



EUROPEAN  
TRANSPORT  
WORKERS'  
FEDERATION

# **Den Green Deal zu einem Deal für Arbeitskräfte machen!**

**Politikempfehlungen der ETF für einen  
nachhaltigen Landverkehr**

## Einführung

Im Jahr 2019 verabschiedete die Europäische Kommission ihre Green-Deal-Politik und verpflichtete sich, die Verkehrsemissionen bis zum Jahr 2050 um 90 % zu senken und einen erheblichen Teil der 75 % des Binnengüterverkehrs, der auf der Straße stattfindet, auf die Schiene und die Binnenschifffahrt zu verlagern. Ein Jahr später ging die Kommission in ihrer Strategie für intelligente und nachhaltige Mobilität bei der Festlegung von Zielen noch weiter: Der Schienengüterverkehr soll bis zum Jahr 2030 um 50 % zunehmen und sich bis zum Jahr 2050 verdoppeln. In der Strategie wird auch anerkannt, dass der Übergang zu einem umweltfreundlichen Verkehr große Chancen für eine bessere Lebensqualität und für hochwertige Arbeitsplätze bietet. Darüber hinaus stellt sie Folgendes fest: „der nachhaltige und intelligente Übergang wird sich nicht realisieren lassen, wenn er von den Beschäftigten des Verkehrssektors nicht unterstützt und mitgetragen wird.“ Gleichzeitig räumt sie ein, dass der Verkehrssektor, in dem ein kritischer Arbeitskräftemangel herrscht, „unter schwierigen Arbeitsbedingungen“ leidet.

*„Prekäre Arbeitsbedingungen, einschließlich langer Arbeitszeiten fern vom Heimort und geringer Entlohnung, verschärfen sich zusätzlich, wenn geltende Arbeitsnormen unzureichend eingehalten und durchgesetzt werden. Höhere Sozialstandards würden direkt dazu beitragen, dem derzeitigen allgemeinen Mangel an Attraktivität des Sektors entgegenzuwirken. Die Erwerbsbevölkerung altert rasch und in bestimmten Berufen zeichnet sich bereits deutlich ein erheblicher Mangel an Arbeitskräften ab. Die Probleme der Beschäftigten im Verkehrssektor haben sich durch die COVID-19-Pandemie noch verschärft. Ohne entsprechende Gegenmaßnahmen könnte sich diese Situation weiter verschlechtern.“*

*(Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen der Europäischen Kommission)*

Wie von der Europäischen Kommission vorhergesagt, kämpfen heute sowohl der Straßen- und Schienenverkehr als auch der öffentliche Personennahverkehr mit einem angeblich noch nie dagewesenen Arbeitskräftemangel, der jedoch besser als Mangel an offenen Stellen mit angemessener Entlohnung und angemessenen Bedingungen beschrieben werden sollte. Bislang wurden jedoch keine politischen Maßnahmen ergriffen, um diesen Trend umzukehren. Die Arbeitsplätze im Verkehrssektor entsprechen nicht den grundlegenden Erwartungen der heutigen Arbeitssuchenden. Die Arbeitszeiten sind unvorhersehbar und beeinträchtigen das Familien- und Sozialleben. Eine neue Welle der Gewalt durch Bürger:innen gegen Arbeitskräfte im Verkehrssektor nach der COVID-19-Pandemie hat Sektoren wie den Schienenpersonenverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr getroffen und noch mehr Arbeitskräfte mit Kund:innenkontakt (sogenannte Frontline Worker) dazu veranlasste, Ihren Job aufzugeben. Übernachtungen im Lastkraftwagen oder der befürchtete Transfer von öffentlichen zu privaten Betreibern und die damit einhergehende erhebliche Verschlechterung



der Bezahlung und der Arbeitsbedingungen hat sich negativ auf die Sicherheit von Arbeitsplätzen und den Personenschutz ausgewirkt. Die Arbeitssuchenden von heute sind nicht mehr bereit, diese Risiken einzugehen.

Darüber hinaus ist Europa weit davon entfernt, seine Klimaziele zu erreichen. Es besteht wenig bis gar keine Hoffnung, dass der Schienengüterverkehr in den nächsten sieben Jahren um 50 % zunehmen kann. Die auf der Straße beförderten Gütermengen nehmen hingegen weiter zu, da der Kraftverkehr weiterhin Lohndumping betreibt und daher günstig bleibt.

Obwohl der Kraftverkehr einer der am besten regulierten Sektoren in Europa ist, steigt die Zahl der Sozialdumpingpraktiken weiter an. Diese richten sich insbesondere gegen Drittstaatsangehörige – eine besonders schutzbedürftige Gruppe von Fahrer:innen, deren Wohlergehen stark von ihrem Beschäftigungsstatus abhängt. Gleichzeitig sind bedauerlicherweise einige große Schienengüterverkehrsunternehmen mit Untersuchungen wegen angeblicher Verstöße gegen die EU-Beihilfevorschriften konfrontiert und laufen Gefahr, geschlossen zu werden. Dies wird zum Verlust von Arbeitsplätzen und von Marktanteilen für die Schiene führen, da die privaten Schienengüterverkehrsunternehmen höchstwahrscheinlich nicht die gleiche Reichweite wie die früheren Unternehmen haben werden und der Kraftverkehr wahrscheinlich den größten Teil des verbleibenden Angebots übernehmen wird.

Im Personenverkehr hat sich der Ansatz Europas, den öffentlichen Verkehr in erster Linie als Mittel zur Gewinnerzielung zu betrachten, als kontraproduktiv erwiesen. Die Liberalisierung hat dazu geführt, dass die kommunalen und staatlichen Behörden kostspielige und zeitaufwändige Ausschreibungsverfahren durchführen müssen, die potenzielle Bieter abschrecken. Des Weiteren werden öffentliche Investitionen in den sicheren Betrieb durch die Liberalisierung als „unerlaubte staatliche Beihilfen“ eingestuft. Im Schienenverkehr zwingt die Liberalisierung die Mitgliedstaaten zur Schließung von Unternehmen und zum Abbau von Arbeitsplätzen, während sie weiterhin für die Instandhaltung der Infrastruktur aufkommen müssen – ein unfaires Geschäft sowohl für die Arbeitskräfte als auch für die Öffentlichkeit und die nationalen Behörden.

