dafür trägt in allen Fällen die Allgemeinheit.“

Unternehmen in liberalisierten Märkten reagieren vor allem mit Kostensenkungen. Insbesondere in arbeitsintensiven Branchen ist es für Unternehmen naheliegend, ihre Kosten durch Beschäftigungsabbau zu senken. Verpflichtender Ausschreibungswettbewerb ist also nachweislich mit großen Gefahren verbunden, die eine sehr große Zahl an Arbeitsplätzen gefährden.

Ein weiteres Problem im Ausschreibungswettbewerb sind laut oa Endbericht langfristige sinkende Anbieterzahlen. Beispielsweise in Deutschland kommt es insbesondere im Regionalverkehr bereits seit mehreren Jahren zu Ausschreibungswettbewerben. Wie eine empirische Untersuchung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zeigt, funktioniert der Ausschreibungswettbewerb jedoch oft nur unzureichend. In den letzten Jahren haben

sich immer weniger Unternehmen an den einzelnen Verfahren beteiligt. Es können bereits erste Oligopolbildungstendenzen aufgrund rückläufiger Beteiligung an Ausschreibungen beobachtet werden. Das ist ein Indiz für hohe Kosten und Finanzierungsschwierigkeiten auf Seiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Kaum ein privatwirtschaftliches Unternehmen ist auf Dauer in der Lage, für die Erarbeitung zuschlagsfähiger Angebote die notwendigen Ressourcen bereitzustellen.

Diese Tendenz ist auch am europäischen Eisenbahnmarkt zu beobachten. Beispielsweise gehören die meisten am britischen Markt agierenden Unternehmen nicht dem privatwirtschaftlichen Sektor an. Die meisten Anbieter sind ehemalige Staatsbahnen anderer Länder beziehungsweise deren Tochtergesellschaften. Insbesondere die Staatsbahnen aus Frankreich, Deutschland und den Niederlanden haben sich in den letzten Jahren erfolgreich am britischen Markt positioniert. Aufgrund der teilweise signifikant geringeren Kosten können sie private Akteure zunehmend unter Druck setzen. Auch die WESTbahn GmbH, die in Österreich seit Dezember 2011 in Konkurrenz zu der ÖBB einen Fernverkehr zwischen Wien und Salzburg betreibt, ist zu 35 % im Besitz der französischen Staatsbahn SNCF.

Die verpflichtende Ausschreibung von Schienenverkehren wird daher strikt abgelehnt.

#### Wahlfreiheit:

Zwangweise Ausschreibungen für öffentliche Verkehrsdienstleistungen sind strikt abzulehnen. Gemeinden, Länder oder Bund müssen auch künftig frei entscheiden können, wie sie ihren öffentlichen Verkehr durchführen. Durch den Zwang zu Ausschreibungen sind Verschlechterungen des Angebots, höhere Preise für die KundInnen und eine dramatische Verschlechterung der Arbeitsbedingungen zu befürchten.

Dass private Leistungen kein Garant für eine bessere und günstigere Leistungserbringung sind, zeigen internationale Beispiele. Die privaten Unternehmen schrauben ihre Investitionen zurück, wenn sie ein öffentliches Unternehmen übernehmen. Billigere Preise gibt es meist nur am Beginn der Liberalisierung, aber die Qualität wird meist deutlich schlechter. Die europäischen Beispiele zeigen: Ist ein neuer Anbieter zum Zug 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.

Mit der Liberalisierung des Sektors sind - ausgehend vor allem von Großbritannien und Frankreich - einige wenige international arbeitende private Transportkonzerne entstanden, die den Einstieg in die nationalen Märkte suchen.

Auch anderswo haben Erfahrungen mit Ausschreibungen - wie zB im Münchner Verkehrsverbund - den Verantwortlichen gezeigt, dass dieses System sehr teuer und auch extrem zeitaufwändig ist und vor kurzem dazu veranlasst, zur marktorientierten Direktvergabe zurückzugehen.

Die öffentlichen Dienstleistungen müssen für alle in gleicher Weise zugänglich und leistbar sein. Daher setzt sich die AK für eine leistbare, hochwertige, flächendeckende Versorgung mit öffentlichem Verkehr ein, die effizient und unter fairen Bedingungen für die ArbeitnehmerInnen erbracht werden. Es kann nicht im Interesse der KonsumentInnen sein, wenn Privatisierung zu Lasten der Beschäftigten geht. Nur zufriedene und motivierte MitarbeiterInnen sind die Grundlage für funktionierende öffentliche Dienstleistungen. Öffentliche Dienstleis-

tungen und die Daseinsvorsorge sind der Kern einer für den Wirtschaftsstandort nötigen Infrastruktur, die nicht gefährdet werden darf, wenn die Wettbewerbsfähigkeit Österreichs und Europas nicht leiden soll.

Dass die EK den Mitgliedstaaten die Wahlfreiheit nehmen will, wird strikt abgelehnt.

#### Änderung des Beihilfenregimes:

Auf Basis der derzeitigen Regelungen sind Ausgleichsleistungen für Personenverkehrsdienste von der Notifikationspflicht freigestellt, sofern sie bestimmte Kriterien erfüllen (Artikel 9 PSO-VO). Die EK beabsichtigt, diese generelle Freistellung in der PSO-Verordnung aufzuheben und stattdessen den Anwendungsbereich der Ermächtigungsverordnung 994/98 des Rates um „Beihilfen für das Verkehrswesen“ zu erweitern. Auf dieser Grundlage soll die Kommission ermächtigt (nicht aber verpflichtet) sein, zu entscheiden, ob und unter welchen Voraussetzungen sie im Wege einer Gruppenfreistellungsverordnung solche Ausgleichsleistungen für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt. Die Erlassung einer solchen Gruppenfreistellungsverordnung hätte nach sechs Monaten automatisch den Wegfall von Artikel 9 PSO-VO zur Folge.

Nach dem klaren Wortlaut der von der EK im Entwurf der Ermächtigungsverordnung abgegebenen Begründung bedeutet die Aufnahme bestimmter neuer Beihilfegruppen „weder eine unmittelbare Freistellung dieser Gruppen noch, dass alle Maßnahmen einer Gruppe insgesamt für eine Gruppenfreistellung in Frage kämen“. Bereits aus dieser differenzierenden Erklärung wird ersichtlich, dass nach einer allfälligen Streichung des Artikel 9 PSO-VO, der im Einklang mit der PSO-VO gewährte Ausgleichsleistungen vorbehaltlos und unmittelbar von der Notifikationspflicht ausnimmt, keine adäquate Nachfolgeregelung zur Anwendung gelangen soll. Dies kommt insbesondere auch dadurch zum Ausdruck, dass die EK in ihren eigenen Begründungen zum Vorschlag für die Neufassung der Ermächtigungsverordnung lediglich „davon ausgeht, dass eine derartige Gruppenfreistellung inhaltlich der derzeitigen Freistellung (Artikel 9 PSO-VO) entsprechen würde, soweit die PSO-VO nicht durch geplante Vorschläge für Rechtsvorschriften für den Schienenverkehr geändert wird“. Im Übrigen fehlen spezifische Klarstellungen im Hinblick auf Artikel 9 Abs 2 lit a) und b) der PSO-VO. Zahlreiche Unsicherheitsfaktoren bleiben dadurch bestehen.

Die Vorgangsweise der EK, das mühsam erreichte Ergebnis eines langwierigen Diskussionsprozesses in Form der Ausnahme PSO-konformer Ausgleichszahlungen für Verkehrsdienstleistungen vom allgemeinen Beihilfenregime inklusive der Notifikationspflicht ohne überzeugende rechtliche Begründung (bei den als Rechtsgrundlage herangezogenen Artikel 108 Abs 4 und Artikel 109 AEUV handelt es sich um reine Kann-Bestimmungen) und ohne erkennbare faktische Notwendigkeit in Frage zu stellen, ist im Sinne der Rechtssicherheit und Verhältnismäßigkeit entschieden abzulehnen. Die damit einhergehende Umgehung des Europäischen Parlaments, das ja ein Mitgesetzgeber der Verordnung 1370/2007 ist, erscheint in diesem Kontext ebenso wenig gerechtfertigt.

