



Europäische Kommission
Frau Kommissarin
Adina Vălean
Rue de la Loi / Wetstraat 200
B-1049 Brüssel
cab-valean-contact@ec.europa.eu

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22
1040 WIEN
www.arbeiterkammer.at
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65	Fax 501 65	Datum
-	UV/GSt/GL/Hu	Gregor Lahounik	DW 12386	DW 412386	25.01.2021

Positionierung zur Strategie über „nachhaltige und intelligente Mobilität“

Sehr geehrte Frau Kommissarin!

Die Bundesarbeitskammer (BAK) ist die gesetzliche Interessenvertretung von rund 3,7 Millionen ArbeitnehmerInnen und KonsumentInnen in Österreich. Sie vertritt ihre Mitglieder in allen sozial-, bildungs-, wirtschafts- und verbraucherpolitischen Angelegenheiten auf nationaler und auf EU-Ebene. Darüber hinaus ist die BAK Teil der österreichischen Sozialpartnerschaft. Die BAK ist im EU-Transparenzregister unter der Nummer 23869471911-54 registriert. Sie nimmt im Folgenden zu dem Vorschlag „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“ Stellung, den die Europäische Kommission am 9. Dezember 2020 veröffentlicht hat.

Zusammenfassung

Die Europäische Kommission (EK) hat ihre Strategie für eine „nachhaltige und intelligente Mobilität“ präsentiert. Konkret sollen 90 % der Treibhausgase des Verkehrs vor allem über neue Antriebstechnologien (E-Motoren) bis 2050 eingespart werden, um den Anforderungen des Klimaschutzes entsprechen zu können. Weitaus weniger konkret wird die EK bei Vorschlägen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und bei der Rolle der Ballungszentren zur Lösung weiterer Verkehrsprobleme wie Lärm und Staus.

Grundsätzlich begrüßt die Bundesarbeitskammer (BAK) die Ziele der Strategie, fürchtet allerdings, dass diese mit dem Fokus auf Änderungen in der Antriebstechnologie allein nicht erreicht werden können. Die Vorschläge zur Verbesserung der Situation der Beschäftigten sind schlicht nicht ausreichend, an den zum Teil katastrophalen Arbeitsbedingungen, etwa im internationalen Lkw-Verkehr, werden sie faktisch nichts ändern. Die Strategie muss hier durch ein effektives Maßnahmenpaket ergänzt werden, eine Neubewertung der Arbeit im Verkehr ist dringend erforderlich.

EU-Mobilitätsstrategie: Viel für das Klima, wenig für die Beschäftigten

Die Strategie steht ganz im Zeichen des Europäischen Grünen Deal. Sie verfolgt das Ziel, den Verkehr durch die Senkung der Emissionen „klimafit“ zu machen. Dafür werden in der Strategie allgemeine Ziele präsentiert, diese sollen in den kommenden Jahren durch rechtsverbindliche Regelungen umgesetzt werden. Dreh- und Angelpunkt der Strategie ist **eine 90 prozentige Reduktion der Treibhausgase im Verkehr bis 2050** (bzw von 55 % bis 2030) gegenüber dem Jahr 2005. Diese Abnahme soll über den Einsatz neuer Technologien („Hochleistungsreifen“, emissionsfreie Autos, Schiffe und Flugzeuge), strengere Abgasnormen, die Verlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsträger sowie die Anlastung der externen Umweltkosten (Z 2) erreicht werden. Entsprechende Förderungen zur Umstellung werden in Aussicht gestellt. Die BAK ist davon überzeugt, dass – angesichts der Versäumnisse der letzten Jahrzehnte – die nunmehrige Strategie mit eindeutigen Zielvorgaben einen wichtigen Impuls für den Kampf gegen den Klimawandel geben kann.

Weitaus weniger klar und „handfest“ ist die Strategie der EK hingegen bei den über 10 Millionen Beschäftigten im Verkehr, die – nicht nur in Krisenzeiten – die Union „am Laufen“ gehalten haben und auch weiterhin halten werden. **Verbindliche Vorgaben oder eindeutige Ziele bei deren Arbeitsbedingungen fehlen**, obwohl „sklavenähnliche Zustände“ noch immer den Alltag für zahlreiche Beschäftigte im Verkehr bestimmen. Aus Sicht der BAK muss eine ernstgemeinte und faire Unionspolitik den Beschäftigten mehr bieten als die – alle zehn Jahre erneuerte – vage Ankündigung den „Rechtsrahmen für die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten zu stärken“ (Z 94). Es braucht für die ArbeitnehmerInnen eine Neubewertung ihrer Tätigkeit mit klaren Bestimmungen und Verbesserungen bei den Arbeitsbedingungen (Einsatzzeiten, Nächtigungsmöglichkeiten, Zeiten fernab der Familie usw), der Entlohnung (gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort) und der Ausbildung (Dauer, Harmonisierung).

Die Ökologisierung und die soziale Gestaltung des Verkehrs stehen schon seit Jahrzehnten auf der Agenda der Union. Bis jetzt konnten diese Zielsetzungen nicht umgesetzt werden. Im Gegenteil: Der Verkehr läuft sowohl im Bereich der Umweltbelastung als auch im Bereich der Beschäftigungsbedingungen völlig aus dem Ruder. Daran konnten auch die jüngsten Initiativen, wie das Mobilitätspaket im Straßenverkehr oder die Eisenbahnpakete, nur wenig ändern.

