

An die
Europäische Kommission



ZVR-Nr.: 576439352
DVR-Nr.: 0046655
ATU: 16273100

Wien, 29.09.2009

Stellungnahme der Gewerkschaft vida zur Mitteilung der Europäischen Kommission
**„Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr: Wege zu einem integrierten,
technologieorientierten und nutzerfreundlichen System“**

In Vorbereitung für das neue Weißbuch zur Verkehrspolitik 2010-2020 hat die Europäische Kommission (EK) eine Mitteilung zur Zukunft der EU-Verkehrspolitik veröffentlicht. Diese enthält die Ergebnisse des von der Kommission zu Jahresanfang 2009 initiierten Reflexionsprozesses und definiert Perspektiven für Verkehr und Mobilität bis 2020 unter Berücksichtigung verschiedenster Szenarien.

Wesentliche Aufgabe der nächsten Jahre – so das Papier – soll es sein, die europäische Verkehrspolitik auf die Entwicklung eines integrierten, technologieorientierten und benutzerfreundlichen Verkehrssystems auszurichten.

Die EK vertritt in ihrer Mitteilung die Position, dass die beschleunigte Einführung innovativer Technologien und die vollständige Integration der verschiedenen Verkehrsträger für die Bewältigung dieser Herausforderungen von entscheidender Bedeutung sind. Dies müsse im Rahmen eines Konzepts geschehen, bei dem die Verkehrsnutzer und die Beschäftigten des Sektors mit ihren Bedürfnissen und Rechten stets im Mittelpunkt der Politikgestaltung stehen. Aus Sicht der Gewerkschaft vida ist jedoch die Bewertung der Auswirkungen auf die Beschäftigten im Verkehrsbereich völlig unzureichend.

Die Gewerkschaft vida stimmt mit der Beurteilung der Kommission überein, dass *„sich das europäische Verkehrssystem in mehrfacher Hinsicht noch nicht auf dem Pfad der Nachhaltigkeit befindet“* (Punkt 7). Wie Nachhaltigkeit konkret aussehen könnte, haben die österreichischen Sozialpartner (Landwirtschaftskammer, Wirtschaftskammer, Gewerkschaftsbund, Arbeiterkammer) aktuell folgendermaßen formuliert¹:

- Trendwende beim „Modal Split“ im Individualverkehr durch Attraktivierung und dadurch implizierte stärkere Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln.

¹ Beirat für Wirtschaftsfragen: Herausforderungen in der Energiepolitik – Weißbuch der österreichischen Sozialpartner, 2009, Seite 15.

- Weitere Verlagerung im Güterverkehr zu Schiene und Wasserstraßen durch erhöhte Kostenwahrheit und Attraktivierung von Schiene und Wasserstraßen.
- Forcierung der technologischen Entwicklungen für alternative Fahrzeugantriebe mit besonderem Fokus auf Elektroantriebe.

Die Gewerkschaft vida stimmt mit diesen Empfehlungen der Sozialpartner voll inhaltlich überein und ergänzt diese Vorschläge mit konkreten Handlungsoptionen:

Attraktivierung von öffentlichen Verkehrsmitteln bedeutet nach Ansicht der Gewerkschaft vida:

- Qualitativ hochwertige und sozial abgesicherte Arbeitsplätze mit gut ausgebildeten und bezahlten, hochmotivierten MitarbeiterInnen bei den Öffentlichen Verkehrsmitteln. Der Trend zu MitarbeiterInnenabbau durch extreme Rationalisierungen erhöht den Arbeitsdruck und entspricht nicht den Bedürfnissen der Fahrgäste, die sich beispielsweise persönliche Beratung anstatt Fahrkartenautomaten erwarten.
- Eindeutiger Vorrang für den Ausbau der Schiene gegenüber den anderen Verkehrsträgern. Gerade in Zeiten restriktiver öffentlicher Budgets darf nur in Verkehrsinfrastruktur investiert werden, die zukunftsträchtig ist. Alles andere wären Fehlinvestitionen der Zukunft. Bei Schnellstraßen und Autobahnen ist allerdings beträchtlicher Ausbaubedarf bei der Errichtung von LKW-Parkplätzen. Dies ist auch eine Notwendigkeit, um die EU-Vorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten (EG 561/2006) problemlos einhalten zu können.
- Ein Bekenntnis der Politik zur Finanzierung öffentlicher Verkehrsmittel und ein Bekenntnis zur flächenmäßigen Erschließung durch die Bahn. Der Öffentliche Verkehr kann langfristig nicht attraktiver werden, wenn sich die Bahn aus der Fläche zurückzieht („Schienebonus“).