#### **Die BAK fordert daher:**

- Keine weitere Liberalisierung des nationalen Personenverkehrs

- Keine zwangsweise Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs, sondern Beibehalten der Wahlfreiheit für die zuständigen Behörden, ob sie Aufträge direkt vergeben oder ausschreiben wollen
- Keine Obergrenzen für den Marktanteil von Eisenbahnunternehmen
- Verpflichtende Sozial- und Qualitätsstandards für alle allfälligen Ausschreibungen
- Verpflichtender Betriebsübergang mit freiwilligem Angebot an die Beschäftigten, die zu einem neuen Betreiber wechseln sollten
- Nicht die öffentliche Hand darf das wirtschaftliche Risiko tragen, sondern die Unternehmen selbst

#### Zu den Bestimmungen im Einzelnen

##### Zu Erwägungsgrund 11:

Zwar sieht man seitens der EK ein, dass für die Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen ein sozialer Schutz notwendig ist, überlässt diesen jedoch der Willkür jedes einzelnen Mitgliedsstaats. Hier muss unbedingt darauf gedrängt werden, dass der soziale Schutz schon auf EU-Ebene als Muss-Bestimmung verankert wird.

##### Zu Art 2 lit c)

Die Definition der zuständigen örtlichen Behörde wird ausgeweitet, lässt aber dennoch die Frage offen, ob Eisenbahnunternehmen, die sich im Besitz eines Bundeslandes befinden, das sich als zuständige örtliche Behörde mit dem Verkehrsbedarf eines ländlichen Bezirkes befasst, als interne Betreiber gelten.

##### Zu Art 2 lit e)

Die Ergänzung im Verordnungsvorschlag „Der Anwendungsbereich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen schließt sämtliche öffentlichen Verkehrsdienste aus, die über das hinausgehen, was erforderlich ist, um lokale, regionale oder subnationale Netzeffekte auszuschöpfen“ ist aus Sicht der BAK unverständlich und muss überarbeitet werden. Es muss weiters ergänzend klargestellt werden, dass bei kleinen Mitgliedsstaaten jedenfalls auch das nationale Netz in seiner Gesamtheit zur Erfüllung der Daseinsvorsorge-Dienstleistungen eines Mitgliedsstaats umfasst ist und als solches ein flächendeckendes nationales Netz in den Anwendungsbereich fallen kann.

##### Zu Art 2a Abs 1 und 5

Die BAK begrüßt den Vorschlag, dass bei der Aufstellung der Pläne für den öffentlichen Verkehr die zuständigen Behörden insbesondere auf die geltenden Regeln auf dem Gebiet der Fahrgastrechte sowie des Sozial-, Beschäftigungs- und Umweltschutzes achten sollen. Kritisch angemerkt wird allerdings auch hier, dass das den Charakter einer unverbindlichen Empfehlung hat und daher einer besseren verbindlichen Verankerung bedarf.

Weiters schlägt die EK vor, dass die zuständigen Behörden die relevanten Interessenträger konsultieren müssen, wobei damit zwar in erster Linie die Verkehrsunternehmen gemeint

sind, allerdings auch repräsentative Fahrgastvereinigungen und Arbeitnehmerverbände. Dasselbe gilt auch für die Ausarbeitung der Spezifikation gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. Auch dieser Vorstoß wird von der BAK begrüßt.

#### Zu Art 2a Abs 6

Hier soll der maximale Umfang eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags mit 10 Mio Bahnkilometern bzw einem Drittel des gesamten Beförderungsumfangs des öffentlichen Personenverkehrs eines Mitgliedstaats, der im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge geleistet wird, begrenzt werden, je nachdem, welcher Wert höher ist.

Die derzeitige Direktvergabe von Schienenpersonenverkehrsleistungen für den Teilbereich der von der ÖBB-Personenverkehr AG bedienten Strecken im Gesamtnetz des Bundesgebietes (sog Vertrag des Bundes über die gemeinwirtschaftlichen Leistungen der ÖBB - GWL-Vertrag) beträgt für den Schienenpersonennahverkehr 58,371 Mio Zugkilometer und für den Schienenpersonenfernverkehr 12,742 Mio Zugkilometer.

Neben der grundsätzlichen Ablehnung des Verordnungsvorschlags wird diese Begrenzung ebenfalls strikt abgelehnt.

#### Zu Art 4 Abs 5

Dieser Absatz ist im neuen Entwurf unverändert und beinhaltet eine Kann-Bestimmung für die zuständigen Behörden, den ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes verpflichten, den Arbeitnehmern, die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, die Rechte zu gewähren, auf die sie Anspruch hätten, wenn ein Übergang im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG erfolgt wäre.

Diese Bestimmung wurde in Österreich seit 2009 kein einziges Mal angewendet und es ist zu befürchten, dass das auch weiterhin nicht der Fall sein wird. Es ist nun an der EK zu zeigen, wie ernst sie es mit dem sozialen Schutz der Beschäftigten meint. Die Kann-Bestimmung ist unbedingt in eine Muss-Bestimmung zu ändern und nachdem der ausgewählte Betreiber eines öffentlichen Dienstes den Beschäftigten des bisherigen Betreibers ein verpflichtendes Angebot auf Übernehmen gemacht hat, muss jeder Beschäftigte diesem freiwillig zustimmen. Nur so kann sichergestellt werden, dass alle Parteien mit denselben Kosten für Personal ein Angebot kalkulieren und der Wettbewerb nicht auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird.

#### Zu Art 4 Abs 6

Hier wird festgehalten, sollte die zuständige Behörde die Betreiber eines öffentlichen Dienstes dazu verpflichten, bestimmte Qualitäts- und Sozialstandards einzuhalten oder soziale und qualitative Kriterien aufzustellen, dass diese Standards und Kriterien in die Unterlagen des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und die öffentlichen Dienstleistungsaufträge aufgenommen werden. Die Ausweitung von Qualitätsstandards im derzeitigen Regelwerk auf Qualitäts- und Sozialstandards im Entwurf wird zwar grundsätzlich begrüßt, allerdings ist auch hier nur eine Möglichkeit geschaffen, die von den Mitgliedstaaten, jedenfalls aber von Österreich, leider nicht angewendet wird. Die Einhaltung von Sozial- und Qualitätsstandards und das Aufstellen von sozialen und qualitativen Kriterien muss eine verbindliche Vorgabe

an die Mitgliedstaaten sein, andernfalls ist es totes Recht und geht europaweit zulasten der Beschäftigten.

#### Zu Art 4 Abs 8

Der Entwurf soll regeln, dass die zuständigen Behörden allen interessierten Parteien relevante Informationen für die Vorbereitung eines Angebots im Rahmen eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens zur Verfügung stellen. Dazu gehören Informationen über Fahrgastnachfrage, Tarife, Kosten und Einnahmen im Zusammenhang mit den öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die Gegenstand der Ausschreibung sind, sowie Einzelheiten der Infrastrukturspezifikationen, die für den Betrieb der erforderlichen Fahrzeuge bzw des erforderlichen Rollmaterials relevant sind, um ihnen die Abfassung fundierter Geschäftspläne zu ermöglichen. Aus Sicht der BAK fehlen jedenfalls auch alle Informationen über Personalkosten für diejenigen Beschäftigten, denen nach Anwendung der Betriebsübergangsrichtlinie ein verbindliches Angebot gemacht werden muss.

#### Zu Art 4 und 5

Grundsätzlich soll die Verordnung dahingehend abgeändert werden, dass es nur mehr dann kein wettbewerbliches Vergabeverfahren geben muss, wenn der Betreiber ein interner Betreiber ist. Definiert wird der interne Betreiber gemäß Art 2 lit j) so, dass die zuständige Behörde eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht.

Die BAK spricht sich strikt dagegen aus, dass den nationalen Behörden die derzeit mögliche Wahlfreiheit zwischen wettbewerblicher Vergabe und Direktvergabe genommen wird.

#### Zu Art 5 Abs 3 und 6

In der gültigen Verordnung können die zuständigen Behörden entscheiden, öffentliche Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr - mit Ausnahme anderer schienengestützter Verkehrsträger wie Untergrund- oder Straßenbahnen - direkt zu vergeben. Es steht somit jedem Mitgliedstaat frei, seinen Schienenverkehr so zu gestalten und zu vergeben, wie es jeweils am geeignetsten scheint.

Die BAK spricht sich an dieser Stelle nochmals strikt dagegen aus, dass den nationalen Behörden die derzeit mögliche Wahlfreiheit zwischen wettbewerblicher Vergabe und Direktvergabe genommen wird.

Weiters wird im Entwurf vorgeschlagen, in Abs 6 festzulegen, dass es auch die Möglichkeit gibt, öffentliche Aufträge an unterschiedliche Eisenbahnunternehmen zu vergeben indem die Zahl der Aufträge, die an ein und dasselbe Eisenbahnunternehmen vergeben werden, begrenzt wird. Auch dies lehnt die BAK strikt ab.

