

# Sozialpartnerforderungen zu Mobilität und Verkehr

Gewerkschaft vda und Bundessparte Transport und Verkehr, WKÖ

---

## 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.

Neben den positiven Effekten der Mobilität ist der Verkehr auch mit nachteiligen Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Lebensqualität verbunden. Auf ihn entfällt etwa ein Drittel des Energieverbrauchs und des gesamten CO<sub>2</sub>-Ausstoßes der EU.

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 braucht es eine Änderung im Mobilitätsverhalten. Klimafreundliche Mobilität im Personen- und Güterverkehr muss besser ermöglicht werden.

Unsere Vorschläge:

- Gesetzliche Mobilitätsgarantie mit klaren Versorgungsvorgaben
  - Ein attraktives Angebot und entsprechende Anreize zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bzw klimafreundlicher Mobilität durch die öffentliche Hand sind zu schaffen: öffentlicher Raum und das Verkehrswesen sind nach dem Prinzip der „Kurzen Wege“ und möglichst barrierefrei zu gestalten. Die Erreichbarkeit zu Fuß, per Fahrrad und mittels öffentlicher Verkehrsmittel per Schiene, Bus oder Pkw ist gegenüber der Erreichbarkeit per privatem Auto zu bevorzugen.
  - Nachhaltiger Güterverkehr ist zu ermöglichen.
- Ein klares Güterverkehrs- und Personenverkehrsklimaziel:
  - Österreich entwickelt ein klares Zielbild für Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsangebot für Güter- und Personenverkehr für das Jahr 2030
  - Pilotprojekte in ausgewählten Lead-Unternehmen zur Förderung der Umstellung auf klimaneutrale Zu- und Ablieferung sowie An- und Abreise der Beschäftigten zum Arbeitsort
  - Kostenübernahme für Bahnanschluss bei Betriebsansiedelungen durch die öffentliche Hand

## 2) Vorschläge für die Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen

Wir erwarten eine schnelle Umsetzung von Rahmenbedingungen (rechtlich und finanziell), die den Unternehmen und der Bevölkerung Anreize zum Umstieg auf nachhaltige Antriebe bieten. Unternehmen und Beschäftigte brauchen Planungssicherheit. Diese Rahmenbedingungen müssen Bestand haben.

- **technologieneutrale Förderung von CO<sub>2</sub>-armen Kraftstoffen und alternativen Antrieben, die Unternehmen Planungssicherheit bringt:** Anreize zur Entwicklung und Verbreitung durch finanzielle Förderungen, Anpassung der Steuersätze bei der Nutzung alternativer Technologien, Vernetzung möglicher Expertise zu alternativer Antriebstechnologien.
- **Aufbau der Lade-bzw Betankungsinfrastruktur/logistische Erleichterungen**  
Zur entscheidenden Forcierung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben ist der Aufbau einer entsprechenden Lade/Betankungs-Infrastruktur notwendig, die um Marktverzerrungen zu vermeiden, unbedingt weiterhin durch entsprechende Vorgaben der öffentlichen Hand vorangetrieben werden muss.

Weitere Anstrengungen müssen auf EU-Ebene unternommen werden, um die Schaffung eines EU-weiten Dienstleistungsmarktes für alternative Antriebe zu fördern, beispielsweise durch die länderübergreifende Interoperabilität von Zahlungen und die Bereitstellung von Echtzeit-Informationen über verfügbare Lade- /Betankungsstationen.

- **Förderung des Schienenverkehrs:** generelle Befreiung von Bahnstrom von der Elektrizitätsabgabe von selbst produziertem und selbst verbrauchtem Strom aus erneuerbaren Energieträgern, Attraktivierung des kombinierten Verkehrs; Schwerpunktfinanzierung für den ÖV und Schienengüterverkehr mit Infrastrukturaufbau, Ökologisierung des Pendlerverkehrs, Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung.
- **Stärkung des Öffentlichen Verkehrs und Nahverkehrsmilliarde**  
Dem öffentlichen Verkehr und der Bahn im Speziellen kommt zur Bewältigung der Klimakrise eine wesentliche Rolle zu. Österreich soll Bahnland und „Öffiland“ Nr. 1 in Europa werden und innerhalb der EU seinen Platz behaupten.