Zur **Verlagerung im Güterverkehr zu Schiene und Wasserstraßen durch erhöhte Kostenwahrheit** gehören:

- Faire Besteuerung der Kraftstoffe aller Verkehrsträger und Einbeziehung aller Verkehrsträger in die gültigen und zukünftigen Klimaschutzbemühungen und -abkommen. Unter fairer Besteuerung versteht die Gewerkschaft vida beispielsweise eine Kerosinbesteuerung, die folgende Kriterien erfüllt:
 1. Kompletter EU-weiter Gleichklang der Kerosinbesteuerung
 2. Gültigkeit für alle ein- und abfliegenden Carrier, egal von welcher Weltregion sie kommen (keine Ausnahmen für USA, Asien oder Nahost).
- Kostenwahrheit bedeutet, dass alle von einem Verkehrsträger verursachten externen Kosten auch von diesem getragen werden. Dies umfasst: Unfallfolge- und Gesundheitskosten, Klimakosten, Schadstoffkosten an Gebäuden und Vegetation, Lärmkosten usw. Dies hat auch in eine europaweite LKW-Maut einzufließen. Die derzeit ausgearbeitete EU-Wegekostenrichtlinie ist hier ein Schritt in die richtige Richtung, greift aber zu kurz (sie erlaubt die Einberechnung von Kosten, die durch Staus, Lärm und Luftverschmutzung der Allgemeinheit entstehen). Zu klären wäre noch die Verwendung der solcherart eingenommenen Gelder. Laut vida sollte diese einerseits zur Schadenswiedergutmachung (z.B. Lärmschutzeinrichtungen, Klimaschutzmaßnahmen usw.) genutzt werden, andererseits sollten Gelder auch zur Querfinanzierung weniger schädlicher Verkehrsträger verwendet werden.
- Priorisierung von Ausbau und Erhalt der Schiene gegenüber den anderen Verkehrsträgern.

- Die Bahn darf sich nicht aus der Fläche zurückziehen, da damit für viele Betriebe die Verbindung zum Bahnnetz verlogen gehen würde. Die Förderung von Anschlussbahnen muss auch weiterhin EU-rechtlich möglich sein. Maßnahmen zur Forcierung von Kombiverkehr (Angebote „Rollende Landstraße“, Ausbau intramodaler Terminals usw.) sollten europaweit ergriffen werden. In Österreich ging zwischen 1970 und 2003 das Schienennetz von 6.841 auf 6.611 km zurück².
- Keine EU-weite Zulassung sogenannter Gigaliner, die einerseits zu einer Wettbewerbsverzerrung führen würden, andererseits kostspielige Ausbauten und Adaptierungen in der Straßeninfrastruktur notwendig machen würden und überdies die Unfallgefahr erhöhen.

Zur **Forcierung alternativer Fahrzeugantriebe** mit besonderem Fokus auf Elektroantriebe gehören:

- Forcierte Elektrifizierung von Bahnstrecken.
- Sicherstellung „sauberer“ Stromquellen für Elektroautos und Aufbau einer dementsprechenden Infrastruktur zur Stromerzeugung und von Ladestationen.
- Strengere Abgasnormen und Effizienzkriterien für fossil betriebene Fahrzeuge (z.B. rasche Umsetzung des Limits „120g CO₂/km“ und weitere Absenkungen).
- EU-weite strenge Sozial- und Umweltstandards bei der Erzeugung der benötigten KFZ-Akkus und Monitoring der Arbeits- und Umweltbedingungen beim Abbau von Lithium und anderer Rohstoffe in den Herkunftsländern.