Parallel zu den Veränderungen, mit denen die traditionellen Verkehrssektoren konfrontiert sind, ist die Plattformarbeit in ganz Europa auf dem Vormarsch und geht einher mit der Entwicklung hin zur Prekarisierung der Arbeit, der Externalisierung von Sozialkosten und einer allgemeinen Zunahme der Prekarität. Mehrere Gerichtsverfahren in Europa und darüber hinaus haben bewiesen, dass das von Plattformunternehmen verwendete Modell nichts mit „Unabhängigkeit“ und „Flexibilität“ für die Arbeitskräfte zu tun hat. Da es keinen starken EU-Rechtsrahmen gibt, werden die Initiativen der Gewerkschaften, sich gewerkschaftlich zu organisieren, Tarifverträge auszuhandeln und Europäische Betriebsräte einzurichten, stark eingeschränkt. Wir fordern die EU-Institutionen auf, eine strenge EU-Richtlinie zur Regelung der Plattformarbeit zu verabschieden.

Zur Feststellung der Sachlage hat die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) drei Berichte erstellt und veröffentlicht, die sich mit sektorspezifischen Herausforderungen im Landverkehr befassen<sup>1</sup>. Sie bilden die Grundlage für die vorliegenden Politikempfehlungen.

Bevor im nächsten Sommer die Prioritäten der Europäischen Kommission für die neue Amtszeit



festgelegt werden, unterbreitet die ETF eine Reihe von Vorschlägen, wie die Europäische Kommission einen nicht greifbaren Green Deal in einen sozial und wirtschaftlich nachhaltigen Deal verwandeln könnte. Kurz gesagt, würde dies Folgendes bedeuten:

- ▶ Anerkennung des Personenverkehrs auf Schiene und Straße als Dienstleistung im öffentlichen Interesse;
- ▶ keine weiteren Liberalisierungsmaßnahmen bei gleichzeitiger Förderung von Investitionen in die Qualität der Dienstleistungen und der Arbeitsplätze;
- ▶ Überarbeitung der Regeln für staatliche Beihilfen für den Schienengüter- und -personenverkehr, um den Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu geben, diesen Sektor finanziell zu unterstützen;
- ▶ Maßnahmen zur Gewährleistung einer besseren Durchsetzung der EU-Vorschriften im Kraftverkehr, wobei klare Maßnahmen gegen die Ausbeutung von Berufskraftfahrer:innen ergriffen werden, von der insbesondere Drittstaatsangehörige betroffen sind.

Ein klimafreundlicher Verkehr – ein echter Green Deal, bei dem die Arbeitskräfte im Verkehrssektor im Mittelpunkt stehen – kann nur über die soziale Nachhaltigkeit des Verkehrssektors und seiner Geschäftsmodelle erreicht werden.



## Inhalt

Politikempfehlungen der ETF für den öffentlichen Personennahverkehr	5
Zusammenfassung der Empfehlungen	6
1. Behandlung des ÖPNV als öffentliches Gut	6
2. Förderung eines hochwertigen, zugänglichen und sicheren öffentlichen Verkehrs	6
3. Investitionen in qualitativ hochwertige öffentliche Verkehrsmittel	7
4. Verbesserung der Arbeitsbedingungen	8
5. Einbeziehung der Interessengruppen und Stärkung der Solidarität	9
Politikempfehlungen der ETF für den Kraftverkehr	10
1. Stärkung der Kapazitäten von Gewerkschaften	10
2. Sicherstellung der Sorgfaltspflicht in globalen Wertschöpfungsketten	11
3. Stärkerer sozialer Dialog durch Rahmenvereinbarungen	11
4. Stärkung der Durchsetzung	12
5. Beseitigung der Schwächen des derzeitigen Rechtsrahmens	12
Politikempfehlungen der ETF für den Schienenverkehr	14
1. An die EU-Institutionen:	14
2. An die EU-Mitgliedsstaaten	15
3. An die Eisenbahngesellschaften	15
Politikempfehlungen der ETF für die Plattformwirtschaft	17
1. die EU-Institutionen, sich auf einen endgültigen Text der Plattformarbeitsrichtlinie zu einigen, der	17
2. Nationale Regierungen	17
3. Lokale Behörden	18
4. Plattformunternehmen	18



## Politikempfehlungen der ETF für den öffentlichen Personennahverkehr

Die aktuellen Trends im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind geprägt von Faktoren wie dem zunehmenden Wettbewerb, dem Klimawandel und der Notwendigkeit nachhaltiger Lösungen. Verschiedene Mobilitätsdienste, darunter der traditionelle öffentliche Verkehr, Mitfahrdienste (Ride-Hailing) und gemeinsam genutzte Mobilitätslösungen (Shared Mobility), verändern die urbane Verkehrslandschaft. Gleichzeitig bleiben Probleme wie der Mangel an Personal, insbesondere an Fahrer:innen, und Schwierigkeiten, Frauen für den Sektor zu gewinnen, bestehen. Eine angemessene Finanzierung ist entscheidend, um nachhaltige Lösungen und gute Arbeitsbedingungen erfolgreich umzusetzen.

