

## **Bericht über die gemeinsame Konferenz vom 8.-10. Mai in Warschau**

Am 1. Mai 2006 jährte sich die Erweiterung der Europäischen Union um zehn neue Mitgliedstaaten zum zweiten Mal. Bereits die Vorbereitungen für den Beitritt haben den neuen Mitgliedsländern große Veränderungen in vielen Bereichen des Lebens gebracht. Die Pflicht zur Übernahme des gemeinsamen Besitzstands der EU betraf hierbei nicht zuletzt auch die Beschäftigten im Transportsektor.

Anlass genug, im Transportsektor einmal Bilanz zu ziehen und einen Ausblick zu wagen. So hat die EVA-Akademie in Zusammenarbeit mit der Friedrich-Ebert-Stiftung zur dreitägigen Konferenz „Zwei Jahre EU-Mitgliedschaft – Herausforderungen, Chancen und Risiken aus der Perspektive des Transportsektor“ eingeladen.

35 Gewerkschaftsvertreter aus acht der zehn neuen Mitgliedsländer sowie aus Rumänien, Bulgarien und Deutschland sind der Einladung nach Warschau gefolgt.

Fachvorträge etwa zum europäischen Sozialen Dialog, über die Veränderungen im Transportsektor seit der EU-Osterweiterung und die Regulierung im Transportsektor informierten die Teilnehmer im theoretischen Teil der Konferenz.

Doch insbesondere der intensive Austausch über die unterschiedliche Qualität des Sozialen Dialogs in den einzelnen Ländern und die Erfahrungen mit der Liberalisierung der Transportmärkte machte aus Sicht vieler Teilnehmer die Reise nach Warschau sehr lohnenswert.

Sehr geschätzt wurde von den Delegierten der Gewerkschaften auch die Beteiligung des Abgeordneten des EU-Parlaments Boguslaw Liberadzki, des Präsidenten der Europäischen Transportarbeiterföderation (ETF) Wilhelm Haberzettl, des ETF-Generalsekretärs Eduardo Chagas und des Vorsitzenden der Transportarbeitergewerkschaft TRANSNET Norbert Hansen.

Die EVA-Akademie hat sich u. a. der Einbringung der Positionen von Arbeitnehmervertreter in die europäische Politik verschrieben und kommt daher der Bitte der Kommission gerne nach, ihr ausführlich über die Konferenz zu berichten.

### **08.05.2006: Erster Konferenztag**

#### **Eröffnung der Konferenz und Begrüßung der Teilnehmer**

Um 15 Uhr wurde die Konferenz von Egon Brinkmann (Geschäftsführer der EVA gGmbH) und Clemens Rode (Regionalkoordinator für Arbeitsbeziehungen und Sozialdialog in Mittel- und Osteuropa, Friedrich-Ebert-Stiftung Vertretung Warschau) eröffnet.

**Egon Brinkmann** wies darauf hin, dass die Konferenz das erste Zusammenkommen von Eisenbahngewerkschaftlern aus allen neuen und einigen potenziellen EU-Beitrittsländern aus Mittel- und Osteuropa sei und stellte als Ziel des Treffens den Erfahrungsaustausch besonders hinsichtlich der europäischen Integration in den Vordergrund.

**Clemens Rode** drückte nach einer kurzen exemplarischen Darstellung der Situation der Eisenbahn in Polen die Hoffnung auf eine Zeitenwende im europäischen Transportsektor

aus. Zudem stellte er die Globalisierung und die europäische Dienstleistungsrichtlinie als Herausforderungen für diesen Sektor dar und verwies auf die ökonomisch und ökologisch sinnvollen Eigenschaften des Schienentransports.

Anschließend übernahm **Jerzy Kędzierski**, Vorsitzender des Eisenbahngewerkschaftsbundes FZZP PKP, die Begrüßung der Teilnehmer.

## 1. Vortrag – Der Europäische Soziale Dialog

Zunächst gab **Hilmar Kleen**, wissenschaftlicher Mitarbeiter der EVA gGmbH, den Teilnehmern nach einer Definition des Sozialen Dialogs einen Überblick zur Geschichte, zu den rechtlichen Rahmenbedingungen und den Zielen des branchenübergreifenden Europäischen Sozialen Dialogs. Den Schwerpunkt seines Vortrags legte Hilmar Kleen anschließend auf den Sozialen Dialog im Transportsektor. Hierbei erläuterte er die aktuellen Entwicklungen im Sektor und nannte Beispiele für die Umsetzung von Sozialpartner-Vereinbarungen in EU-Richtlinien.