#### Zu Art 5a

Um sicherzustellen, dass alle Betreiber diskriminierungsfreien Zugang zum Markt erhalten, stellt sich die EK vor, dass die Mitgliedstaaten das Restwertrisiko des Rollmaterials tragen, falls Betreiber, die sich an Ausschreibungsverfahren für öffentliche Dienstleistungsaufträge beteiligen möchten und können, dies beantragen, um an Ausschreibungsverfahren teilnehmen zu können.

Dazu sind drei Varianten vorgesehen:

Gemäß lit a) wird die Behörde Eigentümer, indem sie das Rollmaterial erwirbt, lit b) ermöglicht die Übernahme einer Bürgschaft für die Finanzierung des zu verwendenden Rollmaterials und in lit c) kann die Behörde die Funktion eines Vermittlers einnehmen.

So können neue Marktteilnehmer und auch Ausschreibungsverlierer sicherstellen, dass nicht sie das Risiko tragen, sondern dass es auf die öffentliche Hand übergewälzt werden kann. Diese Änderungen werden seitens der BAK strikt abgelehnt.

Weiters muss angemerkt werden, dass es im vorliegenden Entwurf keine Festlegung über die Verantwortung von Wartung und Instandhaltung gibt, sodass die Behörde im schlechtesten Fall auch noch diese Kosten zu tragen hätte. Darüber hinaus gibt es aktuell sicher keine zuständige Behörde (gemeint sind ja Länder und Gemeinden), die die Kompetenz aufweisen könnte, den technischen Zustand des Rollmaterials zu beurteilen und daher droht auch hier entweder eine kostenwirksame Fehlbeurteilung oder eine weitere Kostenüberwälzung auf die Allgemeinheit.

Zu Art 7 Abs 3

Dieser Artikel ist gegenüber dem derzeit gültigen Text nicht verändert, daher wird hier von einer Direktvergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Eisenbahnverkehr gesprochen, obwohl ja genau das in Zukunft nicht mehr zulässig sein soll. Da die Wahlfreiheit nach Ansicht der BAK beibehalten werden muss, ist dieser Artikel nicht anzupassen, sondern sind dieser und die oa Artikel in ihrer ursprünglichen, derzeit gültigen Textierung beizubehalten.

Zu Art 8 Abs 2, 2a und 3

Hier wird festgelegt, dass die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr - mit Ausnahme anderer schienengestützter Verkehrsträger wie Untergrund- oder Straßenbahnen - ab dem 3. Dezember 2019 im Einklang mit Artikel 5 Abs 3 zu erfolgen hat. Das bedeutet, Ausschreibung im Schienenpersonenverkehr ab 2019.

Spätestens am 3. Dezember 2019 muss sichergestellt sein, dass alle öffentlichen Dienstleistungsaufträge, die andere schienengestützte Verkehrsträger und den Straßenverkehr betreffen, im Einklang mit Artikel 5 Abs 3 vergeben worden sind. Das bedeutet, Ausschreibung im U-Bahn und Straßenbahnverkehr - sofern sie nicht interne Betreiber sind - von Inkrafttreten der Verordnung bis spätestens 2019.

Abs 2a gibt vor, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge für den öffentlichen Schienenpersonenverkehr, die zwischen dem 1. Januar 2013 und dem 2. Dezember 2019 direkt vergeben werden, für ihre vorgesehene Laufzeit gültig bleiben können. Sie dürfen jedoch keinesfalls nach dem 31. Dezember 2022 fortbestehen.

In Abs 3 lit d) werden diejenigen öffentlichen Dienstleistungsaufträge von der Verpflichtung gemäß Abs 2 ausgenommen, die vor dem 3. Dezember 2009 nicht wettbewerblich vergeben wurden. Das trifft auf den GWL-Vertrag zu, allerdings ist er nach dem 3.12.2009, nämlich am 12.12.2009 abgeschlossen worden und fällt somit in keine der Übergangsfristen. Diese Lücke ist dadurch zu schließen, dass auch der GWL-Vertrag des Bundes wie jene vor dem 3.12.2009 abgeschlossenen behandelt wird.

## Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU

### Personenverkehrsöffnung (Artikel 10 und 11)

#### Geplante Änderungen

Neben den Änderungen im Rahmen der PSO-VO ist vorgesehen, den nationalen Personenverkehr auch dort zu liberalisieren, wo keine Vergaben oder Ausschreibungen stattfinden. Das trifft beispielsweise auf Städtefernverkehre (Wien - Salzburg, Wien - Graz usw) zu. Derzeit ist nur der internationale Schienenpersonenverkehr liberalisiert. Zwar können auf internationalen Verbindungen Fahrgäste beliebig aufgenommen werden. Der Hauptzweck des Verkehrs hat allerdings die grenzüberschreitende Verbindung zu sein. Ziel der EK ist, dass jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen zu allen Verkehrsleistungen in Österreich Zugang erhält. Ein in Rumänien konzessioniertes Eisenbahnverkehrsunternehmen mit einer griechischen Sicherheitsbescheinigung sollte künftig mit bulgarischen Lokführern und ungarischen Zugbegleitern den Regionalverkehr zwischen Wien und Wiener Neustadt, Klagenfurt und Villach, Wien und Bratislava abwickeln können.

Seitens der BAK wird darauf hingewiesen, dass die derzeit in Konkurrenz zu allen anderen Verkehrsunternehmen agierende WESTbahn Management GmbH nicht Ergebnis einer EU-weiten Liberalisierung ist, sondern rein auf nationalem Recht (Eisenbahngesetz EisbG) fußt. Im EisbG können allerdings Auflagen (öffentliches Interesse, Gemeinnützigkeit) festgelegt werden. Derzeit führt die Westbahn Management GmbH in Österreich gerade einmal 0,6% aller Züge. Alle anderen Anbieter im Personenverkehr (Linzer Lokalbahn, Salzburger Lokalbahn, ÖBB, Montafonbahn, Achenseebahn, Graz Köflacher Bahnen, Steiermärkische Landesbahnen usw) kooperieren, um mögliche Synergien aus dem Gesamtnetz am besten lukrieren zu können.

#### Keine Verbesserungen durch Wettbewerb belegbar

Durch den Wettbewerb würden sich, so zumindest die (noch nie belegte) Vorstellung der EU-Kommission, die Verkehrsdienste - quasi automatisch - quantitativ und qualitativ verbessern. Die Zahlen von EUROSTAT zeigen allerdings, dass diese Erwartungen nicht eintreffen werden. **Weder gibt es einen Zusammenhang zwischen der Zufriedenheit der Kunden und dem Grad der Liberalisierung. Noch gibt es einen Zusammenhang zwischen dem Grad der Liberalisierung und der Performance der Bahnen.** Stark liberalisierte Länder können Zugewinne bei den Reisenden auf der Schiene verzeichnen, aber auch weniger stark liberalisierte Länder haben Zugewinne. So hat Frankreich (23. Platz beim Liberalisierungsgrad) einen höheren Zugewinn (+3%) als Deutschland (3. Platz und +1%). Einige stark liberalisierte Länder (CZ) haben sogar einen Rückgang. Die Länder mit dem größten Rückgang liegen bei der Liberalisierung im Mittelfeld. Die einzige Ausnahme bildet hier Irland, das aufgrund der wirtschaftlichen Krise einen außerordentlichen Abschwung erlebt.

Ein ähnliches Bild vermittelt der liberalisierte Güterverkehr: Auch hier entwickeln sich die Bahnen unabhängig vom Liberalisierungsgrad. Die beste Performance hatte die Güterverkehrstochter der ÖBB zu der Zeit, als von Liberalisierung noch keine Rede war.

Die **erfolgreichsten und beliebtesten Bahnen in Europa, jene der Schweiz, sind selbstverständlich nicht liberalisiert**. Niemand käme in der Schweiz auf die Idee, die Win-win-Situation für öffentliche Hand, Eisenbahnunternehmen und Fahrgäste durch aberwitzige Liberalisierungen zu gefährden.

### **Wettbewerb der Rosinenpicker**

Das österreichische Schienennetz ist ein Verbundprodukt. Es gibt gewinnbringende Verbindungen (etwa der Fernverkehr von Wien Richtung Westen) und nicht gewinnbringende Strecken (etwa Regionalverkehre). Gleichmaßen gibt es Zeiten in denen Züge stark genutzt werden (etwa während der Früh- und der Abendspitze) und Zeiten an denen Züge schwach frequentiert werden. **Derzeit ist ein Ausgleich zwischen gewinnbringenden Verbindungen und gewinnbringenden Zeiten mit den „Minusbringern“ (Regioverkehr, Schwachlastzeiten) selbstverständlich**. Die flächendeckende und leistbare Mobilität der Bevölkerung ist so sichergestellt. Die Bahn kann ihren unverzichtbaren Aufgaben im Rahmen der Daseinsvorsorge entsprechen. Profiteure davon sind nicht zuletzt die öffentliche Hand und die Kunden der Bahnen. Beide erhalten ein günstiges und qualitativ hochwertiges Angebot.

