

## Die Zukunft auf Schiene und Straße Sozialpartnerforderungen zu Mobilität und Verkehr

### Gewerkschaft vida und Bundessparte Transport und Verkehr, WKÖ

Die Sozialpartner haben sich auf gemeinsame Positionen im Bereich Verkehr geeinigt und präsentieren sieben zentrale Forderungen an die zukünftige Bundesregierung. Sie reichen von einer Mobilitätsgarantie für Österreich über eine rot-weiß-rote Standortoffensive bis hin zum Infrastrukturausbau. Die Forderungen im Detail:

#### 1) Mobilitätsgarantie Österreich

Mobilität von Menschen und Gütern ist unabdingbare Voraussetzung für unser Wirtschaften, Verkehr und Mobilität ermöglichen wirtschaftliches Wachstum, die Schaffung von Arbeitsplätzen und gesellschaftlichen Wohlstand. Daher braucht es eine gesetzliche Mobilitätsgarantie mit klaren Versorgungsvorgaben. Dazu zählt ein attraktives Angebot und entsprechende Anreize zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bzw. klimafreundlicher Mobilität. Die Erreichbarkeit zu Fuß, per Fahrrad und mittels öffentlicher Verkehrsmittel per Schiene, Bus oder Pkw ist gegenüber der Erreichbarkeit per privatem Auto zu bevorzugen. Ebenso ist nachhaltiger Güterverkehr zu ermöglichen.

Österreich braucht ein klares Zielbild für Verkehrsangebot und Verkehrsinfrastruktur für Güter- und Personenverkehr.

#### 2) Maßnahmen zur Reduktion von CO2-Emissionen

Österreich hat sich im Rahmen der EU-Klimaziele dazu verpflichtet, seinen Treibhausgasausstoß bis 2030 um 36 Prozent gegenüber 2015 zu reduzieren. Bei Nichteinhaltung der Klimaziele 2030 drohen Strafzahlungen in Milliardenhöhe. Deshalb brauchen wir eine rasche Umsetzung von entsprechenden rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen, die den Unternehmen und der Bevölkerung Anreize zum Umstieg auf nachhaltige Verkehrsträger und Antriebe bieten. Unternehmen und Beschäftigte brauchen Planungssicherheit, weshalb diese Rahmenbedingungen auch Bestand haben müssen. Unsere konkreten Vorschläge zur Reduktion von CO2-Emissionen:

- **Stärkung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs** durch eine zusätzliche jährliche Nahverkehrsmilliarden für Schiene und Bus und eine Zweckwidmung der Länderbudgets. Dies beinhaltet eine praxisgerechte und kostendeckende Tarifstruktur für die Schülerbeförderung, die Förderung von klimafreundlichen Reisen sowie weitere Anreize zur Nutzung des Öffentlichen Verkehrs. U.a. durch eine Ökologisierung der Pendlerpauschale und den Ausbau von Jobtickets. V.a. aber muss das öffentliche Verkehrsangebot im ländlichen Raum und in den Außenbezirken der Städte ausgebaut werden. Die Strecke zur nächsten Bahn- oder Busverbindung muss durch öffentlichen Verkehr mit kleineren Fahrzeugen erreichbar werden. Ein österreichweiter 15min Takt muss das Ziel sein.

- **Ausbau und Förderung des Schienengüterverkehrs:** Dies reicht von der generellen Befreiung des Bahnstroms von der Elektrizitätsabgabe über die Verdoppelung der direkten Bahnbindungen zu Unternehmen und der Förderung von technischen Innovationen, bis zur Attraktivierung des kombinierten Verkehrs.
- **Lösungen für den Alpentransit:** Ausbau der Zulaufstrecken zum Brenner-Basistunnel, Systemvoraussetzungen (Steuerliche Rahmenbedingungen, Ausreichende Förderungen von Anschlussbahnen etc.),
- **technologieneutrale Förderung** von CO2-armen Kraftstoffen und alternativen Antrieben, die den Unternehmen, den Beschäftigten und den BürgerInnen Planungssicherheit bringt. Zusätzlich ist eine Investitionsförderung für grüne Stromerzeugung sowie der Aufbau einer leistungsfähigen Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur nötig.

