

## Resolution

# Stärkung der sozialen Komponente im europäischen Verkehr

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der 1. internationalen Arbeitstagung von mobifair e. V. in Frankreich stellen fest:

Seit mehr als 15 Jahren ist im Verkehrssektor sowohl durch nationale, wie durch europäische Initiativen die Deregulierung und Liberalisierung weiter fortgeschritten. Unter dem Vorwand des Abbaus von Wettbewerbshindernissen und dem Mythos, dass der Wettbewerb eine für alle Beteiligten nachhaltig positive Entwicklung bringen würde, wurde dabei – vor allem in Deutschland – die öffentliche Kontrolle des Verkehrssektors durch die Öffnung für die private Konkurrenz geschwächt. Es zeichnet sich ab, dass in einem nächsten Schritt durch eine weitergehende Privatisierung die öffentliche Kontrolle gänzlich aufgegeben wird.

Die Liberalisierung des Verkehrssektors in den einzelnen Ländern und die Aufhebung des Kabotageverbotes am 1. Januar 2007 verschärft den Wettbewerb nicht nur auf nationaler, sondern zunehmend auf europäischer Ebene. Die Unternehmensstrategien beschränken sich nicht mehr auf Kooperationen mit benachbarten Unternehmen, sondern werden sich zunehmend hin zu einer eigenen Produktionsdurchführung über Ländergrenzen hinweg wandeln. Darauf müssen wir reagieren.

Im Entwurf der Verfassung der Europäischen Union wird der Verkehrssektor als Teil des „Systems offener und wettbewerbsorientierter Märkte“ definiert.(Artikel III-246). Das 2001 veröffentlichte, neueste verkehrspolitische Weißbuch der Europäischen Kommission fordert, „die Wettbewerbsfähigkeit dieses Sektors zu erhöhen“.

Die Auswirkungen auf die Arbeits- und Einsatzbedingungen der Beschäftigten wird sich dadurch verschärfen. Im Streben nach höchstem Profit stehen Lohn- und Sozialdumping auf der Tagesordnung. Das Horrorszenario aus dem Straßengüterverkehr schwebt schon heute in vielen Managementköpfen und wird auf die Schiene übertragen: Lokführer aus Billiglohnländern fahren durch ganz Europa!

Wir nehmen zur Kenntnis, dass der Güterverkehr in Europa nach aktuellen Prognosen – nicht zuletzt wegen der EU-Erweiterung in Richtung Mittel- und Osteuropa – bis 2020 um 50 Prozent anwachsen wird. Im Zuge des dadurch wachsenden – auch grenzüberschreitenden – Konkurrenzdrucks wird der Faktor Arbeit zunehmend einseitig als Kostenfaktor definiert. Unterstützt wird diese Tendenz durch die aktuellen Vergabeverordnungen, die den Preis als gewichtigsten Indikator für die Vergabeentscheidung festschreibt.

Durch diese Politik wird der Mensch zum Mittel. Wir fordern dagegen, den Menschen und seine Arbeitsleistung in den Mittelpunkt zu rücken! Dafür ist ein integrativer Ansatz erforderlich, der günstige Rahmenbedingungen für eine wachstumsorientierte, sozial ausgewogene und ökologisch nachhaltige Entwicklung des Verkehrssektors schaffen kann.

Im Gegensatz zur gängigen Praxis, in der die Arbeitnehmerschutzvorschriften als Behinderungen angesehen werden und daher den Kontrollen nur wenig Bedeutung zukommt, fordern die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der internationalen Arbeitstagung von mobifair

- einen einheitlichen europäischen Bußgeldkatalog bei Verstößen gegen die Ruhezeiten sowie bei zu langen Lenkzeiten bzw. zu langem Fahren auf dem Führerstand.
- einheitliche Kontrollen und eine Kontrolldichte von mindestens 5% gemessen an allen im Land ausgeführten Fahrten.
- Schutzvorschriften zur Verhinderung von einseitiger Abhängigkeit und einer fortschreitenden Kosten- und Risikoverlagerung in Tätigkeitsbereichen, die früher abhängig beschäftigt erledigt wurden. Denn Scheinselbständigkeit führt zu weniger Sicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen.
- gemeinsame europäische Aus- und Fortbildungsstandards für alle berufsmäßig im Verkehrssektor Beschäftigten. Nur ein hoher Ausbildungsstand bringt Sicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Arbeitstagung fordern in Bezug auf die Vergabe von öffentlichen Aufträgen,

- dass Tariftreue des „zuständigen“ Tarifvertrages umgesetzt wird und Teil der Vergabebedingung wird. Mit staatlichen Mitteln darf Lohn- und Sozialdumping nicht unterstützt werden!
- dass mit öffentlichen Mitteln keine Löhne ermöglicht werden, die zusätzlich Lohnersatzleistungen erfordern.
- dass umweltfreundliche Technologien im Vergabeverfahren positiv berücksichtigt werden, da sie Folgekosten senken.
- dass Anreizsysteme für mehr Kunden und besseren Service geschaffen werden und entsprechende Erfolge sich für den Auftragnehmer lohnen. Nur so haben auch die Kunden des öffentlichen Verkehrs einen Vorteil durch die Ausschreibungen.

In Bezug auf den Einsatz von Leiharbeitskräften stellen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer fest, dass Leiharbeit im Verkehrssektor in der Regel nicht die für alle Verkehrsteilnehmer notwendige Sicherheit bieten können. Oftmals sind die notwendigen Ausbildungsstandards und Streckenkenntnisse nicht vorhanden. Neben der nicht akzeptablen Ausbeutung der ArbeitnehmerInnen ist Leiharbeit daher auch ein Sicherheitsrisiko für alle.

Um diese Forderungen voranzubringen sehen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der 1. internationalen Arbeitstagung von mobifair e. V. es als unverzichtbar an, dass der soziale Dialog auf nationaler und europäischer Ebene schnellstmöglich erweitert und vorangetrieben wird. Hierbei ist es dringend erforderlich, dass Interessenvertreter in den einzelnen Ländern mit einer einheitlich abgestimmten europäischen Strategie operieren. Dazu wollen wir einen Grundstein gelegt haben und in diesem Sinne setzen wir unsere Arbeit fort.