Kurz gesagt, die Schaffung eines nachhaltigen, effizienten und inklusiven öffentlichen Verkehrssystems, von dem Arbeitskräfte und Fahrgäst:innen gleichermaßen profitieren, erfordert Folgendes:

- ▶ die Behandlung des ÖPNV als öffentliches Gut und wesentliches Recht, die Priorisierung des öffentlichen Eigentums und die Direktvergabe an öffentliche Betreiber in Ausschreibungsverfahren;
- ▶ die Förderung von Qualität, Zugänglichkeit und Sicherheit im ÖPNV durch definierte, harmonisierte Standards, Benchmarks für die Dienstleistungsqualität und eine effiziente, klimafreundliche Verkehrspolitik;
- ▶ die Investitionen in einen qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehr mit Schwerpunkt auf klimafreundlichen Lösungen, der Entwicklung von Arbeitskräften und transparenten Finanzierungsmechanismen;
- ▶ die Verbesserung der Arbeitsbedingungen durch die Festlegung hoher Standards, die Förderung des sozialen Dialogs und die Bereitstellung klarer Leitlinien für Verordnungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (Public Service Obligations – PSO);
- ▶ die Einbeziehung der Interessengruppen und die Stärkung der Solidarität durch die demokratische Entwicklung von EU-Verordnungen, mit sektoraler Konsultation und sozialem Dialog sowie durch die Einbeziehung der Gewerkschaften in Finanzierungsentscheidungen.



## Zusammenfassung der Empfehlungen

### 1. Behandlung des ÖPNV als öffentliches Gut

#### **Die EU-Institutionen sollten:**

- ▶ eine umfassende Politik für den öffentlichen Verkehr fördern, die dem öffentlichen Eigentum als Schlüssel zur Erreichung sozialer, ökologischer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit Vorrang einräumt;
- ▶ Untersuchungen über die öffentliche Verwaltung und die relativen Vorteile verschiedener Eigentumsmodelle im ÖPNV durchführen.

#### **Der EK sollte:**

- ▶ die Verordnungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (PSO-Verordnungen) überarbeiten und anpassen, um die Direktvergabe eindeutig zu begünstigen.

#### **Die nationalen Regierungen sollten:**

- ▶ die Möglichkeit der Direktvergabe im nationalen Recht beibehalten und fördern sowie einen Rechtsrahmen schaffen, der eine korrekte Auslegung der Ausschreibungs- und damit verbundenen Kriterien gewährleistet, um hohe soziale Standards zu fördern;
- ▶ nationale Verkehrspolitiken umsetzen, die den öffentlichen Betrieb fördern und betonen, dass der ÖPNV ein öffentliches Gut und ein allgemeines Recht ist.

#### **Die lokalen Behörden sollten:**

- ▶ sich auf die Direktvergabe an öffentliche Betreiber konzentrieren und den Übergang vom privaten zum öffentlichen Betrieb fördern;
- ▶ die Governance für die Integration neuer Formen der Mobilität in den öffentlichen Verkehr anpassen;
- ▶ Abrufl- und Mitfahrdienste so regulieren, dass sie die Qualität des ÖPNV ergänzen und nicht untergraben, und gemeinsam genutzte Mobilitätsdienste nach Möglichkeit unter öffentliche Kontrolle stellen;
- ▶ die emissionsfreie Businfrastruktur (Aufladung und Wartung) aus Gründen der Kosteneffizienz und der Netzvorteile in öffentlichem Besitz beibehalten.

#### **Unternehmen sollten:**

- ▶ sich verpflichten, genügend Personal zu beschäftigen, um sichere und qualitativ hochwertige Dienstleistungen für Arbeitskräfte und Fahrgäst:innen zu gewährleisten.

### 2. Förderung eines hochwertigen, zugänglichen und sicheren öffentlichen Verkehrs

#### **Die EU-Institutionen sollten:**

- ▶ eine Benchmark für die Dienstleistungsqualität bei EU-finanzierten Personennahverkehrsprojekten festlegen.



**Die nationalen Regierungen sollten:**

- ▶ integrierten, zugänglichen und sicheren emissionsfreien öffentlichen Verkehr, insbesondere in ländlichen Gebieten, priorisieren;
- ▶ Ziele der Emissionsfreiheit sowie Sicherheits- und Regulierungsstandards für den ÖPNV und neue Mobilitätsformen durchsetzen;
- ▶ Barrieren für die Zugänglichkeit beseitigen und erschwingliche Tarife schaffen, um den öffentlichen Verkehr inklusiver zu gestalten;
- ▶ langfristige Dienstleistungs- und Investitionsplanung mit allen Interessengruppen fördern.

**Die lokalen Behörden sollten:**

- ▶ Dienstleistungsqualität, Nachhaltigkeit und Beschäftigungsstandards in die Kriterien für die Auftragsvergabe einbeziehen;
- ▶ von den Bietern vor der Auftragsvergabe eine Vorausberechnung der Personalkosten verlangen, um sicherzustellen, dass die Budgets ausreichen, um die Betriebsqualität aufrechtzuerhalten und das Personal während der gesamten Vertragslaufzeit kontinuierlich zu fortzubilden.

**Unternehmen sollten:**

- ▶ gut ausgebildetes Personal beschäftigen, die Anzahl der Fahrer:innen an den Dienstleistungsbedarf anpassen und soziale Ergebnisse bewerten;
- ▶ mit den lokalen Behörden bei der Entwicklung von Lösungen zusammenarbeiten, die den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln in ländlichen Gebieten gewährleisten.

### 3. Investitionen in qualitativ hochwertige öffentliche Verkehrsmittel

**Die EU-Institutionen sollten:**

- ▶ der Finanzierung emissionsfreier öffentlicher Verkehrsmittel, die soziale Standards schützen, Priorität einräumen.

**Die nationalen Regierungen sollten:**

- ▶ Mittel für den öffentlichen Verkehr mit Schwerpunkt auf langfristiger Stabilität, Nachhaltigkeit und Zugänglichkeit für benachteiligte Gruppen aufstocken;
- ▶ die lokalen und regionalen Gebietskörperschaften in die Entwicklung und Umsetzung einer nationalen ÖPNV-Politik einbeziehen, die eine ausreichende, nachhaltige und gerechte Finanzierung gewährleistet, sowie in die Koordinierung der Beschaffung von Bussen und Schienenfahrzeug, um Größenvorteile zu erzielen und kleinere Städte zu unterstützen;
- ▶ Konjunkturprogramme zur Aufstockung der Mittel für den öffentlichen Verkehr nutzen, möglicherweise durch Umschichtung von Mitteln aus Straßenprojekten, um die Nachhaltigkeit zu gewährleisten;
- ▶ Gewerkschaften in Entscheidungsprozesse einbeziehen, die sich auf die Finanzierung und die nachhaltige städtische Mobilität auswirken.

