

**Vortrag:**

Konferenz „Zwei Jahre EU – Mitgliedschaft – Chancen, Perspektiven und Gefahren aus der Sicht des Transportsektors“

8. bis 10. Mai 2006

**Veranstalter:** EVA und Friedrich Ebert Stiftung

## **Europäischer Regulierungsbedarf im Transportsektor**

### *Hauptteil:*

Bevor ich hier her gekommen bin, habe ich im Lexikon nachgeschlagen und mich mit dem Wort „Regulierung“ auseinander gesetzt. In einem Online Lexikon steht zum Beispiel, dass Regulierung notwendig ist, wenn es zu einem Marktversagen kommt.

Das bringt mich natürlich auf die provokante Frage, ob den im europäischen Transportsektor der Markt versagt?

Die Antwort ist dennoch nicht so einfach, da es davon abhängt, wer die Frage stellt und wer den Markt beurteilt.

Der Markt im europäischen Transportsektor hat Gewinner und trotzdem versagt er. Um uns mit den Verlierern und mit den Geschädigten auseinander zu setzen, müssen wir uns eben auch mit den Gewinnern beschäftigen.

Ich sehe die Gewinner nur im Bereich der großen internationalen Verlagerer, welche es perfekt verstehen, die Möglichkeiten des Internetzeitalters und der globalisierten Wirtschaftsräume perfekt zu nutzen.

Der Transportsektor hat heute nur mehr zu einem kleinen Teil die Funktion die Sehnsüchte der Menschen zu erfüllen. Die Freiheit zu besitzen Länder bereisen zu können und Waren aus der ganzen Welt zu konsumieren.

Heute ist der Transportsektor zu über 70% eingebettet in ein neoliberales Wirtschaftsmodell, dass die Stärken, aber vor allem die Schwächen einzelner Regionen auf der Welt erbarmungslos nutzt und keine Rücksicht nimmt auf die dabei entstehenden Risiken für die Beschäftigten und die an den Verkehrswegen lebenden Menschen.

Heute werden halbfertige Autos über tausende Kilometer transportiert um die Steuervorteile in den Produktionsländern auszunutzen oder günstigere Produktionsbedingungen durch geringere Arbeitskosten zu nutzen.

Die Gewinner sind aber trotzdem nicht so einfach zu benennen. Oft wird uns vorgegaukelt, dass gerade die KonsumentInnen durch die immer billigeren Konsumartikel profitieren. Sehr gefährlich ist auch das Argument, dass die ArbeitnehmerInnen in den Ländern mit geringerem Lohn profitieren, da diese durch die verlagerte Produktion Arbeit bekommen.

Hier stehen wir gerade als Transportarbeiter und –arbeiterinnen in einem starken Spannungsfeld zwischen unseren unterschiedlichen Rollen die wir einnehmen. Auch in der Diskussion um die Dienstleistungsrichtlinie war eindeutig zu erkennen, dass die Befürworter der Richtlinie versucht haben, hier einen Konflikt zwischen den Menschen in den alten und in den neuen Mitgliedsstaaten schaffen wollten. Regulierung wird von den radikalen Marktanhängern sofort mit Protektionismus gleichgesetzt und dem Wort eine negative Bedeutung gegeben.

Ich meine aber eine Regulierung zum Schutz der Menschen, der Sicherheit und der Qualitätsstandards. Diese Regulierung ist keine Regulierung im herkömmlichen Sinne

sondern die demokratischste die wir kennen. Für mich braucht es eine **Re-Regulierung** durch die Verkehrspolitik, Sozialpolitik und Gesellschaftspolitik. Wir brauchen eine europäische Politik die den Menschen in den Mittelpunkt stellt und über demokratische Prozesse unser Zusammenleben reguliert.

Das ist der Unterschied zu der Terminologie der radikalen Marktanhänger. Wir wollen nicht bis zum Marktversagen warten, sondern wir haben den Anspruch, dass die Politik wieder Verkehrspolitik betreibt.