Es braucht:

- **Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs** (jährliche Nahverkehrsmilliarde) für die Schiene (Infrastruktur, Rollendes Material)
- **Dekarbonisierung Öffentlicher Verkehre** durch Bus-Umrüstung, z.B. E-Busse, Wasserstoffbusse (jährliche Milliarde), eigene Mautkategorie für den öffentlichen Busverkehr, Kostenersatz durch Auftraggeber für die Mehrkosten bei Umstellung auf klimafreundliche Fahrzeuge
- **Neue Tarifstrukturen für Schülerbeförderung im Gelegenheitsverkehr (Bus, Pkw):**  
Ziel ist eine praxisgerechte Vergütung der Leistungen des PKW- und Busgewerbes, dh eine Abkehr von der reinen Km-bezogenen Vergütung, hin zu einer Orientierung an einem Splitsatz, der insbesondere die Zeitkomponente (und damit Personalkosten) entsprechend berücksichtigt. Kostendeckende Tarife sind nötig, um die Schülerbeförderung in der Fläche auch weiterhin garantieren zu können.
- **Mobilität im ländlichen Raum - Gewerbliche Personenbeförderung mit PKW stärken**  
Um das Mobilitätsangebot auch bei geringeren Mobilitätsbedarf zu sichern, ist in davon betroffenen Gebieten die Einbindung des gewerblichen Personenbeförderungsgewerbes mit PKW (möglichst mit alternativen Antrieben) in den ÖPNV zu forcieren, da attraktive Mobilitätsangebote als wesentliche Voraussetzung für eine hohe Lebensqualität anzusehen sind. Für Bevölkerungsgruppen, die über keinen eigenen PKW verfügen, Jugendliche, die kostengünstig befördert werden oder Frauen, die sicher in den Nachtstunden unterwegs sein möchten, müssen Angebote entwickelt werden, um diesen Bedürfnissen gerecht zu werden. Wir lehnen nichtgewerbliche ÖPNV-Angebote ab.  
Gewerbliche Anbieter im ÖPNV müssen für stehen:
  - Sicherheit - Kunden können sich auf vertrauenswürdige „Profis am Steuer“ verlassen
  - Faire und transparente Preisgestaltung - sei es durch verbindliche Taxitarife oder Mobilitätslösungen mit Preisen für Jugendliche oder Pensionisten
  - Mikro-ÖV Lösungen, die kostengünstig und nachhaltig betrieben werden -Lösungen existieren für jeden Bereich (Jugend, 60+Taxis, Anrufsammeltaxi, City-Taxi-Systeme, Ersatz von Linienverkehren durch Bedarfsverkehre)

- Ausgebildetes Personal
- Personal, das direkt angestellt ist.

Es ist für einen fairen Wirtschaftsgeschehen zwischen allen Player, bei dem die Bedürfnisse der Konsumenten und Beschäftigten gewahrt bleiben, zu sorgen.

