

ANTRAG

der Abgeordneten Razborcan, Vladyka, Rosenmaier, Dworak, Gartner, Gruber, Kraft, Onodi, Schagerl, Mag. Scheele, Dr. Sidl, Thumpser MSc, und Tröls-Holzweber

betreffend Ausschreibung von Buslosen im Linienverkehr

Die EU-Verordnung für öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (PSO-Verordnung) beinhaltet die Verpflichtungen, die mit der Erbringung von öffentlichen Dienstleistungen verbunden sind. Die Finanzierung und Bestellung im öffentlichen Nah- und Regionalverkehr erfolgt durch die Gemeinden, Bundesländer und den Bund.

Mit der PSO-Verordnung wurde anerkannt, dass im Bereich der öffentlichen Daseinsvorsorge der unregelmäßige Markt nichts verloren hat. Dennoch sind die Folgen einer Ausschreibung ohne Personalübergang für Beschäftigte teilweise dramatisch. Aufgrund der beschränkten Laufzeit öffentlicher Dienstleistungsaufträge wird es häufig zu Wechseln des Betreibers kommen, wodurch in vielen Fällen ein Großteil der Belegschaft des Altbetreibers den Arbeitsplatz verlieren könnte bzw. in manchen Fällen bereits verloren hat. Aufgrund der Tatsache, dass die Lose nur für die Dauer von 5 - 8 Jahren vergeben werden, sind für Buslenker kaum Gehaltsvorrückungen nach dem Senioritätsprinzip möglich - d.h. der gesamte Berufsstand wird ins Niedrigstlohnsegment gedrängt.

Das erfolgreiche Lobbying von Städten und Gemeinden hat dazu beigetragen, dass die PSO-Verordnung u. a. drei wichtige Errungenschaften zulässt:

- (1) Bahnverkehre sowie Verkehrsdienste, die von Gemeinden oder anderen Körperschaften selbst betrieben werden, können direkt vergeben werden (müssen also nicht ausgeschrieben werden).

- (2) Egal ob Direktvergabe oder Ausschreibung: Qualitäts- und Sozialkriterien (z.B. Ausbildung und Bezahlung der Bediensteten) können berücksichtigt werden. Damit wäre sichergestellt, dass der Wettbewerb nicht auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird, sondern dass der beste und nicht der billigste Anbieter zum Zug kommt.

- (3) Die PSO-Verordnung ermöglicht auch Regelungen, dass im Falle eines Betreiberwechsels die Arbeitsverhältnisse der ArbeitnehmerInnen auf den neuen Dienstleister übergehen.

Wenn also Gemeinde/Länder/Verkehrsverbände Verkehrsdienste ausschreiben oder direkt vergeben, dürfen Sozial- und Qualitätsstandards gemäß Art. 4, Abs. 5 der PSO-Verordnung zum Gegenstand des Ausschreibungswettbewerbs im Vergabeverfahren werden. So wäre z.B. möglich, Sozialdumping durch den Ausschreibungswettbewerb zu verhindern. Nicht der billigste, sondern der beste Anbieter sollte zum Zug kommen! Es gibt keine Ausrede, dass dies EU-wettbewerbsrechtlich oder durch österreichische Gesetze verboten wäre. Falls bei Ausschreibungen oder Direktvergaben die Behörden keine Sozial- und Qualitätskriterien einfordern, so liegt dies ausschließlich in ihrer Verantwortung.

In Österreich haben Bundesländer und Verkehrsverbände bisher diese Möglichkeiten allerdings nicht genutzt. De facto galt in Österreich bei allen bisherigen Ausschreibungen das Billigstbieterprinzip. In keinem einzigen Fall verlangte die ausschreibende Behörde die Personalübernahme.

Auf diese Möglichkeiten wäre daher im Rahmen der vom Land bzw. der NÖVOG - Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H. durchzuführenden Ausschreibungen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zu achten.

Die Gefertigten stellen daher den

A n t r a g :

Der Hohe Landtag wolle beschließen:

Die Landesregierung als Gesellschafter der NÖVOG - Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H. wird im Sinne der Antragsbegründung aufgefordert, dass im Rahmen der Ausschreibungen von Buslosen festgelegt werden muss, dass

- Sozialkriterien und Qualitätsstandards als Zuschlagskriterien definiert werden und
- die Beschäftigten das Recht (aber nicht die Pflicht) haben sollen, zu den bisherigen Beschäftigungsbedingungen zum neuen Unternehmen wechseln zu können.

Der Herr Präsident wird ersucht, diesen Antrag dem Verkehrsausschuss so rechtzeitig zur Vorberatung zuzuweisen, dass eine Behandlung am 16. April 2015 möglich ist.