### 3) Rot-weiß-rote Standortoffensive und Bekämpfung illegaler Gewerbeausübung

Durch den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern und mit ausländischen Anbietern kommen die heimischen Anbieter in allen Verkehrssektoren immer mehr unter Druck und letztendlich damit vor allem ihre Beschäftigten. Hier braucht es faire Bedingungen, um die österreichischen Unternehmen und ihre Belegschaft durch den gesellschaftlichen Wandel zu begleiten.

- **Schaffung einer gemeinsamen Kontrollbehörde** im Straßengüterverkehr zur Bekämpfung illegaler Gewerbeausübung: Derzeit wird deren konsequente Verfolgung durch die Vielzahl unterschiedlicher Gesetze und Zuständigkeiten (Verkehrspolizei, Abgabenbehörden, Gewerbebehörden etc.) behindert.
- **Ausweitung der Mechanismen im Lohn- und Sozialbetrugsbekämpfungsgesetz im grenzüberschreitenden Verkehr** für bessere Durchgriffsmöglichkeiten.
- Erhalt des **Verkehrsarbeitsinspektorats** als zentrale Behörde und Reduktion der Eisenbahnbehörden
- **Gleiche Leistung - Gleiche Voraussetzungen:** Für neue Formen des Wirtschaftens und Arbeitens sind die Regelungen entsprechend anzupassen und weiterzuentwickeln (z.B. Plattformökonomie, digitale Betriebsstätte, landwirtschaftliche Verkehre).
- **Die Vereinheitlichung des Taxi- und Mietwagengewerbes** soll klare und faire Wettbewerbsbedingungen für alle Marktteilnehmer in der Branche und unnötige bürokratische Hürden abbauen.
- **Schutz der rot-weiß-roten Bahnen:** Die Direktvergabe soll unter Berücksichtigung qualitätsbezogener und sozialer Aspekte als Instrument im Schienenpersonenverkehr erhalten bleiben. Der demographische Wandel ist aktiv zu managen durch Wissenstransfer, Gesundheitsförderung, Lösungen für Alter und Schichtarbeit; die Bindung an die Unternehmen ist zu forcieren.
- **Verpflichtendes Bestbieterprinzip unter Berücksichtigung „qualitätsbezogener und sozialer Aspekte“ im Busbereich**

### 4) Unternehmen und ArbeitnehmerInnen entlasten

- **Weg mit dem Finanzierungswirrwarr und den Parallelstrukturen** Komplexe Finanzierung-, Tarif- und Vertriebsstrukturen über Gemeinde, Bund, Länder und unterschiedliche Ministerien sollen reduziert und vereinfacht werden. Bundesweit verbindliche Vorgaben zu ökologischen, technischen und sozialen Fragen müssen eine einheitliche Abwicklung des ÖV gewährleisten.

- **Änderung des Zollverfahren 4200**, um österreichische Spediteure nicht in Solidarhaftung nehmen zu können. Derzeit haften österreichische Spediteure als indirekte Zollvertretung für die Abgabenschuld ihres Auftraggebers, andere europäische Mitgliedsstaaten wie Deutschland, Frankreich und Holland haben diese Solidarhaftung nicht, wodurch für österreichische Speditionen ein erheblicher Wettbewerbsnachteil entsteht.
- **Reduktion von Eisenbahnkreuzungen** und Forcieren von Unter- oder Überfahrmöglichkeiten zur Förderung des Verkehrsflusses.
- **Attraktivierung von sicherheitsrelevanten Verkehrsberufen** durch Zuerkennung eines verbesserten Tätigkeitsschutzes im Zusammenhang mit Arbeitsvermittlung und sozialversicherungsrechtlichen (Invaliditätspension, Berufsunfähigkeitspension) Belangen. Es sollen Maßnahmen ergriffen werden, die gewährleisten, dass die Arbeitskräfte der Verkehrswirtschaft langfristig zur Verfügung stehen.

