



Foto: A. Kromus

Das Fünf-Punkte-Forderungsprogramm der Gewerkschaft vida:

- **Öffi-Offensive für Österreich**
- **Güter auf die Bahn, Fairness auf der Straße**
- **ÖBB, die Bahn der ÖsterreicherInnen**
- **Fairness für die Beschäftigten**
- **Mehr Sicherheit für Alle**

Trendwende in der Verkehrspolitik

Mit diesem Fünf-Punkte-Programm lässt sich die Trendwende in der Verkehrspolitik fort- und umsetzen. Wir müssen uns dafür stark machen, dass sich diese Inhalte in der Regierungspolitik der nächsten Jahre wiederfinden. Davon hängt nicht mehr und nicht weniger als die Zukunft eines sozial und ökologisch verträglichen Verkehrswesens und somit auch unsere, die Zukunft der Beschäftigten, ab.

Werden wir aktiv – mischen wir uns ein! Gestalten wir die Verkehrspolitik der nächsten Jahre mit! Wir müssen gemeinsam an eine kommende Bundesregierung herantreten und konstruktiv auf diese einwirken. Wenn wir gemeinsam auftreten, wird unsere Stimme auch deutlich gehört werden!

vida Fakten ist eine Publikationsreihe der Gewerkschaft vida mit dem Zweck, Fachinformation an BetriebsrätInnen, FunktionärInnen, Interessierte und an die Politik zu bringen.

Nähere Infos und Bestellung:
verkehr@vida.at
<http://fakten.vida.at>

Impressum:

Herausgeber: Gewerkschaft vida, 1020 Wien, Johann-Böhm-Platz 1, Tel.: +43 1 53 444 79 - 202

Medieninhaber: Verlag des Österreichischen Gewerkschaftsbundes GmbH, Johann-Böhm-Platz 1, 1020 Wien, Telefon: +43 1 662 3296
www.oegbverlag.at, office@oegbverlag.at

ZVR: 576439352.

Über vida: Die Gewerkschaft vida gliedert sich in die Bereiche Verkehr, Soziale, Persönliche Dienste und Gesundheitsberufe sowie Private Dienstleistungen.

vida



Fokus Verkehrspolitik vida Fakten

August 2013
<http://fakten.vida.at>

Die vida fordert eine sozialere und ökologischere Verkehrspolitik: Öffis ausbauen – Beschäftigte fair behandeln.

Öffi-Offensive für Österreich
Seite 2

ÖBB, die Bahn der ÖsterreicherInnen
Seite 3

Trendwende in der Verkehrspolitik umsetzen
Seite 4



Fotos: A. Kromus, Paul Sturm

Mobilität mit Zukunft

Fast alle sind sich einig: Unsere Art der Mobilität muss noch sozialer und ökologischer werden. Wie diese Zukunftsfähigkeit erreicht werden kann, stellt die Gewerkschaft vida auf den folgenden Seiten vor. Am 29. September 2013 ist in Österreich Nationalratswahl. Aus Sicht der vida und der Beschäftigten ist

es wichtig, dass in der Verkehrspolitik die Weichen für die Zukunft gestellt werden. Die vida hat deshalb ein fünf Punkte umfassendes Verkehrsprogramm erarbeitet. Diese Forderungen wird die vida an eine neue Bundesregierung stellen, daran wird jede neue Regierung von uns gemessen werden.

Die fünf Punkte des vida-Verkehrsprogramms

1. Öffi-Offensive für Österreich

Österreichweites Tarif-, Ticket- und Fahrgastinformationssystem aufbauen.

Der Autoverkehr stößt an seine Grenzen: Ökologisch, energiepolitisch und auch finanziell. Es ist deshalb die Zeit für eine Öffi-Offensive gekommen. Damit es nicht vom Zufall abhängt, ob man im eigenen Bundesland gute Öffis vorfindet, bedarf es bundesweiter und verbindlicher Mindestversorgungsstandards. Ein flächendeckender Taktverkehr mit optimalen Umsteigemöglichkeiten nach Schweizer Vorbild ist notwendig und möglich. Damit verbunden wird ein österreichweites Tarif-, Ticket- und Fahrgastinformationssystem aufgebaut. Die Versorgung mit leistbarem, hochwertigem, sicherem und barrierefreiem Öffentlichen Verkehr muss ausreichend finanziert und unter fairen Bedingungen für die Beschäftigten erbracht werden.