Löst man, wie es die EU-Kommission beabsichtigt, einzelne Strecken oder Verbindungen aus dem System heraus, kann dieses maßgeschneiderte Angebot nicht mehr erbracht werden. **Durch Wettbewerb gibt es nur noch dort ein Angebot, wo Gewinne eingefahren werden können**. Neue Anbieter beschränken sich, wie es die WESTbahn Management GmbH eindrucksvoll beweist, auf gewinnbringende Strecken. Diese Rosinenpickerei führt im besten Fall dazu, dass eine Fahrt in ausgewählten Zügen zu ausgewählten Zeiten tatsächlich günstiger wird. Dies allerdings mit dem Effekt, dass die bisherigen Möglichkeiten der Quersubventionierung, aufgrund allgemein sinkender Gewinnmargen, abnehmen. Einer verschwindend geringen Zahl an profitierenden Reisenden steht allerdings der Großteil der 572.000 täglichen Bahnkunden, hauptsächlich die Tagespendler, gegenüber. Die Folgen sind insgesamt kurz- bis mittelfristig teurere Tickets sowie das Ausdünnen des Angebots zu Schwachlastzeiten und in der Region.

Inneralpin setzt das die ÖBB bei zahlreichen Verbindungen (Klagenfurt-Salzburg, Linz-Graz, Salzburg-Graz) bereits um. Offensichtlich braucht die ÖBB eine gut gefüllte „Kriegskasse“, um den privaten Betreibern auf der ohnedies gut versorgten Westbahnstrecke Paroli bieten zu können. Zwar gelang es nach massiven Protesten der Bevölkerung und der regionalen Politik, den Zweistundentakt zwischen Salzburg und Graz wiederherzustellen, allerdings mussten die Länder Salzburg und Steiermark dafür zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung stellen. Die Qualität der Bahnverbindungen ist zwar wieder gegeben, verursacht aber erheblich höhere Kosten für die Landesbudgets. Gleichmaßen steigt der Druck auf regionale, vertaktete und unter Umständen sogar auf gemeinwirtschaftliche Verkehre bei der Trassenvergabe. Bestehende Angebote und Angebotserweiterungen (etwa bei der neuen Salzburger S-Bahn) werden erschwert.

**Das Herauslösen einzelner Trassen führt dazu, dass das Gesamtangebot verfällt oder aber teurer durch die öffentliche Hand abgegolten werden muss.** Dieser Transfer von zusätzlichen öffentlichen Geldern ist scharf abzulehnen.

### **Auswirkungen auf die Beschäftigten**

Zwar gibt es keinen Zusammenhang zwischen Liberalisierungsgrad, Kundenzufriedenheit und Effektivität der Bahnen. Unbestritten **gibt es aber einen Zusammenhang zwischen Verschlechterung der Arbeitsbedingungen und Liberalisierung.** Neben den täglichen Bahnkunden sind die Beschäftigten die Hauptleidtragenden einer weiteren Liberalisierung. Es kommt zu

- einem enormen Personalabbau,
- neuen Arbeitszeitregimes: Flexibilisierung, Verdichtung und Verlängerung, wachsende Intensivierung der Arbeit und Stress, Einführung von prekären und atypischen Beschäftigungsformen,
- Lohneinbußen: 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, Individualisierung der Beschäftigungsverhältnisse: Einkommensunsicherheit,
- Reduktion der Lehrstellen und der Weiterbildung.

Damit führt die Generaldirektion (GD) für Mobilität und Transport der Europäischen Kommission die Bemühungen der anderen Generaldirektionen, insbesondere die der GD für Beschäftigung, ad absurdum. Ebendort wird nämlich versucht

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

### **Zahnloser Schutz der Gemeinwirtschaft**

Zwar ist angedacht, den gemeinwirtschaftlichen Verkehr zu schützen (vgl Artikel 11). Diese Schutzbestimmungen sind aber völlig nebulos formuliert und daher unbrauchbar. Es wird lediglich festgeschrieben, dass sie vorab definiert werden müssen und dass sie der Regulator kontrolliert. Welche Kriterien Anwendung finden und wer diese definiert ist ebenso unklar wie der Umfang des Ermessenspielraums der Mitgliedstaaten und der regionalen Behörden. Bei der Ausarbeitung der Kriterien ist damit zu rechnen, dass diese entweder von der Kommission selbst oder von den Mitgliedstaaten ausgearbeitet werden. Sollte die EK die Kriterien ausarbeiten, werden diese, wie die bisherige Erfahrung zeigt, ausschließlich von den Liberalisierungsbestrebungen der Kommission getragen sein. Sollten die Kriterien von anderen als der EK ausgearbeitet werden, hat sich die EK über ihre anderen Richtlinien und Verordnungsentwürfe (Interoperabilität, Agentur und Sicherheit) de facto ein ultimatives Veto-

recht gesichert. Die EK kann jeden, aus ihrer Sicht zu ambitionierten Vorschlag, über ihre nachgelagerten Vollstreckungsbehörden (Rail-Regulator und Eisenbahnagentur) aufheben. **In beiden Fällen gehört der Schutz der Gemeinwirtschaft damit der Vergangenheit an.**

### **Beispiele Großbritannien und Schweden**

Die Pioniere der Liberalisierung in Europa sind Großbritannien und Schweden. Beide Länder zeigen eines deutlich: Die anfangs gemachten Versprechungen der Marktöffner, wie die Qualitätssteigerung bei gleichzeitiger Reduktion der Ticket- und der Gesamtkosten, sind nicht eingetreten. Obwohl Studien eindeutig belegen, dass der Britische und der Schwedische Weg in eine Sackgasse geführt haben, soll dieser Weg dennoch für ganz Europa eingeschlagen werden. Das ist inakzeptabel.

Bereits 2004, nur wenige Jahre nach der Liberalisierung war klar, dass der britische Weg ein Irrweg war: Enorm gestiegenen Subventionen (von 1.600 Mio £ in den 1990er auf nicht weniger als 3.800 Mio £ nach der Liberalisierung) standen nur mäßige Erfolge gegenüber. Im Grunde wurde schon damals viel mehr Steuergeld für eine höhere, aber letztendlich unbeständigere Anzahl von Zügen ausgegeben, die zwar neuer, aber weniger pünktlich sind. Die Studie „Realising the Potential of GB Rail“ (Mc Nulty 2011) kommt zum Schluss, dass die **Gesamtkosten des liberalisierten britischen Eisenbahnsystems um rund 40 Prozent höher sind als in anderen vergleichbaren europäischen Ländern.** Die Briten zahlen zudem die teuersten Tickets in ganz Europa. Berechnungen von Just Economics zufolge würden sich die britischen Bahnreisenden 5,3 Mrd Euro pro Jahr sparen, wenn die Ticketpreise auf dem gleichen Niveau wären wie in Frankreich. Selbst der Infrastrukturbetreiber Network Rail ließ, wie die BBC im November 2009 berichtete, seine Beschäftigten lieber mit dem Bus fahren, da die Bahntickets schlicht zu teuer sind. Der Komplexitätsgrad des britischen Systems wird zudem durch die uneinheitlichen Rabattsysteme erhöht. Jährlich werden mehrere Millionen (!) Tarife definiert, vom Verkehrsministerium überprüft und den PassagierInnen zum Kauf angeboten. Die meisten dieser Tarife werden jedoch nie benutzt, da die fragmentierte Struktur dazu führt, dass übergreifende Verkehrsdienstleistungen (also Verkehre über mehrere Unternehmen hinweg) nicht nachgefragt werden und Reisen mit mehreren AnbieterInnen individuell geplant werden. Für Bahnreisende ist das komplexe Preissystem nur schwer zu durchblicken.

