

Regional campaigning structures

Arbeiterkammer – die Interessenvertretung der PendlerInnen in Österreich

Doris Unfried, AK Wien, Österreich

1 Sozial- und Wirtschaftspartnerschaft in Österreich

Sozial- und Wirtschaftspartnerschaft ist ein System, das von der Zusammenarbeit zwischen der Regierung und verschiedenen Interessenvertretungen getragen wird, die die Wirtschaft und ArbeitnehmerInnen im Prozess der sozial- und wirtschaftspolitischen Entscheidungsfindung vertreten.

Dieses System der Sozialpartnerschaft wird vom Grundsatz geleitet, Interessenskonflikte eher durch friedliche Verhandlungen als durch Kampfmaßnahmen, wie Streiks und Aussperrungen, zu lösen.

Die Bundesarbeitskammer ist neben dem österreichischen Gewerkschaftsbund, der Wirtschaftskammer Österreich und der österreichischen Landwirtschaftskammer Teil dieser Wirtschafts- und Sozialpartnerschaft.

Die Sozialpartner sehen sich als aktive Teilnehmer bei der Ausgestaltung der europäischen Politik. Ihre grundlegenden Ziele bestehen in der Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und Stabilität der europäischen Wirtschaft, in der Erhaltung und Verbesserung der sozialen Standards und im Schutz der ökologischen Lebensgrundlagen.

Daher wäre es erstrebenswert, dass die Europäische Union wichtige Elemente des österreichischen Modells übernimmt, um einen ähnlichen Grad der Übereinstimmung in sozialen und wirtschaftlichen Fragen auf europäischer Ebene zu erzielen.

2 Die Bundesarbeitskammer (BAK)

Die Bundesarbeitskammer vertritt die Interessen von 3 Millionen ArbeitnehmerInnen und KonsumentInnen in Österreich. Zusammen mit den neun Arbeiterkammern, die in jedem Bundesland bestehen, werden insbesondere folgende Tätigkeitsschwerpunkte gesetzt:

2.1 Grundsatzstudien im Dienste der ArbeitnehmerInnen und KonsumentInnen

Die Arbeiterkammern beschäftigen einen Stab von hochqualifizierten Experten, die als Think-Tank für Arbeitnehmerinteressen tätig sind, wobei sie Studien zu einer Vielzahl von wirtschafts- und sozialpolitischen Grundsatzthemen durchführen. Auf diese Weise haben die Arbeiterkammern jederzeit eine aktuelle wissenschaftliche Basis, die Voraussetzung für effektive politische Arbeit im Dienste der ArbeitnehmerInnen ist.

Die Arbeiterkammern arbeiten eng mit anderen österreichischen Sozialpartnern zusammen, wobei sie auch gemeinsame Studien über sozial- und wirtschaftspolitische Themen durchführen.

Die Ergebnisse dieser Studien sind ein wichtiger Bestandteil der österreichischen politischen Diskussion und dienen oft als politische Leitlinien.

2.2 Mitbestimmung bei der Gesetzgebung

Durch die Arbeiterkammern nehmen die österreichischen ArbeitnehmerInnen und KonsumentInnen am Gesetzgebungsverfahren teil. Die Arbeiterkammern beurteilen Gesetzesentwürfe aus Sicht der Interessen der Beschäftigten, machen Vorschläge für Abänderungen und sind in die Gesetzesanwendung einbezogen. Oft stammen Impulse für Gesetzesinitiativen von den

Arbeiterkammern und ihren Experten, aus deren Untersuchungen sich oft ein Gesetzgebungsbedarf ergibt.