Fairer Wettbewerb zwischen Straße und Schiene.

Regionalbahnen mit Potenzial müssen reaktiviert bzw. neu errichtet werden. Dafür sollte ein eigener Ko-Finanzierungstopf für regionale Bahn-Infrastrukturen geschaffen werden.

Auch in der Raumplanung bedarf es eines Umdenkens. Neue Siedlungs- und Gewerbegebiete sollten nur entlang von hochrangigen Achsen des Öffentlichen Verkehrs errichtet werden. Einkaufszentren „auf der grünen Wiese“ haben eine Verkehrserregerabgabe zu entrichten. In der Stellplatzverordnung (Länderrecht) soll die Garagenpflicht fallen.

Keine weiteren Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen.

Wer mit Öffis pendelt, soll das große Pendlerpauschale bekommen. Laut EU-Studie verursacht die Privatnutzung von Dienstautos Steuerausfälle von bis zu 1,6 Milliarden Euro. Diese Regelung aber auch jene für das amtliche Kilometergeld müssen so reformiert werden, sodass damit ein Anreiz zur Öffi-Nutzung geschaffen wird.

In fast allen österreichischen Großstädten werden im Winter die erlaubten Grenzwerte für die Feinstaubbelastung erheblich überschritten. Es bedarf deshalb konsequenter Maßnahmen beim Straßenverkehr, um die Luftverschmutzung auf ein vertretbares und legales Maß zu verringern.

2. Güter auf die Bahn, Fairness auf der Straße

Der Anteil des Gütertransports auf der Bahn soll von derzeit 30 Prozent bis zum Jahr 2025 auf 40 Prozent erhöht werden. Um dieses Ziel zu erreichen, muss die Wettbewerbssituation zwischen Straße und Schiene fair gestaltet werden. Ein Beispiel dafür wäre die Senkung der Schienenmaut auf Regionalstrecken. Denn,



Foto: Paul Sturm

während die Bahn überall Maut bezahlen muss, tut dies der LKW-Verkehr nur auf Autobahnen und Schnellstraßen.

Eine Anhebung der LKW-Maut wäre deshalb nur fair und logisch. Die Anschlussbahnförderung sollte reformiert werden und gleichzeitig wirksame Maßnahmen gegen das sogenannte Ausflaggen von LKW und Mautumgehung gesetzt werden. Zudem wurden die Abgaben für den Strom- und Dieselbedarf der Bahn empfindlich erhöht, während gleichzeitig die Kfz-Steuer für LKW gesenkt wurde. Das muss rückgängig gemacht werden.

Der LKW-Sektor ist zum „Wilden Westen“ geworden, in dem alle unter die Räder kommen. Wir brauchen deshalb dringend Regeln, deren Einhaltung auch kontrolliert wird. Dies hilft sowohl den FahrerInnen als auch dem Bahnsektor. Wir fordern deshalb:

- Keine weiteren Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen und stopp dem Sozialdumping
- Keine Zulassung von Gigalibern - weder EU-weit noch in Österreich
- Effiziente Kontrollen der Sozialbestimmungen der Beschäftigten
- Haftung des Zulassungsbesitzers bei Mautvergehen
- Reform und Verbesserung der Kraftfahrerausbildung

Für einen fairen Wettbewerb unter den einzelnen Verkehrsträgern muss auch die Besteuerung von Kerosin

teres Service und weniger Sicherheit sind die Folgen – und das bekommen auch die Fahrgäste zu spüren.

Es ist kein Zufall, dass in der Schweiz – in der es bekanntlich die beste Bahn der Welt gibt – nicht ausgeschrieben wird. EU-rechtlich ist es derzeit möglich, Eisenbahnverkehr direkt zu vergeben, also ein Unternehmen mit der Erbringung der Verkehrsleistung direkt zu beauftragen. Das soll auch möglich sein. Jedoch sind Ausschreibungen nur dort sinnvoll, wo sie nachweislich zu Verbesserungen für die Beschäftigte und Fahrgäste führen.

