

TOP 3.7.5 Arbeitsgruppe Güterverkehr und Logistik - Maßnahmenpaket

1. Beschreibung des Hintergrunds und des Prozesses

Im Sommer 2013 wurde ausgehend vom Gesamtverkehrsplan, vom BMVIT eine gemeinsame Plattform für alle Interessengruppen im Bereich Güterverkehr und Logistik gebildet und ein Arbeitsgruppenprozess gestartet, um den Gesamtverkehrsplan zu konkretisieren und Maßnahmenvorschläge zu sammeln und zu diskutieren. Das erklärte gemeinsame Ziel aller Beteiligten aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft sowie der Sozialpartner ist, Österreich als maßgebliche Logistikkreuzung zu positionieren und die Ziele des Gesamtverkehrsplanes (unter anderem auch das Ziel, bis 2025 40 Prozent des Güterverkehrs auf die Schiene zu verlagern) zu erreichen. Dieses Vorhaben findet sich auch im aktuellen Regierungsprogramm. Zur Verstärkung der AK-Positionen fand am

- 24.2.2014 eine AK-Veranstaltung mit dem Thema „Mehr Güter auf die Schiene“ (http://wien.arbeiterkammer.at/service/veranstaltungen/rueckblicke/Mehr_Gueter_auf_die_Schiene.html) statt, anlässlich der zwei AK-Studien
 - Modal Split im Güterverkehr/Herry
http://media.arbeiterkammer.at/wien/Verkehr_und_Infrastruktur_52_neu.pdf und
 - Wettbewerb im österreichischen Güterverkehrsmarkt/Scheucher
http://media.arbeiterkammer.at/wien/Verkehr_und_Infrastruktur_51.pdf

präsentiert wurden, die auch in der Arbeitsgruppe Aufmerksamkeit erlangten.

Träger des Prozesses waren das BMVIT, die Wirtschaftskammer Österreich, die Bundesarbeitskammer, die Industriellenvereinigung, der Zentralverband Spedition und Logistik, die Gewerkschaft vida, das Logistikum Steyr der Fachhochschule Oberösterreich sowie das Institut für Transportwirtschaft und Logistik der Wirtschaftsuniversität Wien. Der Gesamtprozess wurde von Univ. Prof. Dr. Sebastian Kummer koordiniert und von einer Lenkungsgruppe, in der alle genannten Organisationen vertreten waren (für die AK Mag. Sylvia Leodolter, für die Gewerkschaft vida Karl Delfs) gesteuert.

Zusätzlich wurden vier Arbeitsgruppen gebildet, die in den jeweiligen Feldern Maßnahmen vorschlagen und diskutieren sollten:

- Straßengüterverkehr
- Schienengüterverkehr
- Binnenschifffahrt
- Logistik (inklusive Luftfracht)

In allen Arbeitsgruppen nahmen VertreterInnen von AK und vida in einer Vielzahl von Sitzungen aktiv teil und brachten eine Reihe von Maßnahmenvorschlägen ein.

3. Visionen und Strategien

Auf Basis des Gesamtverkehrsplans wurde gemeinsam folgende übergeordnete Vision definiert:

„Österreich soll der beste Logistikstandort für den Raum Bayern/Bodenseeregion/Norditalien/Südschweiz sowie für den mittel- und osteuropäischen Zentralraum werden“

Dabei soll die Politik bei der Schaffung von Rahmenbedingungen folgende Strategien berücksichtigen:

- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit für Industrie und Gewerbe, Handel und Dienstleistungsbranche sowie Transport- und Logistikdienstleistungsbranche
- Steigerung der internationalen, nationalen und regionalen Standortattraktivität
- Schaffung von wirtschaftlich, sozial und ökologisch nachhaltigen Güterverkehren und Logistikdienstleistungen

Für die ArbeitnehmerInneninteressenvertretungen stand bei allen Vorschlägen und Diskussionen die Schaffung von Arbeitsplätzen, die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und die ökologische Nachhaltigkeit – insbesondere durch die Verlagerung der Verkehre auf Schiene und Wasserstraße – im Vordergrund.

4. Stand der Verhandlungen

Als positives Ergebnis des langwierigen Arbeitsgruppenprozesses ist sicherlich zu nennen, dass es möglich war, mit den WirtschaftsvertreterInnen und dem BMVIT auf meist sachlicher Ebene gegenseitig teilweise schon lange bekannte Forderungen zu diskutieren und das Verständnis für die jeweils andere Seite zu vertiefen. Dennoch war es insgesamt ein sehr schwieriger Prozess, da die WirtschaftsvertreterInnen die Arbeitsgruppen personell stark dominierten. Grundsätzlich wurden jedoch alle vorgebrachten Maßnahmenvorschläge in das Gesamtpapier aufgenommen, abweichende Meinungen und Bewertungen dokumentiert und versucht, jene Maßnahmen, zu denen es möglich war, einen Konsens zu finden, besonders hervorzuheben.