2.3 Dienstleistungen

Die Arbeiterkammern bieten ihren Mitgliedern eine große Palette an Dienstleistungen an. Die Experten der Arbeiterkammern sorgen für Information und Beratung in verschiedensten Angelegenheiten, wie Arbeitsrecht, Arbeitslosen- und Sozialversicherung, Steuerrecht, Frauen- und Familienpolitik, Arbeitnehmer-, Lehrlings- und Verbraucherschutz. In Streitigkeiten zwischen ArbeitnehmerInnen und Arbeitgebern bieten die Arbeiterkammern Rechtsbeistand, der von mündlichen oder schriftlichen Interventionen bei Arbeitgebern bis zur kostenlosen Vertretung bei Sozial- und Arbeitsgerichten reicht. Bildung und Kultur sind ein weiterer Aktivitätsschwerpunkt. Die Arbeiterkammern stellen außerdem beträchtliche Geldmittel für Ausbildung, Berufs- und Weiterbildung sowie Training für Mitarbeiter der Arbeiterbewegung zur Verfügung und organisieren Ausstellungen, Film- und Theatervorführungen sowie Konzerte.

2.4 internationale Vertretung

Auf europäischer Ebene haben die Arbeiterkammern delegierte VertreterInnen im Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und in verschiedenen anderen Komitees und beratenden Ausschüssen, die sich mit sozial- und ausbildungspolitischen Themen befassen.

Im Gleichklang mit der föderalistischen Struktur Österreichs gibt es in jedem der neun Bundesländer eine eigene Arbeiterkammer. Die Wiener Arbeiterkammer dient gleichzeitig auch als Büro der Bundesarbeitskammer, die die Dachorganisation der neun regionalen Arbeiterkammern darstellt. Die Bundesarbeitskammer betreut alle Aufgaben, die mehrere Bundesländer betreffen oder Österreich übergreifend sind. Sowohl die regionalen Arbeiterkammern als auch die Bundesarbeitskammer sind Selbstverwaltungskörper des öffentlichen Rechts.

Beschäftigte, Lehrlinge, Arbeitslose sowie Personen in Karenz sind Pflichtmitglieder; ausgenommen sind Beamte und Beschäftigte in der Landwirtschaft. Die Gesamtzahl der Mitglieder beläuft sich auf rund 3 Millionen. Die Arbeiterkammern vertreten auch die Interessen der Pensionisten.

In jedem Bundesland wird eine Generalversammlung, eine Art Parlament der ArbeitnehmerInnen, durch gleiche, direkte und geheime Wahl für einen Zeitraum von 5 Jahren gewählt. Alle Mitglieder der Arbeiterkammern sind wahlberechtigt. Die wichtigsten politischen Gruppierungen sind die Fraktion der Sozialdemokratischen GewerkschafterInnen (FSG), der Österreichische Arbeiter- und Angestelltenbund (ÖAAB) und die Freiheitlichen ArbeitnehmerInnen.

An der Spitze jeder Länderkammer steht ein Präsident/eine Präsidentin, der/die durch die Generalversammlung gewählt wird. Laut Statut vertritt der Präsident/die Präsidentin die Arbeiterkammer in allen Angelegenheiten. Er/Sie wird von VizepräsidentInnen, vom geschäftsführenden Ausschuss und von Expertenkomitees unterstützt.

Die gewählten politische Funktionäre werden durch die sogenannten Arbeiterkammerbüros unterstützt, deren Beschäftigte technische und administrative Dienstleistungen erbringen, die die Arbeiterkammern benötigen, um ihren gesetzlichen Auftrag zu erfüllen. Die Belegschaft umfasst Experten auf allen Gebieten der Wirtschafts-, Sozial- und Bildungspolitik. Sie erstellen Studien, Stellungnahmen zu Gesetzgebungsentwürfen und -vorschlägen. Insgesamt beschäftigen die Arbeiterkammern rund 2 500 Personen, wovon 700 für die Wiener Arbeiterkammer, deren Büros auch der Bundesarbeitskammer zuarbeiten, tätig sind.

Die Finanzierung dieser gesamten Organisationsstruktur erfolgt über die "Arbeiterkammerumlage", die sich auf 0,5% des Bruttogehalts jedes Mitglieds bis zu einer gewissen Höchstbemessungsgrundlage beläuft. 85% dieses Aufkommens wird für direkte Dienstleistungen an die Arbeiterkammermitglieder aufgewendet.

„Ein faires Gleichgewicht der Interessen“ – das ist der Slogan der Bundesarbeitskammer und soll auch Merkmal des „Sozialen Dialogs“ in Europa sein.

