

Die Auswirkungen der EU- Dienstleistungsrichtlinie auf den Transportsektor in Osteuropa

EVA-Konferenz:

**Zwei Jahre EU – Mitgliedschaft –
Chancen, Perspektiven, Gefahren aus
der Sicht des Transportsektors**

8. – 10. Mai 2006, Warschau

Clemens Rode

**Regionalkoordinator für
Arbeitsbeziehungen und Sozialdialog in
Mittel- und Osteuropa**

Friedrich-Ebert-Stiftung

Vertretung in Warschau

Die Auswirkungen der EU-Dienstleistungsrichtlinie auf den Transportsektor in Mittel- und Osteuropa

Inhalt

- 1. Was ist die Dienstleistungsrichtlinie?**
- 2. Was bedeutet die Dienstleistungsrichtlinie für den Transportsektor?**
- 3. Vergleich der Wettbewerber auf Schiene, Straße und Wasserwegen**
- 4. Ein Beispiel aus der Praxis: PCC Rail**
- 5. Technischer und politischer Ausblick der Bahn im Zeitalter der Dienstleistungsfreiheit in der EU**

1. Was ist die Dienstleistungsrichtlinie?

- **EU-Richtlinie zur weiteren Liberalisierung des europäischen Binnenmarktes**
- **Teil der Lissabon-Strategie, die Europäische Union bis 2010 zum wettbewerbsfähigsten und dynamischsten Wirtschaftsraum der Welt zu machen.**
- **Wichtigste Ziele der Europäischen Union:**
 - **Abbau von bürokratischen Hindernissen**
 - **Förderung der grenzüberschreitenden Dienstleistungen**
 - **Vollendung des einheitlichen Binnenmarktes**

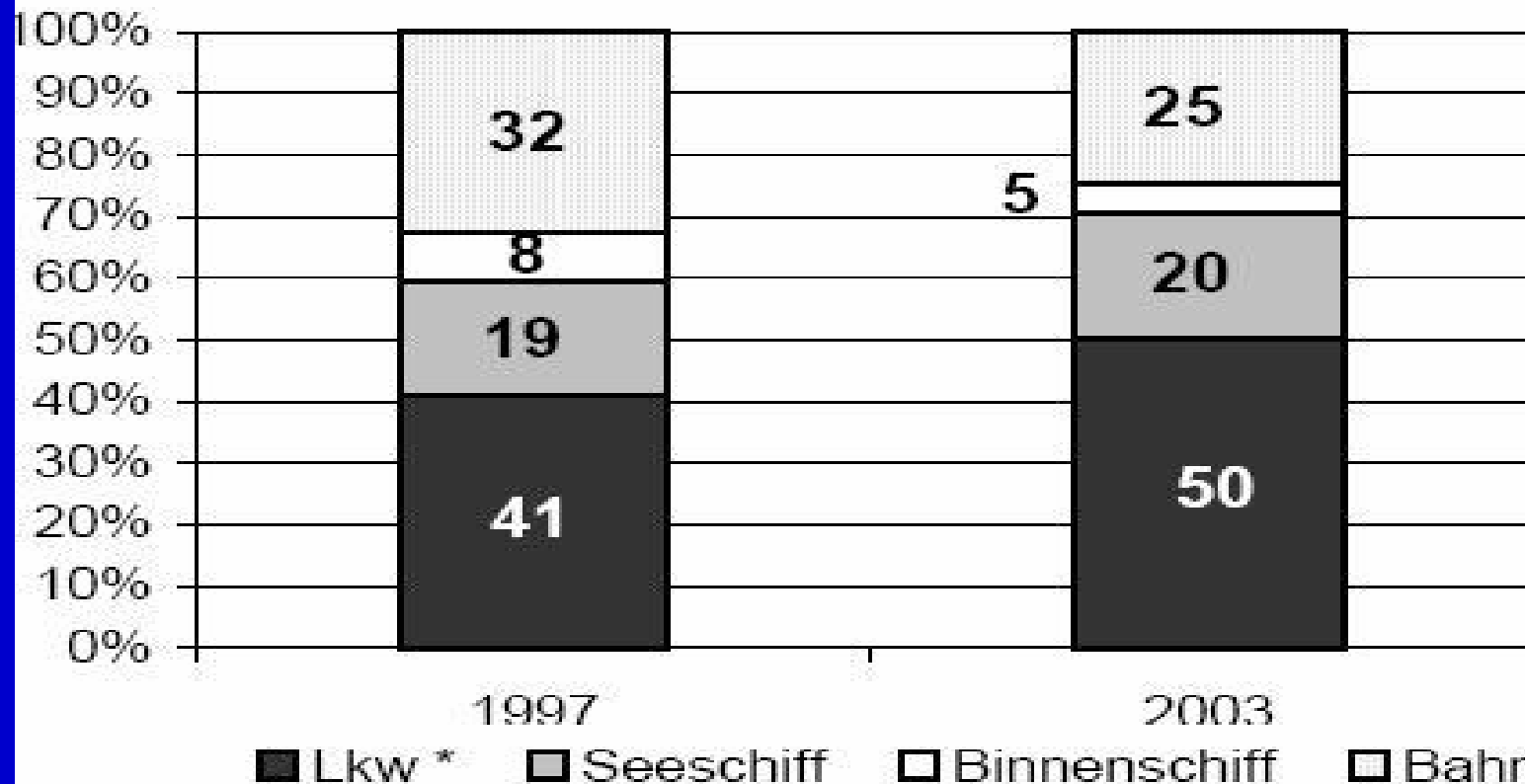
2. Was bedeutet die Dienstleistungsrichtlinie für den Transportsektor?

