

Die EU überarbeitet derzeit ihre Vorschriften im Verkehrsbereich. Der Straßengüterverkehr steht dabei an vorderster Front. Demnach soll das Güterbeförderungsgewerbe fairer und nachhaltiger gestaltet werden. Schon jetzt steht aber fest: Ungezügelter Wettbewerb ist Trumpf! VON FRANZ GREIL UND RICHARD RUZICZKA\*

## Europas Verkehrspolitik ist am falschen Gleis unterwegs

### KURZGEFASST

Europa braucht einen nachhaltigen Güterverkehr, der nicht auf schlechten Arbeitsbedingungen von Lkw-LenkerInnen basiert und Umweltkosten ignoriert.

Die EU dagegen setzt auch bei sauberer Mobilität und Klimazielen nur auf Marktöffnung. Mehr Umweltschäden durch Sozialdumping sind damit vorprogrammiert.

Die Europäische Kommission (EK) hat seit 31. Mai 2017 in drei sogenannten „Mobilitätspaketen“ ein Bündel an Vorschlägen vorgestellt, mit denen sie den Verkehr in Europa auf neue Beine stellen will. Diese Vorschläge reichen thematisch breit von Umwelt (zB Bemaunung und CO<sub>2</sub>-Vorgaben von Pkw und Lkw) über Binnenmarktregelungen (zB Zugang zum Beruf

im Transportgewerbe und erweiterter Marktzugang auch bei nationalen Binnenverkehren) bis zu Sozialbestimmungen im Straßenverkehr (zB Lenk- und Ruhezeiten, Fahrtschreiber oder Entlohnung von LenkerInnen bei grenzüberschreitenden Arbeitsaufträgen). Aufgrund der Bedeutung des Straßengüterverkehrs in den Mobilitätspaketen und für die Klimapolitik als Ganzes soll

hier nur auf diesen eingegangen werden.

Ein großes Leitmotiv für die EK ist saubere und umweltfreundliche Mobilität, die die Erreichung der Klimaziele bis 2030 (minus 30 Prozent auf Basis von 2005) und langfristig eine Dekarbonisierung des Transportsystems bis 2050 sicherstellen soll. Obwohl die EU nur dank der Weltwirtschaftskrise von 2008 ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen vermindern konnte, setzt sie unvermindert ihre Hoffnungen einzig auf den Straßengüterverkehr mit verbesserter Energieeffizienz für neue Lkw (zB CO<sub>2</sub>-Normen) die vergisst, dass bisherige Einsparungen stets durch steigenden Straßengüterverkehr zunichte gemacht wurden. Symptomatisch auch ihr Förderansatz bei den Regelungen zum kombinierten Verkehr wird. Hier wird entgegen der Zielsetzung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene die verpflichtende Minimalstreckenlänge von 100 km für den Schienen- bzw. Schiffstransport schlicht gestrichen und der bisher nur für



**WER UMWELTFREUNDLICHEN VERKEHR WILL, MUSS ENDLICH ÜBER DIE AUSBEUTUNG DER LKW-LENKERINNEN REDEN.**



\*Franz Greil und Richard Ruziczka sind Verkehrs- und Umweltexperten und Mitarbeiter der Abteilung Umwelt & Verkehr der AK Wien.Energiepolitik.

Häfen geltende 150 km Radius für Straßenvor- und -nachlauf auf Bahnterminals ausgedehnt sowie eine Ausweitungsmöglichkeit dieses Radius um 20 % der Gesamtstrecke vorgesehen. Wie lassen sich solche Änderungsvorschläge vor dem Hintergrund schöner Erwägungsgründe argumentieren?