3 Abteilung Umwelt und Verkehr - Mitbestimmung bei der Gesetzgebung in der Verkehrspolitik

Bevor man sich die Frage stellt, ob heimische Qualität auf der Strecke bleibt, sollte man sich mit dem Begriff „Qualität“ auseinandersetzen. Nationale Qualität im ÖPNV besteht unter anderem aus dem, was in Österreich als Grundlage für den ÖPNV, dh legislativ angeboten wird.

Es geht dabei um

- die Zugänglichkeit der Systeme
- die persönliche und betriebliche Sicherheit
- die Einhaltung der arbeits- und sozialrechtlichen Bestimmungen
- den Fahrkomfort
- die bundesweit einheitliche und verkehrsträgerübergreifende Informationssysteme über Fahrpreise, Fahrpläne, Routenwahl und Umsteigerelationen
- die Auswirkungen auf die Umwelt, zB positive Umwelteffekte durch Reduktion von Schadstoffemissionen
- die Möglichkeit der Benützung der Verkehrsmittel mit Verkehrsverbundfahrausweisen

Der Bund beabsichtigte, Bestellungen von Gemeinden und den Ländern zu fördern. Diese Förderung sollte es aber nur dann geben, wenn die Qualitätskriterien eingehalten werden. Die Einführung, Gewährleistung und Kontrolle von solchen Qualitätskriterien hätten eine Hebung der Qualität aus Sicht der Fahrgäste mit sich bringen können.

Bald nach Inkrafttreten des entsprechenden Gesetzes gab es in Österreich Wahlen und es kam zu einer völlig neuen Zusammensetzung der Regierung, die naturgemäß andere Ziele verfolgt.

Nicht nur die Budgetierung des Fördertopfes läßt zu wünschen übrig, der Bund plant sogar, sich aus der Verantwortung für den öffentlichen Nahverkehr völlig zurück zu ziehen.

Die AK stellt sich daher von Zeit zu Zeit die Frage: „Was wollen die Fahrgäste?“, um erkennen zu können, ob sich die Qualität aus der Sicht der Nutzer verbessert oder verschlechtert hat.

Detaillierte Angaben darüber, was die Fahrgäste konkret brauchen und wollen, werden im Rahmen der wiederholten Pendlerbefragungen von der AK erhoben.

Die AK hat – wie bereits 1999 – auch 2005 eine repräsentative Befragung von EinpendlerInnen nach Wien in Auftrag gegeben. Befragt wurden 500 EinpendlerInnen, darunter 43 Prozent Männer und 57 Prozent Frauen.

Tag für Tag pendeln 190.000 Beschäftigte aus dem Umland, vor allem aus Niederösterreich und aus dem Burgenland nach Wien zur Arbeit. Ihre Arbeitswege sind oft lang, unbequem und mit stark steigenden Kosten verbunden.

Die Zahl derer, die pendeln müssen, von der einen in die andere Gemeinde, von einem Bezirk in den anderen, nimmt in Österreich, und auch im Osten des Landes, noch immer zu. Immer mehr Beschäftigte verwenden dafür den Pkw. Bei den Einpendlern nach Wien ist der Anteil der AutopendlerInnen seit 1999 von 45 auf 56 Prozent gestiegen. Schon 47 Prozent der Haushalte verfügen über zwei Pkw, 18 Prozent sogar über mehr als zwei.

Was sich an den steigenden täglichen Staumeldungen erahnen lässt, zeigt auch die AK Pendlerbefragung 2005 drastisch: Seit 1999 ist der Anteil der Pkw-PendlerInnen von 46 Prozent auf enorme 57 Prozent der Befragten angestiegen. Dabei muss beachtet werden, dass die Pendlerbefragung neben unselbständig Beschäftigten (ArbeiterInnen, Angestellte, BeamtenInnen) auch SchülerInnen und StudentInnen bzw. Selbständige umfasst. Der Anteil der Pkw-PendlerInnen bei den Unselbständigen liegt über 60 Prozent, bei kurzen Entfernungen und aus bestimmten Regionen (zB Richtung Bruck/Leitha oder Richtung Wienerwald) sogar über 70 Prozent.

