

VCÖ-Projekt

Globalisierung und Verkehr

-Vielfältige Auswirkungen auf Verkehr und Mobilität

-Globalisierung im Verkehrsbereich nachhaltig gestalten

Bericht von Claus Faber und Corinna Milborn

Für den:

VCÖ Verkehrsclub Österreich

1050 Wien

Bräuhausgasse 7-9

T 01/8932697

F 01/8932431

E vcoe@vcoe.at

www.vcoe.at

Inhalt

Globalisierung: Alles, überall, zugleich.....	3
Globalisierungs-Institutionen: WTO, IWF, WB.....	3
Produzieren, wo es am billigsten ist.....	3
Globalisierung und Regionale Integration: Zwei Phänomene, ein Prozess.....	4
Verkehrsvermeidung nicht erlaubt.....	4
Folgen der Globalisierung für das globale Verkehrsaufkommen.....	5
<i>Global im Steigen: Güterverkehr.....</i>	<i>5</i>
Flugtransporte.....	5
Seeverkehr.....	6
Gütertransport auf Straße und Schiene und Binnenschifffahrt.....	6
LKW statt Schiene: Die Gründe.....	7
<i>Kilometerfresser im Supermarkt.....</i>	<i>8</i>
9.000 Kilometer für ein Erdbeerjoghurt.....	9
<i>Rechnet man das anteilig auf einen 150g-Becher Joghurt um, lautet das Ergebnis: Pro Becher fährt ein LKW 14,2 Meter, bis das Joghurt in Hamburg im Supermarkt steht.....</i>	<i>9</i>
<i>Steigerung im globalen Personenverkehr.....</i>	<i>10</i>
Die Liberalisierung des Verkehrssektors durch GATS.....	11
<i>Was ist das GATS?.....</i>	<i>11</i>
<i>Für wen gilt das GATS?.....</i>	<i>11</i>
<i>Wie funktioniert das GATS?.....</i>	<i>12</i>
Vier Arten der Dienstleistung.....	12
Generelle Regel, spezifische Verpflichtungen.....	13
<i>GATS 1995 im Verkehrsbereich.....</i>	<i>13</i>
Derzeitiger Status der Liberalisierung.....	13
Öffentlicher Verkehr, Nahverkehr: eine Querschnittsmaterie.....	14
<i>Die neue Verhandlungsrunde.....</i>	<i>14</i>
EU-Dienstleister drängen nach Draußen.....	14
GATS 2000-2005: Forderungen, Angebote, Verhandlungen.....	15
<i>Auswirkungen des GATS im Verkehrssektor: Die Knackpunkte für Österreich.....</i>	<i>18</i>
<i>Empfehlungen.....</i>	<i>21</i>

Empfehlungen

Eine Liberalisierung des Verkehrssektors kann wünschenswert sein, sofern zwei Dinge erfüllt sind: Die Rahmenbedingungen müssen im Sinne der Allgemeinheit klar festgelegt sein, und die Entscheidungen müssen sowohl gut vorbereitet sein als auch nach Überprüfung rückgängig gemacht werden können. Da im GATS einmal eingegangene Liberalisierungsverpflichtungen nur sehr schwer rückgängig gemacht werden können, ist besondere Vorsicht angebracht.

Ob der österreichische Verkehrssektor reif für eine Liberalisierung ist, kann nur eine umfassende Verträglichkeitsprüfung zeigen. Selbst dann ist eine Liberalisierung unter dem GATS immer noch heikler als etwa eine Liberalisierung innerhalb der EU, wie die im Bericht aufgezählten Gefahren zeigen.

Die EU fordert in den laufenden GATS-Verhandlungen von zahlreichen Ländern Liberalisierungen im Verkehrssektor; ebenso legten andere Mitgliedsländer Forderungen zur Liberalisierung aller Verkehrssektoren an die EU. Eine Liberalisierung gewisser Bereiche im Verkehr ist also eher wahrscheinlich.