## 5) Innovation und Digitalisierung fördern

Sinn und Zweck der Digitalisierung ist es, dem Menschen zu dienen. Es gilt daher, Projekte zur Arbeitserleichterung zu fördern, wobei der Datenschutz selbstverständlich gewährleistet sein muss. Daher fordern wir:

- **Technische Innovationen im Güterverkehr vorantreiben** (z.B. Open Rail Lab): Dazu sind massive Investitionen, auch in Forschung und Entwicklung zur Automatisierung im Bereich Schienenverkehr nötig. Unter entsprechender Begleitung und Berücksichtigung der Auswirkungen auf die ArbeitnehmerInnen.
- **Ratifizierung des E-CMR durch Österreich:** Österreichs Unternehmen müssen die Möglichkeit bekommen auch einen elektronischen Frachtbrief zu verwenden. Das bringt Verwaltungserleichterungen, weniger Papier für die LenkerInnen und Kosteneinsparungen für die Unternehmen.
- **Fahrverbote digital und zentral erfassen:** um sowohl für Unternehmen, als auch für LenkerInnen den Überblick zu erleichtern.
- **Die Beschäftigten sind bei der fortschreitenden Digitalisierung entsprechend zu begleiten.** Unter Einbindung der Sozialpartner ist eine sektorspezifische Auseinandersetzung mit den Beschäftigungschancen und -risiken notwendig.

## 6) Infrastruktur ausbauen

Um eine zukunftsfähige und klimafreundliche Mobilität zu ermöglichen, muss die Infrastruktur ausgebaut werden. Konkret brauchen wir:

- **Zentrale verkehrsträgerübergreifende Planungen** sowie eine bessere Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger
- **Eine proaktive Rolle der Bundesregierung bei der Korridorfinanzierung der Infrastruktur** (Pyhrn-Schober-Achse, Deutsches Eck, Verbindung zu Nordadriatischen Häfen)
- **Eine wettbewerbsfähige Schiffbarkeit der Donau** und die Schaffung einer europäischen Behörde mit Exekutivgewalt zur Durchsetzung: Zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstraße Donau soll eine ganzjährig verfügbare Abladetiefe von 25 dm bei Regulierungsniederwasser gewährleistet sein.
- **Ein klares österreichweites Eisenbahnzielnetz**, das elektrisch betrieben ist und Regional- und Privatbahnen miteinbezieht. Die Kapazitäten müssen über

**das derzeit geplante Maß ausgeweitet werden, um steigenden Personen- und Güterverkehr auf der Schiene zu ermöglichen.**

- **Langfristige Infrastrukturfinanzierungen und Dienstleistungszusagen** für alle Bahn- und Busunternehmen
- **Massiver Ausbau der Pendlerstrecken** zwischen den Ballungsräumen und deren Einzugsgebieten - auch dort, wo Siedlungsentwicklungen forcierter werden.

## 7) Arbeitskräftepotenzial optimal nutzen

Aufgrund des demographischen Wandels sind die Verkehrsunternehmen gefordert, massiv in Ausbildung und Attraktivierung der Arbeitsbedingungen zu investieren. Dabei kommt der Öffentlichen Hand über Finanzierung und rechtliche Rahmenbedingungen v.a. bei Ausbildungen abseits von Lehrberufen und akademischen Ausbildungen eine aktive Rolle zu.

- Qualitätsvorgaben für fachliche Ausbildungseinrichtungen und öffentliche Förderung für die Ausweitung der Ausbildungsplätze
- Ausbau der Ausbildungsplätze eisenbahnspezifischen Berufe
- Förderung der Ausbildungskosten für fachspezifische Tätigkeiten bei Anstellung direkt im Verkehrsunternehmen
- Für durch die Sozialpartner festgelegte Ausbildungen soll es Förderungen durch die öffentliche Hand geben. Dies garantiert ein gutes Ausbildungsniveau in der Verkehrsbranche.
- Bedarfsorientierte Umschulungen von Mitarbeitern anderer Branchen sind zu forcieren
- Unterstützung der Betriebe bei Modellen von altersgerechtem Arbeiten
- Schutz auf stationären und mobilen Arbeitsplätzen vor den Folgen des Klimawandels (Schnee, Muren, Starkregen, Hitze, ...)
- Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs, zur Wahrung der Sicherheit im Verkehrswesen und zur Sicherstellung regionaler Beschäftigung ist der Personalübergang sektorspezifisch anzupassen. Insbesondere im Bereich der Bodenabfertigung und im Busbereich sind hier Maßnahmen zu setzen.

Roman Hebenstreit,  
Vorsitzender  
Gewerkschaft vida

Alexander Klacska,  
Obmann  
Bundessparte Transport und Verkehr