



European Transport Workers' Federation  
Fédération Européenne des Travailleurs des Transports  
Europäische Transportarbeiter-Föderation  
Federación Europea de los Trabajadores del Transporte



## RESOLUTION der ETF zum

### 4. EISENBAHNPAKET

**NEIN ZUR LIBERALISIERUNG DES NATIONALEN PERSONENVERKEHRS!  
NEIN ZUR FRAGMENTIERUNG DER BAHNUNTERNEHMEN!**

**FÜR QUALITATIV HOCHWERTIGEN ÖFFENTLICHEN PERSONENVERKEHR!  
FÜR INTEGRIERTE BAHNUNTERNEHMEN!**

Die Europäische Transportarbeiter-Föderation:

- Lehnt jeglichen Vorschlag einer Einmischung in die mitgliedstaatlichen Befugnisse, den öffentlichen Schienenpersonenverkehr selbst zu organisieren, ab und Liberalisierung sowie Wettbewerb allen Mitgliedstaaten per EU-Rechtssetzung aufzuzwingen.
- Fordert, die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über den öffentlichen Personenverkehr auf der Schiene und der Straße nicht abzuändern und den Grundsatz der „Wahlfreiheit“ der zuständigen Behörden hinsichtlich der Organisationsform öffentlicher Dienste (Direktvergabe/Ausschreibung) aufrechtzuerhalten.
- Fordert mit Bezugnahme auf Artikel 14 und Protokoll 26 des Vertrages einen Stopp des EU-Drucks zur Liberalisierung öffentlicher Dienste, einschließlich des öffentlichen Verkehrs, die in den nationalen Zuständigkeitsbereich fallen, und verurteilt die weiterhin nicht vorliegende vollständige und umfassende Folgenabschätzung der Liberalisierung öffentlicher Dienste.
- Betont, dass Privatisierung und Wettbewerb im Schienenpersonenverkehr zur Rosinenpickerei bei rentablen Linien/Tageszeiten verleitet, was ungeachtet der Grundsätze der Zugänglichkeit und der Universalität der öffentlichen Verkehrsdienstleistungen auf Kosten eines allgemeinen Netzangebotes für die Fahrgäste geschieht.
- Denkt, dass die Kosten, die verbunden sind mit der Zerstückelung und der Notwendigkeit, Dividenden an die Aktionären zu zahlen, die Kosten für Steuerzahler und Fahrpreiszahler erhöht.
- Widersetzt sich vehement der Trennung von Infrastrukturmanagement und Bahnbetrieb.



European Transport Workers' Federation (ETF)  
Galerie Agora, Rue du Marché aux Herbes 105, Bte 11, B-1000 Brussels  
Telephone +32 2 285 46 60, Fax +32 2 280 08 17 [www.etf-europe.org](http://www.etf-europe.org)



- Ist überzeugt, dass es kein Einheitsmodell für die Bahnen in ganz Europa geben kann. Die verkehrsgeografischen Bedingungen, die Aufgaben und finanziellen Möglichkeiten unterscheiden sich von einem Mitgliedstaat zum anderen, sodass ein Einheitsmodell in einigen Ländern schwere Schäden anrichten könnte.
- Unterstreicht die Tatsache, dass die Schaffung von zwei Verwaltungsstrukturen enorme finanzielle Kosten zur Folge haben wird, und positive Synergieeffekte aus langfristigen Investitionen in Forschung und Innovation, bei denen zugleich der Zustand der Infrastruktur und des rollenden Materials berücksichtigt werden, verloren gehen.
- Die ETF macht sich auch große Sorgen angesichts der Auswirkungen auf die Sicherheit, da die enge Koordination und Kommunikation zwischen Schiene und Zug (Strecke und Rad) verschwinden wird, und jeder Akteur im System versuchen wird, seine Verantwortlichkeiten bei Unfällen herunterzuspielen.