Konkrete Anmerkungen/Kritikpunkte zur Mitteilung der Kommission:

(6) Nach Ansicht der Kommission wurden die in den Strategiepapieren definierten Ziele zur europäischen Verkehrspolitik (Entwicklung der europäischen Wirtschaft, Wettbewerbsfähigkeit, Erleichterung von Marktöffnung und Integration, hohe Qualitätsstandards für Sicherheit, Gefahrenabwehr und Passagierrechte, Verbesserung der Arbeitsbedingungen) größtenteils erreicht. Tatsächlich trifft dies jedoch auf wichtige Bereiche überhaupt nicht zu. So fehlen im Schienenverkehr nach wie vor EU-weite Sicherheitsstandards. Neben der Nachhaltigkeit (vgl. 7) ist als Beispiel eines der wichtigsten Ziele im Weißbuch 2001 die „Wiederbelebung des Schienenverkehrs“ anzuführen: „Außerdem muss eine echte Revolution der Eisenbahnkultur erfolgen, so dass dieser Verkehrsträger eine zufrieden stellende Wettbewerbsfähigkeit erreicht“.³ Für solch eine „Revolution“ hat die EK die Maßnahmen noch nicht vorgestellt.

(7) Die Fortschritte in der europäischen Verkehrspolitik betreffend einer nachhaltigen Entwicklung waren hingegen auch nach der Einschätzung der Kommission eher begrenzt: Wie im Fortschrittsbericht 2007 KOM(2007) 642 ausgeführt, befindet sich das europäische Verkehrssystem in mehrfacher Hinsicht noch nicht auf dem Wege der Nachhaltigkeit. Diese Feststellung wertet die Gewerkschaft *vida* als positiv. *Vida* ist der Überzeugung, dass Verkehr nachhaltig sein muss, um künftigen Generationen die Fähigkeit zu sichern, ihre Aktivitäten in einer gesunden Umwelt entwickeln zu können, in der Arbeits- und Lebensbedingungen bis zu den höchstmöglichen Standards weiterentwickelt werden.

(8) Der Behauptung, dass die Marktöffnung generell zu größerer Effizienz und geringeren Preisen geführt habe, muss widersprochen werden. Generell muss untersucht werden, inwieweit geringe Transportpreise dem angestrebten Prinzip von Effizienz und Ressourcenschonung zuwider laufen.

Gerade in den Bereichen Binnenschifffahrt, dem grenzüberschreitenden Schienenverkehr und dem Straßengüterverkehr zeigt sich, dass die Marktöffnung in Kombination mit einer De-facto-

² BMVIT (2007): Verkehr in Zahlen.

³ Weißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“, KOM (2001) 370. Leitlinien des Weißbuchs, Abschnitt VI, Wiederbelebung des Schienenverkehrs.

Inexistenz von effizienten Kontrollen einer Einladung Gesetze und Vorschriften zu ignorieren gleichkommt. Hier wird dem Sozialmissbrauch Tür und Tor geöffnet.

Übertretungen wie Übermüdung, Nichteinhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, kilometerabhängige Bezahlungen, Hinterziehung von Steuern, keine Unfall-, Kranken oder Pensionsversicherung für die Beschäftigten, Entlohnungen zu Dumpingpreisen sind bei Binnenschifffahrt und Straßengüterverkehr gängige Praxis. Zudem geraten die Beschäftigten durch die zum Teil völlig legalen „Ausflagungen“ zusätzlich unter Druck. Dabei werden steuerliche und gesetzliche Vorteile in anderen EU-Mitgliedsstaaten bzw. in Drittstaaten ausgenützt. Es werden Firmen im Ausland gegründet, Beschäftigte nach ausländischen Verträgen beschäftigt und Fahrbetriebsmittel im Ausland angemeldet, während die Tätigkeit überwiegend weiterhin im Inland stattfindet.

Eine Untersuchung der Wirtschaftsuniversität Wien kommt zu dem Schluss, dass eine Ausflagung im Straßengüterverkehr der öffentlichen Hand Einnahmeverluste (Steuern und Sozialversicherungsbeiträge) in der Höhe von rund 50.000 € pro Jahr und Kraftfahrzeug bringt. Für das Jahr 2009 wurde ein Gesamteinnahmefehl für die Republik Österreich von rund 570 Mio. € errechnet⁴.

Derlei Konstruktionen finden sowohl zwischen EU-Mitgliedsstaaten und dem EU-Ausland als auch innerhalb der EU statt. Zypriotische Arbeitsverträge für Beschäftigte auf der Donau und in Polen angemeldete Lkw für den ausschließlich lokalen Baustellenverkehr innerhalb Wiens sind dabei nur zwei aktuelle Beispiele aus Österreich.