Auch bei der Verwirklichung der nun präsentierten Ziele ist Skepsis angebracht. Viele Missstände und strukturelle Mängel der EU-Verkehrspolitik – wie das grenzenlose Verkehrswachstum, das legalisierte Lohn- und Sozialdumping über die Forcierung des schrankenlosen Wettbewerbs und der enorme Preisdruck für die Unternehmen – werden in dieser Strategie nicht hinterfragt. Damit verzichtet die EK auf wichtige Stellschrauben einer nachhaltigen Politik. Es scheint, als würde die EK erneut versuchen, menschenwürdige Arbeitsbedingungen und Chancengleichheit für anständige Unternehmen dem freien Warenverkehr unterzuordnen.

Dies obwohl die bisherige Wettbewerbspolitik zu einem beispiellosen Verdrängen seriöser Unternehmen sowie zu katastrophalen Auswirkungen auf die Beschäftigten und die Umwelt geführt haben. Dabei kommt die Europäische Umweltagentur in ihrem Zustandsbericht („Die Umwelt in Europa. Zustand und Ausblick“) schon 2010 zu der Schlussfolgerung: „Der

Klimawandel ist die Folge eines der größten Marktversagen, das die Welt je gesehen hat.“ Das belegen auch die Zahlen der Länder mit den höchsten Anteilen auf der ökologischen Schiene, sie setzen nicht auf schrankenlosen Wettbewerb, sondern auf den Ausbau der Schieneninfrastruktur (Stadtverkehre, Anschlussgleise) und die Direktvergabe. Aus Sicht der BAK sollte sich die **EU-Politik daher vielmehr an diesen bewährten Best-Practice-Beispielen zum Wohle der gesamtgesellschaftlichen Entwicklung orientieren. Die rein ideologisch motivierte Wettbewerbsgläubigkeit sollte endlich über Bord geworfen werden.**

Um tatsächlich als „intelligente und nachhaltige Mobilitätsstrategie“ fungieren zu können, müssen zusätzliche Schwerpunkte wie

- das Verankern von klaren Regeln und fairen Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten,
- das Ende des ruinösen Wettbewerbs,
- ein Fokus auf die Agglomerationen, die Ausgangspunkt für 80-90 % der Reisenden und der Güter sind,
- die Förderung / der Ausbau eines leistbaren und flächendeckend zugänglichen öffentlichen Verkehrs mit einem starken Sektor öffentlicher Verkehrsunternehmen als zentrale Säule der Daseinsvorsorge und
- das aktive Gestalten des derzeitigen technischen Wandels im Verkehr (künstliche Intelligenz, Industrie 4.0, Automatisierung) unter Berücksichtigung der sozialen und arbeitnehmerInnenbezogenen Aspekte

aufgenommen werden.

Neue Verkehrsinitiativen der Union sollten stets die Darstellung der sozialen und ökologischen Auswirkungen beinhalten um das Leitprinzip des Grünen Deal der EK, „nicht zu schaden“ (do no harm principle) nicht zu gefährden.

Ökologische Verkehrswende braucht mehr als grüne Schlagzeilen

Über mehr Wettbewerb auf der Schiene und die Verlagerung des Verkehrs wollte die EK schon im letzten Weißbuch (2011) die Ökologisierung des Verkehrs vorantreiben. Das ist kläglich gescheitert, die ökologisch und sozial problematischen Verkehrsträger Straße und Luftfahrt boomen, die Schiene wird – mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Mitgliedstaaten – verdrängt. Selbst in Ländern mit einem hohen Bahnanteil wie Österreich wächst der Straßengüterverkehr. Alleine zwischen 2015 und 2016 stieg der Lkw-Verkehr auf den Tiroler Autobanen um 7,3 %. Eine Entkoppelung von Wirtschafts- und Verkehrswachstum wurde nicht erreicht. Verschärft wird diese Problematik durch die derzeitigen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Der Schienengüterverkehr steht vor dem Aus und die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr sind um ein Drittel eingebrochen. Der Straßenverkehr ist zwar auch vorübergehend deutlich (vor allem im internationalen Urlaubsverkehr) zurückgegangen, erholt sich aber weitaus schneller und erreicht ähnliche Mengen wie vor der Pandemie. Hier sollte rasch gegengesteuert werden, die derzeitige konjunkturelle Delle böte sich an, den Modal Split in Richtung Schiene und öffentlichen Verkehr zu verschieben.

Erneut tritt die EK an, den CO₂-Ausstoß des Verkehrs, allen voran auf der Straße, in der Schifffahrt und in der Luftfahrt zu verringern. Die **nunmehrigen Reduktionsziele (minus 90 % der Emissionen bis 2050) sind ambitioniert**, folgen allerdings den Erfordernissen, die sich aus der Bekämpfung des Klimawandels ergeben. Ergänzend dazu sind Maßnahmen für die Reduktion von weiteren gesundheits- und umweltschädigenden Luftschadstoffen (vor allem Feinstaub und Stickoxide) vorgesehen. Die vorliegende Reduktionsstrategie basiert hauptsächlich auf technischen Maßnahmen, allen voran den Nullemissionsantrieben, etwa bei den Pkw, den Lkw sowie in der Schiff- und Luftfahrt (Z 13 ff). Strom, Bio- und synthetische Kraftstoffe sollen dabei helfen, den Verkehr klimafreundlicher auszurichten. Die EK bleibt bei ordnungspolitischer Maßnahmen, die die Nachfrage und Produktion emissionsarmer Fahrzeuge oder den Ausbau des öffentlichen Verkehrs stützen könnten, allerdings recht unkonkret.