Die Zunahme der täglichen Pkw-Verwendung wird 2005 vermehrt mit einer entspannten Parkplatzsituation am Arbeitsplatz argumentiert. 85 Prozent haben kein Parkplatzproblem, zwei Drittel haben einen Firmenparkplatz. Viele Unternehmen haben ihre Betriebe in der Peripherie, auf der „grünen Wiese“ angesiedelt. Die Anbindung an den Öffentlichen Verkehr ist zumeist nur sehr

ungenügend. Auf der anderen Seite werden ausreichend Parkplätze geschaffen, und so die PendlerInnen bei der Nutzung des Pkw bestärkt.

Alternativen im öffentlichen Verkehrsangebot sind entweder nicht vorhanden oder werden als unattraktiv empfunden, also bevorzugen immer mehr das Auto. Auch die Mehrfachbelastung und die unzureichende Infrastruktur im ländlichen Raum zwingt immer mehr Frauen zum Umstieg auf den PKW.

Von diesen betroffenen Frauen wird, genauso wie von den Männern, vor allem das Umsteigen im öffentlichen Verkehr also besonders unangenehm empfunden.

Bahn und Bus als Alternative zum Auto wird nur akzeptiert, wenn auch der Fahrplan stimmt. Ist eine Verbindung fahrplanmäßig gut, wird sie auch gerne angenommen. Einmal Umsteigen wird gerade noch akzeptiert. Wartezeiten beim Umsteigen von einem Öffentlichen auf das andere bringt umgehend wiederum den PKW ins Spiel.

In den letzten Jahren sind die Kosten für den Arbeitsweg überproportional angestiegen. Haben 1999 noch 40 Prozent ihre Belastungen mit bis zu 72 Euro angesetzt, nennen 2005 nur mehr 26 Prozent entsprechende Kosten.

Pendeln mit dem Auto ist wesentlich teurer als mit der Bahn. Über die Hälfte (57 Prozent) der BahnpendlerInnen kommen monatlich mit bis zu 72 Euro (über 90 Prozent mit bis zu 144 Euro) aus, aber nur 18 Prozent (bzw. 48 Prozent) der AutopendlerInnen schaffen dies.

Dabei unterschätzen die AutopendlerInnen mehrheitlich die tatsächlichen Kosten: So wird zwar Tanken zu den monatlichen Kosten dazugerechnet, Abnutzung und Versicherung jedoch nur von rund einem Drittel der Befragten..

Die Kostenschätzung der PendlerInnen wird auch von der amtlichen Verbraucherpreisentwicklung bestätigt: Seit 1999 stieg der private Autokostenindex um rund 25 Prozent und die Indexposition „Bahntarife“ ebenfalls stark um rund 23 Prozent. Die allgemeine Preisentwicklung wies im selben Zeitraum nur eine Steigerung von 13 Prozent auf.

Ein Ergebnis der Umfrage ist auch: Die klassische fünf Tages Arbeitswoche wird zusehends aufgeweicht. Nur mehr zwei Drittel der PendlerInnen legen ihre Wegstrecke 5mal pro Woche zurück.

Flexible Arbeitszeiten haben auch ihre Auswirkungen auf die Pendlerströme. Gleitzeit etwa ermöglicht es vielen Autofahrern, negativen Erlebnissen wie etwa Staus auszuweichen. Starre Arbeitszeiten sind für PendlerInnen belastender, weil sie größere Zeitpuffer einkalkulieren müssen und auf besonders verlässliche Verbindungen und kurze Intervalle vor allem in den Morgenstunden angewiesen sind.

Während etwa durch die Schaffung von Parkplätzen, das Fahren mit dem Auto wesentlich erleichtert wurde, gibt es seitens der öffentlichen Verkehrsmittel, allen voran bei Bus und Bahn, noch zu wenig Wertschätzung dieser größten Kundengruppe im Nahverkehr.