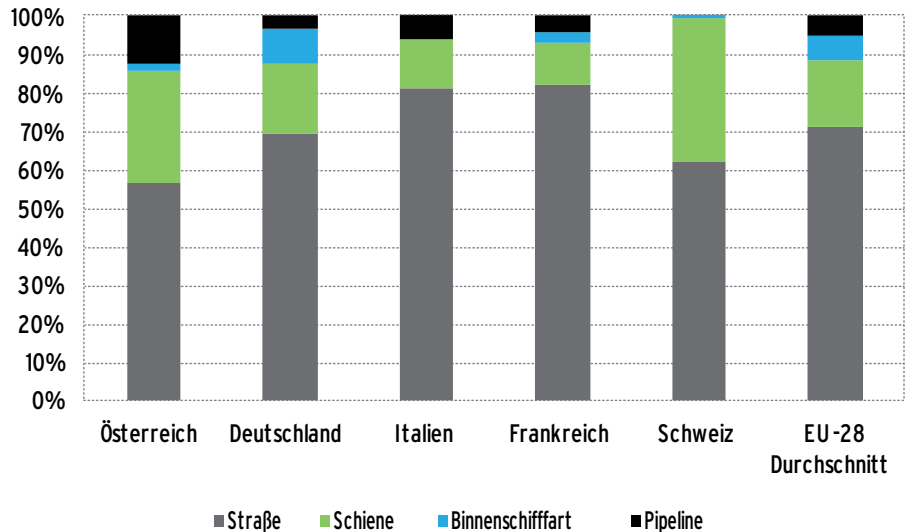
Löblich ist, dass die EK auch die Hebung der Straßenverkehrssicherheit, die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und des sozialen Schutzes der LenkerInnen im Straßenverkehr als Ziele anführt. Die tatsächlich vorgelegten Regeländerungen lassen aber weder die Erreichung dieser Ziele noch eine Wende hin zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik am EU-Güter- und Personenverkehrsmarkt erkennen.

### Abwärtsspirale bei Löhnen und Arbeitsbedingungen

Grundsätzlich gibt es in Europa seit Jahrzehnten eine Liberalisierung des Straßengütertransports. Mit Entschlossenheit wurde die Abschaffung technischer, administrativer oder ordnungspolitischer Hürden vorangetrieben. Der Liberalisierungsprozess ging jedoch keineswegs mit einer Harmonisierung der Beschäftigungs- und Sozialstandards einher. Im Gegenteil: Unternehmen nutzen Schlupflöcher in der zunehmend unübersichtlichen Regulierung grenzüberschreitender Arbeitsverhältnisse oder Vorschriften, um bei Lohn- und Sozialstandards ihrer Beschäftigten einzusparen.

Für Lkw-FahrerInnen herrscht harter Wettbewerb, extremes Lohndumping prägen das Berufsbild: Niedrigst-Löhne aus Südosteuropa sind der Maßstab für die Einkommenssituation. Zur besseren Orientierung: Im Straßengüterverkehr liegt der

Güterverkehrsanteile im Landverkehr nach Verkehrsträgern (2015)



QUELLE: EUSTAT

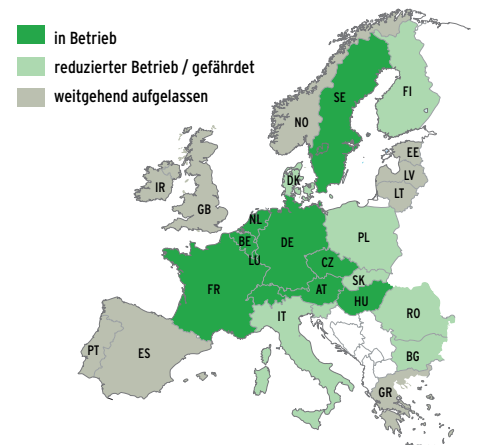
### VON DER STRASSE AUF DIE SCHIENE VERLAGERN