Der Prozess wurde Ende November endgültig abgeschlossen und die Ergebnisse dem Minister mit dem Ziel übergeben, dass jene Maßnahmen, die besonders rasch und konsensual umsetzbar sind und die auch einen möglichst großen Beitrag zur Erreichung der Ziele leisten können, konsequent verfolgt werden. Das Endergebnis besteht zum einen aus einem umfassenden **Bericht**, der sowohl eine Analyse des Güterverkehrs- und Logistikstandortes sowie der Verkehrsträger als auch die umfassende Maßnahmenliste (insgesamt 119 – mit teilweise mehreren konkreten Teilmaßnahmen) mit Kommentaren und Bewertungen hinsichtlich der wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Auswirkungen der Lenkungsgruppenmitglieder bzw. Institutionen enthält. Zum anderen ist ein sogenanntes **Management Summary** (Beilage 1), das in der Lenkungsgruppe abgestimmt wurde und die konsensualen Maßnahmen in den Vordergrund stellt sowie einen Gesamtüberblick bietet, das Kernstück der Arbeit. Alle Unterlagen wurden auf der Homepage des Verkehrsministeriums veröffentlicht (<http://www.bmvit.gv.at/presse/archiv/1128agprozess.html>) und am 28.11.2014 im Rahmen einer Veranstaltung der WKO der Öffentlichkeit vorgestellt. Anlässlich dieser Veranstaltung hat auch die AK öffentlich mit einer Presseaussendung (siehe Beilage) ihre wesentlichsten Forderungen untermauert.

5. Position/Forderung der AK

In allen vier Arbeitsgruppen haben AK und vida gemeinsam eine Reihe von Maßnahmen eingebracht, von denen auch einige allgemeine Zustimmung gefunden haben und somit in die **Konsensliste** aufgenommen wurden.

Bereich Straße:

- Klares Verbot von Pauschalentlohnungen für Lkw-LenkerInnen
- Einheitliche Qualitätskriterien für Lehrunterlagen
- Einheitliche Anerkennung ausländischer Weiterbildungen
- Umfassende Überarbeitung der EG-VO 1072_2009 (Kabotage)
- Vereinheitlichung der Regelungen für Grundqualifikation und Weiterbildung
- Einheitliche Qualitätskriterien für Lehrunterlagen
- Stromanschlüsse auf Rastplätzen
- Verbesserung der Sicherheit auf Rastplätzen
- Ausbau der Stellplatz-Info am ASFINAG-Netz

Insgesamt wurden im Straßenbereich die meisten Maßnahmen eingebracht, wobei hier zur etwa der Hälfte aller Maßnahmen kein Konsens gefunden wurde, weil die Positionen sehr weit auseinanderliegen (Beispiele arbeitnehmerseitig: Verlagerung der Verantwortung bei Mautdelikten weg vom Beschäftigten hin zum Arbeitgeber, flächendeckende Lkw-Maut oder Kostentragung für die Berufskraftfahrerausbildung durch die Arbeitgeber; Beispiele arbeitgeberseitig: Zulassung von Lang-Lkw, Restriktive Harmonisierung der Ausnahmen aller Fahrverbote oder keine Übererfüllung der EU-Lkw-Kontrollvorgaben).

Bereich Schiene:

- Sichere Schiene und fairer Markt durch verbindliche und klare technische und soziale Regeln
- Verbesserung der ROLA

Im Schienenbereich war ein Großteil der (deutlich weniger) Maßnahmen Konsens, hier wurden vor allem vom BMVIT selbst auch viele Maßnahmen eingebracht, die wir unterstützen und daher nicht selbst einbringen mussten.

Bereich Schifffahrt:

Hier wurden wesentliche Vorschläge von AK und vida in umfassende Maßnahmenbündel integriert (auch insgesamt nur 13 Maßnahmen). Die wichtigste von AK/vida eingebrachte Maßnahme „Same River - Same Rules“, die vor allem eine Harmonisierung von administrativen Auflagen, rechtlichen Rahmenbedingungen, Besatzungsvorschriften und sozialen Regeln umfasst, hat bedauerlicherweise keine allgemeine Zustimmung gefunden.

Bereich Logistik/Luftfracht:

Auch hier wurden die meisten Maßnahmen in der Arbeitsgruppe gemeinsam entwickelt und AK/vida haben sich vor allem für verbesserte Rahmenbedingungen in der Logistikausbildung eingesetzt (konsensuale Maßnahme).

Die von allen getragene Maßnahme „Berücksichtigung verkehrlicher Auswirkungen bei Raum- und Standortplanung“ wurde ebenfalls von uns in die Arbeitsgruppe eingebracht und von anderen Stakeholdern ergänzt.