**Die lokalen Behörden sollten:**

- ▶ eine langfristige Planung fördern, bei der sowohl der künftige als auch der aktuelle Bedarf an



Dienstleistungen berücksichtigt wird, und gleichzeitig die Interessengruppen in die Planung und Budgetierung der Dienstleistungen einbeziehen;

- ▶ mit übergeordneten Regierungen zusammenarbeiten, um klare Finanzierungsmechanismen zu schaffen und nachhaltige Finanzierungsmodelle zu erkunden, die eine faire Preispolitik für alle ermöglichen.

**Unternehmen sollten:**

- ▶ bei der Einführung von Technologien oder der Modernisierung des Fuhrparks die Ausbildung des Personals und die Aufrechterhaltung guter Arbeitsbedingungen gewährleisten;
- ▶ in Nachhaltigkeit, Sicherheit und Kund:innenerfahrung investieren und gleichzeitig Arbeitskräfte in die Pläne zur Umsetzung der Emissionsfreiheit einbeziehen.

## 4. Verbesserung der Arbeitsbedingungen

**Die EU-Institutionen sollten:**

- ▶ den europäischen sozialen Dialog fördern und angemessene Mittel dafür zuweisen;
- ▶ klare Leitlinien für die Wahrung der Beschäftigungsbedingungen im Zusammenhang mit dem Transfer des Personals aufstellen.

**Die nationalen Regierungen sollten:**

- ▶ für gute Arbeitsbedingungen sorgen, eine gerechte Entlohnung und den Erhalt des Arbeitsplatzes garantieren sowie die sozialen Bedingungen bei Betreiberwechseln aufrechterhalten;
- ▶ die privaten und öffentlichen Betreiber regulieren, die Durchsetzung der bestehenden Gesetze überwachen und die Gewerkschaften in die Verhandlungen über einheitliche Standards einbeziehen;
- ▶ die Auswirkungen neuer Technologien auf die Arbeitsbedingungen berücksichtigen und soziale Folgenabschätzungen vornehmen, um etwaige negative Auswirkungen abzumildern.

**Die lokalen Behörden sollten:**

- ▶ Interessengruppen, einschließlich der Gewerkschaften, frühzeitig in den Prozess der Entwicklung der Vertragsgestaltung und der Kriterien einbeziehen, um die Transparenz der Ausschreibungsverfahren zu verbessern und sicherzustellen, dass alle Bedenken berücksichtigt werden;
- ▶ einschlägige soziale Anforderungen in Verträge einbeziehen unter Verwendung von Ausschlusskriterien und Bewertungen vor der Auftragsvergabe, während sie sicherstellen, dass alle Kriterien auch auf Unterauftragnehmer angewandt werden;
- ▶ dafür sorgen, dass die Branchentarifverträge familienfreundliche Arbeitszeiten vorsehen, die Vereinbarkeit von Berufs- und Privatleben gewährleisten, die Gleichbehandlung von Zeitarbeitskräften aufrechterhalten und Sicherheitsfragen angehen.

**Unternehmen sollten:**

- ▶ faire Löhne, Sicherheitsmaßnahmen und Inklusion in den Vordergrund stellen und in die Ausbildung der Arbeitskräfte investieren;
- ▶ die Kosten für die Aus- und Fortbildung ihrer Fahrer:innen (einschließlich der Kosten für den Führerschein) in vollem Umfang übernehmen, um Kostenbarrieren in diesem Sektor



- abzubauen;
- ▶ die Verantwortung für die Übernahme krankheitsbedingter Kosten, einschließlich psychologischer Betreuung und Rechtskosten, übernehmen;
- ▶ die Beschäftigtenvertretungen in die Entscheidungsfindung einbeziehen und sich an die einschlägigen Tarifverträge zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen halten.

## 5. Einbeziehung der Interessengruppen und Stärkung der Solidarität

### **Die EU-Institutionen sollten:**

- ▶ dem sozialen Dialog eine größere Rolle zukommen lassen.

### **Die nationalen Regierungen sollten:**

- ▶ Gewerkschaften und Beschäftigtenvertretungen in Entscheidungen über die Finanzierung und die nachhaltige urbane Mobilität einbeziehen, um einen demokratischen Beitrag zu gewährleisten.

### **Die lokalen Behörden sollten:**

- ▶ mit Gewerkschaften aus dem öffentlichen und privaten Sektor sowie mit Arbeitgeberorganisationen und Nichtregierungsorganisationen (NROs) zusammenarbeiten, um den öffentlichen Verkehr zu verbessern und zur Entwicklung von nachhaltigen urbanen Mobilitätsplänen (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMP) beizutragen;
- ▶ die Interessengruppen frühzeitig in die Vertragsgestaltung einbeziehen, um die Transparenz bei der Formulierung der Ausschreibungskriterien zu verbessern, um sicherzustellen, dass alle Bedenken berücksichtigt werden, und um Vertrauen aufzubauen;
- ▶ sicherstellen, dass die Gewerkschaften bei der Festlegung der Kriterien für die Auftragsvergabe ein Mitspracherecht haben;
- ▶ die Interessengruppen in die Entwicklung von nachhaltigen urbanen Mobilitätsplänen (SUMP) einbeziehen.

### **Unternehmen sollten:**

- ▶ untereinander, mit Gewerkschaften und mit NROs zusammenarbeiten, um den öffentlichen Verkehr zu verbessern.



## Politikempfehlungen der ETF für den Kraftverkehr

Angesichts der jüngsten Fälle von schwerer Ausbeutung von Drittstaatsangehörigen im Kraftverkehrssektor fordert die Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF) die politischen Entscheidungsträger:innen und den Sektor insgesamt auf, die Ursachen und zugrunde liegenden Faktoren für diesen Missbrauch zu bekämpfen.