Gleichermaßen wurden in Schweden die Erwartungen nicht erfüllt. Wie aktuelle Untersuchungen zeigen (Kummer 2013, Alexandersson 2012) war das schwedische Modell aus wirtschaftlicher Sicht nur kurzfristig erfolgreich. Eines der zentralen Ziele der Liberalisierung, die Senkung der Kosten, konnte nicht erreicht werden. Im Gegenteil ist der Subventionsbedarf durch die öffentliche Hand signifikant gestiegen. Zwar konnten die Personenkilometer um 58 Prozent von 6,5 Mrd im Jahr 1988 auf 10,3 Mrd im Jahr 2009 gesteigert werden. **Jedoch stiegen im gleichen Zeitraum die Kosten für den schwedischen Staat um 464 Prozent** von 336 Mio Euro auf rund 1,56 Mrd Euro. Als Gründe werden, neben höheren Investitionen in die Infrastruktur, vor allem die Zersplitterung und Aufteilung der Aufgaben auf mehrere Unternehmen, sowie der Aufbau eines kostenintensiven Verwaltungsapparates für die Durchführung des Ausschreibungswettbewerbs genannt. Zudem ist durch die Liberalisierung so-

wie durch die Zerschlagung der bisherigen Strukturen die Komplexität innerhalb des Systems Bahn stark gestiegen.

Das bedeutet, die schwedischen SteuerzahlerInnen müssen sowohl für den liberalisierten Bahnsektor als auch für die Fahrkarten weit mehr zahlen als zu Zeiten der staatlichen Bahn. Um den Ausschreibungswettbewerb durchführen zu können, war außerdem der Aufbau eines kostenintensiven Verwaltungsapparats notwendig. Ähnlich wie in England besteht aufgrund des zunehmenden Konsolidierungsprozesses die Gefahr einer Oligopolisierung des Eisenbahnsektors, die erhebliche Kostensteigerungspotenziale in sich birgt. Die schwedische Behörde Banverket hat die Entwicklung der Ticketpreise in den Jahre von 1988 bis 2003 untersucht und kam zum Schluss, dass die Ticketpreise um 125 % gestiegen sind, während der Verbraucherpreisindex im gleichen Zeitraum lediglich um 57 % gestiegen ist. Ein kleiner Teil dieses Preisanstieges kann mit der Einführung einer neuen Mehrwertsteuer im Jahr 1991 erklärt werden. Ein weiterer Teil mit der stärkeren Differenzierung der Preisstruktur zwischen teureren Hochgeschwindigkeitszügen und billigeren InterCity Zügen. Aber auch beide Faktoren zusammen erklären nicht den immensen Preisanstieg seit der Liberalisierung des schwedischen Bahnsektors.

### **Schlussfolgerungen - Forderungen**

Die Seitens der EK angekündigten Verbesserungen des Bahnsystems können anhand rationaler Kriterien nicht nachvollzogen werden. Das Gegenteil ist der Fall. Leidtragende einer Liberalisierung sind die Beschäftigten, die BahnkundInnen und die öffentlichen Körperschaften. Die weitere Liberalisierung bedeutet schließlich:

- das Ende des finanziellen Ausgleichs zwischen gewinnbringenden und nicht-gewinnbringenden Streckenabschnitten und damit das Ende der flächendeckenden Versorgung,
- Mehrausgaben für die Gebietskörperschaften
- massiven Druck auf die Bahn als Element der Daseinsvorsorge
- Mehrbelastungen für die Beschäftigten
- Mehrbelastungen für die BahnkundInnen

Statt hier nur auf den (offensichtlich gänzlich erfolglosen) Wettbewerb zu setzen, sollte die EK jene Punkte berücksichtigen, die tatsächlich einen Einfluss auf die Entwicklung der Attraktivität der Bahnen haben: Raumordnung, Qualitätskriterien, Kostenwahrheit im Verkehr, Sozialkriterien, Infrastruktur und Umweltschutz. Gerade hier könnte die EK seit langem wichtige Schritte setzen. Es wird insbesondere auf die Wegekostenrichtlinie (RL 1999/62/EG) verwiesen. Derzeit trägt beispielsweise der Straßengüterverkehr in Österreich – trotz Einhebung einer gegenüber anderen EU-Mitgliedstaaten hohen Maut - nur ein Drittel seiner Kosten. Ebenso wird auf die katastrophalen Entwicklungen bei der Eisenbahninfrastruktur in den Osteuropäischen Ländern verwiesen.

Höhere Marktanteile entstehen nicht automatisch durch Marktöffnung sondern sind das Ergebnis einer Verkehrspolitik, die sowohl wirtschaftliche, soziale als auch ökologische Aspek-

te berücksichtigt. Die EK schlägt allerdings vor, eine nachhaltige Verkehrspolitik durch privaten Wettbewerb zu substituieren. Das ist eine Bankrotterklärung jeglicher politischer Gestaltung.

### **Auflösung der Holdingstruktur (Art 7)**

Laut der EK gäbe es in manchen Mitgliedstaaten einen intransparenten Zugang zur Schieneninfrastruktur. Daher müssten, so die EK, Infrastrukturbetreiber unabhängiger werden. Die von der EK vorgeschlagenen Änderungen der RL 2012/34/EU greifen daher massiv in die bestehenden Bahnstrukturen ein. Zwar sollen Holdingstrukturen, die Infrastrukturunternehmen und Absatzunternehmen (Erbringung von Verkehrsleistung im Güter- und Personenverkehr) unter einem Dach vereinen, weiterhin erlaubt sein. Es werden dafür allerdings weitreichende Auflagen definiert, **sodass die Vorteile der Holding fast gänzlich verschwinden** (vgl Artikel 7, 7a bis 7e). Dabei übersieht die EK, dass der neutrale Zugang durch den Regulator gewährleistet ist und dass eine Zerschlagung von Bahnen keine zusätzlichen Schienenkapazitäten schafft. Engpässe im Schienennetz werden nur durch Investitionen beseitigt und nicht durch Aufteilen von ohnedies genauestens kontrollierten integrierten Bahnen.

Die BAK lehnt die vorgesehenen Einschränkungen der integrierten Unternehmen aus folgenden Gründen ab.

- Es kommt zu einer Verteuerung des Systems Schiene durch den Wegfall der Synergien für gemeinsamen Einkauf, gemeinsame Personalplanung, gemeinsame Systemplanung usw. Die Gemeinschaft der europäischen Bahnen kommt zu dem Schluss, dass dadurch für die Europäer, abhängig von der künftigen Verkehrsentwicklung auf der Schiene, eine Mehrbelastung zwischen 5,8 und 14,5 Mrd im Jahr entsteht. Auch für die nationalen Bahnen wird es teuer. Alleine die Wiener Lokalbahn rechnet für ihr nur 30 km langes Netz mit Mehrkosten von 600.000 € pro Jahr.
- Die Personalplanung wird durch den wegfallenden Konzernarbeitsmarkt massiv erschwert, die Aufteilung der Beschäftigten auf einzelne Gesellschaften im Falle einer Zerschlagung ist unklar.
- Die Bahnen operieren dort optimal, wo „alles unter einem Dach“ ist (System Rad / Schiene). Investitionen (Sicherheit, rollendes Material, Gleisadaptierungen) rechnen sich oft nur dann, wenn beide Systeme (also Infrastruktur und Absatz) berücksichtigt werden neue Technologien kommen immer von integrierten Bahnen (TGV, ICE, AVE).
- Der Zugang kann nicht „fairer“ werden, denn dieser ist schon durch den Regulator gewährleistet.
- Es gibt keinen Zusammenhang zwischen Grad der Unternehmenszersplitterung und hohen Marktanteilen bzw. zufriedenen Kunden. Mehr Bahn (Marktanteile) und bessere Bahn (Kundenzufriedenheit) gibt es dort, wo es die Politik will und nicht dort, wo getrennt oder liberalisiert wurde. Die erfolgreichsten Bahnen im Personenverkehr und im Güterverkehr sind alle integriert.

Die BAK gibt abschließend zu bedenken, dass die EK seit über zwanzig Jahren versucht, die vollständige Öffnung des Personenverkehrs durchzusetzen und ebenso versucht, die Bahnen zu zerschlagen. Das nun vorliegende Paket sieht sogar bereits Abänderungen von Richtlinien vor, ohne dass diese umgesetzt werden hätten müssen. Es ist in hohem Maße inakzeptabel, dass die EK die Kontinuität der Planung und der Rechtssetzung nicht wirklich ernst zu nehmen scheint.

**Aus Sicht der BAK sind daher die Änderungen der Richtlinie 2012/34/EU zurückzuweisen.** Die Mitgliedstaaten sind aufgefordert, die Gestaltung der Bahn als Element der Daseinsvorsorge selbst zu gestalten. Dies ist aufgrund der Heterogenität der Anforderungen und aufgrund der bisherigen Liberalisierungsflops dringend erforderlich.

### **Verordnung über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen in der EU**

Von dieser Verordnung ist Österreich nicht betroffen. Die BAK nimmt den Entwurf daher zur Kenntnis.