## DIE ERSTE MEILE ENTSCHEIDET

Auch die neue Energie- und Klimastrategie der österreichischen Bundesregierung hat das Leuchtturmprojekt „Güterverlagerung von der Straße auf die Schiene“ prominent im Programm. Dahinter steht die richtige Annahme, dass der Gütertransport auf der Schiene einfach energieeffizienter ist. Laut Europäischer Umweltagentur (EEA) braucht es dafür 16 Gramm, während bei einem Lkw 140 Gramm CO<sub>2</sub> pro Tonnenkilometer anfallen. Allen Sonntagsreden zum Trotz stagniert oder sinkt sogar der Schienengüterverkehr in der EU. Österreich beweist aber mit seinem hohen Schienenmarktanteil, dass der Trend zur Straße kein „Naturgesetz“ für hochentwickelte und arbeitsteilige Volkswirtschaften sein muss (siehe Diagramm). Grund ist die konsequente Förderung von Anschlussgleisen bei Unternehmen in Österreich, die in Österreich rund 2.000 km ausmachen. Erst Schienen vor Ort am Werksgelände sorgen dafür, dass Güter nicht später aufwendig vom Lkw auf die Schiene (z.B. im kombinierten Verkehr) umgeladen werden müssen und die Schiene wettbewerbsfähig bleibt.

Die EU-Liberalisierung des Schienengüterverkehrs hat keine Trendwende zu mehr Gütern auf der Schiene eingeleitet. Im Gegenteil, der Wettbewerb zwingt Bahnen sogar diese „unrentablen Streckenabschnitte“ („Rückzug aus der Fläche“) zu schließen (siehe Diagramm 2). Bis heute ignorieren die verkehrspolitischen Ansätze der EU (z.B. Ausbau der transeuropäischen Netze und Mobilitätspakete) diese Komponente. Selbst beim Dachverband der Europäischen Eisenbahnen (GEB) gibt es heute nicht einmal mehr statische Daten über dieses Netz.

### Anschlussbahnen in Europa



QUELLE: OEGB/WOLFGANG RAUH

### BAK-Position zur Klima- und Energiestrategie

Finanzierung, Verteilung und Beschäftigung sind für die Regierung kein Thema – mehr dazu: <https://wien.arbeiterkammer.at/klima>

## „ DER NAIVE GLAUBE AN WETTBEWERB KONTERKARIERT JEDEN NACHHALTIGEN GÜTERVERKEHR IN DER EU.

Stundenverdienst in Österreich bei rd. 9 €, in Bulgarien dagegen bei 2,20 €. In Rumänien beträgt der Mindestlohn im Straßengüterverkehr rd. 250 € im Monat, bei uns sieht der Kollektivvertrag rd. 1.550 € vor. Wochenlange Abwesenheiten von der Familie sind der Normalfall ebenso wie wochenlanges Leben und Campieren im Lkw auf 3m<sup>2</sup>.

Die Deregulierungen hatten auch für die österreichischen Straßentransporteure negative Auswirkungen: Betrug ihr Marktanteil an den Transportleistungen im grenzüberschreitenden Verkehr im Jahr 2002 noch rd. 60% sank er kontinuierlich bis 2016 auf unter 20%. Einzig am Inlandsmarkt können sich österreichische Frächter bisher noch behaupten, wobei auch hier der Anteil an Kabotagedienstleistungen (= ausländisches Transportunternehmen führt im Anschluss an einen grenzüberschreitenden Transport noch Binnenverkehre durch) mit 22% sehr hoch liegt.