Die Ausbeutung von Fahrer:innen aus Nicht-EU-Staaten im Kraftverkehrssektor ist nicht neu. Seit Jahren fordert die ETF wirksame Maßnahmen zur Verhinderung missbräuchlicher Praktiken, die sich gegen die schutzbedürftigsten Teile der Erwerbsbevölkerung richten. In den letzten zehn Jahren haben wir einen exponentiellen Anstieg der Zahl von Drittstaatsangehörigen erlebt, die von Kraftverkehrsunternehmen eingestellt werden. Dieser Trend wurde von Branchenvertretungen und Gesetzgebern als Lösung für einen angeblichen Mangel an Berufskraftfahrer:innen begrüßt.

Unsere Ergebnisse in der Studie der ETF zum Kraftverkehr zeigen, dass es keinen Mangel an qualifiziertem Personal gibt, sondern einen Mangel an guten Arbeitsplätzen mit angemessenen Arbeitsbedingungen und angemessenen Löhnen, was zu einer hohen Vakanzquote in diesem Sektor geführt hat. Gleichzeitig ist die Durchsetzung von Gesetzen und Verordnungen im Kraftverkehrssektor generell problematisch. Das Aufkommen einer hochgradig schutzbedürftigen Belegschaft führt zu unlauterem Wettbewerb, häufigen Menschenrechtsverletzungen und einem Geschäftsmodell, das sich auf billige Arbeitskräfte und lange Lieferketten stützt, die keiner umfassenden und obligatorischen Sorgfaltspflicht unterworfen sind. Unsere Studie liefert nicht nur Beweise für diese Missstände, sondern schlägt auch praktikable Lösungen vor.

### 1. Stärkung der Kapazitäten von Gewerkschaften

Am ehesten sind die Gewerkschaften in der Lage, gleiche Bedingungen für alle zu schaffen und die strukturellen Nachteile der Arbeitskräfte zu bekämpfen. In Anbetracht des niedrigen Niveaus der Rechtsdurchsetzung im Kraftverkehr, einem der bestregulierten Sektoren in der EU, ist ihre Unterstützung bei der Beseitigung von Dumpingpraktiken in diesem Sektor noch dringender erforderlich. Damit die Gewerkschaften diese Aufgabe wahrnehmen können, ist jedoch eine angemessene institutionelle und politische Unterstützung erforderlich. Dies wird dazu beitragen, die Kapazitäten der Gewerkschaften zu stärken, die Vertretung der Arbeitskräfte und die Verhandlungsmechanismen zu verbessern sowie die Tarifverhandlungen zu fördern.

#### **Deshalb fordert die ETF die politischen Entscheidungsträger:innen dazu auf:**

- ▶ die Gewerkschaften dabei zu unterstützen, ihre Kapazitäten zum Erreichen der Fahrer:innen und zur Bekämpfung von Arbeitsrechtsverletzungen zu verbessern;
- ▶ Beratungs- und Unterstützungsmechanismen, insbesondere in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten, einzurichten;
- ▶ angemessene EU-Mittel zur Unterstützung der Gewerkschaften bei der Förderung der



Arbeitsrechte von Fahrer:innen aus Drittstaaten bereitzustellen.

## 2. Sicherstellung der Sorgfaltspflicht in globalen Wertschöpfungsketten

Ein Rahmen für die Sorgfaltspflicht bietet eine solide Grundlage, um sicherzustellen, dass die an Lieferketten beteiligten Unternehmen – ob multinationale Kunden, Spediteure oder kleine Transportunternehmen – für Menschen- und Arbeitsrechtsverletzungen, die im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit auftreten, zur Verantwortung gezogen werden.

**Die ETF fordert die politischen Entscheidungsträger:innen dazu auf, Mechanismen der Sorgfaltspflicht zu unterstützen, indem sie:**

- ▶ die menschenrechtliche Sorgfaltspflicht als neuen Verantwortlichkeitsstandard in der globalen Wertschöpfungskette stärken;
- ▶ Sorgfaltspflichtvorschriften erlassen, die große Unternehmen verpflichten, verbindliche Sorgfaltsprüfungsmaßnahmen gegen jeden potenziellen Missbrauch von Menschenrechten bei ihren Tätigkeiten zu ergreifen.

**Die ETF fordert die Arbeitgeber dazu auf:**

- ▶ nur mit Verkehrsunternehmen zusammenzuarbeiten und Beziehungen zu unterhalten, die die Gesetze einhalten und die Rechte der Arbeitskräfte respektieren;
- ▶ die langfristige Nachhaltigkeit ihrer Tätigkeiten zu gewährleisten, indem sie direkt mit den in ihren Lieferketten beschäftigten Arbeitskräften und dessen Vertretungen zusammenarbeiten;
- ▶ Mechanismen zur Abschwächung, Überwachung und Abhilfe durch Einbeziehung von Gewerkschaften und Vertretungen der Rechte von Arbeitskräften einzurichten.

## 3. Stärkerer sozialer Dialog durch Rahmenvereinbarungen

Der soziale Dialog ist ein wesentlicher Mechanismus zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Unsere angeschlossenen Mitglieder in den mittel- und osteuropäischen Mitgliedstaaten haben wiederholt Kritik an dem unzureichenden sozialen Dialog auf sektoraler Ebene in ihren Ländern geübt. Der soziale Dialog muss sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene verstärkt werden.

**Die ETF fordert die politischen Entscheidungsträger:innen dazu auf:**

- ▶ eine Bewertung des sozialen Dialogs in den mittel- und osteuropäischen Ländern in die Wege zu leiten und je nach den Ergebnissen mit den Sozialpartner:innen und den nationalen Regierungen zusammenzuarbeiten, um wirksame Maßnahmen zur Verbesserung des Dialogs zu entwickeln;
- ▶ die Entwicklung von europäischen Rahmenvereinbarungen durch den sozialen Dialog zu unterstützen.

**Die ETF fordert die Arbeitgeber dazu auf:**

- ▶ sich zu einem besseren sozialen Dialog auf europäischer und nationaler Ebene zu verpflichten sowie eine gemeinsame und koordinierte Arbeit mit den Gewerkschaften durchzuführen;
- ▶ einen fairen Wettbewerb durch die Festlegung von Grundprinzipien in Rahmenvereinbarungen



unter aktiver Beteiligung der Gewerkschaften zu unterstützen.