Ob Direktvergabe oder Ausschreibung: Sozial- und andere Qualitätskriterien müssen ein bestimmendes Element für die Vergabe von Verkehrsdiensten (Bus und Bahn) sein. Das muss auf Bundesebene gesetzlich geregelt werden. Es soll schließlich der beste und nicht der billigste Anbieter zum Zug kommen. Kommt es zu einem Betreiberwechsel, sollten die Beschäftigten das Recht (aber nicht die Pflicht) haben, unten den bisherigen Bedingungen beim neuen Betreiber arbeiten zu können. Selbstverständlich darf es auch zu keinen Eingriffen in die Einzelverträge der EisenbahnerInnen kommen.

Auch Gewinnmaximierung und Liberalisierung nagen an der Sicherheit im Flugverkehr. Unzureichende Arbeitszeitregelungen und Übermüdung des fliegenden Personals, sowie Sozialdumping durch EU-Wettbewerb bei der Flughafenbodenabfertigung sind hierfür Beispiele. Wir wollen weder dort und auch nicht bei der Flugsicherung weitere Liberalisierungsschritte sondern hohe und verbindliche Ausbildungs- und Beschäftigungsstandards.

5. Mehr Sicherheit für Alle

Die Bahn muss ein sicheres Verkehrsmittel bleiben. Damit die Bahnliberalisierung nicht auf Kosten der Sicherheit gehen kann, muss der Bund einheitliche Regeln schaffen. Diese müssen die Bau- Betriebs- und Sicherheitsstandards sowie Ausbildung und Einsatzbedingungen des Personals betreffen. Für all das bedarf es einer effizienten und unabhängigen behördlichen Aufsicht.

Um die Sicherheit des Fahr- und Flugpersonals zu heben, sollen tätliche Angriffe als Officialdelikte geahndet werden. Aber auch bei den Fahrgästen sollte das Sicherheitsgefühl durch die verpflichtende Anwesenheit von ZugbegleiterInnen gehoben werden.

Die ÖBB-Unternehmensstrategie muss der Sicherstellung und Schaffung von Arbeitsplätzen in Österreich dienen.

Wer leistungsfähige Mobilität will, muss den Beschäftigten auch faire Arbeitsbedingungen bieten.

endlich eingeführt werden – und zwar im EU-weiten Gleichklang und sie muss für alle Fluglinien gelten.

3. ÖBB, die Bahn der ÖsterreicherInnen

Für die skizzierte sozialere und ökologischere Trendwende im Verkehr bedarf es starker österreichischer Bundesbahnen. Die ÖBB sind schließlich der größte und wichtigste Mobilitätsdienstleister des Landes. Unsere ÖBB müssen deshalb eine integriert Bahn im öffentlichen Eigentum bleiben.

Es darf daher zu keiner weiteren Trennung von Netz und Betrieb sowie zu keinen Privatisierungen und auch nicht zum Verkauf von Teilunternehmen kommen. Bei allfälligen Partnerschaften ist der bestimmende Einfluss der öffentlichen Hand sicherzustellen. Der ÖBB-Konzern darf auch nicht der ÖIAG oder einer anderen „Privatisierungsagentur“ übertragen werden. Das Verkehrsministerium muss Eigentümervertretung und Besteller von Schienendienstleistungen bleiben. Die ÖBB-Unternehmensstrategie muss der Sicherstellung und Schaffung von Arbeitsplätzen in Österreich dienen.

4. Fairness für die Beschäftigten

Wer leistungsfähige Mobilität will, muss den Beschäftigten auch faire Arbeitsbedingungen bieten. In der Praxis führt das Ausschreiben von Verkehrsdiensten aber zu einem Wettbewerb, der über Lohnkosten geführt wird. Ausschreibungen bewirken also Sozialdumping auf dem Rücken der Beschäftigten, schlech-