Hinsichtlich der möglichen Einsparungen von CO₂ durch „alternative Antriebe“ gibt es sehr unterschiedliche Studienergebnisse, insbesondere dann, wenn der Lebenszyklus (Produktion, Verwendung und Entsorgung) betrachtet wird. Vielen Studien zu Folge werden durch diese Antriebe „nur“ zwischen 50 und 80 % an CO₂ eingespart. Schon **alleine deshalb können diese Antriebstechnologien Probleme maximal lindern**, keinesfalls aber lösen. Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehr und der verstärkte Einsatz energieeffizienter Verkehrsträger (Bahn, Bus, Rad und Fußverkehr) sind aus Sicht der BAK ebenso prioritär und bieten sich gerade in dichter besiedelten Regionen an. Auch Maßnahmen in peripheren Regionen, die geeignete Formen eines leistbaren öffentlichen Verkehrs (z.B. Mikro-ÖV oder bedarfsorientierte Angebote als Teil eines integrierten Gesamtsystems) im Sinne einer flächendeckenden öffentlichen Mobilitätsgarantie sicherstellen, müssen als Teil einer nachhaltigen, smarten Verkehrsstrategie stärker betont werden. Die Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene sollte ebenso weiterverfolgt und durchgesetzt werden.

Die Strategie, über neue Antriebe die CO₂-Reduktion voranzutreiben, sollte aus Sicht der BAK auch auf eine ausreichende Ladeinfrastruktur Rücksicht nehmen. Gleichermaßen sollte die Union die Phase des Umstiegs auf alternative Antriebe mit entsprechenden Industrie- und Forschungsförderungen unterstützen sowie den Erhalt hochwertiger Arbeitsplätze sicherstellen.

Ein Konzept, wie die neuen Antriebe energetisch versorgt werden sollen und wie hoch der Schadstoffausstoß bei der Herstellung ist, ist in der vorliegenden Strategie nicht vorhanden. Unklar bleibt auch, ob es weiterhin Möglichkeiten des Kompensierens von Emissionen durch andere Maßnahmen (Einkauf von Schadstoffzertifikaten, „Aufforsten“ zur CO₂ Bindung udgln) geben soll.

Biokraftstoffe aus Lebensmitteln und alle Formen von Landnutzung zur Kraftstoffproduktion werden dagegen aus ethischen Gründen kategorisch abgelehnt. Die angedachte Ausweisung der herstellungsbedingten CO₂-Emissionen bzw das Monitoring der Arbeitsbedingungen bei der Herstellung der Batterien für E-Pkw ist zu begrüßen. Dass die **CO₂-Kennzeichnung für KonsumentInnen beim Kauf von Neuwagen** nicht aufgegriffen werden soll, widerspricht den Zielen der Transparenz beim Kaufentscheid und der Ökologisierung.

Die Maßnahmen bei den „neuen Antriebsformen“ sollen, geht es nach der EK, von einer stärkeren Anlastung der umweltbezogenen Kosten (Z 10 ff) begleitet werden. Die **BAK**

begrüßt die stärkere Berücksichtigung des Verursacherprinzips und die Einbeziehung der externen Kosten des Verkehrs. Die derzeitigen Diskussionen im Rahmen der Eurovignettenrichtlinie deuten darauf hin, dass eine stärkere Anlastung der externen Umweltkosten, etwa durch Mautaufschläge, den Mitgliedstaaten künftig mehr Möglichkeiten eröffnen. So hier eine Beschlussfassung erfolgt, sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, die Möglichkeiten rasch zu nutzen. Zudem sind Maßnahmen zur Vermeidung von Umweg- bzw. Ausweichverkehren dringend erforderlich, letztlich geben nur 40 Prozent der Lkw-FahrerInnen auf der Brennerachse an, den kürzesten Weg zu nutzen.

Die externen Kosten entstehen allerdings nicht nur im Bereich umweltbezogener Kosten. Verzerrungen entstehen auch bei nicht von den Verursachern getragenen Kosten bei den Unfällen, der Infrastrukturabnutzung, der Aufwirbelung von Staub und durch Brems- und Reifenabrieb. Gleichermäßen findet man sie in hohem Maße auch beim Lohn- und Sozialdumping sowie bei der mangelnden Einhaltung straßenpolizeilicher Vorgaben. Diese werden durch alternative Antriebe nicht abgemildert, werden aber dennoch in der vorliegenden Strategie nur rudimentär behandelt. Maßnahmen sind, wie auch untenstehend unter „Fairness zwischen den Verkehrsträgern“ beschrieben, jedenfalls nachzutragen.

Das in Z 49 vorgeschlagene Ende von Subventionen für fossile Treibstoffe ist zu begrüßen. Flug- und Schifftreibstoffe müssen EU-weit endlich adäquat besteuert werden. Das gilt auch für internationale Flugtickets. Bezüglich Z 90 muss es möglich sein, Kurzstreckenflüge – bei entsprechenden Alternativen durch die Bahn – schlichtweg zu verbieten. Es sollte auch möglich sein, dass Mitgliedstaaten Mindestticketpreise und Mindestflughafengebühren verordnen können.

Weniger konkret wird die EK bei ihren weiteren vorgeschlagenen Maßnahmen, wie der Verdreifachung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs auf der Schiene bis 2050 oder der Verdoppelung des Schienengüterverkehrs bis 2030 (Z 9). Die angestrebte Überarbeitung der Vorschriften über Gewichte und Abmessungen von Lkw (Z 15) darf nicht zur Einführung von Gigalinen durch die Hintertür führen. Alle in Leitinitiative 7 vorgestellten Aktivitäten (zB Einsatz von Drohnen, KI, 5G-Netze, Automatisiertes Fahren usw) müssen streng auf ihren ökologischen, nachbarschaftlichen (Lärm, Ungestörtheit), gesellschaftlichen, sozialen, demokratiepolitischen (zB Datenschutz) und gesundheitlichen Nutzen überprüft werden. Es muss verhindert werden, dass es aufgrund einer falsch verstandenen Technologiefixierung zu Rückschritten in diesem Gebieten kommt.

