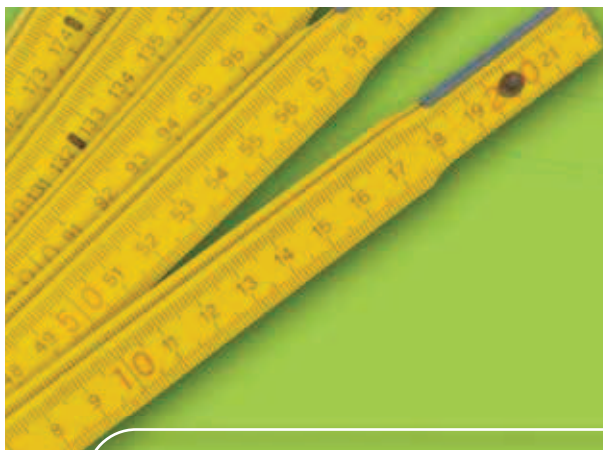




Es gilt, etwas Neues zu schaffen. Eine neue Verkehrsgewerkschaft soll die Interessenvertretung der Beschäftigten auf eine neue Grundlage stellen. Und jedes Mitglied von TRANSNET und Verkehrsgewerkschaft GDBA ist eingeladen, mitzumachen! Dieser Prozess steht unter dem Motto „Werkstatt Gewerkschaft“.

Zu den großen Themenfeldern von TRANSNET und GDBA – und auch der neuen Gewerkschaft – gehört die Verkehrspolitik. Sie aber spielt sich immer weniger auf nationaler Ebene – und immer mehr auf Ebene der Europäischen Union. In dieser Ausgabe unseres Magazins befassen wir uns daher mit der europäischen Verkehrspolitik als Aufgabenfeld für unsere Gewerkschaft.





Die Europäische Union ist auch in ihrem 53. Jahr für viele ein abstraktes Gebilde. Dazu haben die EU-Bürokraten selbst nicht unwesentlich beigetragen. Doch die EU wird als politisches Spielfeld immer wichtiger. Heute besteht ein großer Teil der nationalen Gesetzgebung in den EU-Mitgliedsstaaten aus der Umsetzung europäischer Vorgaben. Besonders groß ist der Einfluss der EU im Verkehrsbereich: Hier kommen rund 80 Prozent aller Vorschriften quasi aus Brüssel.

In der Verkehrspolitik strebten bereits die Gründungsstaaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft einen „gemeinsamen Verkehrsraum“ an. Der EG-Vertrag von 1957 formulierte bereits entsprechende Aufträge an die Gremien der EU. Einfach umzusetzen war die Idee eines gemeinsamen Verkehrsraumes auf der Straße, auf Flüssen und Kanälen und in der Luftfahrt. Nicht so einfach dagegen im Schienenbereich, wo eine Vielzahl technischer Gegebenheiten zu großen Unterschieden zwischen den nationalen Bahnsystemen führen.

Erst in den 90er Jahren wurde eine Reihe Richtlinien zum Eisenbahnverkehr erlassen. Wegweisend war hier die Richtlinie 91/440 EG. Sie schrieb zwei wesentliche Dinge vor: die Unabhängigkeit der Betriebsführung vom Staat und die buchhalterische Trennung von Betrieb und Infrastruktur. Zugleich wurden in dieser Richtlinie auch Zugangsrechte zur Eisenbahninfrastruktur für kombinierten und grenzüberschreitenden Verkehr formuliert. Sie wurde in den Folgejahren durch weitere Richtlinien ergänzt, die ab 1998 in den so genannten Eisenbahnpaketen zusammengefasst wurden. Mit ihnen wurde z.B. ab dem 1. Januar 2007 der grenzüberschreitende Güterverkehr liberalisiert, ab dem 1. Januar 2010 auch der Personenverkehr.

Aus den Eisenbahnpaketen lässt sich die Quintessenz der EU-Eisenbahnpolitik erkennen: Liberalisierung und Deregulierung, Stärkung des Wettbewerbs, Harmonisierung der nationalen Bahnsysteme. Erst vor diesem Hintergrund werden auch die großen eisenbahnpolitischen Weichenstellungen und Diskussionen in Deutschland verständlich: Die Debatte um Netz und Betrieb, um die Vergabe von Nahverkehrsleistungen, über Netzzugang und Regulierung.

Die Bahnkonzerne haben für sich die Chancen der EU-Eisenbahnpolitik schnell erkannt. Längst agieren viele der Unternehmen grenzübergreifend. Sie sind miteinander verflochten und bilden grenzüberschreitende Allianzen oder auch gemeinsame Unternehmen. Grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte und Mehrsystemloks erleichtern den europäischen Bahnverkehr. Und mit der „Gemeinschaft Europäischer Bahnen“ (CER) haben sich die Unternehmen bereits einen wirkungsvollen Lobbyverband in Brüssel geschaffen.