### **Technische Richtlinien und Verordnungen: RL über die Interoperabilität (COM 2013 30), RL über die Eisenbahnsicherheit (COM 2013 31), VO über die Eisenbahnagentur (COM 2013 27/2) – allgemeine Anmerkungen**

Es ist vorgesehen, zahlreiche Kompetenzen, die derzeit größtenteils die Mitgliedstaaten, haben der Europäischen Kommission (EK) zu übertragen. Ziel ist es, die technische Ausstattung der Wagen, die Zulassung von Fahrzeugen und die Zulassung von Teilen der Infrastruktur zu harmonisieren.

Die Bundesarbeitskammer begrüßt grundsätzlich eine Harmonisierung auf europäischer Ebene. Die hier vorgelegten Entwürfe sind allerdings nicht dazu geeignet, einen nachhaltigen Eisenbahnraum zu schaffen. Hierfür fehlen wichtige Bestimmungen und sind Klarstellungen erforderlich. Es gilt

- einen klaren Rahmen für die Ausarbeitung der europäischen Bestimmungen festzulegen, die derzeitigen Anforderungen sind jedenfalls nachzubessern,
- wichtige nationale Regelungen betreffend die Sicherheit, die Arbeitsbedingungen und die Fahrgäste nicht zu gefährden und auch künftig beizubehalten,
- das Vetorecht gegenüber nationalen Vorschriften zu überarbeiten sonst kann die EK nahezu beliebig Vorschriften außer Kraft setzen, ein Regelungsvakuum wäre die Folge,
- das gesamte sicherheitsrelevante Personal zu zertifizieren, neben der technischen ist die soziale Harmonisierung voranzutreiben,
- Mindestkontrollen festzulegen,
- Mindestintervalle für Überprüfungen festzulegen.

**Die BAK ist der Ansicht, dass eine technische und soziale Harmonisierung bei den Bahnen erforderlich ist. Es kann aber nicht sein, dass den Nationalstaaten jegliche Mitsprache bei der Erstellung und Prüfung von Regelungen geraubt wird.** Grundsätz-

lich ist ein Modell zu wählen, das einerseits ein hohes Maß an Harmonisierung zulässt, das aber auch der Heterogenität des europäischen Eisenbahnraums entspricht. Es gilt ein Grundgerüst an Gemeinsamkeiten zu definieren, wobei es aber in den Mitgliedstaaten abweichende Regelungen geben kann. Dieses Modell hat sich beispielsweise im Straßenverkehr über Jahrzehnte bewährt. Auf eine gemeinsame Basis aufbauend, können hier Mitgliedstaaten in Teilbereichen (Promillegrenzen, Fahrverbote, Geschwindigkeiten, Alter usw) Sonderregelungen nach nationalen Erfordernissen treffen.

**Eine Harmonisierung auf niedrigem Niveau wird seitens der BAK entschieden abgelehnt.** Leider lassen die Entwürfe keine zwingenden Schlüsse auf das künftige Sicherheitsniveau zu. Fest steht allerdings, dass wichtige Regelungen (Ausbildung, Kontrollen, Revisionsfristen) fehlen.

## **RL über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (COM 2013 30)**

### **Erwägungsgrund 5**

Da die technischen Spezifikationen den gesamten Eisenbahnsektor berücksichtigen, sind bei deren Anwendung selbstverständlich auch „Ausbildungsvorschriften, Fahrgastrechte, arbeitsrechtliche Bestimmungen und Einsatzbedingungen des Personals“ zu beachten. Der Erwägungsgrund ist entsprechend zu ergänzen.

### **Erwägungsgrund 33**

Hier ist zu ergänzen, dass sich die Prüfung, ob Komponenten gebrauchstauglich sind, auch auf Gesundheitsschutz bezieht und nicht nur auf „Sicherheit, Funktionstüchtigkeit und Wirtschaftlichkeit“ beschränkt wird.

### **Art 1 Anwendungsbereich**

Es gilt beim Anwendungsbereich nicht nur die „Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen in Bezug (...) auf das eingesetzte Personal“ zu berücksichtigen. Gleichmaßen sind natürlich die Fahrgäste, insbesondere die Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität zu berücksichtigen.

### **Art 2 Begriffsdefinitionen**

Die Definition des Stadt- und Regionalverkehrs ist für Österreich nicht anwendbar. Es gilt hier klar zu definieren, ob spezifische Bahnen wie Schnellbahnsysteme (etwa in Wien, Salzburg, Graz usw) oder aber auch Lokalbahnen (Wiener Lokalbahn, Linzer Lokalbahn, Salzburger Lokalbahn) unter „Stadt- und Regionalbahnen“ zu subsumieren sind oder nicht.

Dass hier „behinderte Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität“ erstmalig erfasst werden, wird seitens der BAK begrüßt. Es gilt allerdings, um die daraus entstehenden Regelungen auch adäquat umsetzen zu können, ebenso die „Barrierefreiheit“ zu definieren. Seitens der BAK wird vorgeschlagen, hier die Definition aus dem österreichischen Behindertengleichstellungsgesetz zu übernehmen.

#### **Art 4 Inhalt der TSI**

In diesem Artikel wird festgelegt, welchen Anforderungen die europäischen Spezifikationen genügen müssen.

Die Befugnisübertragung an die Kommission (Abs 2) über die delegierten Rechtsakte ist zu weitgehend. Bei den dargestellten Anforderungen (Abs 3) werden weder die Fahrgäste, noch Personen mit eingeschränkter Mobilität erwähnt. Das ist jedenfalls nachzutragen. Bei der Auflistung möglicher Sonderfälle (Abs 6) ist auch auf die Ausbildung des Personals und auf fahrgastsspezifische Anforderungen einzugehen.

#### **Artikel 5**

In Artikel 5 wird das Verfahren für die Ausarbeitung der Spezifikationen festgelegt. Dabei werden die Rechte der Mitgliedstaaten (vgl den neuen Abs 4) beschnitten. Das ist insofern abzulehnen, da hier wichtige Informationsträger, etwa bei der Definition der erforderlichen Sonderfälle (Abs 3) verloren gehen. Alle Bereiche der Eisenbahn können dann nicht mehr abgedeckt werden.

#### **Artikel 7 in Verbindung mit Artikel 14**

In diesem Artikel wird geregelt, wann europäische Spezifikationen nicht anzuwenden sind. Grundsätzlich sollen „Sonderwege“ von Mitgliedstaaten nur bei Naturkatastrophen oder bei wirtschaftlicher Unzumutbarkeit gestattet werden.

Hier offenbart sich das grundsätzliche Problem der offensichtlich hauptsächlich auf die Fahrzeugindustrie zugeschnittenen Harmonisierungsbestrebungen. In Zusammenhang mit den Einschränkungen des Artikels 5 der vorliegenden RL und in Zusammenhang mit den Prüfbestimmungen (Art 21) der Agenturverordnung, die den Mitgliedstaaten jegliches Recht an einem Einspruch gegenüber Entscheidungen der EK nehmen, findet hier eine völlige Entmachtung der Mitgliedstaaten statt. In zahlreichen Bereichen ist das sicher zu begrüßen. Dies trifft beispielsweise auf allgemein technische Anforderungen an die Bahnen (harmonisierte europäische Bahnsteighöhe udgIm) zu.

In anderen Bereichen gibt es allerdings (nationale) Bestimmungen, die für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs unabdingbar sind. Es wird beispielhaft auf die österreichische Eisenbahneignungs- und Prüfungsverordnung oder aber auf einzelne Bestimmungen der deutschen Eisenbahnbauordnung verwiesen. Hier ist damit zu rechnen, dass die EK Schritte in die Wege leitet, diese Sonderregelungen, wenngleich sie sicherheitsrelevant sind, aufzuheben. Das ist abzulehnen.

Hier gilt es sowohl in der RL über die Interoperabilität als auch in der VO über die Eisenbahnagentur sicher zu stellen, dass bewährte und sicherheitsrelevante oder aber auch fahrgastrelevante nationale Regelungen nicht durch einen Handstreich aufgelassen werden.

#### **Artikel 8**

Die EU-Kommission soll über einen delegierten Rechtsakt Inhalt und Umfang der Gebrauchstauglichkeitsprüfung festlegen. Um zu vermeiden, dass hier nur rein betriebswirtschaftliche Optimierungen zu Grunde gelegt werden, sollte der EK ein klarer Rahmen vorge-

geben werden. Insbesondere sind dabei Sicherheit, Arbeitnehmerinnenschutz, Anforderungen der Reisenden und der Gesundheitsschutz zu berücksichtigen.