Abgefragt wurden nicht zuletzt auch die Gründe für den Umzug von Wien ins Umland – das Ergebnis: Der Umzug ist meist die Erfüllung des Wunsches nach mehr Grün und mehr Platz für die Familie. Für den Gewinn an Lebensqualität werden auch weite Strecken und höhere Kosten zur Arbeit in Kauf genommen. Auch wenn die Betroffenen oft freiwillig zu PendlerInnen werden, brauchen sie Unterstützung und daher fordert die AK vor allem: Maßnahmen zur Verbesserung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie, eine steuerliche Entlastung der Pendler, die Sicherung des öffentlichen Pendlerverkehrs, bessere Koordination der verschiedenen Verkehrsmittel und attraktive öffentliche Verkehrsangebote für Betriebsansiedlungsgebiete.

4 Die AK fordert:

4.1 Steuerliche Entlastung der PendlerInnen:

Für AutopendlerInnen ist der Arbeitsweg in fünf Jahren um ein Viertel teurer geworden.

Für die AK ist daher eine Erhöhung der Pendlerpauschale um 15 Prozent und des amtlichen Kilometergeldes von 35 auf 42 Cent längst überfällig.

4.2 Sicherung des öffentlichen Pendlerverkehrs

Nach Vorstellung des Verkehrsministeriums sollen künftig Länder und Gemeinden den öffentlichen Nahverkehr in Eigenverantwortung führen. Allerdings sollen sie dafür bis 2016 nur Finanzmittel in der Höhe bekommen, wie sie der Bund 2003 für den Nahverkehr ausgegeben hat. Die Mittel sollen also für ein Jahrzehnt auf dem Niveau von 2003 eingefroren werden.

Für die AK ist eine derartige Verländerung öffentlicher Verkehrsleistungen nicht akzeptabel. Zu knappe finanzielle Mittel würden notwendigerweise viele Angebote für PendlerInnen verschlechtern. Deshalb fordert die AK, dass in Zukunft Finanzmittel für den Öffentlichen Verkehr deutlich erhöht werden und sich das Angebot stärker an den Bedürfnissen der PendlerInnen orientiert.

4.3 Maßnahmen zur besseren Vereinbarkeit von Beruf und Familie

Neben dem flächendeckenden Ausbau der Kinderbetreuungseinrichtungen vor allem am Nachmittag, die sich am Bedarf der Berufstätigen orientieren, sollten auch die Schulbeginn- und Schulendezeiten besser mit dem öffentlichen Verkehrsangebot abgestimmt werden. Dass dies grundsätzlich möglich ist, belegen Beispiele: So beginnt in einer Schule in Klosterneuburg der Unterricht erst 10 Minuten nach acht, weil auf die Ankunftszeit eines Linienbusses Rücksicht genommen wird.

4.4 Bestmögliche Kooperation der Bahn AG

Die PendlerInnen sind in hohem Maß von der Teilung der ÖBB in mehrere Einzelfirmen betroffen. So sind derzeit die ÖBB Personenverkehrs AG und die ÖBB Infrastruktur Betrieb AG, wiederum mit ihren jeweiligen Töchtern, mit der Abwicklung des Pendlerverkehrs befasst. Eine bestmögliche Abstimmung dieser Firmen, um die Arbeitswege für BahnkundInnen möglichst kurz, unkompliziert und bequem zu halten, ist unentbehrlich.

4.5 Umsteigen erleichtern

Bahn und Bus können nur mit dem Pkw konkurrieren, wenn sie gut abgestimmt sind, und das Umsteigen ins öffentliche Verkehrsmittel, bzw von einem ins andere Verkehrsmittel so einfach und angenehm wie möglich ist. PendlerInnen haben von der Pünktlichkeit eines Zuges wenig, wenn sie dann Zeit beim Umsteigen verlieren.

4.6 Bessere Information im Öffentlichen Verkehr

Auch rasche Information trägt zu einem wesentlichen Teil zur besseren Befindlichkeit der PendlerInnen bei. Derzeit werden die Informationen in Bahn und Bus bzw am Bahnhof von einem grossen Teil der PendlerInnen als mangelhaft empfunden. PendlerInnen brauchen jedoch rechtzeitige Infos über Verspätungen, Störungen, Änderungen im Verkehr, damit sie reagieren und ihren Arbeitsweg kurzfristig ändern können.