Die EK hat völlig zu Recht die Wichtigkeit der EU-Förderung für Infrastruktur der transeuropäischen Netze (TEN) hervorgehoben. Die Kapazitätssteigerungen auf der Schiene sind sicher wichtig, sollten aus Sicht der BAK allerdings von Maßnahmen bei Verladeterminals begleitet werden. Die angekündigte **Revision der TEN-Grundsätze ist sicher zu begrüßen**. Seit Jahren forcieren die Förderprogramme der EU allgemein grenzüberschreitende Schienenprojekte, konnten bis jetzt die erforderliche Wende in der Verkehrsabwicklung nicht erwirken. Immer noch werden auf dem Kontinent Schienenstrecken en gros stillgelegt, während das Straßennetz wächst.

Zudem wird den **boomenden Agglomerationen**, abseits der Strukturfördergebiete, kaum ein europäisches Angebot gemacht. Da 80-90 % der Verkehre in den Ballungsräumen entstehen bzw ebendort ihren Endpunkt haben, entscheidet sich gerade dort die Verkehrsträgerwahl für

den gesamten Sektor. Gerade im Zusammenhang mit der Verkehrswende muss die Union den öffentlichen Verkehr in den Fokus rücken. Ein starkes öffentliches (Stadtgrenzen überschreitendes) Verkehrsangebot ist essentiell bei der Verkehrswende. Die Rolle der Städte und Agglomerationen bzw eines starken öffentlichen Verkehrs – auch in der Peripherie - muss daher in der Strategie vermehrt in den Fokus gerückt werden. Insofern ist eine stärkere Förderung der Agglomerationen Gebot der Stunde. Die angekündigte Berücksichtigung der nachhaltigen Verkehrsentwicklung in den Städten und Regionen (Z 35) ist zu begrüßen, sie sollte aber auch entsprechend finanziell ausgestattet werden. Lässt man die Städte mit den verkehrlichen Herausforderungen alleine, ist die Ökologisierung der Union zum Scheitern verurteilt. Die **Zurückhaltung der Union bei regionalen Infrastrukturen (Rad, Fuß, Schiene) ist zu beenden**, letztlich sorgen diese auch für die Entlastung der europäischen Korridore in jenen (zumeist städtischen) Bereichen, wo es die einschränkenden Engpässe gibt. Aus Sicht der BAK ist eine Änderung der Priorisierung bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität an Eisenbahnverkehrsunternehmen (Trassenzuweisung) nicht erforderlich und es gilt zu vermeiden, dass ein Schienenverkehr durch einen anderen verdrängt wird. Fehlende Trassen können nur durch Investitionen beseitigt werden.

Im Bereich der Binnenschifffahrt wurden seitens der EK in den letzten Jahren zahlreiche Initiativen gestartet, die auf schnellere Schleusenzeiten (KorridorkoordinatorInnen), verbesserte Landstromversorgungseinrichtungen und eine verbesserte Infrastruktur („Good Navigation Status“) abzielen. Diese Maßnahmen werden in der Mitteilung nur am Rande erwähnt, sind aber im Interesse einer Ökologisierung des Verkehrs natürlich weiter zu verfolgen.

Viele Umweltprobleme des Verkehrs (Lärm, Staus, Flächenverbrauch usw) werden durch den **Umstieg auf neue Antriebe** nicht gelöst. Insofern sind weitere Maßnahmen, insbesondere in den bereits stark belasteten Gebieten (Agglomerationen, ökologisch sensible Bereiche), erforderlich. Die vorgesehene zeitliche Staffelung der Mauthöhe (höhere Gebühren zur Früh- und Abendspitze in Staubereichen) kann aus verkehrspolitischen Überlegungen zielführend sein (Z 50). Sie ist aber aus sozialpolitischen Überlegungen strikt abzulehnen. Es kann nicht sein, dass Mobilität jenen vorbehalten bleibt, die sich ihre Arbeitszeiten flexibel einteilen können oder genug Geld haben, um trotz höherer Gebühren in den Spitzenzeiten unterwegs zu sein.

Wenngleich der Hauptfokus der Union in der Förderung der stadtnahen Verkehre zu liegen hat, hier verkehren letztlich 80-90 % aller Reisenden, ist die Initiative der Union zur Schaffung von grenzüberschreitenden Durchgangstickets (Z 34) zu begrüßen. Diese Initiative macht allerdings nur dann Sinn, wenn sie verpflichtend und ohne Mehrkosten für die Reisenden erfolgt. Allgemein ist ein Anpassen der EU-Bestimmungen zur Verbesserung der Fahrgastrechte erforderlich. Ziel sollte ein einheitliches, leicht verständliches und durchsetzbares System sein, das die Rechte der VerbraucherInnen stärkt. Mangelnde Bestimmungen im Busreiseverkehr sind abzuändern, Ausnahmen, etwa im Regional- und Stadtverkehr, sind zu streichen und eine Insolvenzabsicherung für alle Tickets ist einzuführen.