- **Verschärfung der Privatisierung**
- **Intensivierung des Wettbewerbs**
- **Abbau von Personal in staatlichen Unternehmen**
- **Druck auf Preise, Löhne und Sozialbedingungen**
- **Erhebliche Sicherheitsrisiken und geringerer Arbeitsschutz bei skrupellosen Unternehmen**
- **Den Untergang von unflexiblen Unternehmen**
- **Die Tätigkeit von transnationalen Unternehmen in der ganzen EU und darüber hinaus**

3. Vergleich der Systeme

3.1. Dienstleistungsfreiheit benachteiligt die Eisenbahnen gegenüber anderen Verkehrsträgern

Modal Split zwischen Deutschland und den neuen EU-Staaten
nach der beförderten Gütermenge in den Jahren 1997 und 2003

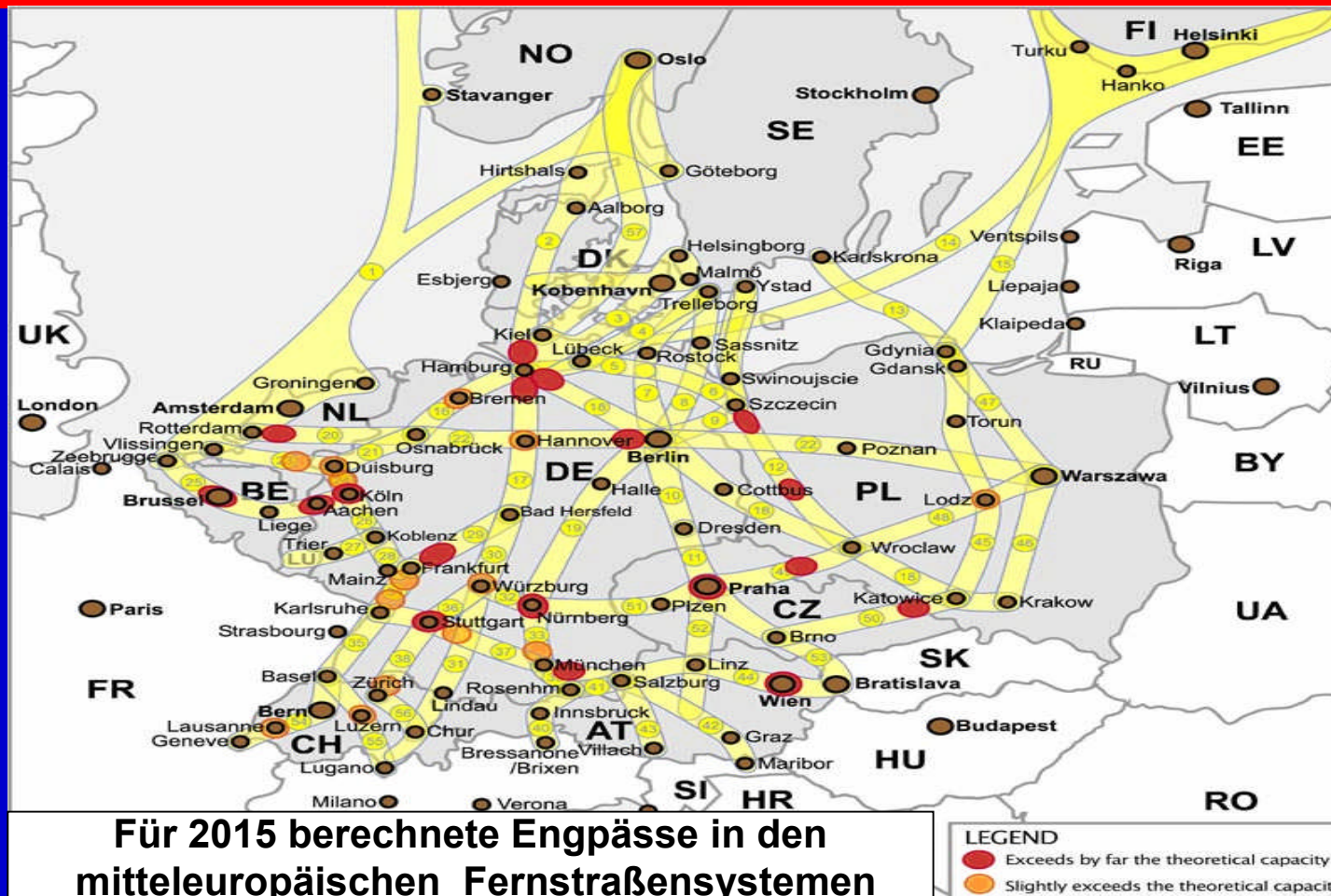


3.2. Wettbewerbssituation der staatlichen Bahnen ist im grenzüber- schreitenden Verkehr negativ

- In der EU: fünf (5) Fahrstromsysteme, zwanzig (20) Zugsicherungssysteme, drei (3) Spurweiten
- Bahnnetze sind für hohe Fahrgeschwindigkeiten unvollständig, viele Langsamfahrstrecken, z.B.
Berlin - Tallin 1930: 27 Stunden, 2006: 60 Stunden
Berlin-Wroclaw 1930: 2,5 Stunden, 2006: 6 Stunden
- viele Brücken in MOE sind nur einspurig zu befahren, z.B. mit 10 km/h auf der Oderbrücke bei Frankfurt
- an den meisten Grenzen müssen Loks und Lokführer gewechselt werden
- Es gibt noch keine europäischen Lokführerscheine
- Güterzüge verlieren bis zu 7 Stunden an Binnengrenzen

3. Vergleich der Systeme

3.3. Lobby des Straßentransports ist stark, ihre Planung auch!



4. Ein Beispiel aus der Praxis: PCC Rail Duisburg

- - Im Ursprung ein 1993 gegründeter Chemiehändler mit Hauptsitz in Deutschland und Töchtern in Polen, Tschechien und Finnland
- - Niederlassungen in USA, China, Rußland, Ukraine, LT, NL, RO, SK,
- - Seit 1999 Logistikunternehmen auf Schiene, Straße, Wasserwege
- - Seit Januar 2004 Ganzzüge von Polen nach Benelux (ARA ports)
- - 2006 zweitgrößtes Bahnfrachtunternehmen in PL, 2800 Waggons und 80 Lokomotiven