## Die sozialen Aspekte

- Beharrt auf einem besseren Arbeitnehmerschutz bei Marktöffnung und wettbewerblicher Ausschreibung. Für die Mitgliedstaaten und/oder zuständige Behörde muss die Vorschrift lauten, gleiche soziale Voraussetzungen für alle Wettbewerber auf hohem sozialen Niveau zu schaffen („Veröffentlichung der Spezifikationen der Ausschreibung“ und das Prinzip von « Sozialklauseln ») und die Beschäftigung der Arbeitnehmer sowie alle erlangten Rechte, Arbeits- und Sozialbedingungen im Falle eines Betreiberwechsels („Belegschaftstransfer“) zu schützen.
- Betont die Tatsache, dass der Wettbewerb um den Zuschlag auf der Grundlage des niedrigsten Preises und nicht der Qualität stattfindet, insbesondere wenn es keine obligatorischen Qualitäts- und Sozialnormen gibt. Das fördert das Unterbieten und führt zu Sozialdumping.
- Prangert in aller Deutlichkeit die stetige Missachtung der sozialen Konsequenzen einer Marktöffnung an, z.B. Personalabbau, Zunahme der Fremdvergabe und Auslagerung von Dienstleistungen, Zunahme atypischer und prekärer Beschäftigung, verstärkte Nutzung von Zeitarbeitern, Intensivierung des Arbeitspensums und -drucks, Zunahme flexibler Arbeitszeiten, Aufspaltung der Schichten, Überstunden, usw.
- Unterstreicht die Bedeutung der Möglichkeit von Beschäftigten in einem integrierten Eisenbahnunternehmen zwischen Jobs in verschiedenen Unternehmen des integrierten Konzerns (“konzerninterner Arbeitsmarkt“) zu wechseln, um eine sozialverantwortliche Restrukturierung zu ermöglichen und mit einer sozialen Absicherung für Beschäftigte in spezifischen Bahnberufen, die von medizinischen Kriterien abhängen, wie beispielsweise Lokführer.
- Verurteilt die mangelnde Aufmerksamkeit für die möglichen Auswirkungen einer Liberalisierung auf Schutz und Sicherheit infolge des Drucks zur Kostenreduzierung in sicherheitsbezogenen Bereichen wie Instandhaltung, technische Kontrollen, Ausbildungsdauer, Anzahl der Mitarbeiter an Bord der

Züge, in Bahnhöfen, der Instandhaltung, in der Verkehrsleitstelle, Angestellte und andere Eisenbahntätigkeiten, die für einen Betrieb auf höchstem Sicherheitsniveau benötigt werden.

**AUS DIESEM GRUNDE FORDERT DIE ETF DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT DER VERKEHRSMINISTER AUF, DIE VORSCHLÄGE ZUR LIBERALISIERUNG UND TRENNUNG (GOVERNANCE) ZURÜCKZUWEISEN.**

## **SICHERHEIT GEHT VOR - DIE EUROPÄISCHE EISENBAHNAGENTUR IST NICHT FIT UM FOERDERER UND VERTEIDIGER DER BAHNSICHERHEIT IN EUROPA ZU SEIN**

**Die ETF kann eine Unterstützung für eine größere Rolle der ERA bezüglich einer europaweiten Marktzulassung für Fahrzeuge nur dann in Betracht ziehen, wenn sie ausschliesslich für Sicherheit und nicht für "Wettbewerb" zuständig ist. Die ETF legt Nachdruck auf die höchsten Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutznormen.**

Die Europäische Transportarbeiter-Föderation:

- Betont, dass die primäre Rolle der ERA die eines Aufpassers für die Eisenbahnsicherheit im europäischen Eisenbahnraum sein muss. Sie darf kein Akteur sein, der Sicherheit zugunsten der Wettbewerbsfähigkeit opfert .
- Glaubt fest daran, dass eine Harmonisierung der Sicherheitsnormen die nationalen Normen niemals zurückstufen darf. Sicherheit ist ein Vermögenswert des Eisenbahnsektors.
- Betrachtet die Einführung eines einzigen Sicherheitszertifikates kritisch.
- Unterstreicht, dass die Zertifizierung in Ländern mit einer Spurweite von 1520mm in der Kompetenz der nationalen Sicherheitsbehörden bleiben muss.
- Fordert harmonisierte verpflichtende Regeln auf EU Ebene hinsichtlich der Intervalle für die Wartung von Güterwagen, der Zertifizierung dieser regelmäßigen Wartung, der Ueberwachung, Kontrolle und Sanktionierung auf Basis der strengsten (nationalen) Standards und aufgerüstet auf den neuesten technologischen Stand.
- Glaubt, dass die Agentur eine sicherheitsorientierte Unternehmenspolitik ("Just culture", "No-Blame-Politik") entschieden unterstützen soll , die das Personal ermutigt, Risiken, Zwischenfälle und Unfälle ohne die Gefahr einer Schuldzuweisung zu melden.
- Glaubt, dass die Befugnisse der ERA hinsichtlich Überwachung und Kontrolle der Befolgung der Sicherheitsvorschriften einer Stärkung bedürfen, allerdings eine neutralere Rolle für die Agentur erfordern, unabhängig von der Europäischen Kommission.
- Ist überzeugt, dass die technische und betriebliche Interoperabilität ein wichtiges Element darstellt, um die Leistung der europäischen Bahnen zu verbessern.

Dennoch sollte Interoperabilität niemals auf Kosten der Sicherheit verfolgt werden.

- Es muss jedem einzelnen Land erlaubt sein, höhere nationale Arbeits- und Gesundheitsstandards für die Arbeitsumwelt an Bord von Zügen zu erhalten oder zu etablieren, als den von der ERA gesetzten Standards.
- Fordert, dass die ERA eine horizontale Arbeitsgruppe für Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit (OHS) mit einer gleichwertigen Besetzung aus gewerkschaftlichen OHS-Experten und OHS-Sachverständigen der Arbeitsgeberseite einrichtet.
- Beharrt darauf, dass die ERA ein Mandat für das Vorschlagen regelmäßiger Kontrollen und Durchsetzungsvorschriften für die Lenk- und Ruhezeit der Lokführer bekommt, einschließlich der Definition der technischen Merkmale für ein Aufzeichnungsgerät und einschliesslich Vorschläge für ein System von Sanktionen bei Nichterfüllung der Fahr- und Ruhezeitvorschriften insbesondere bei mobile Beschäftigten im grenzüberschreitenden interoperablen Verkehr (Richtlinie 2005/47/EG)
- Beharrt auf einer europäischen Zertifizierung des Zugbegleitpersonals (Schaffner) nach dem Vorbild der Zertifizierung der Lokführer.
- Vertritt die Auffassung, dass für alle Berufskategorien mit Sicherheitsrelevanz/Sicherheitsaufgaben im Eisenbahnsektor eine harmonisierte EU-Definition der Aufgaben, Kompetenzen und Ausbildungsanforderungen auf einem hohen Niveau notwendig ist.
- Begrüßt die Aufnahme der Arbeitnehmervertreter in die ERA-Arbeitsgruppen, verurteilt aber die geringe Wertschätzung für die Auffassung der ETF-Vertreter. Beantragt eine vollständige finanzielle Entschädigung für die Arbeit der Arbeitnehmervertreter in den Arbeitsgruppen.
- Weist den Vorschlag, der ERA ein defacto Vetorecht zu neuen nationalen Sicherheitsregeln zu geben, entschieden zurück.
- Fordert, dass die ERA die Schaffung nationaler Sicherheitsausschüsse im Schienenverkehr fördert, die paritätisch mit Vertretern von Unternehmen und Arbeitnehmern zusammengesetzt sein sollen und regelmäßig Ansichten und Meinungen über Vorfälle und Unfälle auf den nationalen Schienennetzen austauschen.

**DIE ETF FORDERT DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN VERKEHRSMINISTERRAT AUF, DIE ERA-VERORDNUNG SOWIE DIE SICHERHEITS- UND INTEROPERABILITÄTS-RICHTLINIEN UNTER DIESEN ASPEKTEN ZU ANALYSIEREN UND ENTSPRECHEND DEN TEXT ZU ÄNDERN!**

Brüssel, den 3. Mai 2013