

Stellungnahme der Gewerkschaft TRANSNET und der Verkehrsgewerkschaft GDBA zur Mitteilung der Kommission „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“ (KOM(2009) 279/4)

In einer Mitteilung hat die EU-Kommission am 17. Juni 2009 für das kommende Jahr ein neues Weißbuch mit wichtigen Orientierungsgrundsätzen für die europäische Verkehrspolitik bis 2020 angekündigt. Der Titel verspricht „eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten, technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“.

TRANSNET und GDBA begrüßen die Initiative zu einer Neuauflage eines Weißbuchs Verkehr und beteiligen sich mit dieser Stellungnahme am Konsultationsprozess der Europäischen Kommission für ein neues Weißbuch Verkehr 2010-2020.

Den Feststellungen der Kommission über die Wirkungen des Weißbuchs Verkehr von 2001 können TRANSNET und GDBA nur sehr eingeschränkt zustimmen. Weder ist das Risiko der Überlastung der großen Achsen und die Gefahr territorialer Ungleichgewichte gebannt; noch ist eine ausgewogenere Verteilung des Verkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger erreicht; zahlreiche Engpässe in den Transeuropäischen Netzen sind noch nicht beseitigt. Auch bleibt die Bewältigung der Globalisierung des Verkehrs auf der Tagesordnung. Lediglich die Rechte der Verkehrskunden sind in nennenswertem Umfang verbessert worden.

Die Kommission beschreibt verschiedene Trends und Herausforderungen bei den „wichtigsten verkehrstreibenden Faktoren bis (in die) Mitte des Jahrhunderts“. TRANSNET und GDBA begrüßen die im Folgenden zusammengefassten allgemeinen politischen Aussagen grundsätzlich. Allerdings wird die Kritik an einzelnen Punkten weiter unten an konkreten Beispielen erläutert.

1. Die Verkehrsleistungen müssen hochwertig und sicher sein. Darunter fallen die persönliche Sicherheit, die Unfallvermeidung, die Verringerung von Gesundheitsgefahren, der Schutz von Passagierrechten und auch die Zugänglichkeit entfernter Regionen.
2. Die Netze der Verkehrsträger müssen besser integriert sein, um deren Kapazitäten optimaler nutzen zu können. Umweltwirkungen werden damit verringert und die Sicherheit im Verkehr insgesamt gesteigert. Neubaumaßnahmen sollten unter Berücksichtigung der Umwelteffekte und insbesondere der Auswirkungen auf das Gesamtnetz nach vergleichbaren Kriterien geplant werden.
3. Der Umgang mit endlichen Ressourcen muss sparsamer werden. Langfristige Strategien sollen den Marktteilnehmern Planungssicherheit geben und bei Verkehrsbetrieb und Infrastrukturbereitstellung zu einer deutlich größeren Umweltverträglichkeit führen.
4. Im Spannungsfeld zwischen Bevölkerungsalterung und Wohlstandssicherung soll der Verkehr einerseits ein Mittel sein, um die Produktivität der EU-Wirtschaft anzuheben, andererseits aber auch, um die Führungsstellung der EU beim Export von Verkehrssystemen und -komponenten zu sichern.
5. Markterfordernisse und die Umorientierung des Verkehrs auf Nachhaltigkeit werden Arbeitsplätze verschwinden lassen. Jegliche Umstrukturierung muss nach Kommissionsauffassung sozialverträglich erfolgen. Als flankierende Maßnahmen nennt sie Fortbildung, Dialog und Information, aber auch die soziale Sicherung und Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen der öffentlichen Hand als Auffangnetz zur Erleichterung der aus ihrer Sicht notwendigen Anpassungen. Zudem sollte ein Wettbewerb auf dem Rücken der Arbeitnehmer verhindert werden.
6. Da die Preise für Verkehrsdienstleistungen die jeweiligen Umweltkosten nicht enthalten, werden von den Nutzern des Verkehrs, aber auch von den Verkehrsplanern und der Wirtschaft bis zum heutigen Tage ökonomisch und ökologisch falsche Entscheidungen getroffen. Künftige Entscheidungen über

Verkehrsinvestitionen und Standorte müssen sich jedoch mit Blickrichtung Wohlstandssicherung an den richtigen Preissignalen orientieren. Denn Europa wird mit dem Ergebnis der Planungen und Entscheidungen im Verkehrssektor lange leben müssen.

7. Die Kommission sieht einen Trend zur Zentralisierung öffentlicher Dienstleistungen und warnt in diesem Zusammenhang vor einer Verschlechterung der Zugänglichkeit. Durch eine Verbesserung der Zugänglichkeit der Verkehrssysteme können diese Defizite gemildert werden.