Vida fordert, dass selbständige KraftfahrerInnen wie ihre unselbständig beschäftigten KollegInnen in die EU-Arbeitszeitrichtlinie einbezogen bleiben müssen und erteilt auch den wiederholten Versuchen der EK eine diesbezügliche Änderung der Richtlinie 2002/15/EC eine Absage. Gelten nicht für alle die gleichen Regeln, wäre auch die Kontrolle der Einhaltung geltender Arbeitszeitregelungen praktisch unmöglich, weil auch für die Kontrollorgane eine Abgrenzung zu den selbstständigen FahrerInnen nur sehr schwer nachzuvollziehen wäre. Vor sieben Jahren sei die Richtlinie 2002/15/EC ursprünglich verabschiedet worden, um die Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben, zu regeln. Damals waren die europäischen Gesetzgeber der Auffassung, dass Mindestanforderungen in Bezug auf die Arbeitszeit von BerufskraftfahrerInnen notwendig seien, um die Sicherheit und Gesundheit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Straßentransport ausüben, verstärkt zu schützen, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen und die Wettbewerbsbedingungen stärker anzugleichen, heißt es dazu im Artikel 1 zum Zweck der Richtlinie.

(10) vida widerspricht der Darstellung, dass sich die Luftverschmutzung in den europäischen Städten verbessert hätte. In den meisten europäischen Ballungsräumen ist beispielsweise die Feinstaubbelastung illegal hoch. So gab es im Jahr 2008 in den vier größten Städten Österreichs – Wien, Graz, Linz und Salzburg – mehr Tage mit Überschreitungen des Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ PM-10, als dies nach EU-Recht bzw. österreichischem Recht erlaubt war⁵. Als Beispiel einige Emissionsdaten für Österreichs Bundeshauptstadt Wien⁶:

⁴ Wirtschaftsuniversität Wien, Institut für Transportwirtschaft und Logistik: Untersuchung der Bedeutung der Ausflagung von Fahrzeugen und Darstellung der Auswirkungen auf die österreichische Volkswirtschaft. Wien, Juni 2006.

⁵ Anzahl der Tage mit Grenzwert-Überschreitungen: Wien – 38 Tage, Graz – 73 Tage, Linz – 47 Tage, Salzburg – 36 Tage [www.umweltbundesamt.at].

⁶ Umweltbundesamt „Bundesländer Luftschadstoff-Inventur 1990 – 2006 (Datenstand 2008)

Emissionen in Wien		2000	2002	2004	2006
PM-2,5 (t)	Gesamt	1.528	1.576	1.537	1.459
	Verkehr	740	794	810	735
PM10 (t)	Gesamt	2.054	2.101	2.090	2.057
	Verkehr	962	1.023	1.046	979
NOx (t)	Gesamt	22.649	25.466	26.577	24.863
	Verkehr	16.842	19.353	20.655	19.223
N2O (t)	Gesamt	608	638	620	621
	Verkehr	138	155	156	138

Hier zeigt sich, dass die Emissionen von Luftschadstoffen seit dem Jahr 2000 im besten Fall stabil sind oder sogar ansteigen. Die Situation bezüglich Feinstaub und Ozon ist in zahlreichen Metropolen Europas nach wie vor bedenklich⁷.

Die Umlagerung von Pkw-Verkehr auf öffentlichen Verkehr würde Verbesserungen sowohl bezüglich Luftqualität als auch Verkehrssicherheit bringen und eine Ursache der Suburbanisierungstendenzen (StadtbewohnerInnen „fliehen“ vor den negativen Auswirkungen des Straßenverkehrs in das Umland).

(13) Wieso Bus- und Schienenverkehr jene Sektoren mit der geringsten Verbraucherzufriedenheit sein sollen, ist nicht nachzuvollziehen. Es gibt nämlich keine verlässlichen und vergleichbaren Daten über die Verbraucherzufriedenheit bei allen Verkehrsmitteln. Ein wichtiger Aspekt ist jedenfalls die Leistbarkeit und Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel. *„Die Kundenzufriedenheit sinkt beim langen Anstellen vor dem Schalter sowie bei nicht immer kundenorientierten Automaten“*⁸. Dieses Zitat aus dem Tätigkeitsbericht der Schienen-Control GmbH erteilt dem gegenwärtigen Trend der Personaleinsparung im Personenschienenverkehr eine klare Absage.

