

Der EU-Binnenmarkt erfordert einen funktionierenden Verkehrssektor. Dieser soll nicht nur flexibel, sondern auch möglichst billig sein. Ansprüche, die zumeist an die Schwächsten im Sektor weiter gegeben werden: die Beschäftigten. Sie sind die Leidtragenden des schrankenlosen Verkehrs. **VON GREGOR LAHOUNIK***

Legale Ausbeutung vor der Haustüre

KURZGEFASST

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. Dies seit Jahren mit Billigung der EU-Gesetzgebung. Deren Regelungen sind zahnlos.

Die wirtschaftlichen Verflechtungen innerhalb des Binnenmarktes und geänderte Produktionsmethoden und KundInnenwünsche machen Europa von einem effizienten und billigen Verkehr abhängig. Der Sektor Verkehr erzeugt rund fünf Prozent des EU-Bruttoinlandsproduktes und beschäftigt rund elf Millionen Personen. Unternehmen versuchen, beim Transport Kosteneinsparungen vorzunehmen. Möglichkeiten der Einsparung gibt es nur bedingt, letztlich sind die Kosten für Fahrzeuge, Infrastruktur (Maut) und Treibstoff für alle Anbieter nahezu ident. Einige der verbliebenen wichtigsten „Stellschrauben“ sind, neben einer verbesserten Logistik, die Personalkosten, die von Verkehrsträger zu Verkehrsträger variieren. Sie stellen aber immer einen bedeutenden Kostenfaktor dar. Branchenanalysen der AK zeigen, dass der Personalaufwand bei der Bahn und im Straßengüterverkehr bis zu einem Viertel betragen kann. Bei Personalfragen (Einsatzbedingungen, Löhne) gibt es euro-

paweit keine klaren Regelungen bzw. sind diese schwer durchsetzbar.

Keine soziale Harmonisierung

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, da sie den Anforderungen des Verkehrs nicht gerecht werden. Fragen nach dem zu zahlenden Lohn, den Einsatzbedingungen, der sozialen Absicherung oder des ArbeitnehmerInnenschutzes sind, wegen der zahlreichen Grenzüberschreitungen der Beschäftigten innerhalb nur weniger Stunden, oft nur schwer beantwortbar. Gefinkelte Unternehmenskonstruktionen tragen dazu bei, die Situation unübersichtlich zu halten. Bei gleichbleibender Unternehmenstätigkeit werden über Briefkastenfirmen und Tochterunternehmen sowohl Fahrzeuge als

auch Beschäftigte, oft völlig legal, in Länder verlagert, in denen das Steuer-, Lohn-, und das Niveau des ArbeitnehmerInnenschutzes Vorteile bringt.

Abgesehen von den Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr werden soziale Bestimmungen (Ausbildung, Einsatzbedingungen, soziale Absicherungen, Entlohnung) im Verkehrsbereich vielfach nicht bzw. nur marginal überprüft. Eine Mindestkontrollrichtlinie gibt es nur im Straßenverkehr.

Jenseitige Zustände

Dieser unkontrollierte Graubereich kann dazu führen, dass einige Unternehmen, oftmals völlig legal, Druck auf ArbeitnehmerInnen ausüben. Ein entsprechender Bericht der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) – „Moderne Sklaverei im heutigen Europa? Bericht der ETF über die Arbeits- und Lebensbedingungen von Berufskraftfahrern in Europa“ (Brüssel 2012) – und eine Studie des Europäischen Parlaments (EP) – „Die sozialen und Arbeits-



*DI Gregor Lahounik ist Raumplaner und Mitarbeiter der Abteilung Umwelt & Verkehr der AK Wien.