### 09.05.2006: Zweiter Konferenztage

Gelöscht: 1  
1  
1

## 2. Vortrag – Die Entwicklung des Verkehrsmarktes seit der Erweiterung und die Auswirkungen auf die Arbeitsplätze im Verkehrssektor

In seinem Vortrag schilderte **Norbert Hansen**, Präsident der Sektion Eisenbahn bei der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) und bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) sowie Vorsitzender der deutschen Gewerkschaft TRANSNET, die Entwicklung der Eisenbahnpolitik in Europa. Sehr unterschiedlich seien derzeit der Stand und das Tempo der Umsetzung der Liberalisierung und Deregulierung. So müssten – auf Druck der EU-Kommission - die neuen EU-Länder

weitaus schneller reagieren und die Liberalisierung quasi in einem Zeitraffertempo durchführen. Zusätzlicher Druck entstehe auch durch die Forderungen der Weltbank und anderer Weltorganisationen.

### Statements der vertretenen Gewerkschaften zum Thema:

#### „Zwischenbilanz - 2 Jahre EU – Mitgliedschaft – Auswirkungen, Probleme und Perspektiven für den Transportsektor und die Transportgewerkschaften“

Im Anschluss an den Vortrag wurde jede Delegation aufgefordert, ihre Erfahrungen mit dem Sozialen Dialog zu schildern. Hierbei zeigte sich ein sehr breites Spektrum. In einigen Ländern besteht der Soziale Dialog laut eigener Aussage nur theoretisch (z.B. Rumänien und Ungarn), in anderen finden ein reger Austausch und regelmäßige Treffen mit Beteiligung der Regierung statt (z.B. Kroatien). Generell wird der Soziale Dialog dabei auf nationaler, branchenübergreifender Ebene besser bewertet als auf sektoraler Ebene.

Im Folgenden eine Zusammenfassung der am häufigsten genannten Erfahrungen:

- Durch die Liberalisierung der Märkte werden die ehemals monopolistischen Staatskonzerne zerschlagen und in Teilen privatisiert. Die neuen Eigentümer haben häufig kein Interesse am Sozialen Dialog.
- Veränderte Beschäftigungsstruktur: Eine Zunahme von befristeten Arbeitsverträgen, dezentralisierte Betriebsstrukturen und steigender Beschäftigungsdruck machen Angestellte erpressbar. Hierdurch wird die gewerkschaftliche Organisation der Arbeiter erschwert.
- Es treten „doppelte Standards“ auf, d.h. gegenüber der Europäischen Kommission stellen die Regierungen den Zustand des Sozialen Dialoges im Land positiver dar, als er in Wirklichkeit ist. Es existiert keine Behörde oder unabhängige Organisation, die den Sozialen Dialog überwacht und der EU berichten könnte.
- Die Arbeitgeber und teilweise auch staatliche Institutionen übergehen die Interessenvertreter der Arbeitnehmer. Außerdem kommt es vor, dass die Regierung in den tripartiten Gremien keine neutrale Position einnimmt, sondern sich auf die Seite der Arbeitgeber stellt.
- Es gibt einen generellen Trend weg vom herkömmlichen Flächentarifvertrag hin zu Vertragsabschlüssen auf individueller Ebene. Einzelne Länder berichteten von einer öffentlichen Popularisierung gegen den Flächentarifvertrag, der als Hindernis bei der Bekämpfung der Massenarbeitslosigkeit dargestellt würde.
- Auch wenn es zum Abschluss eines Tarifvertrages kommt, gibt es Probleme bei der Durchführung und Überwachung. Dies betrifft vor allem kleine und mittlere Privatbetriebe. Vereinbarungen werden häufig nicht eingehalten.
- Auch durch externe Faktoren wird Druck auf die Sozialpartner ausgeübt. Genannt wurden:
  - Die Weltbank, die auf eine schnelle Liberalisierung der Märkte drängt und Kreditvergaben hiervon abhängig macht.
  - Pflicht zur zeitnahen Umsetzung von EU-Richtlinien in nationales Recht.
  - Verschärfung des Preiskampfes durch den Markteintritt internationaler Konzerne. Für diese wächst die Bedeutung der Profitsteigerung.
  - Durch die erhöhte Bedeutung der Profitsteigerung werden Sicherheitsstandards für Arbeitnehmer vernachlässigt.
- Auch gewerkschaftsinterne Probleme wurden genannt. Diese sind vor allem:
  - Uneinigkeiten der Gewerkschaften untereinander aufgrund von internen Machtkämpfen. Hierdurch gibt es teilweise nach außen keine einheitliche Vertretung.
  - Seit einiger Zeit zeichnet sich ein teilweise dramatischer Mitgliederschwund in den Gewerkschaften ab.