Dies und die oben dargelegten Ziele der EU-Schienenpolitik machen deutlich, wie wichtig eine länderübergreifende Organisation der Arbeitnehmer ist. Denn auffällig ist: Die Rechte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer spielen in den politischen Konzepten der EU nur eine untergeordnete Rolle. Die Verkehrspolitik macht da keine Ausnahme. Die Europäische Union wollte ab den 90er Jahren Musterschüler der neoliberalen Schule sein.

In dieser Schule geht es viel um Marktanteile und Wachstumsraten; soziale Schutzrechte sind unter dem Stichwort „Deregulierung“ zum Abschluss freigegeben. Eine Reihe von Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofes in den vergangenen Jahren („Viking“, „Laval“, „Rüffert“) haben diese Tendenz sogar noch verstärkt. In all diesen Fällen stellten die Richter letztendlich die wirtschaftlichen Freiheitsrechte, insbesondere die Niederlassungs- und die Dienstleistungsfreiheit der Unternehmen, über die gewerkschaftliche Aktionsfreiheit.

Damit ist zugleich die Aufgabe für die europäischen Gewerkschaften beschrieben. Der europäische Einigungsprozess muss so gestaltet werden, dass er zur Einführung einheitlicher und höherer sozialer Standards führt und somit auch zu einem Gewinn für die Arbeitnehmer wird. TRANSNET und GDBA bringen sich auf verschiedenen Ebenen seit Jahrzehnten in diesen Prozess ein. Zu nennen wären hier an erster Stelle die beiden Dachorganisationen EGB und ETF.

1973 wurde der Europäische Gewerkschaftsbund (EGB) gegründet. Er vertritt heute 82 nationale Gewerkschaftsbünde aus 36 Ländern und 12 europäische Branchenverbände. Insgesamt repräsentiert der EGB rund 60 Millionen Beschäftigte.

1999 wurde die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) gegründet.





Eine Erhebung der

EU-Kommission aus dem Jahr 2005 zeigte auf, dass der Soziale Dialog seit Einsetzung der Ausschüsse zu insgesamt 230 Rahmenabkommen geführt hatte. Sie sind in wichtige Richtlinien zu Arbeitnehmerrechten eingeflossen, wie in die Europäische Betriebsräterichtlinie (EBR-Richtlinie v. 1994) oder die Richtlinie über Arbeitnehmerbeteiligung in der Europäischen Aktiengesellschaft (SE-Richtlinie v. 2001).

Die ETF ist der europäische Flügel der ITF; sie repräsentiert rund 3 Millionen Beschäftigte in der Transportwirtschaft in über 34 Ländern. Ihr Ziel ist die Vertretung der sozialen und wirtschaftlichen Interessen der Beschäftigten der Sektoren Verkehr, Fischerei und Fremdenverkehrsdienste. Seit 2005 ist auch die GDBA Mitglied in der ETF.

Als wichtigstes Forum für die Mitarbeit der Gewerkschaften an der europäischen Gesetzgebung ist der so genannte Soziale Dialog entwickelt worden. Der Soziale Dialog ist ein Anhörungs- und Verhandlungsinstrument, der seit den frühen 90er Jahren immer stärker institutionalisiert worden ist.

1985 rief der damalige EU-Kommissionspräsident Jacques Delors die Sozialparteien zur Zusammenarbeit auf, um Wachstum und Beschäftigung in der EU (damals noch EG) zu stärken. In den folgenden Jahren fanden sich daher Arbeitgeber- und Arbeitnehmerorganisationen verschiedener Branchen in informellen Arbeitsgruppen zusammen.

1992 wurde der Soziale Dialog in den Vertrag von Maastricht aufgenommen. Das entsprechende Protokoll sieht vor, dass es bei allen sozialen Angelegenheiten der EU eine obligatorische Anhörung der Sozialparteien gibt und dass die Sozialparteien die Möglichkeit haben, Rahmenabkommen auszuhandeln. Ab 1998 wurden branchenbezogene Ausschüsse des Sozialen Dialogs gegründet – mittlerweile 27.

Im sektoralen Sozialen Dialog im Bereich Eisenbahn verhandelt die ETF mit der CER. Sie haben insgesamt 16 Dokumente des Sozialen Dialogs erarbeitet - gemeinsame Stellungnahmen, Verhaltensleitlinien, Abkommen und Vereinbarungen. Es ist sogar gelungen, Vereinbarungen zu treffen, die mittlerweile in geltendes EU-Recht umgesetzt wurden und heute europaweit zur Anwendung kommen. Ein gutes Beispiel dafür ist der Internationale Lokführerschein. Er wurde in das Dritte Eisenbahnpaket aufgenommen und ist daher heute für alle EVU in Europa verbindlich vorgeschrieben – ein klarer Erfolg der ETF und der beharrlichen Lobbyarbeit im Sinne der Eisenbahner.

Ein zweites Beispiel ist die EU-Verkehrsverordnung 1370. Diese Verordnung räumt den öffentlichen Auftraggebern die Möglichkeit ein, bei der Vergabe von Verkehrsleistungen Vorgaben zur Tariftreue und zur Personalüberleitung zu machen. Damit sind für den Verkehrsbereich Regelungen getroffen worden, die es z.B. im Bau-Bereich nicht gibt.