Moderne Sklaverei

Moderne Sklaverei im heutigen Europa? Bericht der ETF über die Arbeits- und Lebensbedingungen von Berufskraftfahrern in Europa, Brüssel 2012. https://psl.verdi.de/++file++533996e5aa698e0656001da3/download/Arbeitsbedingungen_Broschre%20ETF.pdf



Der Druck auf die Beschäftigten steigt seit Jahren

„DAS FESTE MONATSGEHALT LIEGT BEI OST-EUROPÄISCHEN FAHRERINNEN ZWISCHEN 250 UND 450 EURO.“

bedingungen von Güterkraftverkehrsunternehmen (Brüssel 2013) – haben schon vor Jahren aufgezeigt, dass der Druck auf die Beschäftigten nicht mehr vertretbare Ausmaße annimmt.

Beiden Dokumenten zur Folge stammen die ArbeitnehmerInnen im Straßengüterverkehr häufig aus osteuropäischen Ländern. Sie werden eigens mit Reisebussen „in den Westen“ zum Lkw gebracht. Dort verbleiben sie zwei bis drei Monate, bevor sie wieder für einige Tage in ihre Heimat zurückgebracht werden.

Das durchschnittliche feste Monatsgehalt, also jener Betrag, von dem Pensions- und Sozialleistungen berechnet werden, liegt für osteuropäische FahrerInnen zwischen 250 und 450 Euro. Daraus ergeben sich mögliche Pensionsansprüche und der Steuerrückfluss für die EU-Mitgliedstaaten. Hinzu kommen

sogenannte Tagegelder von rund 40 bis 45 Euro. Bei tagelangem Warten auf Fracht, gibt es kein Tagegeld. Zum Teil werden FahrerInnen auch völlig illegal nach Kilometerleistung bzw. nach Fahren bezahlt.

Laut ETF verbringen 95 Prozent der FahrerInnen selbst ihre Pausen und Ruhezeiten, ebenso wie – illegaler Weise – die Wochenenden im Lkw. Zum Teil, so hat es das EP festgestellt, „biwakieren“ sie an den Wochenenden bzw. leben in improvisierten Unterkünften. Viele der Rastplätze verfügen nur über einfache Toilettenanlagen und über keine adäquaten sanitären Einrichtungen. Reguläre Parkplätze sind, ebenso wie die dort befindlichen Einrichtungen (Restauration, sanitäre Anlagen) qualitativ schlecht und viel zu teuer. Oftmals sind Parkplätze schlicht überfüllt und nicht nutzbar. In der Studie des EP gaben

9,4 Prozent der Befragten an, „mindestens ein Mal“ Opfer eines Angriffs gewesen zu sein, 5,6 Prozent erklärten, dass sie „mehr als ein Mal“ angegriffen worden seien.

Laut ETF-Bericht bereiten 80 Prozent ihre Mahlzeit im Lkw zu, wobei nur ein Viertel davon zwei- bis dreimal in der Woche

eine warme Mahlzeit zu sich nehmen. Je zehn Prozent können nur am Wochenende bzw. nie „warm“ essen.

60 Prozent der ETF-Befragten waren zwischen zwei und zwölf Wochen von zu Hause entfernt. FahrerInnen arbeiten lange, durchschnittlich 11,5 Stunden täglich, bzw. 57,5 Stunden wöchentlich. Entsprechend gaben 46 Prozent an, dass sie müde sind und sogar 80 Prozent, dass Erschöpfung ein Problem sei. Überstunden werden laut EP-Studie zu 67 Prozent schlicht nicht bezahlt, fallen aber bei 42 Prozent der FahrerInnen an.

Andere Verkehrsträger

Gegenüber anderen Verkehrsträgern sind die Zustände im Straßenverkehr hinsichtlich der oben angeschnittenen Problemfelder sicherlich „schlimmer“. Die Beschäftigten anderer Branchen kommen aber ebenfalls zusehends unter Druck. So stehen die Einsatzdauer, die Ausstattung der Kabinen und die Entlohnungspraktiken in der Binnenschifffahrt der →

LKW-MAUT

FLÄCHENDECKEND

Ein fairer Verkehr setzt auch faire Bedingungen zwischen den Verkehrsträgern, etwa zwischen der Straße und der Schiene, voraus. Nur so kann ein ruinöser und ungleicher Wettbewerb verhindert und der Druck auf die Beschäftigten minimiert werden. Faire Bedingungen sind inexistent. So muss die Bahn auf ihrem gesamten Netz eine Schienenmaut bezahlen, Lkw und Busse nur auf Autobahnen, das sind gerade einmal zwei Prozent aller Straßen. Der Kostendeckungsgrad des Straßenschwerverkehrs bleibt – nicht zuletzt wegen der fehlenden flächendeckenden Maut – extrem niedrig. Die entstehenden externen Straßenkosten verbleiben so bei der Allgemeinheit, die dadurch den ungleichen Kampf zusätzlich unterstützt.

