

Die Übergangsfristen für die Arbeitnehmerfreizügigkeit sind unverzichtbar, doch, wie die zahlreichen Umgehungspraktiken zeigen, nicht ausreichend. Die seitens der AK geforderte faire Erweiterung lässt auf sich warten. Ein Kosten- und Preiswettbewerb mit weniger entwickelten Wirtschaftsräumen macht keinen Sinn. Die Bundesregierung ist jetzt noch mehr denn je gefordert, aktive Arbeitsmarkt- und Konjunkturpolitik zu betreiben. ♦

## 10 JAHRE EU-VERKEHRSPOLITIK: WEDER ÖKOLOGISIERUNG NOCH VERBESSERUNG DER ARBEITSBEDINGUNGEN IN SICHT

**Der Beitritt Österreichs zur Europäischen Union zeitigte auch für die Verkehrspolitik deutliche Auswirkungen. Kennzeichnend ist dass mit der zügig vorangetriebenen Liberalisierung des Schienenverkehrs und der massiven Zunahme des Straßenverkehrs regulatorische Maßnahmen zum Schutz der Umwelt und zur Verbesserungen der Arbeitsbedingungen nicht Schritt gehalten haben. Die AK zieht eine kritische Bilanz.**

Von Sylvia Leodolter ([sylvia.leodolter@akwien.at](mailto:sylvia.leodolter@akwien.at))

### **Erwartungen und Forderungen beim Beitritt wurden nicht erfüllt**

Die AK hat vor dem österreichischen EU-Beitritt eine Neuordnung der Verkehrspolitik eingefordert und die Bevorzugung des Straßengüterverkehrs durch die damalige EU-Verkehrspolitik kritisiert. Die Forderungen nach einem intensiven Ausbau der Schieneninfrastruktur, der Unterstützung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene sowie nach einer Harmonisierung der technischen und Sozialvorschriften und vor allem nach einer Stärkung der Kontrollmechanismen sind nach 10 Jahren Mitgliedschaft Österreichs aktueller als vor dem Beitritt. Sowohl die nationale Verkehrspolitik vor allem der letzten Jahre (Transitdebakel der Bundesregierung, Zerschlagung der ÖBB) als auch die Verkehrspolitik der Europäischen Union haben dazu geführt, dass die Wettbewerbsvorteile des Straßengüterverkehrs gegenüber Schiene und Wasserstraße noch weiter gestiegen sind. Folge davon sind die laufenden Marktanteilsverluste der Bahnen von noch 18 Prozent 1990 (Anteil des Gütertransports auf der Schiene am gesamten Binnengütertransport in den 15 EU-Mitgliedsstaaten) auf 13 Prozent. Wobei Österreich (vor Umsetzung der ÖBB-Zerschlagung durch die Bundesregierung) mit einem Schienengüterverkehrsanteil von rund 35 Prozent 1990 und immerhin derzeit noch über 30

Prozent zu den verkehrspolitischen Musterländern innerhalb der EU zählt. Dazu kommen wachsende Probleme durch Staus aufgrund von Verkehrsüberlastungen, der zunehmende Transitverkehr und eine steigende Umweltbelastung durch Emissionen aus dem Verkehrssektor. Laut EU-Weißbuch zur Verkehrspolitik stammen 28% der Treibhausgase vom Verkehr, davon wiederum 84% vom Straßenverkehr. Als absolutes Versagen der EU-Verkehrspolitik (auf der Basis des Willens der meisten Mitgliedsstaaten) sind die fehlenden Fortschritte im Bereich der Wegekostenrichtlinie zu sehen: Auch 2005 ist von einer Einbeziehung externer Umwelt-, Gesundheits- und Unfallkosten noch immer keine Rede. Es fehlen nach wie vor verkehrsträgerübergreifende Ansätze - Stichwort Querfinanzierung in Richtung umweltfreundlicher Verkehrsträger. Dadurch ist der Straßengüterverkehr meilenweit davon entfernt, die von ihm verursachten Kosten zu tragen. Faire Wettbewerbsbedingungen für Schiene und Wasserstraße sind daher noch lange nicht in Sicht. Besonders bedauerlich ist dies vor allem deshalb, weil der jüngste Vorschlag der Kommission für eine neue Wegekostenrichtlinie mit großen Hoffnungen in diese Richtung erwartet wurde. Nun, da er mit jahrelanger Verspätung endlich auf dem Tisch liegt, bedeutete er zumindest für das mit 1.1.2004 mit 6-jähriger Verspä-

tung umgesetzte österreichische Lkw-Road-Pricing einen echten Rückschritt. Eine Einigung ist aber auch nach über einem Jahr Verhandlung derzeit nicht in Greifweite.

### **Nationale und europäische Eisenbahnpolitik bringt bisher keine Stärkung der Bahn**

Die Antwort der EU-Verkehrspolitik auf die Marktanteilsverluste der Bahnen – entgegen den Forderungen der AK – bestand und besteht weiterhin in einer fortschreitenden Liberalisierung des europäischen Schienenverkehrs. Allerdings bislang ohne nachhaltige Erfolge im Hinblick auf eine Verbesserung der Wettbewerbsposition der Eisenbahn gegenüber der Straße. Die von der AK eingeforderte Konzentration der Eisenbahnpolitik auf den Infrastrukturausbau einerseits und die Erhaltung deren gemeinwirtschaftlicher Aufgaben andererseits ist ebenfalls nicht umgesetzt worden. Im Gegenteil: Auf EU-Ebene laufen seit Jahren Verhandlungen zur Liberalisierung des Nahverkehrs mit zu erwartenden negativen Auswirkungen auf Beschäftigung, Qualität und demokratische Kontrolle im Rahmen von kommunalen Betrieben. Zur Zeit tobt ein heftiger politischer Kampf um die Erhaltung der Dienstleistungen von öffentlichem Interesse bzw. um die öffentliche Daseinsvorsorge. Und in Österreich hat die Politik der letzten Jahre vor allem durch die volks- und