Gerade in den Mitgliedstaaten, wo die ökologische Bahn am häufigsten genutzt wird, werden die Verkehre von der öffentlichen Hand nicht ausgeschrieben, sondern als Direktvergabe vergeben. Die angestrebte Änderung der PSO-Verordnung darf nicht die letzten Möglichkeiten

für Direktvergaben im öffentlichen Verkehr beseitigen, **Direktvergaben müssen gestärkt werden**. Eine Stärkung der öffentlichen Verkehrsunternehmen sollte angesichts der Tatsache, dass diese im öffentlichen Verkehr in vielen Mitgliedstaaten eine zentrale positive Rolle spielen, ebenfalls Teil einer gemeinsamen europäischen Strategie und eines geeigneten Rechtsrahmens sein. Eine EU-weite „Mobilitätsgarantie“ – diese sollte ermöglichen, an jedem Wohnort auch ohne eigenes KFZ mobil zu sein und Alltagswege kostengünstig durchführen zu können – ist anzudenken (Z 88).

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Leitinitiative 10) wäre ein Modal Shift das effektivste Werkzeug. Ein bis drei jährlichen Verkehrstoten auf der Schiene stehen in Österreich 400 bis 500 Verkehrsoffer auf der Straße gegenüber. Selbst unter Berücksichtigung der höheren Verkehrsleistung auf der Straße, ist die Schiene ein enormer Sicherheitsgewinn. Nicht nur aus Verkehrssicherheitsgründen, sondern auch als Beitrag zur Verminderung der CO₂ Emissionen wäre eine schrittweise Senkung der Tempolimits auf allen europäischen Straßen ein wichtiger Beitrag.

Die angekündigten Maßnahmen der EK sind aus Sicht der BAK Großteils zu begrüßen, für eine tatsächliche Verkehrswende braucht es aber zusätzlich

- die rasche Internalisierung aller externen Kosten in voller Höhe,
- eine Kennzeichnung der CO₂-Emissionen beim Kauf von Neuwagen in Form von Plaketten die Rückschlüsse über die Gesamtkosten (Umwelt, Betrieb, Steuern, Wertverlust) ermöglichen,
- klare, nicht verwässerte Vorgaben bei Emissionsgrenzwerten von Fahrzeugen, alternative Antriebe sind vermehrt, auch im Güterverkehr, einzusetzen,
- ein klares Bekenntnis zum Stopp der „Gigaliner“,
- mehr Investitionen und mehr EU-Förderungen für Schieneninvestitionen (Eisen-, U-, und Straßenbahnen) in all jenen Regionen, in denen der meiste Verkehr generiert wird bzw endet: in den Agglomerationen,
- Ausnahmen für öffentliche Investitionen insbesondere im Bereich des Schienen- und öffentlichen Verkehrs bei den Maastricht-Kriterien über die Verschuldung der öffentlichen Haushalte,
- das Beenden des Liberalisierungs- und Privatisierungsdrucks im öffentlichen Verkehr,
- vereinfachte Regelungen, stärkere Förderungen und Beihilfen für volkswirtschaftlich erwünschte Schienenverkehre wie Rollende Landstraße, unbegleiteter Kombiverkehr usw,
- besondere Maßnahmen zur Förderung der Schiene aufgrund der COVID-19-Pandemie (Schiene aussetzen, Fördermaßnahmen erhöhen),
- intensive Anreize und Förderungen, den Verkehrsträger Bahn auf Seiten der produzierenden und verladenden Industrie zu verwenden,
- Vorgaben zur Anbindung von Produktionsstätten an die Bahn und von Einkaufsknotenpunkten an den öffentlichen Verkehr,

- Vorteile für Unternehmen, die ihre Mobilität (Beschaffung, Logistik, MitarbeiterInnenmobilität) nachhaltig (ökologisch und sozial) gestalten,
- klare Konzepte für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs,
- eine europaweite Kerosinbesteuerung und Flugticketabgabe, eine Förderung von klimafreundlichen Treibstoffen für Flugzeuge sollte ausschließlich aus diesen Mitteln vorgenommen werden,
- die Typengenehmigung von Kraftfahrzeugen und ihre Marktüberwachung muss statt in nationalen Behörden in einer europäischen Agentur angesiedelt werden; „Diesel-Gate“ hat offengelegt, dass nationale Behörden mit dieser Aufgabe überfordert sind oder ihre nationalen Industriechampions zum Schaden von Umwelt und KonsumentInnen schützen,
- Traktoren, die im gewerblichen Güterverkehr eingesetzt werden dürfen, müssen bei der Typenprüfgenehmigung, Verkehrssicherheit und abgastechnischen Erfordernissen sowie den Fahrverboten und sozialen Bestimmungen (Lenk- und Ruhezeiten, Tachograph) den gleichen Erfordernissen wie Lkw entsprechen,
- Maßnahmen und Förderungen beim Aktionsplan für Null-Emissionen müssen auch im Off-Road-Sektor ansetzen, da gerade hier ArbeitnehmerInnen hohen Konzentrationen von gesundheitsschädigenden Emissionen ausgesetzt sind; Verbrennungsmotoren in der Binnenschifffahrt, bei Lokomotiven, Einsatzfahrzeugen am Flughafenvorfeld, handgehaltenen Arbeitsgeräten bei und Baumaschinen müssen auf emissionslose Antriebe umgestellt oder, sofern nicht möglich, mit Partikelfiltern nachgerüstet werden,
- eine verpflichtende EU-weite Mindest-Lkw-Maut auf allen Straßen, Maßnahmen zur Vermeidung von Umwegverkehren, EU-geförderte Straßeninfrastruktur-Projekte sollten mit einer fahrleistungsabhängigen Bemautung verknüpft werden,
- optimierte grenzüberschreitende Abstimmung von Infrastrukturprojekten und
- die Ausweitung der Kontrollmöglichkeiten für umweltbezogene Auswirkungen.