Fairer Transport

Die Verkehrsbeschäftigten bewegen Europa. Nun muss sich Europa bewegen. Alle Informationen zur Kampagne unter: www.fairtransporteurope.at

→ Straße um nichts nach. Gleichermaßen sind die Einsatzbedingungen der LokführerInnen durch zahlreiche Probleme geprägt. Anders als im Straßenverkehr gibt es keine Möglichkeit der Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten, da ein Fahrerschreiber fehlt. Geleistete Arbeitszeiten gehen mit jedem Grenzübertritt einfach „verloren“. Eine rasche und effiziente Kontrollmöglichkeit, auch im Interesse der Eisenbahnsicherheit, gibt es ebensowenig wie klare Richtlinien für den technischen Zustand der Waggonen. Auch Selbstverständlichkeiten sind auf der Schiene inexistent: so kann es passieren, dass TriebfahrzeugführerInnen nach einer mehrstündigen Schicht auf einem Verschiebgleis im „Nirgendwo“ ihren Endbahnhof haben, bei dem es weder Nächtigungsmöglichkeiten noch Toiletten und Waschmöglichkeiten gibt. Lokomotiven dürfen immer noch ohne WC-Zelle in Betrieb genommen werden.

Dumping mit System

Die angeführten Beispiele und die hohe Betroffenheit in der Verkehrsbranche zeigen eines deutlich: Hier wird systematisches Dumping auf dem Rücken der Beschäftigten betrieben. Klar ist auch, dass diese Zustände seit Jahren bekannt sind und den-

noch keine effizienten Schritte gesetzt werden. Zum Teil erfolgt dies völlig legal unter Billigung der EU-Gesetzgebung, allen voran der EU-Kommission, die in zahlreichen Rechtsakten berechnete ArbeitnehmerInneninteressen ignoriert. Beispielhaft wird etwa auf den kürzlich erfolgten Beschluss einer Liste von

schweren Verstöße im Straßenverkehr (siehe Kasten Seite 25) verwiesen.

Grenzüberschreitendes Sozialdumping ist einerseits eine Bedrohung für den sozialen Zusammenhalt und das reibungslose Funktionieren der ArbeitnehmerInnen-Freizügigkeit. Die Praktiken des Sozialdumpings

stellen andererseits auch für gesetzestreue Unternehmen und Betriebe, die soziale Errungenschaften nicht als Nachteil empfinden, ein Problem dar: sie werden ausgebootet. Nationale Versicherungs- und Steuersysteme verlieren Einnahmen und werden ernsthaft untergraben. Letztlich geht Sozialdumping



„Essen auf Rädern“ – Alltag für 80 Prozent der Lkw-FahrerInnen

EUROPÄISCHE BÜRGERINITIATIVE

„FAIR TRANSPORT“ IM VERKEHRSSSEKTOR

Angesichts der dramatischen Entwicklungen im Verkehr, bei denen faire Arbeitsbedingungen und die Verkehrssicherheit zusehends unter Druck geraten, haben die europäischen Gewerkschaften die Europäische Bürgerinitiative „Fair Transport“ gestartet. Eine Million Unterschriften müssen dabei zusammenkommen, um die EU zu zwingen, endlich Maßnahmen zu setzen. „Fair Transport“ steht für ehrliche Bedingungen im Verkehrssektor in ganz Europa. Nichtakzeptable Geschäftspraktiken, die zu Lohn- und Sozialdumping führen, sind zu beenden. Unternehmen, die fair zahlen, dürfen nicht vom Sozialdumping anderer in Bedrängnis geraten. Konkret