Das war auch die Position der ETF zum Weißbuch Verkehr im Jahr 2001. Die ETF hat die damals festgelegten Ziele unterstützt. Kritisiert wurde nur, dass die soziale Dimension des Verkehrs fehlte. Nun, im Jahr der Halbzeitüberprüfung, der „mid term review“, sehen wir, dass wesentliche Ziele unerreichbar scheinen und es an der Zeit wäre, eine echte Kehrtwende in der europäischen Verkehrspolitik zu machen.

Gerade im Zeichen der Lissabon Strategie sollte der Verkehrspolitik wieder eine neue Funktion zukommen.

Oft wird im Zusammenhang mit der Lissabonstrategie die Verbesserung des Verkehrssektors nur im Hinblick auf das Ziel der Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der EU gesehen. Dabei wird übersehen, dass ein wesentliches Ziel der Lissabonstrategie auch die Schaffung von mehr und besseren Arbeitsplätzen ist. Abgesehen von dem stetigen Verkehrswachstum sehen wir aber im Bereich der Qualität der Arbeitsplätze und des nachhaltigen Umweltschutzes genau das Gegenteil.

Die ETF, aber sicherlich auch ihr selbst in eurer täglichen Praxis, seht einen katastrophalen Trend der Verschlechterung der Arbeitsbedingungen im Verkehrssektor. In manchen Sektoren ist er bereits seit Jahren ein bestimmendes Bild, in anderen sehen wir ebenfalls erste Anzeichen.

Ich spreche hier von radikalen Arbeitsplatzverlusten wie zum Beispiel im Eisenbahnsektor. Abgebautes Personal wird durch billigeres und weniger gut ausgebildetes Personal ersetzt. Diesen Trend sehen wir vor allem auch im Luftfahrtsektor. Von der Straße und der Schifffahrt brauche ich ja nicht zu sprechen. Ihr kennt die Bilder der Arbeitsbedingungen und fürchterlichen Unfälle selbst.

Ihr habt euch ja bereits gestern mit der Dimension der Logistik beschäftigt. Nicht nur, dass durch diese Entwicklung die einzelnen Transportsektoren noch stärker in einen gegenseitigen Wettbewerb eintreten, ist dieser Sektor auch von unsicheren Arbeitsverhältnissen und geringen sozialen Standards geprägt.

Gerade die beiden von der ITF angestrebten Gerichtsurteile illustrieren die Entwicklung und den Druck auf die sozialen Standards. Der „Viking Line“ Fall widerspiegelt, wie ArbeitnehmerInnen mit unterschiedlichen Lohnstandards gegenseitig ausgespielt werden sollen.

Der Konflikt der sich hier manifestiert geht so weit, dass dieser zwischen den Gewerkschaften ausgetragen wird. Neue Mitgliedsstaaten gegen Alte und umgekehrt. Welche Rolle bleibt hier den internationalen und europäischen Dachverbänden. Es kann nicht so sein, dass wie im letzten Fall als einziger Ausweg der Ausschluss einer Mitgliedsgewerkschaft aus der ITF bleibt.

Für diese Entwicklung haben wir schon Vorsorge getroffen. Die ETF wurde bereits bei ihrer Gründung als pan-europäischer Verband gegründet und hat damit der Erweiterung der EU schon vorgegriffen. Den Rest müssen wir selbst machen. Wir müssen durch unsere tägliche Arbeit und durch Veranstaltungen wie diese von EVA und Friedrich Ebert Stiftung

organisierte Konferenz Vertrauen finden. Wir dürfen nicht der Standortlogik folgen, sondern gemeinsame Anstrengungen setzen um am Schluss zu den Gewinnern zu gehören.

Unseren europäischen Strukturen kommt dabei eine hohe Bedeutung zu. Diese müssen wir laufend mit unserem Wissen, den notwendigen Ressourcen und durch unseren Willen zur Koordinierung stärken. Dies ist nun kein Aufruf zur Regulierung, sondern zur noch stärkeren Ausrichtung unserer Organisationskulturen auf die internationalen Herausforderungen.

Einen wirklichen Bedarf an Regulierung, Re-Regulierung und Sicherung von bestehenden Regulierungen haben wir bei allen Sozial-, Qualifizierungs- und Arbeitsbedingungen in Sektoren die liberalisiert wurden. Die Menschen und die soziale Interoperabilität sind vielfach auf der Strecke geblieben und die sozialen Verwerfungen werden heute einfach betriebswirtschaftlich bereits mitkalkuliert.