- Außerdem äußerten sich die Delegationen zu den Perspektiven und Hoffnungen, die sie mit dem Sozialen Dialog verbinden. Hierbei fanden folgende Punkte am häufigsten Ausdruck:
  - Fast alle Delegationen brachten die dringende Notwendigkeit des Austauschs der Arbeitnehmerorganisationen auf europäischer und internationaler Ebene zum Ausdruck.
  - Die Bevölkerung im Allgemeinen und die Arbeitnehmerschaft im Speziellen müssen für den Sozialen Dialog sensibilisiert werden. Außerdem müssen dessen Nutzen und Notwendigkeit stärker vermittelt werden.
  - Im Wesentlichen hängt der Erfolg davon ab, wie gut die Einigung der Arbeitnehmer untereinander gelingt, weil nur so ein starkes Gegengewicht zu den gut organisierten Arbeitgeberverbänden geschaffen bzw. erhalten werden kann.

Egon Brinkmann regte anschließend die Schaffung eines Gremiums zur Kontrolle des tatsächlichen Implementierungsstandes des Sozialen Dialogs an. Diese sollte in den einzelnen Ländern angesiedelt bzw. vertreten sein.

Ein Vertreter der lettischen Delegation ergänzte, dass der Unwille zur Diskussion über Lohnvorstellungen zu einer erhöhten Arbeitsmigration beitrage und so langfristig auch den Arbeitgebern schade.

### **3. Vortrag – Perspektiven der Europäischen Politik im Verkehrssektor unter Berücksichtigung der Länderberichte**

**Eduardo Chagas**, Generalsekretär der European Transport Workers' Federation (ETF), machte ebenfalls die unterschiedlichen Ausgangssituationen in den Ländern deutlich und wies den Europäischen Betriebsräten eine Schlüsselrolle zu. Sie könnten dazu beitragen, dass die Arbeitnehmer nicht gegenseitig ausgespielt werden. Nach seinen Worten sei es wichtig, die EU stets wieder daran zu erinnern, dass ihr Entscheidungsgefüge auf den drei Säulen Umwelt, Wirtschaft und soziale Dimension zu gründen sei.

### **4. Vortrag – Moderne Unternehmenspolitik im Logistiksektor am Beispiel der Deutschen Bahn AG**

Der Geschäftsführer der EVA-Akademie gGmbH, **Egon Brinkmann**, arbeitete in seinem Vortrag über die internationalen Aktivitäten der DB AG heraus, dass aus dem ursprünglich auf den deutschen Markt beschränkten Eisenbahnunternehmen ein weltweit aktiver Logistik- und Mobilitätskonzern geworden ist.

### **5. Vortrag**

**Bogusław Liberadzki**, ehemaliger polnischer Verkehrsminister, heute Abgeordneter des Europäischen Parlaments (Sozialdemokratische Fraktion) und Mitglied des Verkehrsausschusses. Liberadzki wies in seinem Vortrag auf die Zunahme des Lkw-Verkehrs in Europa hin und stellte angesichts dieser Tatsache fest, dass die EU ihr verkehrspolitisches Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern, nicht erreicht habe. Die Liberalisierung der

Bahnen in Europa sei ausdrücklich kein Ziel der EU, erklärte der Parlamentarier, sondern ein Mittel zum Zweck.

### **10.05.2006: Dritter Konferenztag**

#### **6. Vortrag – Europäischer Regulierungsbedarf im Transportsektor**

**Wilhelm Haberzettl**, Präsident der European Transport Workers' Federation (ETF) und Vorsitzender der österreichischen Eisenbahnergewerkschaft, machte deutlich, dass Regulierungsbedarf immer dann entstehe, wenn Marktmechanismen nicht funktionieren. Bei den anstehenden Regulierungen sei auf die Sicherheit, die Bedürfnisse der Menschen und die Qualität der Leistungen Wert zu legen. Haberzettl: „Der Mensch muss wieder in den Mittelpunkt der Politik gestellt werden.“ Die Weißbuch-Halbzeit zeige, dass eine Kehrtwende der verfehlten EU-Politik dringend notwendig ist. Es werde bisweilen von den Verantwortlichen in Europa vergessen, dass die „Lissabon-Strategie“ auch mehr und bessere Arbeitsplätze vorsieht. Der ETF-Präsident forderte die EU auf, endlich die Richtlinie zur Zertifizierung des grenzüberschreitenden Zugpersonals zu beschließen.

#### **7. Vortrag – Europa - Gegen die Ausweitung von Armutslöhnen**

**Alexander Kirchner**, Mitglied des Vorstands der TRANSNET Gewerkschaft, plädierte in seinem Vortrag gegen die Ausweitung von Armutslöhnen in Europa. Während in Deutschland die Exportquote stetig wächst, nimmt die Lohnquote, der Anteil der Arbeitnehmerentgelte am Volkseinkommen, permanent ab. In vielen Branchen würden in Deutschland – hier gibt es kein Gesetz über Mindestlöhne – Löhne unter € 7,50 pro Stunde gezahlt. Die Löhne in Ostdeutschland liegen regelmäßig unter denen in Westdeutschland.