- Maßnahmen betreffend „**Öffi-Beschleunigung**“ (z.B. Falschparker)
  - Stärkung der Mitwirkungspflicht der Polizei gegenüber „Schwarzfahrern“ (Fahrgästen ohne gültige Fahrkarte) u.a. zu einem besseren Schutz des Personals vor Übergriffen
  - **Entlastung der PendlerInnen, die öffentlich fahren**
  - Für alle Menschen, die auf den Besitz eines Autos verzichten, soll es die Möglichkeit geben, zu einer Bahn- oder Busreise zur Überwindung der letzten Meile ohne weitere Kosten Dienstleistungen gewerblicher Personenbeförderer buchen zu können. (Finanzierung aus Nahverkehrsmilliarde)
  - ggf Anpassung der Höchstgeschwindigkeit im Individualverkehr auf Autobahnen und im Freiland.
  - Entlastung der PendlerInnen und Senkung der Bahnticketpreise
  - **Ökologisierung der Pendlerpauschale**: Höhere Pendlerpauschale bei Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln statt Pkw (sofern die Benutzung eines Massenverkehrsmittels im konkreten Fall zumutbar ist)
  - verbilligte Jahreskarte für Pendler finanziert durch öffentliche Hand
  - **Zweckwidmung** in den Landesbudgets für den Öffentlichen Verkehr
  - Anreize für **klimafreundliche Urlaubsreisen**
  - Attraktivierung der Anreise in die Schigebiete mit dem Zug
  - Förderung des Ausbaus des **Nachreisezugangebots**
  - **Wertsicherung der öffentlichen Mittel** für Förderungen und Dienstleistungen im Eisenbahnwesen und im öffentlichen Busverkehr
  - **Streichen der steuerlichen Benachteiligung des Verkehrsträgers Bahn** (s.o.)
  - Erhöhung des öffentlichen Zuschusses auf Bahntickets:  
**Fernverkehrsförderung**
  - **Dichter und noch besser abgestimmter Takt** im Personenverkehr: ein Mindesttakt von 15min muss das Ziel sein
  - **Weg mit Finanzierungswirrwarr** und Parallelstrukturen (verschiedene Kartenautomaten, verschiedene Apps, mehrere Vergabestellen, unterschiedliche Kassen); Koordinationszwang unter Schaffung verbindlicher bundesweiter Vorgaben (ökologisch, sozial, technisch)
  - Vereinfachung der Förder-, Finanzierungs- und Vertriebsstruktur sowohl im ÖV als auch im GV
  - Ein klares, elektrisches, österreichweites Eisenbahnzielnetz inklusive Regional- und Privatbahnen
  - **Langfristige Infrastrukturfinanzierungszusagen** und Dienstleistungszusagen für alle Bahn- und Busunternehmen
  - **Massiver Ausbau der Pendlerstrecken** zwischen den Ballungsräumen und in deren Einzugsgebieten
  - Ausbau dort, wo Siedlungsentwicklung forciert werden soll
- **Zukunft des Alpentransits**:
    - **Stärkung Rollende Landstraße**
    - **Ausbau von Zulaufstrecken zum Brenner-Basistunnel**
    - **Verbesserte Systemvoraussetzungen bei den Bahnen** wie etwa die Streichung der Eigenstromsteuer, also der Steuer auf selbst produzierten und selbst verbrauchten Strom aus erneuerbaren Energieträgern,

Entlastung bei Netzentgelten und Ökostrombeiträgen, höhere Förderungen für regionale Anschlussbahnen, Interoperabilität bei Bahnen stärken; kurzfristige, organisatorische Maßnahmen auf Seite der Infrastruktur, um den Alpen transit auf der Schiene zu fördern, harmonisierte Umsetzung von einheitlichen Betriebsabwicklungsregeln sowie Zugbildungsvorschriften, Sprachkenntnissen und standardisierte Personalqualifikationen sowie interoperable Techniklösungen entlang der Korridore, Fortsetzung des Bahninfrastruktur-Ausbaus mit Schwerpunkt auf den Personen- und Güterverkehr: Zielnetz 2040

- **Verdoppelung der österreichischen Anschlussbahnen**
- **Massiver Ausbau der Förderungen für Schienengüterverkehr**, v.a. um den Verkehr in der Fläche für Unternehmen attraktiv zu machen
- **Technische Innovationen im Güterverkehr** (zB Open Rail Lab)
- **Massive Investitionen, Forschungs- und Entwicklung zur Automatisierung im Schienenverkehr unter entsprechender Begleitung und Berücksichtigung der Auswirkungen auf die ArbeitnehmerInnen**
- **Investitionsförderung für grüne Stromerzeugung/alternative Antriebe**
- **Zusätzliche Schienengüterverkehrsstrecken/Umfahrungen im Hauptlauf**

### 3) **Rot Weiß Rote Standortoffensive; 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 v.a. ihre Beschäftigten. Österreich ist stolz auf seine Unternehmen und sollte deren Fortbestand schützen und ihre Belegschaft durch den gesellschaftlichen Wandel begleiten. Klimawandel, demographischer Wandel und Digitalisierung sind hier die wesentlichen Faktoren.

- **Schaffung einer gemeinsamen Kontrollbehörde im Straßengüterverkehr zur Bekämpfung illegaler Gewerbeausübung:**  
Inhalt: Durch die Vielzahl der unterschiedlichen Gesetze und Zuständigkeiten (Verkehrspolizei, Abgabenbehörden, Gewerbebehörden etc.) wird eine konsequente und effektive Verfolgung illegaler Gewerbeausübung behindert. Forderung: Die Sozialpartner fordern die umgehende Schaffung einer gemeinsamen Kontrollbehörde (nach Vorbild der deutschen BAG), die gebündelt und konsequent Übertretungen im Verkehrsbereich ahnden, sanktionieren und verfolgen kann. Bei vor Ort nachgewiesenen Übertretungen im Bereich illegaler Gewerbeausübung, illegaler Kobotage und Manipulationen am Kontrollgerät sollen die Organe dieser Kontrollbehörde ermächtigt sein, die entsprechenden Fahrzeuge an Ort und Stelle stillzulegen.
- **Ausweitung der Mechanismen im Lohn- und Sozialbetrugsbekämpfungsgesetz im grenzüberschreitenden Verkehr für bessere Durchgriffsmöglichkeiten**
- **Gemeinsame Kontrolloffensive der Sozialpartner und der Behörden im grenzüberschreitenden Verkehr**
- **Erhalt des Verkehrsarbeitsinspektorats als zentrale Behörde, Kompetenz- und Beratungsstelle**
- **Reduktion der Eisenbahnbehörden, bei gleichzeitiger Klarstellung der Kompetenzen und bedarfsgerechter Aufstockung des Personals entsprechend der übertragenen Zuständigkeiten.**