(14) *vida* widerspricht vehement der Darstellung, dass die EU-Politik die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im Verkehrssektor verbessert haben und *„die soziale Dimension der Verkehrspolitik im Hinblick auf die Beschäftigten des Verkehrssektors gestärkt“* wurde - das genaue Gegenteil ist der Fall. Der Verweis der Kommission auf begrüßenswerte gemeinschaftliche Rechtsvorschriften zur Arbeitszeit und zu Qualifikationen ist ein selektiver Blick und spiegelt das gesamte Ausmaß der Konsequenzen der Politik der letzten Jahre nicht ansatzweise wider. Insbesondere die Folgen von Liberalisierung und Marktöffnung, wie beispielsweise die zunehmende Zahl an prekärer Beschäftigung, Sozialdumping und einer Wettbewerbsspirale nach unten in nahezu allen Verkehrssektoren werden in der Mitteilung der Kommission völlig außer Acht gelassen. Ein aktuelles Beispiel sind die wirtschaftlichen Probleme vieler Fluglinien, die zum Verlust von Arbeitsplätzen und Gehaltseinbußen führen. Generell kann gesagt werden: EU-weite Mindeststandards sind prinzipiell begrüßenswert, liegen aber meist weit unter den bisherigen österreichischen Standards und stellen daher hierzulande einen sozialen Rückschritt dar. Der Übergang zu „best practice“-Beispielen wäre wünschenswert.

(15) Bei den Treibhausgasemissionen sind im Bereich Verkehr – im Gegensatz zu den anderen Sektoren – kontinuierliche Steigerungen zu beobachten. Die diesbezüglichen Zielsetzungen werden im Verkehrsbereich nicht einzuhalten sein⁹.

(16) Die EK gibt ihr bisheriges Ziel der Entkoppelung von Güterverkehrsaufkommen und BIP zugunsten von *„Kosteneinsparungen und eventuell Emissionsverringerungen in anderen Sektoren“* auf. Hier wird ein Politikversagen offenbar schön geredet.

⁷ „Spatial assessment of PM10 and ozone concentrations in Europe (2005)“ EEA Technical Report No. 1/2009

⁸ Tätigkeitsbericht der Schienen-Control GmbH – Eisenbahnregulierung 2007; Seite 103.

⁹ Siehe diverse Kyoto-Fortschrittsberichte [www.umweltbundesamt.at].

(22) Eine alternde Gesellschaft benötigt mehr Öffentliche Verkehrsmittel, weil ältere Menschen oft finanziell und körperlich nicht in der Lage sind, mit dem PKW zu fahren. Es gibt daher also ein wachsendes Potential an zahlenden KundInnen. Die von der Kommission aufgezeigten Probleme sind daher nicht nachvollziehbar. ÖV hat auch eine wichtige gesellschaftliche Funktion, nämlich er garantiert so die soziale Einbeziehung von Menschen. Verkehr ist eine öffentliche Dienstleistung und das Angebot von (zugänglichem, erschwinglichem und qualitativ hochwertigem) öffentlichen Verkehr ist wiederum gesellschaftlich und ökologisch unabdingbar.

(26) *vida* stimmt zu, dass die Problematik der NOx- und SOx-Emissionen von Schiffen „*angegangen werden muss*“. *vida* schlägt vor, den Schwefelgehalt von Schiffsdiesel radikal zu senken.

(32) Es ist nicht nachvollziehbar, wieso der Trend zur Verstädterung mit einer stärkeren Nachfrage nach Individualverkehr einhergehen soll. Gerade städtische Ballungsräume sind mittels ÖV und Radverkehr gut zu erschließen. Als Beispiel mag Wien gelten, wo der Modal Split um vieles „sauberer“ ist als im restlichen Österreich:¹⁰

	Wien		Niederösterreich		Vorarlberg		Österr.
	1995	2001	1995	2003	1995	2003	1995
Zu Fuß	33 %	27 %	23 %	18 %	22 %	19 %	27 %
Rad	1 %	3 %	6 %	7 %	13 %	14 %	5 %
MIV-Lenker	26 %	27 %	46 %	50 %	42 %	46 %	40 %
MIV-Mitfahrer	8 %	9 %	12 %	11 %	10 %	10 %	11 %
ÖV	32 %	34 %	14 %	13 %	14 %	11 %	17 %

(33) Es ist nicht nachvollziehbar, wieso es für den Bau von ÖV-Infrastruktur „in dichter besiedelten Städten“ die gesellschaftliche Akzeptanz fehlt. Der Gewerkschaft *vida* sind in Österreichs Großstädten keine größeren Widerstände gegen den Bau von U- oder Straßenbahnlinien bekannt; sehr wohl aber bei Autobahn- und Schnellstraßenprojekten sowie Flughafenerweiterungen.