Anmerkungen zu ausgewählten Abschnitten

Menschen wollen und müssen mobil sein, und Güter wollen und müssen ausgetauscht werden. Insofern stimmen die Ausführungen, die die Kommission in den Abschnitten 39 und 40 ihrer Mitteilung macht, wonach "Verkehr ... der Schlüssel (ist), der Zugang zu vielen Freiheiten bietet: die Freiheit, in verschiedenen Teilen der Welt zu arbeiten und zu leben; die Freiheit, verschiedene Produkte und Dienstleistungen zu nutzen; die Freiheit, Handel zu treiben und persönliche Kontakte aufzubauen. ... Das Verlangen nach diesen Freiheiten wird in der multikulturellen, heterogenen Gesellschaft der Zukunft ... vermutlich ansteigen".

Verkehr ist also extrem wichtig, aber kein Selbstzweck. Nicht jeder Verkehr muss automatisch als "gut" für die Gesellschaft angesehen werden, nur weil er zum Austausch von Menschen oder Gütern beiträgt. Denn der Verkehr hat nicht nur positive Folgen. Es ist folglich eine zentrale Aufgabe der Politik, den angesprochenen "Freiheiten" dort einen klaren Rahmen bzw. sogar Grenzen, zu setzen, wo andere Freiheiten bzw. Notwendigkeiten tangiert oder gar bedroht werden. Beispielsweise, wenn es um die Gesundheit der Menschen, das Klima oder aber die Bedürfnisse zukünftiger Generationen geht.

TRANSNET und GDBA erkennen nicht das von der Kommission in Abschnitt 38 ausgerufene „Konzept (...), bei dem die Verkehrsnutzer und die Beschäftigten des Sektors mit ihren Bedürfnissen und Rechten im Mittelpunkt der Politikgestaltung stehen“. Vielmehr werden die Beschäftigten des Sektors weiterhin einem ungezügelter Gewinnstreben und marktliberalen Ideologien geopfert.

Die Kommission vertritt weiterhin die These, „Wettbewerb und Innovation haben sich positiv auf den Arbeitsmarkt im Verkehrssektor ausgewirkt.“ (Abschnitt 53) TRANSNET und GDBA teilen zwar die Einschätzung, dass im Strukturwandel „in einigen Segmenten ...jedoch aufgrund der Anpassung an ein grundlegend neues ökonomisches und energiewirtschaftliches Umfeld Arbeitsplätze verschwinden.“ Es muss natürlich sichergestellt werden, dass „Europa sich auf diesen Wandel gründlich vorbereitet und ihn aktiv gestaltet, so dass die neuen Bedingungen neue Arbeitsplätze mit sich bringen und die Beschäftigten sich an dem Prozess beteiligen und darauf reagieren können.“ (ebenfalls Abschnitt 53)

Was allerdings von der Kommission lediglich als Gefahr dargestellt wird, ist in vielen Bereichen längst Realität: „Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Arbeitnehmerrechte und sozialen Bedingungen“ führen bereits zu einer „Nivellierung nach unten“ (Abschnitt 54), weil der grenzüberschreitende Dumping-Wettbewerb nur teilweise durch europaweite Regelungen eingeschränkt wird. Hier erwarten wir ein deutlich größeres Engagement der Kommission.

TRANSNET und GDBA teilen nicht die Auffassung der Kommission, dass sich der Marktöffnungsprozess, „dort, wo er bereits weiter fortgeschritten ist, als Erfolg erwiesen hat“. (Abschnitt 80) Es sind zwar messbar mehr Unternehmen grenz- und verkehrsträgerübergreifend tätig, ob dies allerdings wirklich „der wirtschaftlichen Gesamtleistung und der **Beschäftigung in der EU** zugute kommt“ bezweifeln die Autoren erheblich. In diesem Zusammenhang zweifeln die Autoren ebenfalls daran, dass „die Vollendung des Binnenmarktes mit einer wirksamen Durchsetzung der

Wettbewerbsregeln (...) von entscheidender Bedeutung (ist)“ (Abschnitt 81) und warnen gleichzeitig vor einer ideologischen Überbewertung des Prinzips der freien Märkte vor dem Schutz der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

TRANSNET und GDBA warnen vor einer Fokussierung auf die „neuen Regeln zur Marktöffnung in Verbindung mit einer wirksamen Durchsetzung der bestehenden Rechtsvorschriften“ (ebenfalls Abschnitt 81) bevor nicht ebenso wirksame Regeln zum Schutz von Rechten von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in ganz Europa greifen. Die Autoren kritisieren, dass die Kommission nicht konkret auf den Schutz der Beschäftigten – also der Menschen, die diese Verkehrsleistungen durch ihre Arbeit erbringen – eingeht, sondern sie lediglich am Rande Erwähnung finden (Abschnitt 82). Die bereits des Öfteren kritisierte einseitige Fokussierung der Kommission auf ein einheitliches und „freies“ Wirtschaften unter einer weitestgehenden Negierung sozialer Belange von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in der Verkehrswirtschaft nimmt hier seinen Fortgang.