In Osteuropa liegen die Löhne deutlich unter denen in Deutschland. Nach der Ausfluggung in der Seeschifffahrt seit den 1960er Jahren und dem Lohnverfall im Straßengüterverkehr seit den 1980er Jahren ist seit einiger Zeit der Lohndruck aus Osteuropa auch im Schienentransportsektor spürbar.

Von der Politik fordert Kirchner in dem Zusammenhang die Ausweitung der Allgemeinverbindlichkeit über das Arbeitnehmerentendegesetz auf die Verkehrsbranche. Die Erweiterung des Gesetzes auf weitere Branchen habe die Große Koalition in ihre Koalitionsvereinbarung aufgenommen.

#### **8. Vortrag - Die Auswirkungen der Dienstleistungsrichtlinie auf den Transportsektor in Osteuropa**

Clemens Rode, Regionalkoordinator für Arbeitsbeziehungen und Sozialdialog in Mittel- und Osteuropa, Friedrich-Ebert-Stiftung Vertretung Warschau, führte zunächst aus, dass die geplante EU-Dienstleistungsrichtlinie als Teil der Lissabonstrategie (Ziel: EU bis zum Jahre 2010 zum wettbewerbsfähigsten und dynamischsten Wirtschaftsraum der Welt machen) im Transportsektor dazu führen könnte, dass die Privatisierungen und der Wettbewerb verschärft würden und es zu einem verstärkten Arbeitsplatzabbau insbesondere in staatlichen Unternehmen kommen könnte. Gleichzeitig sei mit dem Untergang von unflexiblen Unternehmen zu rechnen.

Anschließend sprach Clemens Rode über den Stellenwert des Schienenverkehrs im grenzüberschreitenden Bereich. Der Verkehr zwischen Deutschland und den im Jahre 2004 neu beigetretenen Ländern ist rückläufig.

Auch langfristig betrachtet hat sich der Schienenverkehr von Deutschland nach Osteuropa schlecht entwickelt. So benötigte man etwa für die Strecke Berlin – Tallin im vor 70 Jahre nur ca. 27 Stunden. Heute seien dies rund 60 Stunden. Gründe hierfür sind zahlreiche sog. Langsamfahrstrecken wg. schlechter Strecken, der Mangel an europ. Lokführerscheinen und dass man an den Binnengrenzen viele Stunden Zeitverlust hat. Außerdem sei die Straßenlobby im Gegensatz zur Eisenbahnlobby sehr stark und effektiv.

Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken und um den Schienenverkehr zu stärken, wurden in der EU inzwischen Aktivitäten zur Stärkung der Interoperabilität im Schienenverkehr verabschiedet (einheitliches Zugsicherungssystem ECTS, Anschaffung von Mehrsystemlokomotiven).

Zur weiteren Stärkung der Schiene forderte Clemens Rode die teilnehmenden Gewerkschaften auf, noch stärker zusammenzuarbeiten, um auf europäischer Ebene mit einer Stimme zu sprechen. Aktionsbündnisse wie die deutsche „Allianz pro Schiene“ (Verband von Bahngewerkschaften, Umweltverbänden, Eisenbahnunternehmen usw.) sollten außerdem Vorbild sein für andere Länder. Bahnunternehmen sollten zu integrierten Logistikunternehmen umgebaut werden, um so stärker am Markt zu sein.

### **Feedback und Zusammenfassung**

Bei den bewertenden Schlussbemerkungen der Teilnehmer wurde besonders der Austausch von Erfahrungen lobend herausgestellt. Speziell zur Einordnung der eigenen Situation und Probleme sei es nützlich, die teilweise vergleichbare Lage in anderen Ländern zu kennen. So könne man von Erfahrungen lernen, die andere Gewerkschaften schon gemacht haben, und dort aufgetretene Fehler nicht wiederholen. Auch die Möglichkeit persönliche Kontakte zu knüpfen wurde sehr positiv bewertet. Es sei in der aktuellen Lage unumgänglich, beim Kampf um gute Arbeitsbeziehungen auf europäischer Ebene zu kooperieren.

Doch nicht nur der Austausch von nationalen Gewerkschaften untereinander, auch die Anwesenheit von Personen aus europäischen Gewerkschaftsverbänden und eines Abgeordneten des Europäischen Parlaments wurde als sehr sinnvoll bezeichnet. Auf diese Weise würden, so die Hoffnung, die Ergebnisse der Konferenz auch auf europäischer Ebene Gehör finden. Es wurde um einen Abschlussbericht zur Verbreitung in den nationalen Gewerkschaften gebeten und angeregt, die Resultate einer möglichst breiten Masse zugänglich zu machen.