- **Gleiche Leistung - Gleiche Voraussetzungen**

Inhalt: Im Bereich landwirtschaftlicher Fahrzeuge und Tätigkeiten ist seit Jahren ein verstärktes Eindringen dieser unter dem Deckmantel der „landwirtschaftlichen Nachbarschaftshilfe“ in gewerbliche Bereiche erkennbar (unter Ausnutzung großzügiger, gesetzlicher Ausnahmebestimmungen). Ebenso ist durch die voranschreitende Digitalisierung die Welt stärker zusammengewachsen und sie ermöglicht es, bessere und schnellere Informationen über Angebote und mögliche Ressourcen in den unterschiedlichsten Branchen zu erhalten. In kürzerer Zeit können um ein Vielfaches mehr Nutzer erreicht werden. Dabei spielen Online-Plattformen eine zentrale Rolle, sowohl bei der optimalen Nutzung von Ressourcen wie auch bei der Verteilung von Informationen.

Forderung: Für Unternehmen und Arbeitnehmerinnen und erfolgreiches Wirtschaften sind faire und gleiche Rahmenbedingungen und Rechtssicherheit wesentliche Kriterien. Auch im Zeitalter der Digitalisierung und für die durch die Share Economy entstehenden neuen Märkte ist ein ausgewogener rechtlicher Rahmen notwendig, um diese Kriterien zu gewährleisten. Die Sozialpartner fordern zur Sicherung eines unverfälschten und fairen Wirtschaftsgeschehens die Einhaltung bestehender Regeln durch alle Akteure, die Inklusion aller Akteure in bestehende Regeln, sowie die konsequente und vollständige Angleichung der Rahmenbedingungen für Akteure der Landwirtschaft an jene des Straßengüterverkehrs.

**Für neue Formen des Wirtschaftens und Arbeitens sind die Regelungen entsprechend anzupassen und weiterzuentwickeln (z.B. Plattformökonomie, digitale Betriebsstätte)**

- **Einheitsgewerbe ab 1.9.2020 - Fairen Wettbewerb zwischen allen Teilnehmern den Rücken stärken**

Die Vereinheitlichung des Taxi- und Mietwagengewerbes schafft klare und faire gesetzliche Rahmenbedingungen für alle Marktteilnehmer in der Branche, und baut unnötige bürokratische Hürden ab. Die Einführung strengerer Regeln bei Rückständen von Steuern oder Sozialversicherungsabgaben, stärkt die Qualität im Sinne der Kunden. Die Modernisierung des Gelegenheitsverkehrsgesetzes soll genutzt werden, um Qualität und Service noch weiter auszubauen und die Chancen der Digitalisierung zu nutzen. Firmen die durch ihre Geschäftsmodelle weder Steuern noch Sozialversicherungsbeiträge zahlen und Arbeitsplätze in Österreich ruinieren, werden nicht unterstützt. Von diesen Geschäftsmodellen profitieren nur Megakonzerne. Sie beuten ihre MitarbeiterInnen aus und dem Staat entgehen Einnahmen in gigantischer Höhe.