Ausdrückliche Unterstützung findet die Kommission in Abschnitt 71 mit der Feststellung, dass Verkehrsnutzer bereits einen erheblichen Anteil an den Einnahmen öffentlicher Haushalte leisten, dieser von ihnen „gezahlte Preis hat häufig nur wenig mit den tatsächlichen Kosten zu tun (hat), die sie durch ihre Wahl der Gesellschaft auferlegen“. Die Autoren der Stellungnahme gratulieren der Kommission zu der Einsicht, dass die Kosten „in der von allen Bürgern getragen (werden), mithin nicht in einer Art und Weise, die unmittelbar mit den Externalitäten verknüpft ist (...)“. (Abschnitt 73) „Das im EG-Vertrag verankerte Verursacherprinzip (Art. 174, Abs. 2 EG-Vertrag) wird nicht in allen Fällen eingehalten.

TRANSNET und GDBA begrüßen ausdrücklich die in Abschnitt 74 aufgeführten Verbesserungen, wie die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel und die Einführung von Internalisierungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge, sehen aber auch hier noch deutlichen Handlungsbedarf um die weitreichenden

Ausnahmeregelungen einzudämmen um einen wirklichen Emissionshandel zu erreichen. Seit Jahren fordern die Verfasser die nachhaltige Internalisierung sämtlicher externer Kosten des Verkehrs in die Besteuerung. Aus diesem Grund begrüßen sie die Feststellung der Kommission, dass „Internalisierungsgebühren (werden) zur Ergänzung der Einnahmen aus der Energiebesteuerung wahrscheinlich in jedem Fall notwendig werden, da die Verbrauchsteuererträge aus Erdölzeugnissen mit der zunehmenden Verbreitung von Fahrzeugen, die alternative Energiequellen nutzen, zurückgehen dürften“. (ebenfalls Abschnitt 74)

Als Fazit aus den Ausführungen fordern TRANSNET und GDBA von der Kommission..:

- die Bekämpfung und Beseitigung der Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Arbeitnehmerrechte und sozialen Bedingungen, die sogar von der Kommission selbst eingeräumt werden. Der grenzüberschreitende Dumping-Wettbewerb muss durch europaweite Regelungen bekämpft werden. Hier erwarten wir ein deutlich größeres Engagement der Kommission.
- eine Abkehr von der einseitigen Fokussierung auf die „neuen Regeln zur Marktöffnung in Verbindung mit einer wirksamen Durchsetzung der bestehenden Rechtsvorschriften“ bevor nicht ebenso wirksame Regeln zum Schutz von Rechten von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in ganz Europa greifen.
- die Entwicklung eines tragfähigen und nachhaltigen Konzepts zur Internalisierung aller externer Kosten der einzelnen Verkehrsträger in eine Gesamtrechnung, der durch die Steuerungs- und Besteuerung gesamteuropäisch Rechnung getragen wird.

Schlussfolgerungen:

Nach einer Phase der einseitigen Wettbewerbsorientierung der EU-Politik muss nun endlich eine Phase der Arbeitnehmerorientierung folgen. Die fehlende Zustimmung vieler Bürgerinnen und Bürger in den Mitgliedstaaten zum weiteren Ausbau der gemeinsamen Politikgestaltung ist eine Folge der bisherigen Vernachlässigung sozialpolitischer Aspekte.

Gerade die Liberalisierung im Verkehrsbereich hat gezeigt, dass die ausschließliche Fixierung auf Marktöffnung und Preisfreigabe zu einem Unterbietungswettbewerb auf Kosten der Beschäftigten führt. Hier muss gegengesteuert werden. Die Bedeutung der EU machen die Beschäftigten nicht an sauber formulierten staatsphilosophischen Erkenntnissen fest, sondern an ihrer konkreten Situation im Alltag und insbesondere in der Arbeitswelt.

Einem zusammenwachsenden Europa, das im Rahmen der gemeinsamen Gesetzgebung in erster Linie Arbeitgeber- und Kapitalinteressen berücksichtigt, werden die Menschen auf Dauer die Unterstützung und Zustimmung verweigern.

Mit ihrem neuen Verkehrsweißbuch kann und muss die Kommission endlich den Beweis dafür erbringen, dass die EU nicht nur eine Gemeinschaft der Wirtschaftsinteressen, sondern auch der Menschen sein soll, die mit ihrer Hände Arbeit wirtschaftliche Prosperität überhaupt erst ermöglichen.

Frankfurt/Main und Berlin, 30. September 2009