Lohn-, Sicherheits- und Sozialdumping darf kein Wettbewerbsvorteil bleiben!

Die Auswirkungen des „Wettlaufs um immer noch billigeren Verkehr“ auf die 10 Mio Verkehrsbeschäftigten sind katastrophal. Den Druck der Branche bekommen fast ausschließlich sie zu spüren. Entlohnung und Einsatzbedingungen der Beschäftigten sind nahezu die letzten Stellschrauben in der Unternehmenskalkulation, letztlich sind die anderen Kosten (Maut, Treibstoff, Fahrzeuge usw) für alle Unternehmen ident. Lohn- und Sozialdumping sind die Regel. Lange Arbeitszeiten, schlechte Entlohnung, miserable Ruhebedingungen, Stress, Müdigkeit und lange Zeiten fernab der Familie kennzeichnen den Alltag der im Transport Beschäftigten, insbesondere auf der Straße und in der Luftfahrt. Dies seit Jahren mit „Unterstützung“ durch die EU-Gesetzgebung. **Billiger Verkehr für einen ebensolchen Wirtschaftsstandort kommt vor allem die Beschäftigten teuer zu stehen!**

Anstatt einseitig weitere Preissenkungen auf der Straße, der Schiene, in der Luft- und Schifffahrt zu forcieren, muss in Zukunft der Fokus der europäischen Politik auf einen

sicheren, ökologischen und sozial ausgewogenen Verkehr liegen. Dies betrifft alle Bereiche des Verkehrs: Airlines, Flughäfen und Flugsicherungsunternehmen, Eisenbahnverkehrs- und Infrastrukturunternehmen, Bus-, Paket- und Lkw-Branche sowie Tätigkeiten an Bord von Schiffen und in Häfen. **Die sozialen Probleme der Verkehrsbranche müssen endlich gelöst werden!**

Die Vollendung des Verkehrsbinnenmarktes ging nicht mit einer sozialen Harmonisierung der Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen einher. In vielen Fällen greifen Regelungen – etwa die Entsenderichtlinie – nicht ausreichend. **Fragen nach dem zu zahlenden Lohn, den Einsatzbedingungen, der sozialen Absicherung oder des ArbeitnehmerInnenschutzes sind, wegen der zahlreichen Grenzübertritte der Beschäftigten innerhalb nur weniger Stunden, oft nur schwer zu beantworten.** Daran werden auch die neuen Regelungen des Mobilitätspakets, die im Juli 2020 beschlossen wurden, wenig ändern. Dementsprechend sind auch Kontrollen schwierig. Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr werden unzureichend kontrolliert. Andere soziale Bestimmungen wie insbesondere Ausbildung, Einsatzbedingungen, soziale Absicherungen und Entlohnung werden im Verkehrsbereich vielfach nicht bzw nur marginal überprüft.

Komplexe Unternehmenskonstruktionen tragen das Ihre dazu bei, die Situation unübersichtlich zu halten. Bei gleichbleibender Unternehmenstätigkeit werden über **Briefkastenfirmen und Tochterunternehmen** sowohl Fahr- und Flugzeuge als auch Beschäftigte in der Regel völlig legal in Länder „verlagert“, in denen die Steuer- und Lohnhöhen bzw das Niveau des ArbeitnehmerInnenschutzes Vorteile für die Unternehmen und Nachteile für die Beschäftigten, die Verkehrssicherheit und die Allgemeinheit bringen.

Die COVID-19-Krise hat auch gezeigt, dass gerade bei außergewöhnlichen Ereignissen, nicht nur die Betriebe die Leidtragenden (Z 73) sind. In der Krise wurde vor allem zu Lasten der Schwächsten agiert. Statt klarer Vorgaben zum Schutz der Fahrgäste und der Beschäftigten wurde versucht, die Arbeitsbedingungen auch mit Billigung der EU, zusätzlich zu verschlechtern. Das erfolgte durch das Aussetzen von Gesundheitsuntersuchungen, das Verlängern der Intervalle von technischen Überprüfungen der Fahrzeuge usw. Persönliche Schutzausrüstung oder andere technische Maßnahmen zum Schutz vor Infektionen waren oft nicht vorhanden. Prekäre Arbeitsverhältnisse – diese existieren überproportional im Verkehrsbereich – waren unter den ersten, die aufgelöst wurden, zumeist mit dramatischen Folgen für die ArbeitnehmerInnen: Sie erhalten weder Einkommen, noch sind sie durch Arbeitslosen- oder Krankenversicherung ausreichend geschützt.

Das ausschließliche, eventuelle „Erwägen“ von Maßnahmen seitens der Kommission (Z 94, 95, 96) zur Verbesserung der Lebensbedingungen der Beschäftigten ist angesichts untragbarer Zustände auf das Schärfste zurückzuweisen. Nachhaltiger Verkehr muss auch sozial nachhaltig sein. Die Beschäftigten haben sich eine Neubewertung ihrer täglichen Leistungen mehr als verdient!