### Neue Runde bei Sozialdumping ante portas?

Aufgrund der Vorschläge von EK und den jüngsten Verhandlungen in Rat und Europä-

isches Parlament zeichnet sich jetzt schon ab, dass an der Abwärtsspirale noch einmal gedreht wird. Vorweg: Lkw-LenkerInnen werden künftig noch „flexibler“ einsetzbar sein, denn sie werden erst nach drei (=bisher zwei) Wochen ein Recht auf eine Wochenruhe von 45 Stunden haben und darüber hinaus wird das bisher verbotene Verbringen dieser regulären Wochenruhe in der Fahrerkabine auf 3 m<sup>2</sup> legalisiert. Geht es nach dem Willen der konservativen Mehrheit im EP, dann sollen die Regelungen über die Bezahlung für grenzüberschreitende Arbeitsaufträge (=Entsenderichtlinie) zum Schutz vor Sozialdumping bei FahrerInnen im internationalen Güterverkehr nicht zur Anwendung kommen, bei LenkerInnen im Fern- und Reisebusverkehr nicht einmal dann nicht, wenn innerstaatliche Busverkehre durch ausländische Busunternehmen durchgeführt werden. Im Gegenzug wird der Zugang zur Kabotage ausgedehnt und Dumpinglöhne von ausländischen Lkw-LenkerInnen werden auch bei Binnentransporten in Österreich weiteren Druck auf das heimische Lohnniveau verursachen. Ob die Kontrollen tatsächlich effektiver gestaltet werden, ist äußerst fraglich. Weil darüber hinaus auch in Osteuropa erste Anzeichen eines Lkw-Fahrmangels zu beobachten sind, gibt es eine rasante Zunahme von Drittstaatsangehörigen über den Weg der „EU-Fahrerbescheinigung“. Positive Zukunftsperspektiven für Arbeit-

nehmerInnen in Österreich sehen wahrlich anders aus.

### Wettbewerbsfähig um jeden Preis?

Wir sind inzwischen alle mit dem Bild eines Joghurts vertraut, das bei seiner Herstellung quer durch Europa transportiert wird, „weil der Lkw nichts kostet.“ Daran werden auch die sogenannten EU-Pakete für eine „saubere und nachhaltige Mobilität“ nichts ändern. Vielmehr ist zu befürchten, dass eine neue Runde für einen noch „flexibleren und wettbewerbsfähigen Straßenverkehr“ eingeleitet wird, weil der Kostenfaktor Mensch im Lkw noch einmal billiger werden wird. Diese soziale Abwärtsspirale löst aber im Umweltbereich unerwünschte Effekte aus, weil ein unfairer Wettbewerb zulasten der umweltfreundlichen Verkehrsträger verstärkt wird. Eine Trendwende ist nur erzielbar, wenn im Straßentransport existierende Regelungen effizienter durchgesetzt werden und der Grundsatz „Gleicher Lohn am gleichen Arbeitsort“ eingehalten wird. Lenk- und Ruhezeitvorschriften sind bereits europaweit ausreichend geregelt sind. Es gilt schlicht, die vorhandenen Vorschriften zu implementieren und die Kontroll- und Durchsetzungsmechanismen mit Biss zu gestalten, etwa durch die Schaffung einer Europäischen Plattform für Arbeitsinspektion. Die Abschaffung von Briefkastenfirmen ist auch im Fall des Straßentransports ein wichtiges Ziel. Die bestehenden Kabotageeregulungen sind beizubehalten. Ihre Durchsetzung ist durch das verbindliche und einheitliche Mitführen der Frachtdokumente zu gewährleisten. Alle ArbeitnehmerInnen, egal woher sie kommen und für wie lange sie dort arbeiten, müssen den gleichen Bestimmungen der Vergütung, der Arbeitsbedingungen oder des Gesundheitsschutzes und der Arbeitssicherheit unterliegen. Ausnahmen – wie beim Transportgewerbe sollten nicht toleriert und höhere Strafen gegenüber Arbeitgebern die ArbeitnehmerInnen um Lohn oder Gesundheit bringen, verhängt werden. Ansonsten ist Europas Verkehrspolitik am falschen Gleis. □

### Die AK fordert:

- Gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort muss für alle Beschäftigten gelten.
- Effektive Kontrollen zu Lenk- und Ruhezeiten.
- Maximal zwei Wochen arbeiten, leben und schlafen im Lkw sind genug.
- Lkw Maut inklusive Folgekosten auf allen Straßen.

### Unser Standpunkt