(44) & (46) & (63) Die Kommission geht offensichtlich von ihrer Forderung der Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene ab und spricht nur mehr von „Vernetzung“. Die Gewerkschaft *vida* hält dies für einen Rückschritt. Die Entwicklung der Transportzahlen der EU-27 zwischen 1995 und 2007 zeichnen ein eindeutiges Bild: Während der Gütertransport auf der Schiene um 400 Mrd. t-km stagniert und ab 2003 leicht auf 440 Mrd. t-km angestiegen ist, vergrößerte sich beim LKW-Verkehr die Transportleistung von 1.300 auf mehr als 1.900 Mrd. t-km.

(46) Unklar ist, was die Kommission mit „*Integration des Luftverkehr mit dem Hochgeschwindigkeitsschienenverkehr*“ meint. Offenbar soll die Schiene die Zubringerfunktion zum Flugverkehr erfüllen. Eingedenk der relativ kurzen Distanzen im Flugverkehr¹¹ ist im Sinne von Umwelt- und Ressourcenschonung auch hier der Schiene der Vorzug zu geben. Derzeit ist allerdings europaweit ein Rückgang der Nachtzugverbindungen festzustellen. So kann man nun nicht mehr aus Berlin oder Wien mit einem direkten Nachtzug nach Brüssel fahren. Es gibt auch keinen Direktzug Wien – Paris; früher gab es zwei tägliche Verbindungen.

(53) & (54) Der seitens der EK geäußerten Behauptung „*Wettbewerb und Innovation haben sich positiv auf den Verkehrssektor ausgewirkt*“ muss die Gewerkschaft *vida* vehement widersprechen. Sie ist vielmehr der Ansicht, dass der verstärkte Wettbewerb zwischen und innerhalb der verschiedenen Verkehrsträger mit ungeheuren negativen Auswirkungen auf die Sozialbedingungen in der Branche einhergeht, weil eine typische Strategie der Transportwirtschaft

¹⁰ BMVIT (2007): Verkehr in Zahlen.

¹¹ Zwei Drittel aller Flüge vom Flughafen Wien-Schwechat gehen – laut Flugplan - über Distanzen von weniger als 900 Kilometer.

darin besteht, die Arbeitskosten zu senken. Auch der Aspekt der Versorgungssicherheit wird zu wenig berücksichtigt.

Die Unternehmen bedienen sich dazu folgender Instrumente:

- Verlängerung der Arbeitszeit und sogar Verstöße gegen die bestehenden Arbeitszeitschriften;
- Erhöhung der Arbeitsintensität und -flexibilität;
- Lohnsenkungen durch Ersatz von qualitativ guten Arbeitsplätzen durch prekäre Arbeitsbedingungen;
- „Ausflaggen“ in Billiglohnländer, dadurch gehen Steuereinnahmen und Arbeitsplätze verloren;
- Outsourcing und Vertragsvergabe an Subunternehmer;
- (Schein-)Selbständigkeit;
- Sozialdumping durch Untergraben nationaler/regionaler Standards;
- Verminderung der Investitionen in Ausbildung und Qualifizierung;
- Verminderung der Investitionen in Arbeitsschutzstandards
- Reduktion der Sicherheitsmargen u.v.a.m.

Innovation wird häufig so eingesetzt, dass der Arbeitsdruck auf die Beschäftigten steigt. Der Zwang, Strecken auch im neuen wettbewerbsbedingten Umfeld profitabel zu betreiben, läuft einer flächendeckenden Grundversorgung der Bevölkerung zuwider. Die genannten Kostensenkungsstrategien werden von Transportunternehmen in allen Verkehrsträgern eingesetzt, um ihre Wettbewerbsfähigkeit in einem liberalisierten, umkämpften geschäftlichen Umfeld zu erhöhen. Sie sind auf die Senkung der Transportkosten ausgerichtet und stellen daher aus Sicht der vida eine Bedrohung für sozial und ökologisch nachhaltigen Verkehr dar.