Ich will nun zum Ende meines Vortrages auf ein paar Beispiele eingehen in denen es notwendig ist, eine starke Form der verbindlichen Regulierung zu finden. Ich will damit aber keine Aussage treffen, ob ich die grundsätzliche Politik dahinter für gut befinde. In manchen Bereichen müssen wir nun um die europäische Regulierung kämpfen, da die von uns zuvor abgelehnte Liberalisierungspolitik genau die negativen Auswirkungen bringt, wie wir diese kommen gesehen haben.

Mein erstes Beispiel kommt von der globalen Ebene. Es ist höchste Zeit, dass im Rahmen der WTO und GATS Verhandlungen die ILO Kernarbeitsnormen als verbindliche Standards in alle Handelsbeziehungen aufgenommen werden. Unabhängig vom Ausgang der laufenden WTO Verhandlungsrunde ist es höchste Zeit, dass die ILO Standards dieselbe Gewichtung wie andere Bereiche in den globalen Handelsbeziehungen erhalten.

Das zweite Beispiel ist in engem Zusammenhang mit der Dienstleistungsrichtlinie. Hier ist es uns als Gewerkschaften gelungen, dass das Arbeits- und Sozialrecht aus dem Herkunftslandsprinzip ausgenommen wird. Damit bleibt es bei der vollständigen Anwendung der Entsenderichtlinie. Wie wir jedoch alle wissen, hat diese Richtlinie gerade im Transportsektor große Lücken. Wir fordern daher als ETF, dass der Geist der Entsenderichtlinie auch beim mobilen Personal zur Anwendung kommt. Ein erster Schritt wäre eine gezielte Anwendung der Entsenderichtlinie bei Personal auf Schiffen und bei der Kabotage im Straßengüterverkehr.

Das dritte Beispiel kommt aus dem Eisenbahnsektor. Seit mehreren Jahren ist nun der Schienengüterverkehr liberalisiert. Bis heute wird eine Regulierung der Ausbildungsstandards für das sicherheitsrelevante Personal verzögert. Nur über Verhandlungen im sektoralen Sozialen Dialog war es bisher möglich, erste Standards für das grenzüberschreitende Personal zu bekommen. Die ETF fordert daher, dass ohne weitere Verzögerung endlich die Richtlinie zur Zertifizierung des Zugpersonals verabschiedet wird.

Über die Beispiele soll deutlich werden, dass unsere umfangreichen Forderungen alle weiterhin ihre Dringlichkeit haben und jede weitere verkehrspolitische Entscheidung der Europäischen Union auf die sozialen Auswirkungen Rücksicht nehmen muss und eine ausreichende sozialpolitische Regulierung braucht.

Mein Resümee daher. Wir haben durch diese Politik und durch das Dogma einer neoliberalen Wirtschaftspolitik einen höheren Regulierungsbedarf als je zuvor. Das mag nun TeilnehmerInnen aus vormals hoch regulierten Staaten absurd vorkommen, aber die

Marktlogik hat in den sensiblen Bereichen der öffentlichen Dienstleistungen keine für die Menschen zufrieden stellenden Ergebnisse gebracht, sondern eindeutig versagt.

Mein zweites Resümee ist gleichzeitig auch ein Auftrag an uns. Meine Beispiele sollten zeigen, dass sich der Regulierungsbedarf auf den unterschiedlichsten Ebenen aufdrängt. Dafür müssen wir unsere Kräfte bündeln. Sowohl auf der globalen, der europäischen und der Ebene des Sozialen Dialogs.

Die ETF und ITF müssen wir als Werkzeug und als Ort der Koordinierung verstehen. Die gemeinsamen Aufgaben können wir nur gemeinsam lösen.

Ich freue mich schon auf eine spannende Diskussion.

Herzlichen Dank

*(es gilt das gesprochene Wort)*

Wilhelm Haberzettl  
Präsident der Europäischen Transportarbeiter Föderation  
Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Österreich