## 4. Stärkung der Durchsetzung

Im Kraftverkehr ist die bessere Durchsetzung der bestehenden Vorschriften ein dringendes Anliegen. Die Bekämpfung des Sozialdumpings hängt von der Durchführung systematischer und koordinierter Kontrollen durch die Arbeits- und Kraftverkehrsbehörden innerhalb und zwischen den Mitgliedstaaten ab. Alle Interviewpartner:innen unserer Studie betonten die Wichtigkeit einer verstärkten Rechtsdurchsetzung, da der Sektor von einer massiven Diskrepanz zwischen der umfassenden Ausführlichkeit und Tragweite der Gesetze einerseits und der Häufigkeit illegaler und krimineller Handlungen andererseits geprägt ist.

### **Deshalb fordert die ETF die *Mitgliedsstaaten* dazu auf:**

- ▶ die Synergien mit den Kraftverkehrsbehörden durch Gewährleistung der Koordinierung zwischen den Straßenverkehrsbeamt:innen und den Arbeitsbehörden zu verstärken;
- ▶ ein Kontrollsystem mit angemessener Finanzierung, abschreckenden Sanktionen und mehr Inspektionen einzurichten;
- ▶ die Zahl der grenzüberschreitenden und gemeinsamen Inspektionen durch die Mitgliedstaaten zu erhöhen.

### **Die ETF fordert die *Europäische Kommission* und die *Mitgliedstaaten* dazu auf:**

- ▶ die Durchsetzung von Vorschriften zu unterstützen, die für die Bekämpfung von Sozialdumping von zentraler Bedeutung sind, indem sie gründliche rechtliche Orientierungshilfen bereitstellen, die sich eindeutig auf die Verordnung Rom I und die EU-Richtlinien über die Entsendung von Arbeitskräften beziehen.

### **Die ETF fordert die *Europäische Kommission* dazu auf:**

- ▶ das Mandat und die Kapazitäten der Europäischen Arbeitsbehörde (ELA) sowie des ELA-Mechanismus zu stärken, der es den Gewerkschaften ermöglicht, Missstände zu melden und Inspektionen auszulösen;
- ▶ EU-Rechtsvorschriften über Mechanismen der gesamtschuldnerischen Haftung einzuführen, durch die Arbeitgeber für Rechtsverletzungen in ihren Lieferketten zur Verantwortung gezogen werden können.

## 5. Beseitigung der Schwächen des derzeitigen Rechtsrahmens

Der bestehende Rechtsrahmen für den Kraftverkehrssektor ist im Vergleich zu anderen Sektoren recht stark. Zusätzliche rechtliche Änderungen können jedoch zu einer besseren Anwendung der bestehenden Rechte beitragen.

### **Die ETF fordert die *Institutionen der EU* dazu auf:**

- ▶ die Vergabe von Unteraufträgen durch eine EU-Richtlinie über die Vergabe von Unteraufträgen zu regulieren;
- ▶ die Auslagerung und Untervergabe von Aufträgen zu begrenzen, indem strengere Vorschriften entwickelt werden, um zu verhindern, dass sich die Betreiber auf niedrigere Arbeitskosten



verlassen;

- ▶ Gesetzesinitiativen zur Stärkung der Rechte von Wanderarbeitkräften und zur Verhinderung missbräuchlicher Anwerbungspraktiken, wie Anwerbegebühren und Barzahlungen, einzuleiten;
- ▶ den rechtlichen Rahmen für die Migration zu verbessern, einschließlich der Richtlinie über eine kombinierte Erlaubnis;
- ▶ die Ausbeutung von Fahrer:innen aus Drittstaaten zu verhindern durch eine Überarbeitung der EU-Vorschriften für Fahrer:innenbescheinigungen, um beispielsweise das Recht der Fahrer:innen auf den Besitz ihrer Bescheinigungen zu gewährleisten, sowie durch eine Überarbeitung der Vorschriften für das Aufenthalts- und Wohnrecht usw.



## Politikempfehlungen der ETF für den Schienenverkehr

Zahlen und Fakten zeigen deutlich, dass die EU-Eisenbahnpolitik in den letzten drei Jahrzehnten von der unbegründeten Hoffnung geleitet wurde, dass der Wettbewerb bessere Dienstleistungen, niedrigere Preise und einen höheren Anteil am Verkehrsmarkt für die Schiene mit sich bringen würde. Die ETF und ihre Mitgliedsorganisationen haben sich von Anfang an gegen diese Strategie ausgesprochen, weil der Schienenverkehr nachweislich am besten als integriertes System funktioniert, in dem die Unternehmen zusammenarbeiten können, um den besten Service zu bieten. Nach 30 Jahren Liberalisierung sowohl des Schienenpersonen- als auch des Schienengüterverkehrs ist es offensichtlich, dass die prognostizierten Steigerungen des Anteils der Schiene am Verkehrsaufkommen nicht eingetreten sind, während die Preise für die Nutzer:innen gestiegen sind und die Kund:innenzufriedenheit nicht zugenommen hat.

Darüber hinaus haben die Privatisierungsbestrebungen die Eisenbahnunternehmen dazu gezwungen, sich immer mehr dem Wettbewerb zu stellen, was auf Kosten guter Arbeitsbedingungen für das Bahnpersonal geht. Infolgedessen ist der Schienenverkehr mit einem ernsthaften Arbeitskräftemangel konfrontiert und hat Schwierigkeiten, junge Menschen anzuziehen. Auf der Grundlage der von wmp consult durchgeführten Untersuchung zu den Auswirkungen der Liberalisierung auf die Arbeitsbedingungen im Eisenbahnsektor gibt die ETF den politischen Entscheidungsträger:innen auf europäischer, nationaler und betrieblicher Ebene die folgenden Empfehlungen, um den derzeitigen Trend – mit der daraus resultierenden Verschlechterung der sozialen Bedingungen für Eisenbahner:innen – umzukehren und sicherzustellen, dass der Schienenverkehr nicht nur ökologisch, sondern auch sozial nachhaltig ist.