### **Artikel 20 und 21**

Hier wird der EK die ausschließliche Befugnis übertragen, Fahrzeuge und Teile der Infrastruktur zuzulassen. Es werden allerdings keine klaren Kriterien angeführt, nach denen geprüft werden soll. Hier gilt es, analog zu den Ausführungen unter Art 1, Art 7, Art 8 und Art 14, einen klaren Rahmen zu schaffen.

Die BAK gibt zu bedenken, dass durch eine europäische Zulassung auch die Erwartung entsteht, Fahrzeuge europaweit uneingeschränkt und unmittelbar einsetzen zu können. Vielfach sind die Infrastrukturen, auf denen ein Netzzugang besteht, noch nicht ausreichend darauf vorbereitet. Vielfach wird es daher nationaler Sonderbestimmungen bedürfen und werden nationale Sonderbauformen bei der Infrastruktur weiterhin im Einsatz bleiben. Dies ist auch künftig dezidiert zu erlauben. Andernfalls entsteht ein unnötiger Druck, bestehende Systeme (komplett) umbauen zu müssen. Das wäre aus finanziellen Überlegungen abzulehnen.

Wie eingangs erwähnt, muss daher die Möglichkeit bestehen, nationale Besonderheiten (höheres Niveau, klarere Festlegungen, Infrastrukturspezifika, Spezifika des Zusammenspiels Fahrzeug/Fahrweg, Anforderungen an das Personal udglm) festzusetzen. Eine Harmonisierung auf niedrigem Niveau lehnt die BAK strikt ab.

### **Anhang III**

Im Anhang III wird der Rahmen für die Anforderungen an Bauteile definiert. Dieser ist aus Sicht der BAK jedenfalls ergänzungsbedürftig.

#### **1.1.5. Sicherheit (Allgemein) in Zusammenhang mit 2.4.1. Sicherheit (Fahrzeuge)**

Hier festzulegen, dass nur die Schließ- und Öffnungsvorrichtungen der Türen die Sicherheit der Fahrgäste gewährleisten müssen, verkennt die Situation beim Ein- und Aussteigen. Es wird auf weitere sicherheitsrelevante Faktoren beim Ein- und Aussteigen der Züge (Bahnsteige, Bahnsteigspalt, Markierungen, Beschilderungen udglm) verwiesen. Nur den Schließmechanismus zu regeln ist daher widersinnig und nicht ausreichend. Es wird vorgeschlagen wie folgt zu formulieren:

„Züge müssen sicher betreten und verlassen werden können. Die Schließ- und Öffnungsmechanismen der Türen, die breite des Bahnsteigspalts und die Abfertigung des Zuges müssen die Sicherheit der Fahrgäste gewährleisten. Züge müssen so konzipiert sein, dass an ihnen keine Reisenden hängen bleiben können. Den Reisenden sind die notwendigen örtlichen Regelungen sowohl in den Bahnhöfen als auch in den Zügen (Betretungsverbote, Zu- und Abgänge, Verhaltensanweisungen, Möglichkeiten für Personen mit eingeschränkter Mobilität, Bedeutung der Markierungen, Gefahrenräume usw) leicht verständlich und umfassend zu kommunizieren“.

#### 2.4.1. Sicherheit (Fahrzeuge)

In Zügen sollten nicht nur Notausstiege vorhanden und ausgeschildert sein. Es gilt zusätzlich festzulegen:

„Züge müssen jederzeit sicher verlassen werden können. Züge dürfen nicht überfüllt sein.“

#### 2.4.3. Technische Kompatibilität

Es gilt beim Fahrzeugeinsatz nicht nur das Klima sondern auch die Topographie (Steigungen, Gefälle, Tunnel) zu berücksichtigen.

#### 2.6.1. Sicherheit (Verkehrsbetrieb)

Bei der Sicherheit des Fahrbetriebs werden bei den Beschäftigten nur die Triebfahrzeugführer, das Zugpersonal und das Personal der Prüfstellen erwähnt. Das ist keinesfalls ausreichend. Hier sind jedenfalls weitere Berufsgruppen wie die Fahrdienstleiterinnen, die Eisenbahnaufsichtsorgane, den technischen Wagendienst, den Verschub, usw aufzunehmen.

### **RL über die Eisenbahnsicherheit (COM 2013 31)**

#### **Art 3 Begriffsdefinitionen**

Bei den Begriffsdefinitionen wird ein Unfall (lit k) mit Personenschäden nur dann berücksichtigt, wenn sich das Fahrzeug in Bewegung befindet. Diese Einschränkung ist nicht nachvollziehbar, schließlich können Unfälle auch bei stehenden Fahrzeugen, etwa bei Bauarbeiten, vorkommen.

Es ist sicher zu stellen, dass Suizide extra ausgewiesen werden. Einerseits entspricht man dadurch der gängigen europäischen Rechtssetzung. Andererseits werden dadurch falsche Rückschlüsse auf die Sicherheit der Eisenbahn vermieden.

Die Definition des Stadt- und Regionalverkehrs (lit p) ist hier ebenso ergänzungsbedürftig wie bei der Interoperabilitätsrichtlinie.

#### **Artikel 4 Rolle der Akteure bei der Eisenbahnsicherheit**

Der systematische Ansatz bei der Entwicklung der Eisenbahnsicherheit (gestrichener Abs 2) soll laut Entwurf aufgegeben werden. Das läuft darauf hinaus, dass Prozessabläufe in ihrer Gesamtheit nicht mehr betrachtet werden können, obwohl sicherheitsrelevante Regelungen, etwa über die TSI, nicht automatisch systemhaft entwickelt werden. Dadurch ist die Definierung von Verantwortlichkeiten nicht mehr klar. Das ist abzulehnen.

Es ist zudem vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten keine Sorge mehr dafür zu tragen hätten, dass Bestimmungen nicht diskriminierend festgelegt, durchgesetzt und angewandt werden (Abs 1). In Kombination mit den Regelungen des neuen Abs 2, bedeutet das, dass die Behörde keine Verantwortung mehr für die Überprüfung der Eisenbahnsicherheit hat. Stattdessen soll die Verantwortung dafür den Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen übertragen werden. Die EK kann zwar Aufsichtsmethoden für nationale Sicherheitsbehörden festlegen (Art 6). Die Überwachung wird aber dezidiert den Eisenbahnen übertragen. Aus einem hoheitlich soll ein sich selbst regulierendes und überwachendes System werden.

Übertragen auf den Straßenverkehr, hieße das, den Rückzug der Polizei aus der Überwachung des Verkehrs. Ersetzt würden diese durch Hilfs- und Überwachungskräfte der Infrastrukturbetreiber und der Lkw- und Pkw-FahrerInnen. Eine Autofahrerin hätte dann beispielsweise, mit Hilfe eines Bürgermeisters einer entlegenen Gebirgsgemeinde für eine angepasste Geschwindigkeit und die richtige Beladung von Sattelschleppern zu sorgen. Ebenso hätten beide die Aus- und Weiterbildung, die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten, die richtige Lagerung des Gefahrguts, die Funktionsfähigkeit des Bremssystems, die Abgaswerte, die Achslast, den Reifendruck, die Einhaltung der Wartungsintervalle, den ausreichenden Zustand der Achsen (Haarrisse usw) zu überprüfen. Dies selbst dann, wenn die Gemeinde auf die Einnahmen der Sattelschlepper (durch eine Infrastrukturbenützungsg Gebühr) angewiesen ist. Diese wirtschaftliche Abhängigkeit des Infrastrukturbetreibers von den Eisenbahnverkehrsunternehmen ist bei der Bahn über das Infrastrukturbenützungsentgelt auf dem gesamten Netz gegeben. **Eine Selbstkontrolle in einem Bereich der Daseinsvorsorge ist schärfstens abzulehnen.**

#### **Art 8 nationale Vorschriften**

Die Mitgliedstaaten sollen nur noch sehr eingeschränkt nationale Vorschriften erlassen können. Dies trifft beispielsweise bei Notmaßnahmen (nach Unfällen) zu.

Ebenso können nationale Vorschriften auch noch aus anderen Gründen erlassen werden. Diese sind aber derart formuliert, dass die Rechtsunterworfenen nicht schlüssig erfahren, welche das sind. Wörtlich schlägt die EK vor, dass nationale Vorschriften erlaubt seien, wenn „Vorschriften in Bezug auf vorhandene Sicherheitsmethoden nicht von einer CSM abgedeckt sind“. CSM – gemeinsame Sicherheitsmethoden – sind die „Methoden zur Beschreibung der Art und Weise, wie die Sicherheitsniveaus, die Erreichung der Sicherheitsziele und die Einhaltung der anderen Sicherheitsanforderungen beurteilt werden“ (Art 3 lit f).