Aber auch auf anderen Ebenen haben TRANSNET und GDBA ihre europapolitische





Zusammenarbeit immer mehr ausgebaut. So in der Vier-Länder-Kooperation. Hier arbeiten TRANSNET und GDBA mit den Kolleginnen und Kollegen der Eisenbahngewerkschaften aus Österreich, der Schweiz und Luxemburg zusammen. Entstanden in den 80er Jahren aus eher informellen Zusammenkünften, ist diese Vier-Länder-Kooperation Ende der 90er Jahre durch den Abschluss eines Vertrages formalisiert worden.

Im Laufe der Jahre ist die Zusammenarbeit der vier Gewerkschaften immer dichter und vielschichtiger geworden. Längst gibt es Vier-Länder-Treffen der Frauen, der Jugend, der Lokführer und der Zugbegleiter. Ein greifbares Ergebnis der Vier-Länder-Kooperation ist das Rechtsschutzabkommen, das 2002 abgeschlossen wurde. Danach gewähren die beteiligten Gewerkschaften den Mitgliedern gegenseitig Rechtsschutz.

Die Gründung einer neuen Verkehrsgewerkschaft fällt in eine Zeit, in der es auch auf europapolitischer Ebene eine Reihe neuer Herausforderungen gibt.

• So ist im Juni 2010 das Wirtschaftsprogramm „Europa 2020“ verabschiedet worden. In der Nachfolge der so genannten Lisbon-Strategie soll sie „intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum“ mit einer besseren Koordinierung der nationalen und europäischen Wirtschaft verbinden.

• Auf dem bevorstehenden Herbstgipfel der EU will Ratspräsident Herman Van Rompuy erste Vorschläge zu einer europäischen Wirtschaftsregierung vorstellen.

Damit reagiert die EU auf die internationale Wirtschafts- und Finanzkrise.

Und auch auf dem Verkehrs-, speziell dem Eisenbahnsektor werden die Aufgaben nicht geringer.

• Der europäische Schienenverkehrsmarkt ist in Bewegung. Die DB AG kauft die britische Arriva, Veolia fusioniert derweil mit Transdev zu einem der europaweit größten Anbieter von Schienenverkehrsleistungen. Das zeigt: Die Zeit der nationalen Schienen-carrier ist offenbar unwiderruflich vorbei; die Unternehmen sind vom Fieber der Marktanteile erfasst.

• Im parlamentarischen Prozess ist ein Verordnungs-Entwurf zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr. Was sich zunächst gut anhört, hat seine Pferdefüße wie immer im Detail. Immerhin konnte aber verhindert werden, dass der Ausbau der europäischen Güterverkehrskorridore auf Kosten des Personenverkehrs geht. Das hätte den Personenverkehr im intramodalen Wettbewerb weiter geschwächt.

• Derzeit steht die Überarbeitung („recast“) des Ersten Eisenbahnpakets an. Dabei geht es erneut um die vieldiskutierten Fragen der Netzöffnung. Die EU-Kommission hat so genannte Vertragsverletzungsverfahren gegen mehrere Mitgliedsländer eingeleitet, darunter Deutschland. Sie wirft ihnen vor, die nationalen Schienennetze ungenügend für ausländische Wettbewerber geöffnet zu haben.

• Im Konsultationsprozess befindet sich derzeit das Weißbuch Verkehr. Damit soll die EU-Verkehrspolitik bis ins Jahr 2020 festgeschrieben werden. Die Allianz pro Schiene (ApS) kritisiert, dass das Dokument, soweit bisher bekannt, „den überfälligen Politikwechsel hin zu umweltfreundlichen, energieeffizienten und sicheren Verkehrsträgern“ verfehlt. Es gebe keine klaren Ziele und es seien auch nicht die nötigen Instrumente hinterlegt, um eine nachhaltige, verkehrsträgerübergreifende Verkehrspolitik zu gestalten. Die ApS spricht von „Kästchendenken“ und „Kuschen vor der Straßenlobby.“

• Völlig offen ist noch, welche Rolle die Mega-Trucks (GigaLiner = überlange Lkw mit bis zu 25 Metern Länge und bis zu 60 Tonnen Ladegewicht) künftig spielen sollen. Das EU-Parlament hat sich zwar gegen die Einführung von Mega-Trucks ausgesprochen. Mehrere Mitgliedsstaaten aber sind für die Riesen-Lkw. Und die zuständige EU-Generaldirektion hat mehrfach Mega-Truck-freundliche Studien in Auftrag gegeben. TRANSNET und GDBA sind gegen die Einführung der MegaTrucks; sie würden nur zu einer weiteren Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene führen.

Alle diese Rahmenbedingungen formulieren Aufträge an TRANSNET und GDBA bzw. an die zu gründende neue Verkehrsgewerkschaft. Wir werden künftig auch in Europa mit einer gemeinsamen Stimme sprechen. Wir können nicht agieren ohne Europa. Aber wir müssen auch dafür sorgen, dass Europa nicht ohne uns, ohne eine engagierte Interessenvertretung der abhängig Beschäftigten, agiert.