Österreich sollte folgende Schritte setzen:

- Offenlegung der Forderungen an andere Länder und der Forderungen an Österreich.
- Überprüfung der möglichen Folgen neuer Verpflichtungen vor der Übernahme weiterer Liberalisierungsverpflichtungen bei den GATS-Verhandlungen. Erst nach Vorlage derartiger Folgeabschätzungen und der öffentlichen Diskussion ihrer Ergebnisse mit allen relevanten Stakeholdern soll über die Übernahme weiterer Liberalisierungsverpflichtungen entschieden werden.

In der Folgeabschätzung sollten folgende Fragen beantwortet werden:

Welche Veränderungen der Marktstrukturen (Monopole, Oligopole etc.) sind zu erwarten?

Ergeben sich Einschränkungen staatlicher Wettbewerbskontrolle?

Wie verändern sich Kosten und Preise?

Wie verändert sich die Wettbewerbsfähigkeit nationaler

Anbieter?

Sind Gemeinwohlverpflichtungen (Bsp. Öffentlicher Personenverkehr) betroffen?

Welche Beschäftigungswirkungen sind in den betroffenen Sektoren zu erwarten, z. B. Rationalisierungseffekte, veränderte Qualifikationsanforderungen, geschlechtsspezifische Arbeitsteilung, Chancen Niedrigqualifizierter, Flexibilisierung der Erwerbsstrukturen und Veränderungen gewerkschaftlicher Interessenvertretung?

Welche Umwelt- und Gesundheitsfolgen sind zu erwarten?

Wie weit werden öffentliche Regelungsmöglichkeiten und Kontrolle und die Einflussnahme von Betroffenenengruppen beschränkt?

Welche Auslandswirkungen, vor allem in Entwicklungs- und Schwellenländern, gehen mit weiteren GATS-Liberalisierungen einher und wie verhalten sich diese zum politischen Ziel der Kohärenz von Entwicklungs- und Handelspolitik?

- Österreich soll Entwicklungsländer dabei unterstützen, umfassende Prüfungen der Auswirkungen einer Liberalisierung im Verkehrsbereich durchzuführen (Sustainability Impact Assessment), um sicherzugehen, dass die Liberalisierung einer nachhaltigen Entwicklung zu- und nicht abträglich ist – und somit den Zielen der österreichischen und europäischen Außenpolitik und Entwicklungszusammenarbeit entspricht.
- Im Laufe der Verhandlungen sollen regelmäßig Experten (Bsp. Verkehrsexperten) einbezogen werden.
- Es muss gesichert bleiben, dass andere Politikbereiche als die Handelspolitik angemessen berücksichtigt werden können und im Zweifelsfall Vorrang genießen – auch bei Handelsverzerrung.
- Österreich muss die EU-Ausnahme von der Meistbegünstigung, „Public Utilities“ (öffentliche Dienste) selbst definieren zu können, mit übernehmen. Die EU muss diese Ausnahme in den laufenden Verhandlungen erhalten. Einige Bereiche des Verkehrssektors sind in diese Definition aufzunehmen (Öffentlicher Personenverkehr).

- Österreich muss besonderes Augenmerk darauf legen, dass bestehende Regelungen etwa im Transit nicht aufgeweicht werden, und weiterhin Ausnahmen von der Meistbegünstigung darstellen
- Österreich muss sicherstellen, dass Verkehrssektoren erst dann zur Liberalisierung freigegeben werden, wenn sie zufriedenstellend reguliert sind (das ist z.B. im Bahnsektor europaweit noch nicht der Fall). Insbesondere muss dabei geprüft werden, welche Wechselwirkungen zwischen nationalem, EU- und GATS-Recht bestehen, um „Fallen“ rechtzeitig zu erkennen.
- Österreich muss sicherstellen, dass hohe Umweltstandards und hohe soziale Standards für Bedienstete im Verkehrssektor aufrechterhalten werden und nicht durch GATS-Liberalisierungen unterlaufen werden können. Insbesondere im Rahmen öffentlicher Auftragsvergabe oder Marktzugangsregelungen muss das Recht europäischer oder nationalstaatlicher höherer Standards in Bezug auf die Einhaltung von Umweltstandards, Kollektivverträgen, Chancengleichheit, Nichtdiskriminierung sowie sozial- und wachstumspolitischen Zielen in der Auftragsvergabe erhalten bleiben.