### 1. An die EU-Institutionen:

- ▶ **Bewertung der Politik.** Weg von der Ideologie der Liberalisierung. Die ETF fordert die europäischen Entscheidungsträger:innen auf, eine gründliche und objektive Bewertung ihrer bisherigen Eisenbahnpolitik und deren Folgen vorzunehmen. In Zukunft brauchen wir eine kohärente Eisenbahnpolitik, die Kooperationen und öffentliche Investitionen aktiv fördert. Die Bewertung sollte die Eisenbahnsicherheit, die Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt, die Arbeitsbedingungen, die Anwendung von Tarifverträgen und die soziale Nachhaltigkeit des Sektors umfassen. Eine ehrliche Bewertung wird zweifellos zu einer Überarbeitung der Vorschriften für staatliche Beihilfen und zur Förderung der Direktvergabe führen, da dies die einzige Möglichkeit ist, die Qualität der Dienstleistungen aufrechtzuerhalten und zu verbessern sowie den Arbeitskräftemangel in diesem Sektor zu beheben.
- ▶ **Transfer von Personal und Bedingungen.** Wenn bei der Vergabe von Aufträgen im Schienenverkehr wettbewerbliche Vergabeverfahren durchgeführt werden, z. B. im Rahmen der Verordnung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, sollten die Unternehmen nicht auf der Grundlage der Personalkosten konkurrieren dürfen. Für den Fall, dass ein Auftrag an ein anderes Unternehmen vergeben wird, sollten die europäischen Rechtsvorschriften einen vollständigen Transfer des Personals unter Beibehaltung der bestehenden Arbeitsbedingungen und des bestehenden Tarifvertrags gewährleisten.
- ▶ **Ausbildungs- und Sicherheitsstandards.** Solange der Wettbewerb auf dem europäischen



Schienennetz erlaubt ist, muss die europäische Gesetzgebung sicherstellen, dass die etablierten Sicherheits- und Ausbildungsstandards nicht durch Unternehmen, die um den niedrigsten Preis konkurrieren, in Frage gestellt werden. Dies erfordert die strikte Einhaltung von Sicherheits- und Ausbildungsstandards für alle Berufe im Schienenverkehr, einschließlich der Mindestanforderungen an die Sprachkenntnisse von Triebfahrzeugführer:innen.

- ▶ **Überwachung und Durchsetzung.** Die Einhaltung der bestehenden Sozial- und Sicherheitsbestimmungen, z. B. der Arbeitszeiten und anderer sozialer Regeln, muss besser überwacht und durchgesetzt werden. Zu diesem Zweck wäre die Entwicklung eines europäischen Instruments zur Überwachung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten und zur Unterstützung der Kontrollbehörden ein Schritt in die richtige Richtung.

## 2. An die EU-Mitgliedsstaaten

- ▶ **Förderung von Tarifverhandlungen.** Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen nationalen Traditionen müssen Tarifverhandlungen nicht nur auf Branchenebene, sondern auch auf Unternehmensebene unterstützt werden – auch für kleine private Eisenbahnunternehmen.
- ▶ **Überwachung und Durchsetzung.** Die nationalen Behörden, die für die Inspektion und Durchsetzung von Sicherheitsnormen zuständig sind, müssen mit den finanziellen und personellen Ressourcen ausgestattet werden, die sie benötigen, um diese Aufgaben auch in stärker fragmentierten Märkten des Schienenverkehrs wirksam zu erfüllen. Das derzeitige System beruht auf der überholten Annahme, dass es ein einziges integriertes Eisenbahnunternehmen gibt, und stützt sich in hohem Maße auf die Selbsteinschätzung. Dieses System ist in der heutigen Realität, in der die Unternehmen versuchen, in allen Bereichen – von den Arbeitszeiten bis hin zu den Ausbildungsstandards – miteinander zu konkurrieren, nicht mehr zeitgemäß.
- ▶ **Anerkennung des Schienenverkehrs als Sektor des öffentlichen Dienstes.** Der Schienenverkehr sollte zu einem Sektor des öffentlichen Dienstes erklärt werden, der mit den notwendigen öffentlichen Mitteln unterstützt wird. Es sollte daher anerkannt werden, dass Eisenbahnunternehmen am besten demokratisch kontrolliert werden, um diesem öffentlichen Interesse zu dienen.
- ▶ **Finanzierung von umweltfreundlichem Verkehr.** Die nationalen und regionalen Behörden sollten den Sektor mit den notwendigen kurz- und langfristigen öffentlichen Mitteln für die Instandhaltung und den Ausbau der Eisenbahndienste in Europa unterstützen. Dies sollte im weitesten Sinne die positiven Vorteile des Schienenverkehrs im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern widerspiegeln, einschließlich der Vorteile für die Umwelt sowie der Vorzüge bei der Entlastung von Verkehrsstaus und der Anbindung von Gemeinden.

## 3. An die Eisenbahngesellschaften

- ▶ **Arbeit im Schienenverkehr attraktiv machen.** Es liegt im Interesse jedes Unternehmens und des gesamten Sektors, die Arbeit im Schienenverkehrssektor für neue und potenzielle Arbeitskräfte attraktiv zu machen, insbesondere für Gruppen, die unterrepräsentiert sind, wie junge und weibliche Arbeitskräfte. Der Arbeitskräftemangel in diesem Sektor ist nicht auf einen



Mangel an Qualifikation zurückzuführen, sondern vielmehr auf einen Mangel an attraktiven Arbeitsplätzen. Um hier Abhilfe zu schaffen, bedarf es in erster Linie angemessener Gehälter, sicherer Arbeitsplätze, guter Arbeitsbedingungen und einer gesunden Work-Life-Balance.

- ▶ **Sozialer Dialog.** Alle Eisenbahnunternehmen sollten sich verpflichten, ernsthaft und aktiv in einen Dialog mit den Gewerkschaften einzutreten. Dazu gehört der Abschluss und die Einhaltung von (sektoralen) Tarifverträgen, aber auch die Anhörung und Einbeziehung von Vertretungen der Arbeitskräfte in die Gestaltung der Zukunft des Schienenverkehrs.