5 Was kann die AK für die PendlerInnen tun? Mitbestimmung in Österreich anhand eines konkreten Beispiels

In Österreich hat der öffentliche Verkehr immer eine große Rolle gespielt, allerdings beginnen die Fahrgastzahlen zu schrumpfen, das Angebot wird dünner und die Fahrgäste steigen auf das Auto um, die Zahl der Verbindungen sinkt und die Abwärtsspirale ist in Bewegung gekommen. Dies alles ist einer ÖV-feindlichen Verkehrspolitik zuzuschreiben, die immer weniger Geld für den ÖV in die Hand nehmen will.

Nun gibt es ein BMVIT-Konzept zur Neuregelung des gesamten Nahverkehrs, mithilfe dessen der Bund seine derzeitige Bestellverantwortung im ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) und die dafür vorgesehenen Bundesmittel zur Gänze an die Länder und Gemeinden übertragen und stiehlt sich aus einer Verantwortung .

Die AK hat sofort nach Bekanntwerden der Pläne der österreichischen Bundesregierung eine Analyse über die Auswirkungen des Konzeptes auf das Angebot im ÖV und die PendlerInnen bzw im konkreten Fall auf alle BenutzerInnen, denn so eine tiefgreifenden Veränderung betrifft alle.

Nachdem klar war, dass aufgrund der eingefrorenen Budgetmittel und der nicht vorgesehenen Koordinationsstelle auf Bundesebene ein Beibehalten des gegenwärtigen Angebots nicht möglich sein kann – von einer Verbesserung wollen wir gar nicht reden – haben wir prompt begonnen, gegen die Verlängerung zu lobbyieren.

Es wurde eine AK-Arbeitsgruppe mit allen betroffenen Fachgewerkschaften, den Personalvertretern der betroffenen Unternehmen und Zuständigen auf Landes- und Bundesebene eingerichtet.

Weiters ergingen Briefe des AK-Präsidenten an alle Finanzlandesreferenten und Verkehrslandesreferenten, um sie auf die Konsequenzen der Regierungspläne aufmerksam zu machen, und an an alle Landeshauptleute, die bei einer LH-Konferenz auf die Regierungspläne eingestimmt werden sollten

Die Bemühungen der AK sind erfolgreich gewesen: Es gab keine Zustimmung der Länder zu den Reformplänen, vielmehr wurden ein österreichweites Verkehrskonzept und die weitere Befassung nach Vorliegen aller relevanten Daten eingefordert.

Mittlerweile liegen 2 der 5 zu ändernden Gesetzesentwürfe vor und die AK hat nun im Begutachtungsverfahren die Möglichkeit, eine Stellungnahme abzugeben.

Wir konnten feststellen, dass die ursprünglichen Ziele deutlich verändert bzw verwässert sind und dass wir somit auch hier einen Erfolg zu verbuchen haben.

Nach Verfassen der AK-Stellungnahme erfolgt die Befassung im österreichischen Parlament und unsere Lobbying-Aktivitäten werden einerseits auf die Mitglieder des Verkehrsausschusses abzielen und andererseits mittels medialem Druck auch auf die gesamte Öffentlichkeit, dh auf die Entscheidungsträger und die BenutzerInnen.

6 Was kann die AK für die PendlerInnen tun? Mitbestimmung in Europa anhand eines konkreten Beispiels

Die AK-Aktivitäten im Zusammenhang mit dem VOV der EK zum öffentlichen Personenverkehr auf der Straße und auf der Schiene.

An dieser Stelle muss die Arbeit unseres AK-Büros in Brüssel hervorgehoben werden. Gemeinsame Anstrengungen von ETF, österreichischen Fachgewerkschaften, BAK-Brüssel und AK Österreich haben mitgeholfen, dass die MEPS den ersten Entwurf abgelehnt haben.

Allerdings muss ich natürlich zugeben, dass je nach Zusammensetzung der nationalen Regierung die Einflussmöglichkeiten mehr oder weniger groß sind ...