- **Verpflichtendes Bestbieterprinzip unter Berücksichtigung „qualitätsbezogener und sozialer Aspekte“ im Busbereich**

- **Schutz der rot-weiß-roten Bahnen**

Schienenpersonenverkehr ist für Unternehmen mit hohen Investitionen verbunden und braucht langfristige Planungshorizonte. Aufgrund des notwendigen Spezialwissens von Beschäftigten und des demographischen Wandels bedarf es Maßnahmen zur Attraktivierung der Branche auch mithilfe der Öffentlichen Hand:

- Die Beschäftigten sind bei der Fortschreitenden Digitalisierung entsprechend zu begleiten
- Der demographische Wandel ist aktiv zu managen durch Wissenstransfer, Gesundheitsförderung, Lösungen für Alter und Schichtarbeit

- Der erhöhten Mobilität der Beschäftigten ist Rechnung zu tragen und die Bindung an die Unternehmen ist durch unterschiedlichste Maßnahmen zu forcieren
- Beschäftigte, die im Verkehrssektor tätig sind, sollen in diesem gehalten werden
- Die Direktvergabe soll als Instrument im Schienenpersonenverkehr erhalten bleiben.
- Die Sozialpartner fordern qualitativ hochwertige Beschaffung unter Berücksichtigung **qualitätsbezogener und sozialer Aspekte** bei Ausschreibungen und Direktvergabe durch die öffentliche Hand

#### 4) Innovation und Digitalisierung

Digitalisierung soll den Menschen dienen, daher müssen Projekte zur Arbeitserleichterung gefördert werden.

- Datenschutz und die Wahrung der Persönlichkeitsrechte müssen dabei gewährleistet werden (Sicherstellung der Mitbestimmungsrechte und der Einhaltung der arbeitsrechtlich garantierten Freizeitanprüche von Arbeitnehmern).
- Die Sozialpartner sind in Forschungsprojekte zum Voranbringen des autonomen Fahrens einzubinden
- Bei Pilotprojekten und Forschungsprojekten (z.B. Open Rail Lab) sind Veränderungen bei den Tätigkeiten des Personals und die damit verbundenen Folgen mit zu berücksichtigen.
- Die Sozialpartner fordern die Regierung auf, sich mit den sektorspezifischen Beschäftigungschancen und -risiken der Digitalisierung und Automatisierung auseinander zu setzen bzw. diese Auseinandersetzung zu ermöglichen.
- Unter Einbindung der Sozialpartner ist eine entsprechende Studie zu beauftragen bzw. durch entsprechende Forschungsförderung eine solche zu ermöglichen und aus dieser konkrete Maßnahmen abzuleiten.

Digitalisierung soll aber auch Erleichterungen im grenzüberschreitenden Verkehr bringen

- **Ratifizierung des E-CMR durch Österreich**  
Österreich soll das Zusatzprotokoll zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) betreffend den elektronischen Frachtbrief (e-CMR) zügig unterschreiben und ratifizieren. Die Einführung der Möglichkeit, auch einen elektronischen Frachtbrief zu verwenden, kann Verwaltungserleichterungen und somit Kosteneinsparungen für Unternehmen bringen
- **Elektronische Beförderungsdokumente**  
Rasche Beschlussfassung um anschließende Umsetzung der Verordnung über elektronische Frachtdokumente.

Dadurch soll es Unternehmen ermöglicht werden, Informationen in digitaler Form an Behörden zu übermitteln bzw. vorzuweisen. Kostenbelastungen oder weiteren Informationspflichten für die Transportbranche sind zu vermeiden, ebenso die verpflichtende Verwendung von elektronischen Beförderungsdokumenten.

- **Fahrverbote digitalisiert und zentral erfassen**  
Fahrverbote sollten digitalisiert und zentral erfasst werden müssen. Bei den Arbeiten zur Erhebung von Fahrverboten wurde bekannt, dass Fahrverbote nicht zentral digital erfasst sind. Es sollte daher auch die jeweils zuständige Behörde verpflichtet werden, erlassene Fahrverbote, zentral in eine Datenbank

einzuspeisen, so dass dem Rechtsunterworfenen auch mittels entsprechender Auswertungssoftware Darstellungen möglich sind. Dies würde ebenso für kontrollierende Organe entsprechende Rechtssicherheit bieten.

- **Multiple Choice Prüfung C95/D95 als Computerprüfung in Fahrschulen**  
Derzeit findet der Multiple Choice Test der theoretischen Grundqualifikationsprüfung auf einem Papierfragebogen statt. Künftig soll dieser auch als Computerprüfung in der Fahrschule absolviert werden können (gemeinsam mit der theoretischen Führerscheinprüfung). Die Bewertung des Tests soll weiterhin der Prüfungskommission vorbehalten sein.