Ob hier wichtige Regelungen weiterhin gelten oder erlassen werden können, ist schleierhaft, da die Bestimmung schlicht unverständlich ist. **Die BAK ist der Ansicht, dass eine Harmonisierung erforderlich ist. Es kann aber nicht sein, dass den Nationalstaaten jegliche Mitsprache geraubt wird.** Auch hier wird auf den Straßenverkehr verwiesen, wo ein Grundgerüst an Gemeinsamkeiten definiert ist, es in Mitgliedstaaten aber abweichende Regelungen geben kann. Dies trifft etwa auf Promillegrenzen, Geschwindigkeiten, Beladung, Fahren mit Licht usw zu.

Jedenfalls ist sicher zu stellen, dass wichtige nationale Regelungen (EisbEPV, EisbBBV) nicht durch einen Handstreich der EK (vgl dazu auch Art 21 der Agenturverordnung und Art 7 und 14 der Interoperabilitätsrichtlinie) aufgehoben werden.

#### **Art 9 Sicherheitsmanagementsystem in Zusammenhang mit Kapitel III Sicherheitsbescheinigung und Sicherheitsgenehmigung**

Die Sicherheitsmanagementsysteme (SMS) sollten nicht, wie in Artikel 9 Abs 3 vorgesehen, nur die Notfallverfahren von Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen koordinieren. Eine Koordinierung ist natürlich auch im Regelbetrieb erforderlich, widrigenfalls kein sicherer Zugverkehr stattfinden kann.

Die Inhalte der SMS wurden bis dato im Anhang der Richtlinie definiert. Dieser Anhang soll nun gestrichen werden und der Kommission die Definierung der Inhalte der SMS über einen

delegierten Rechtsakt übertragen werden. Der künftige Inhalt der SMS kann daher aus vorliegendem Entwurf nicht abgeleitet werden. Daraus folgt aber auch, dass eine Beurteilung der Sicherheitsbescheinigung und der Sicherheitsgenehmigung (Kapitel III) – die ja auf Basis der SMS erstellt wird - nicht möglich ist.

Die BAK empfiehlt, **den Anhang beizubehalten und diesen zu ergänzen**. Dieser ist wie die SMS ein wesentlicher Bestandteil der Richtlinie. Beide sollten keinesfalls delegiert werden.

### **Art 14 Instandhaltung**

Bei der Instandhaltung der Fahrzeuge werden keine Fristen festgelegt, innerhalb derer Fahrzeuge gewartet werden müssten. Eine verpflichtende Überprüfung, wie sie auf der Straße selbstverständlich ist (§ 57a Überprüfung), ist auf der Schiene inexistent. Vertraut wird seitens der EK auf die Herstellerangaben. Aus Sicht der BAK ist das der Sicherheit abträglich, schließlich entsteht dadurch jenen Unternehmen (Herstellern von Fahrzeugen und Eisenbahnunternehmen) Vorteile, die möglichst lange Fristen angeben bzw festsetzen. Die Erfahrungen zeigen zudem, dass dieses selbstregulierende System massive Lücken hat. Es wird beispielhaft auf den deutschen ICE verwiesen. Bei diesem haben die Herstellerangaben für die Wartungsintervalle bei den Achsen zu sicherheitsgefährdenden Rissen geführt. Daraufhin mussten diese drastisch reduziert werden.

Die BAK fordert daher **Mindestintervalle für Überprüfungen** festzulegen.

### **Mindestkontrollen**

Will man tatsächlich ein sicheres Eisenbahnsystem etablieren, müssen natürlich auch entsprechende Kontrollbestimmungen aufgenommen werden. Leider ist das nicht der Fall. Durch die Regelungen des Art 4 werden sogar gegenteilige Schritte unternommen. Aus Sicht der BAK gehören jedenfalls Mindestkontrollen (technische Unterwegskontrolle des Wagenmaterials, Unterwegskontrolle der Beladung, Kontrolle der Einhaltung der grundlegenden Anforderungen der TSI, Überprüfung der Einhaltung der Netzzugangskriterien wie Ausbildung, Befähigungen, Konzessionen udglm) definiert. Ebenso gehört die Mindestausstattung der damit betrauten Behörden definiert.

### **Verordnung über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (COM 2013 27/2)**

Mit der Verordnung wird die künftige Rolle der Europäischen Eisenbahnagentur definiert. Diese soll, wie aus der Interoperabilitätsrichtlinie und aus der Sicherheitsrichtlinie zu entnehmen ist, eine bedeutendere Rolle spielen. Neben der Genehmigung und der Überprüfung nationaler Vorschriften soll sie auch Infrastrukturen und Fahrzeuge zulassen und Sicherheitserklärungen für die Infrastrukturunternehmen und die Verkehrsunternehmen ausstellen.

### **Art 1 „Gegenstand“ in Zusammenhang mit Artikel 32 „Eisenbahnpersonal“**

Die Verordnung soll für die Zertifizierung von Lokführern gelten. Dies ist aus Sicht der AK zu einschränkend, schließlich ist die Sicherheit der Bahnen vom Zusammenspiel aller Berufsgruppen abhängig. Neben den LokführerInnen kommt beispielsweise den FahrdienstleiterInnen, den ZugbegleiterInnen und dem technischen Wagendienst einen enorme Bedeutung

zu. Die EK ist daher im Artikel 32 aufzufordern, ehest einen Vorschlag über die Zertifizierung des gesamten sicherheitsrelevanten Personals zu präsentieren. Dieser ist in transparenter Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern auszuarbeiten.

#### **Art 4 „Arbeitsgruppen“ in Zusammenhang mit Art 5 „Konsultation der Sozialpartner“ und in Zusammenhang mit Art 15 lit g „technische Unterstützung“**

In diesen Artikeln wird die Arbeitsweise der Arbeitsgruppen der Agentur festgelegt. Ebendort werden jene technischen und sozialen Normen beschlossen, die europaweit verbindlich anzuwenden sind. Zahlreiche Arbeitsgruppen verrichten bereits seit Jahren ihre Arbeit. Gemäß der vorliegenden Verordnung sind das soziale Umfeld und die Arbeitsbedingungen zu berücksichtigen. Bei dieser Berücksichtigung sind die Sozialpartner zu konsultieren.

Die bisher gemachten Erfahrungen zeigen allerdings, dass diese Konsultation zwar stattfindet, ihre Art und Weise aber stark verbesserungsfähig ist. Einerseits werden die Anregungen der ArbeitnehmerInnen nur selten berücksichtigt. Dies äußert sich in zum Teil nicht akzeptablen Arbeitsbedingungen. So fehlt es in vielen Triebfahrzeugen - trotz stundenlangen Einsatzes von ArbeitnehmerInnen - immer noch an Toiletten. Andererseits mangelt es schlicht an einer horizontalen Arbeitsgruppe über alle Themenbereiche hinweg die sich schwerpunktmäßig mit den Arbeitsbedingungen auseinandersetzt. Derzeit beschränkt die Agentur den Arbeitnehmerinnenschutz vielfach auf die Beschaffenheit von Werkstoffen in den Interoperabilitätskomponenten (Giftigkeit, Blendschutz usw). Das ist sicher wichtig, aber nicht ausreichend. Neben der Zusammensetzung ist für einen sicheren Bahnbetrieb auch das Zusammenspiel der Komponenten für einen sicheren Betrieb entscheidend. So können zahlreiche Komponenten als Einzelbauteile sicher hervorragend eingesetzt werden. Ihre Verwendung mit anderen – ebenfalls zertifizierten – Bauteilen kann aber auch dazu führen, dass sich das Gesamtsystem suboptimal entwickelt. Das äußert sich beispielsweise in der Überforderung der ArbeitnehmerInnen durch zahllose und in Summe unübersichtliche Bedienelemente usw.

Die BAK fordert daher die **Einrichtung einer eigenen horizontalen Arbeitsgruppe für die adäquate Berücksichtigung der Arbeitsbedingungen.**

#### **Art 21 nationale Vorschriften**

Hier darf die Agentur nationale Vorschriften überprüfen und darüber entscheiden, ob diese ihren Vorstellungen entsprechen. Rechtsmittel dagegen gibt es keines. Wie bereits unter der Interoperabilitätsrichtlinie (Art 7 und Art 14) und Artikel 8 der Sicherheitsrichtlinie festgehalten, kann es nicht Ziel sein, hier die nationalen Regelungen gänzlich aufzulassen.

Mit freundlichen Grüßen

Rudi Kaske  
Präsident  
F.d.R.d.A.

Günther Chaloupek  
iV des Direktors  
F.d.R.d.A.