7 Die AK als Interessenvertretung der PendlerInnen

7.1 Pendler-Beirat des VOR

Um dem nationalen und internationalen Trends entgegenzusteuern und mehr Kunden für den ÖV zu gewinnen, liegt ein sehr wichtiger Ansatzpunkt bei den Verkehrsverbänden selbst.

Die Arbeiterkammern der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland haben lange darum gekämpft, dass der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) einen Pendlerbeirat einsetzt und zwar als offizielles Gremium des Verbundes.

Auch im Zuge einer immer umfassenderen Liberalisierung des Personenverkehrs und dem Ziel der Verkehrsunternehmen, rein betriebswirtschaftlich zu agieren, müssen die Interessen der BenutzerInnen verstärkt wahrgenommen werden.

Es gibt in Österreich keinen Ombudsmann, der Mittler zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen sein könnte. An dieser Stelle tritt oft die AK als Mittler auf und vertritt ihre Mitglieder gegenüber einem Betreiber, vor allem gegenüber den großen Anbietern wie ÖBB und Bahn-/Postbus.

Daher war es unser Ziel, einen „Pendler-Beirat des VOR“ ins Leben zu rufen. Zielgruppe bzw Nutznießer eines solchen Beirats sollen alle ArbeitnehmerInnen sein, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln im VOR-Raum unterwegs sind.

Die Mitglieder des „Pendler-Beirats des VOR“ sind Vertreter des VOR, der Verkehrsunternehmen und der Arbeiterkammern Wien, Niederösterreich und Burgenland.

Die AK hat das Recht zur Stellungnahme zu allen die verkehrspolitischen Maßnahmen und spricht entsprechende Empfehlungen gegenüber dem VOR bzw bestimmter Verkehrsunternehmen aus.

Im Rahmen dieses „Pendler-Beirats des VOR“ informieren Vertreter des VOR über geplante Änderungen, deren Auswirkungen, über das Beschwerdemanagement des VOR, über Kundenbefragungen und deren Ergebnisse.

Der VOR übernimmt im Rahmen des Beirats eine gewisse Koordinierungsfunktion zwischen den Verkehrsunternehmen und den AK-Pendlervertretern. Es wird weiters das Beschwerdemanagement der beteiligten Verkehrsunternehmen erläutert und gegebenenfalls werden auch einzelne Pendleranliegen angesprochen. Der Beirat tagt vierteljährlich und trifft sich im Bedarfsfall auch öfter. Ziel des „Pendler-Beirats des VOR“ ist die Sicherung der Qualität des ÖV-Angebots.

7.2 AK-Pendlerforum, ÖBB-Jour fixe und Pendlerbüro der AK

Weitere wichtige Bestandteile der Pendlerarbeit der Arbeiterkammer Wien sind:

Regelmässige Arbeitssitzungen einer strategischen Arbeitsgruppe zur Verbesserung der Kontakte von Betriebsräten und Verkehrsunternehmen in Pendlerangelegenheiten („Pendlerforum“) und regelmässige Arbeitssitzungen einer strategischen Arbeitsgruppe zur Verbesserung der Kontakte zwischen den Arbeiterkammern der Ostregion und den Österreichischen Bundesbahnen („ÖBB-jour fixe“).

Die Arbeiterkammern verstehen sich auch als Beschwerdeservice für BenutzerInnen öffentlicher Verkehrsmittel in Tarifangelegenheiten und bei Fahrplan- und anderen Arbeitswegeproblemen („Pendlerbüro der AK“)

8 Worum es uns als BAK geht

- Wir wollen ein qualitativ hochwertiges und leistbares Angebot im öffentlichen Personenverkehr
- Wir wollen hohe soziale Standards (Arbeits- und Einkommenbedingungen) und sichere Arbeitsplätze für die ,Beschäftigten im öffentlichen Personenverkehr
- Wir wollen den Erhalt gut funktionierender Unternehmen des öffentlichen Sektors
- Wir wollen die Erhaltung von Handlungsspielräumen für öffentliche Auftraggeber im Bereich der Verkehrsdienstleistungen

Für weiterführende Informationen wenden Sie sich bitte an:

doris.unfried@akwien.at oder www.arbeiterkammer.at