## 5) Unternehmen und ArbeitnehmerInnen entlasten

- **Reduktion von Eisenbahnkreuzungen und forcieren von Unter- oder Überfahrmöglichkeiten, zur Förderung des Verkehrsflusses.**
- **Umsatzsteuer - Rasche innerstaatliche Umsetzung der RL 2017/2455**  
(Busunternehmer ab 1.1.2021 Steuerpflichten in Europa von zu Hause aus erledigen: Aufgrund der Sonderregelung des One-Stop-Shop sollen österreichische Busunternehmen zukünftig ihre Umsatzpflichten bei europäischen Busreisen von zu Hause aus erledigen können. Am 5. Dezember 2017 ist die entsprechende Richtlinie (EU) 2017/2455 in Kraft getreten. Das „One-Stop-Shop“ Prinzip für Umsatzsteuererklärungen und -zahlungen wird damit auch auf internationale Busdienstleistungen ausgeweitet. Bis zum 1. Januar 2021 sind die EU-Mitgliedstaaten verpflichtet, diese Richtlinie in nationales Recht zu implementieren.
- **Änderung des Zollverfahren 4200, um österreichische Spediteure nicht in Solidarhaftung nehmen zu können** (andere europäische Mitgliedsstaaten wie Deutschland, Frankreich und Holland haben diese Solidarhaftung nicht, wodurch für österreichische Speditionen ein erheblicher Wettbewerbsnachteil entsteht)
- **Ausbau des Jobtickets um die Kosten der Beschäftigten für den Arbeitsweg zu reduzieren**
- **Ökologisierung der Pendlerpauschale**
  - Höhere Pendlerpauschale bei Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln als mit Pkw (sofern die Benutzung eines Massenverkehrsmittels im konkreten Fall zumutbar ist)
  - verbilligte Jahreskarte für Pendler finanziert durch öffentliche Hand
  - Erhöhung Kilometergeld bei Nutzung von emissionsarmen Fahrzeugen
- **Finanzielle Abfederung von Folgen und Arbeitsplatzverlust durch Digitalisierung und der ökologischen Transformation; Förderung von Umschulungen**
- **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.

## 6) Infrastruktur

- zentrale verkehrsträgerübergreifende Planungen, bessere Vernetzung
- **Klarer politischer Fahrplan, ob Verlängerung der Breitspur** in den Großraum Wien/NÖ/Bgld zur Schaffung einer neuen Logistikkreuzung zwischen West- und Osteuropa und Asien verfolgt wird: Der Wirtschaftsstandort Österreich hat die historische Chance, sich als neue Logistik-Drehscheibe zwischen Asien und Europa zu positionieren. Die Wertschöpfung muss dabei in Österreich bleiben und ein begleitendes Verkehrskonzept erstellt werden.
- **Proaktive Rolle der Bundesregierung bei der Korridorfinanzierung der Infrastruktur (Pyhrn-Schober-Achse, dt. Eck, Verbindung zu Nordadriatischen Häfen).**
- **siehe oben Brenner Zulaufstrecken**
- **Wettbewerbsfähige Schiffbarkeit der Donau und 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, dies garantiert eine optimale Auslastung der Güterschiffe. Die internationale Kooperation aller Donauanrainerstaaten muss forciert werden, um die Schiffbarkeit der gesamten Donaustrecke sicherzustellen. Die finanziellen Voraussetzungen zur Umsetzung des Aktionsprogramms Donau sind fortlaufend im Budget zu berücksichtigen.

## 7) Arbeitskräftepotential:

- 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 eine aktive Rolle zu.
- Qualitätsvorgaben für fachliche Ausbildungseinrichtungen abseits von Lehrberufen und öffentliche Förderung für die Ausweitung der Ausbildungsplätze bei direkter Anstellung im jeweiligen Verkehrsunternehmen (finanzielle Mehrkosten werden den Unternehmen abgegolten) angepasst an den jeweiligen Verkehrsträger
  - Ausbau der Ausbildungsplätze eisenbahnspezifischen Berufe
  - Förderung der Ausbildungskosten für fachspezifische Tätigkeiten bei Anstellung direkt im Verkehrsunternehmen
- Für Unternehmen und Ausbildungsstätten, die ein verbindliches Qualitätsniveau, das durch die Sozialpartner festgelegt wurde, erfüllen, soll es für durch die Sozialpartner festgelegte Ausbildungen Förderungen 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

Wien, 9.12.2019

  
Alexander Klacska,  
Obmann  
Bundessparte Transport und Verkehr