Digitalisierung, struktureller Wandel und Ökologisierung werden massive Auswirkungen auf die Beschäftigten im Verkehr haben. Auf der einen Seite werden Arbeitsplätze geschaffen, auf der anderen Seite werden zahlreiche Berufsbilder verändert und Arbeitsplätze gefährdet bzw vernichtet („automatisiertes Fahren“, Digitalisierung der Schieneninfrastruktur und der Lagerhaltung usw). Teile der Beschäftigten werden mit Arbeitslosigkeit und den damit

verbundenen existenziellen Problemen konfrontiert. Hier braucht es eine klare gemeinsame Strategie der Union, die über das „Proaktive Gestalten“ der Technik (Z 64 ff) hinausgeht und die Beschäftigten in den betroffenen Industrien in den Fokus rückt. Automatisiertes Fahren darf nicht zur Über- oder Unterforderung (Monotonie, überbordende unqualifizierte Tätigkeiten) führen. Vielmehr bedarf es einer Neubewertung der Arbeit der Beschäftigten im Verkehr und das aktive Gestalten der (neuen) Anforderungen. Von der EU sollten daher nicht nur „Empfehlungen für den Übergang zur Automatisierung“ (Z 95) ausgearbeitet werden, sondern auch entsprechende finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden. Aus Sicht der BAK muss bei der Weiterentwicklung des automatisierten Fahrens der Faktor Mensch – als Insassen, Verkehrsbeteiligte und KonsumentInnen – stärker in den Mittelpunkt gerückt werden. Zu klären sind allen voran Fragen der Herstellerhaftung also beispielsweise wie es gelingt, Algorithmen und deren Entscheidungen behördlich zu kontrollieren. Der Trend, Fehler und Mängel auf die (derzeit noch notwendigen) LenkerInnen bzw auf die Allgemeinheit der Versicherten) abzuwälzen, muss gestoppt werden. Hier braucht es einheitliche Europäische Bestimmungen, ebenso wie beim Datenschutz, insbesondere bei der (weiteren) Nutzung und Zugänglichkeit der anfallenden Daten. Gerade im Verkehrsbereich haben sich digitale Plattformen entwickelt, die nicht nur Fragen der gerechten Besteuerung aufwerfen, sondern vor allem zu sehr prekären Arbeitsverhältnissen für Beschäftigte im Zulieferbereich (Stichwort Fahrradboten, Paketzustelldienste) und bei Taxi- und Mietwagenunternehmen geführt haben. Hier sind dringend europäische Regeln für PlattformarbeiterInnen notwendig, die auch den Verkehrsbereich betreffen.

Das „moderne Sklaventum“ auf Europas Verkehrswegen ist endlich abzustellen. Es ist höchste Zeit,

- die Einsatzbedingungen (Arbeits- und Ruhezeiten, Entgelt, ArbeitnehmerInnenschutz usw) und die Ausbildungen aller im Verkehr beschäftigten MitarbeiterInnen, die sicherheitsrelevante Aufgabe wahrnehmen, zu normieren,
- gleichen Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort zu zahlen,
- klare Bestimmungen, welches Arbeitsrecht bei den mobilen Beschäftigten, insbesondere in der Luftfahrt, zur Anwendung kommt,
- eine einheitliche Sprache bei der Eisenbahn auf einem Mindestniveau B1 einzuführen,
- Lenk- und Ruhezeiten anwendungsfreundlich und transparent auszugestalten, um damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen und gute Arbeitsbedingungen zu gewährleisten,
- fälschungssichere Aufzeichnungsgeräte für die Einsatzzeiten (Lenk- und Ruhezeiten sowie sonstige Zeiten wie Beladung, Fahrzeugkontrolle, Bereitschaftszeiten usw) auf allen Verkehrsträgern einzubauen,
- die Einsatzbedingungen der mobilen Beschäftigten durch zeitgemäße Sanitäreinrichtungen (in Lokomotiven, auf sicheren Gratisparkplätzen, bei Halten „auf der Strecke“) und entsprechende Nächtigungsmöglichkeiten erträglicher zu gestalten,
- Zeiten fernab der Familie zu minimieren,

- Kontrollmöglichkeiten zu vereinfachen und Kontrollen zu forcieren und bei Verstößen – vor allem auch gegenüber den Unternehmen – wirksame Sanktionen zu setzen,
- einen EU-weiten Plan zum Schutz der Beschäftigten im Falle von Pandemien auszuarbeiten und umzusetzen,
- die negativen Auswirkungen des digitalen Wandels und der Ökologisierung (Rationalisierung, Wegfall ganzer Branchen) über Rettungsschirme und Stiftungen zur Aus- und Weiterbildung abzufangen, einen sozialverträglichen und gerechten Strukturwandel (just transition) sicherzustellen,
- die Diskussion über eine Arbeitszeitverkürzung ernsthaft zu führen,
- Rettungsplänen von Firmen durch die öffentliche Hand zwingend mit der Stärkung der Rechte der Beschäftigten zu verknüpfen und
- grundsätzlich prekäre Arbeitsverhältnisse – auch bei Plattformbeschäftigten im Verkehrssektor – zu unterbinden.