## Politikempfehlungen der ETF für die Plattformwirtschaft

Die Zahl der Plattformarbeitskräfte nimmt ständig zu, und obwohl sich diese Art von Arbeit derzeit auf Ride-Hailing- und Lieferdienste konzentriert, breitet sich die Plattformwirtschaft auf andere Verkehrssektoren aus. Die Plattformarbeit basiert häufig auf prekären Arbeitsverhältnissen, die den Arbeitskräften keine Sozial- und Arbeitsrechte einräumen. Es ist wichtig, dieses Problem anzugehen, bevor sich das Plattformmodell auf andere Sektoren ausbreitet und die Rechte der Arbeitskräfte weiter untergräbt. Vor diesem Hintergrund appelliert die ETF an:

### 1. die EU-Institutionen, sich auf einen endgültigen Text der Plattformarbeitsrichtlinie zu einigen, der

- ▶ die korrekte Einstufung von Plattformarbeitskräften gewährleistet und die Scheinselbstständigkeit beendet;
- ▶ die Freiheit der echten Selbstständigen und ihren Schutz vor Unterordnung garantiert;
- ▶ die Gleichbehandlung aller Beschäftigten garantiert, ohne ein abgespecktes Modell des Arbeitnehmerschutzes für Plattformarbeitskräfte;
- ▶ fairen Wettbewerb zwischen den Unternehmen garantiert, um gleiche Wettbewerbsbedingungen in der Branche zu schaffen;
- ▶ den Schutz der Daten von Arbeitskräften und ein Ende des Missbrauchs von Algorithmen gegen Arbeitskräfte garantiert.

### 2. Nationale Regierungen

- ▶ die bestehenden Arbeits- und Sozialschutzgesetze uneingeschränkt durchzusetzen, um die Beschäftigungs- und Sozialrechte der Plattformarbeitskräfte zu gewährleisten;
- ▶ den Beschäftigungsstatus von Plattformarbeitskräften und Unterstützung bei der Beendigung der Scheinselbstständigkeit zu überprüfen;
- ▶ die künftigen EU-Richtlinie umzusetzen und diese rigoros durchzusetzen;
- ▶ Tarifverhandlungen und sozialen Dialog zwischen Plattformen und repräsentativen Gewerkschaften zu fördern;
- ▶ die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) strikt anzuwenden, um die Daten von Plattformarbeitskräften zu schützen und sicherzustellen, dass sie von Plattformunternehmen nicht gegen Arbeitskräfte verwendet werden;
- ▶ die Plattformen zu verpflichten, den Arbeitskräften klare Informationen über algorithmisches Management, Zahlungsstrukturen und Provisionen zur Verfügung zu stellen;
- ▶ Kampagnen zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit durchzuführen, um die Plattformarbeitskräfte über ihre Rechte zu informieren;
- ▶ transparente und faire Verfahren für Wanderarbeitskräfte einzuführen, die für Plattformunternehmen arbeiten, damit sie eine Aufenthalts- und Arbeitserlaubnis erhalten können.



### 3. Lokale Behörden

- ▶ lokale Vorschriften fair und konsequent anzuwenden, um gleiche Wettbewerbsbedingungen in diesem Sektor zu gewährleisten;
- ▶ Partnerschaften mit Gewerkschaften und Nichtregierungsorganisationen aufzubauen, die eng mit Plattformarbeitskräften zusammenarbeiten, einschließlich Jugend- und Migrant:innenorganisationen;
- ▶ Ausbildungs- und Kompetenzentwicklungsprogramme für Plattformarbeitskräfte bereitzustellen;
- ▶ schutzbedürftige Arbeitskräfte zu unterstützen, insbesondere von Migrant:innen, durch die Bereitstellung von Informationen über Sozial- und Beschäftigungsrechte und Integrationsdiensten, z. B. Zugang zu sprachlicher Unterstützung.

### 4. Plattformunternehmen

- ▶ den Beschäftigungsstatus ihrer Arbeitskräfte korrekt anzuerkennen sowie Arbeitsverträge auszustellen und Arbeits- und Sozialrechte zu gewährleisten;
- ▶ die Arbeitsgesetze in vollem Umfang zu betrachten und einen Beitrag zu den Sozialversicherungssystemen und zur Krankenversicherung zu leisten;
- ▶ eine faire und transparente Entlohnung der Plattformarbeitskräfte sowie eine Entlohnung, die den einschlägigen Mindestlöhnen und Tarifverträgen entspricht, zu gewährleisten;
- ▶ Verantwortung für den Gesundheitsschutz und die Sicherheit ihrer Arbeitskräfte zu übernehmen und angemessene Sicherheitsanweisungen und kostenlose angemessene Schutzausrüstung bereitzustellen;
- ▶ Instandhaltungskosten der Fahrzeuge der Arbeitskräfte (Fahrräder, Mopeds, Autos) zu übernehmen;
- ▶ am sozialen Dialog und an Tarifverhandlungen mit repräsentativen Gewerkschaften teilzunehmen;
- ▶ Zugang zu guten sanitären Einrichtungen zu gewähren;
- ▶ Arbeitskräften Zugang zu ihren Daten und transparente Informationen über die algorithmische Verwaltung zu geben sowie die menschliche Aufsicht über die Entscheidungsfindung zu gewährleisten.

---

<sup>i</sup> Die Berichte der ETF wurden im Rahmen des von der EU finanzierten Projekts „Stärkung der Kapazitäten von Arbeitnehmerorganisationen zur Bewältigung sozialer Herausforderungen im Landverkehr in Europa“ erstellt, und zwar wie folgt:

- Öffentlicher Personennahverkehr: Trends in der städtischen Mobilität und das Engagement der Gewerkschaften
- Fahrer:innen aus Drittstaaten im europäischen Kraftverkehr
- Die Auswirkungen der Liberalisierung des Eisenbahnsektors auf die Sozial- und Arbeitsbedingungen