(56) Die Ansicht der Europäischen Kommission, dass Unternehmen und Bürger „mit der Entscheidung für die billigere Lösung automatisch die richtige Wahl treffen“, wird von der Gewerkschaft vida kritisch hinterfragt. Vollständige Kostenwahrheit muss auch legislativ und PR-mäßig begleitet werden, um die volle Wirkung zu entfalten. Der Preis des jeweiligen Verkehrsträgers spielt zwar eine wesentliche, aber sicherlich nicht die einzige Rolle. Als weitere Faktoren sind Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit, Fahrzeit, Entfernung zum Verkehrsträger und dgl. zu nennen.

(59) & (60) vida stimmt zu, dass Zentralisierung und fehlende oder schlechte Raumordnungspolitik zu unnötigen Mobilitätswängen führen können.

(64) Die Kommission setzt die Verringerung von Staus und Umweltverschmutzung gleich. Wird jedoch Straßeninfrastruktur so ausgeweitet, sodass Staus (kurzfristig) beseitigt werden, steigt das Verkehrsaufkommen („induzierter Verkehr“) und damit die Umweltverschmutzung.

(67) Das Konzept der Kommission von Vorfahrtsregeln für den Güterverkehr ist strikt abzulehnen, da dies an den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen vorbei geht. Die EU-Kommission hat diese umstrittene Idee schon in ihrem EU-Verordnungsentwurf zur Entwicklung eines europäischen Schienennetzes für den Güterverkehr vom 11.12.2008 formuliert. Der Schienenverkehr soll nach Ansicht der vida möglichst vielen Menschen zur Verfügung stehen und zu Gute kommen; und nicht nur dem Güter- und Hochgeschwindigkeitspersonenverkehr.

(71) Maßnahmen zur Kostenwahrheit sind dringend notwendig. So etwa führt die mangelnde Internalisierung externer Kosten beim Luftverkehr dazu, dass die Bahn auf immer kürzeren Distanzen Marktanteile an das Flugzeug verliert, was vor allem aus Klimaschutz- und Energiespargründen kontraproduktiv ist.

(72) Vorrang für den Ausbau der Schiene gegenüber den anderen Verkehrsträgern. Gerade in Zeiten restriktiver öffentlicher Budgets darf nicht in Verkehrsinfrastruktur investiert werden, die nicht zukunftsträchtig ist; dies wären Fehlinvestitionen der Zukunft.

(74) Einnahmen aus der LKW-Maut sollen verstärkt zu Querfinanzierung ökologischer - und damit zukunftsfähiger – Verkehrsträger verwendet werden dürfen. Die Europäische Kommission sollte die Mitgliedsstaaten ausdrücklich ermutigen, diesen Weg zu beschreiten. Eine LKW-Maut sollte verpflichtend von allen EU-Staaten auf ihren hochrangigen Straßennetzen eingehoben werden.

(79) Kritisch wird angemerkt, dass die Kommission unter alternativen Verkehrsarten hauptsächlich den Autoverkehr sieht. Beim Aufbau von Infrastrukturnetzen für Elektromobilität ist die saubere Erzeugung des Stroms jedenfalls zu berücksichtigen.

(80) Ob sich Marktöffnung und Wettbewerb überall als so erfolgreich erwiesen haben, wie seitens der Europäischen Kommission dargestellt, ist zu hinterfragen. Zweifel bestehen vor allem bei der Schiene – insbesondere in Regionen, die nicht unmittelbar an den großen europäischen Magistralen liegen.

(81) Die Ankündigung, die „Errungenschaften“ bezüglich Binnenmarkt-Umsetzung im Luft- und Straßenverkehr auf den Schienenverkehr ausdehnen zu wollen, fasst die Gewerkschaft vda als gefährliche Drohung auf. Schon diese bisherige Binnenmarkt-Umsetzung führte u.a. durch Sozialdumping bzw. steuerlichen Bevorzugung zu einer Wettbewerbsverzerrung zu Ungunsten der Bahn. Ursache ist auch oft die fehlende Kontrolle bestehender Vorschriften. Um diese Verzerrungen aufzuheben, ist aber Sozialdumping und steigender Arbeitsdruck bei der Bahn der falsche Weg.

Mit gewerkschaftlichen Grüßen


Rudolf Kaske
Vorsitzender vda


Wilhelm Haberzettl
Vorsitzender Sektion Verkehr