geht es dabei um maßgebliche Änderungen im europäischen Recht. Die europäische Entsenderrichtlinie muss in der gesamten Union durchgesetzt werden, damit nationale Lohnstandards nicht weiter durch niedrigere Standards in Nachbarländern unter Druck geraten. Briefkastenfirmen sollen verhindert und wirksame Regelungen gegen prekäre Arbeitsverhältnisse sollen erlassen werden. Die Europäische Bürgerinitiative kann von jeder Person unterschrieben werden, die in der EU wahlberechtigt ist: <http://sign.fairtransporteurope.eu/>





EU: Beschäftigte bei Verstößen allein gelassen

auch zu Lasten der Verkehrssicherheit.

Der Verkehrssektor zeigt deutlich, dass die EU weit von sozialer Kohärenz entfernt ist. Nicht alle ArbeitnehmerInnen haben innerhalb der EU das gleiche Recht auf gesunde, sichere und würdige Arbeitsbedingungen, obwohl dies die rechtsverbindliche Charta der Grundrechte der EU so vorsieht. Mit „Schande“ ist die Unionspolitik noch freundlich umschrieben. □

Jede Arbeitnehmerin und jeder Arbeitnehmer hat das Recht auf gesunde, sichere und würdige Arbeitsbedingungen.

Art. 31 der rechtsverbindlichen Charta der Grundrechte der Europäischen Union

SCHWERWIEGENDE VERSTÖSSE IM STRASSENVERKEHR

DOWNGRADING DURCH DIE EU-KOMMISSION

Kürzlich hat die EU-Kommission – nachdem sie damit 2015 noch am Europäischen Parlament (EP) gescheitert war – eine Verordnung „durchgebracht“, die eine Liste von schwerwiegenden Verstößen im Straßenverkehr enthält. Dieser Liste ist ein Bewertungssystem zugrunde gelegt, das einen Rückschluss auf die Seriosität von Transportunternehmen zulässt. Unternehmen mit vielen Verstößen sollen öfter Kontrollen unterzogen werden, bei ihnen bestehen Zweifel an der gewerberechtlichen Voraussetzung der Zuverlässigkeit. Die EU-Kommission hat alles daran gesetzt, hinsichtlich der Schweregrade bestimmte Delikte eher milder zu beurteilen, um die Konsequenzen für unseriöse Unternehmen gering zu halten. So wurde z.B. durch einfachen Beschluss der EU-Kommission eine durch Rat und EP legitimierte Richtlinie über Lenk- und Ruhezeiten in der Weise verändert, dass von den bisher rund 40 Delikten in der schwersten Kategorie

(Konsequenz: diese können zu Konzessionsentziehungen führen) nur mehr zehn übrig bleiben, 30 wurden in eine niedrigere Kategorie eingeordnet. Beispiele:

- Wird die höchstmögliche wöchentliche Arbeitszeit von 60 Stunden um mehr als zehn Stunden überschritten, ist das maximal ein mittelschweres Delikt, auch wenn z.B. die wöchentliche Arbeitszeit 100 Stunden beträgt.
- Wird die tägliche Mindestruhezeit von neun Stunden um mehr als zwei Stunden unterschritten, gilt der Verstoß immer nur als mittelschweres Delikt, auch wenn z.B. drei Tage keine Ruhezeit gehalten wurde.
- Die wöchentliche Ruhezeit muss spätestens nach sechs 24-Stunden-Zeiträumen beginnen. Wird dieser Zeitraum um mehr als zwölf Stunden überschritten, gilt dieses Delikt immer nur als mittelschwer, auch wenn z.B. in einem Monat keine wöchentliche Ruhezeit eingelegt wurde.

Arbeiten im Güterverkehr

Studie des EU-Parlaments (2013) zu den sozialen Arbeitsbedingungen. http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2013/495855/IPOL-TRAN_ET%282013%29495855_DE.pdf