- - 3600 Mitarbeiter, davon 3300 in Polen

4. Ein Beispiel aus der Praxis: PCC Rail auf der Landkarte

com



Ausblick 1 : European Rail Traffic Management System (ERTMS): EU-Standards der technischen Bahnsysteme

- EU hat Richtlinien für die Interoperabilität im Hochgeschwindigkeitsverkehr
 - Einheitliches Zugsicherungssystem European Train Control System (ECTS)
 - Mobilfunkbasiertes Kommunikationssystem Global System for Mobile Communication-Rail (GSM-R)
 - “Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)” werden entwickelt
 - Deutsche, tschechische und österreichische Bahnen schaffen baugleiche Bahnen an, die auch in Polen eingesetzt werden können
 - Mehrsystemlokomotiven 189 von Railion sind mit vier der fünf europäischen Fahrstromsysteme kompatibel
- ABER:**
- **Viele Regierungen schlampfen bei Modernisierung der Bahnsysteme!**

Ausblick 2: Im Zeitalter der Dienstleistungsfreiheit brauchen Bahnen massiven politischen Lobbyismus!

- **Bahnunternehmen dürfen nicht zerschlagen werden, sondern sollten zu integrierten Logistikanbietern umgebaut werden**
- **Überall sollten „Allianzen Pro Schiene“ entstehen zwischen Bahnen, Transportgewerkschaften, Verbraucher- und Umweltorganisationen, Bahnindustrie etc.**
- **Bahnverkehrspolitik muß grenzüberschreitend denken, die Realität der Netze in MOE ist immer noch schlechter als 1914!**
- **Zulassungsverfahren für Fahrzeuge und Systeme müssen einheitlich für die EU geregelt werden**
- **Die europäischen Eisenbahngewerkschaften müssen enger zusammenarbeiten mit dem Ziel einheitlicher Mitgliedschaft und Dienstleistungen für Gewerkschafter überall in der EU**

Dziękuję za uwagę!
Спасибо за внимание!
Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Clemens Rode
Regionalkoordinator
für Arbeitsbeziehungen und Sozialdialog
in Mittel- und Osteuropa
Friedrich-Ebert-Stiftung
Vertretung in Warschau