Fairness zwischen den und innerhalb der Verkehrsträger

Endlich gerechte Bedingungen für Straße, Luft, Wasser und Schiene

Die Europäische Union sieht sich in der vorliegenden Strategie weiterhin als Hüterin des Wettbewerbs (Z 85 ff). Entsprechend sollen die einzelnen Verkehrsträger eine starke wettbewerbsrechtliche Ausrichtung beibehalten. Aus Sicht der BAK werden notwendige, begleitende Maßnahmen, die einen fairen Zugang zum Markt garantieren, seit Jahren nicht gesetzt. **Die Unternehmen, Beschäftigte und ganze Verkehrsträger sind (weiterhin) mit unfairen Praktiken konfrontiert.**

In der vorliegenden Strategie wird das begrüßenswerte Ziel formuliert, die externen Kosten den Verursachern anzulasten. De facto handelt es sich aber nur um eine CO₂-Bepreisung und um Infrastrukturgebühren (Z 11). Weitere externe Kosten (Lärm, Schadstoffe, Flächenverbrauch usw) sollen offensichtlich weiterhin nicht zur Gänze berücksichtigt werden. Das führt dazu, dass die Verzerrungen nicht beseitigt werden und insbesondere Luft und Straße keinesfalls die Gesamtheit ihrer verursachten externen Kosten tragen. Diese werden auf die Allgemeinheit abgewälzt. Zudem gewinnen Luft und Straßenverkehr, wie unter „Lohn- und Sozialdumping darf kein Wettbewerbsvorteil bleiben“ dargelegt, weitere unlautere Vorteile. Das von der EK-Präsidentin vorgegebene Prinzip des „keinen Schaden anzurichten“ („do no harm-principle“) wird derart nicht eingehalten werden können, selbst dann nicht, wenn es in der vorliegenden Strategie bereits auf „keinen nennenswerten Schaden anzurichten“ (Z 79 „do no significant harm“) zurechtgestutzt wurde. Das Nichtberücksichtigen aller externen Kosten verursacht enormen volkswirtschaftlichen Schaden und führt Wettbewerb ad absurdum.

Ein Teil der Kostenwahrheit könnte aus Sicht der BAK auch über eine Reform des Beihilfenrechts erfolgen. Unmittelbare und mittelbare Vorteile zugunsten von sozialen- und ökologischen Lösungen müssen erlaubt sein und so eine ausgeprägte Förderung ermöglichen. Das Beihilfenrecht im Schienengüterverkehr muss großzügigere Fördermöglichkeiten gestatten, besonders im Bereich der Anschlussbahnen, der Rollenden Landstraße, des unbegleiteten Kombiverkehrs und des Einzelwagenladungsverkehrs. Eine

direkte Förderung an die Verlader sollte aufgenommen werden, so können bereits bei der Verkehrsmittelwahl die Weichen in Richtung Öko-Verkehre gestellt werden.

Kontrollen der spärlichen Regeln – etwa im Bereich der straßenpolizeilichen Vorgaben oder der sozialen Regeln – sind gerade im Straßenverkehr völlig unzureichend. Studien kommen zu dem Schluss, dass **die Preise im Straßengüterverkehr doppelt so hoch liegen müssten, würden nur die grundlegendsten straßenpolizeilichen Vorgaben (Arbeitszeit und Geschwindigkeit) eingehalten werden**. Auch hier wird eine Schieflast zwischen den Verkehrsträgern billigend in Kauf genommen.

Die Liberalisierung der Schiene wurde gestartet, um die Performance der Bahnen zu erhöhen. 25 Jahre nach den ersten Regelungen bei der Bahn zeigt sich eindeutig, dass es keinen Zusammenhang zwischen Liberalisierung und Entwicklung der Bahnen gibt. Die Bahnen entwickeln sich, trotz gleicher Rahmenregelungen, innerhalb der Union sehr unterschiedlich. Sehr liberale Länder schneiden beim Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen zum Teil schlecht ab, zum Teil können sie auch Zugewinne verzeichnen. Gleiches gilt bei der KundInnenzufriedenheit. Liberale Länder fallen sowohl in die Kategorie mit zufriedenen, als auch in die Kategorien mit sehr unzufriedenen KundInnen. Das Land, in dem am meisten Bahn gefahren wird, die Republik Österreich, setzt sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr auf **tatsächlich effiziente und effektive Maßnahmen: Den Infrastrukturausbau, die Direktvergabe und Förderungen im Schienengüterverkehr**. Im Gegensatz zur Liberalisierung sind das Garantien für einen hohen Bahnanteil, motivierte Beschäftigte und zufriedene KundInnen.

Für den längst fälligen Innovationsschub bei der Bahn (Kupplungen, Energieversorgung von Güterwagons) muss die EK endlich klare Vorgaben machen, letztlich dauert der Anpassungsprozess alleine bei den Kupplungen schon mehrere Jahrzehnte. Nicht zielführend ist jedenfalls ein Aufweichen der Bestimmungen bei den Beschäftigten (Sprachkenntnisse), vielmehr ist eine Harmonisierung der Ausbildung aller sicherheitsrelevanter Tätigkeiten erforderlich. Dies führt zu mehr Sicherheit und zu einem optimierten Betrieb.

Es ist endlich Fairness über

- klare, faire Regeln für alle Verkehrsträger (Internalisierung der externen Kosten, Stopp dem Lohn-, Ausbildungs- und Sozialdumping, Stärkung des Gesundheitsschutzes, Aufheben der steuerlichen Benachteiligung der Schiene),
- Reform des Beihilfenrechts zu Gunsten von Förderungen der ökologischen Verkehrsträger wie der Schiene,
- optimierte Kontrollmöglichkeiten und -regeln, intensivierte Kontrollen,
- wirksame Maßnahmen gegen Steueroasen und Briefkastenfirmen,
- Erhalt der Direktvergabe und Stärkung des öffentlichen Eigentums im öffentlichen Verkehr,
- keine weitere Liberalisierung zur Stärkung der Fairness und Nachhaltigkeit

herzustellen.

In der vorliegenden Strategie werden von der Europäischen Kommission zahlreiche Richtlinien und Verordnungen angekündigt. Die BAK ersucht, die oben angeführten Anliegen in den kommenden Rechtsvorschriften zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

