

## **Liberalisierung und Erfolg der Eisenbahn in Europa**

**Anfang Mai hat die Europäische Kommission ihren Bericht zum Stand der Umsetzung des ersten Eisenbahnpakets veröffentlicht. Darin stellt die Kommission fest, dass die bisherige rechtliche Umsetzung abgeschlossen sei. Einige Länder müssten noch weitere Anstrengungen für die Schaffung eines wirksamen Rechtsrahmens unternehmen. Die Auswirkungen der Liberalisierung auf die Beschäftigten schätzt die Kommission als gering ein. Die Europäischen Transportarbeiter Föderation (ETF) ist empört.**

Das erste Eisenbahnpaket wurde definitiv im März 2001 veröffentlicht und führte die berühmte Richtlinie 91/440 zur Eisenbahnliberalisierung im EU-Raum weiter. Diese sieht einen einheitlichen europäischen Verkehrsmarkt vor, der ermöglichen soll, dass sich die Eisenbahn in allen Mitgliedstaaten gegenüber den anderen Verkehrsträgern behaupten kann. Das Paket soll durch eine Öffnung der Schienengüterverkehrsmärkte und Festlegung von Zugangsbedingungen zu den Eisenbahninfrastrukturen eine Wiederbelebung der Eisenbahnen ermöglichen.

### **Bericht mit Verspätung**

Mit der Verabschiedung des zweiten Eisenbahnpakets im Jahr 2004 wurde die Kommission beauftragt diesen Bericht bis Ende 2005 vorzulegen (Vgl. meinen Bericht über die Wiener Tagung zur europäischen Liberalisierung a&v Nr. 10 vom 7. März 2006). Mit erheblicher Verspätung liegt dieser nun vor, allerdings mit etwas anderer Gewichtung als angenommen. Gemäss Richtlinie hätte die Kommission die Arbeitsbedingungen im Eisenbahnbereich eines jeden Mitgliedstaates beleuchten sollen. Stattdessen hat sie eine einfache Erklärung geliefert, dass Umstrukturierungen der Bahnunternehmungen in Europa nicht zu Verschlechterungen von den Arbeitsbedingungen führten. Es sei zu erkennen, dass Umstrukturierungen zu mehr Flexibilität führten. Eduardo Chagas, Generalsekretär der ETF, bei der auch der SEV Mitglied ist, äusserte sich klar: „Mit dieser Erklärung der Verkehrsabteilung der Kommission wird eindeutig die Unkenntnis der EU-Kommission bezüglich der sozialen Folgen dieser Verkehrspolitik dokumentiert.“

### **Anteil der Bahn stabil**

Die EU-Kommission stellt fest, dass sich der Marktanteil der Schiene stabilisiert hat. Im Durchschnitt der Jahre 1995 bis 2004 wuchs der Marktanteil jährlich um 0,6 Prozent (hauptsächlich in den Jahren 03/04). Auch der Rückgang der Beschäftigungszahl sei gestoppt worden. Die EU könne das Ziel, im Jahr 2010 den gleichen Marktanteil wie 1998 zu haben, erreichen. Die Sicherheit habe unter der Öffnung des Schienengüterverkehrsmarktes nicht gelitten. Es seien aber noch Anstrengungen nötig, damit das erste Eisenbahnpaket seine Wirkung voll entfalten könne. Es gehe dabei nicht nur um die Umsetzung nach dem Wortlaut der Richtlinie, sondern auch „im Geiste der gemeinsamen EU-Gesetzgebung“, kritisiert die Kommission im Bericht die unterschiedlichen Liberalisierungsgeschwindigkeiten innerhalb der EU.

### **Integrierte Bahn zulässig**

Positiv ist die Aussage der EU, dass auch eine Holding-Struktur (wie SBB) mit einem unabhängig agierenden Infrastrukturbetreiber mit dem EU-Recht vereinbar sei. Gemäss Bericht haben jene Länder die besten Ergebnisse zu verzeichnen, welche die Reform ihres Eisenbahnsektors als erste in Angriff genommen haben und dabei die weitere Marktöffnung vorangetrieben haben. Der Jahresumsatz des Schienengüterverkehrsmarktes in der EU-25

beläuft sich derzeit auf fast 15 Milliarden Euro mit einem geschätzten Verlust von 800 Millionen Euro im Jahr 2004. Dies weil die Preise von der Konkurrenz Strasse diktiert würden und weil die Produktionskosten der Eisenbahn noch zu hoch seien. Die Wirtschaftlichkeit schätzt die EU generell als ungenügend ein.

### **Über 50% weniger Arbeitsplätze**

Was gemeint ist, wissen wir. Es werden noch mehr Stellen im Eisenbahnsektor verschwinden müssen. Dabei ist der Arbeitsplatzabbau der letzten Jahre gewaltig: Waren 1970 noch 1,8 Millionen und 1990 noch 1,3 Millionen Arbeitsplätze besetzt, so waren es im 2004 nur noch 760'000 Stellen (in den alten 15 EU-Länder). Dies ist genau jene Periode, als die EU-Gesetze direkt und indirekt den Prozess der Umstrukturierungen und der Liberalisierung der Bahnen in Gang setzten. In den neuen EU-Mitgliedsstaaten hat der Arbeitsplatzabbau noch gar nicht angefangen, er wird auch da zig Stellen kosten. Für zehn verlorene Arbeitsplätze wird nur ein neuer Arbeitsplatz im Bahnbereich geschaffen.

### **Negatives Image der Bahn**

Der stetige Abbau im Bahnbereich kann auch negative Folgen für die Attraktivität des Sektors haben. Die EU anerkennt, dass es zunehmend schwierig wird qualifiziertes Personal zu finden. Viele alteingesessene Eisenbahnunternehmen haben die Zahl der Ausbildungsplätze wegen zu hohen Kosten gestrichen. Es gibt aber Qualifikationen, die man nicht im Rahmen des berufsbildenden Unterrichts erwerben kann. Auch hier propagiert die EU einen europäischen (Arbeits-) Markt als Lösung. Durch Modernisierung der Arbeitsorganisation und Investitionen in die Ausbildung unter Berücksichtigung der Arbeitsplatzqualität, werde die Produktivität gesteigert.

### **Kein Wort über Arbeitsbedingungen**

Nicht richtig untersucht werden die Auswirkungen der Liberalisierung auf die Bahnmitarbeitenden. Hierzu fehlt nach wie vor eine von der EU veranlasste wissenschaftlich fundierte Untersuchung. Die zusätzlichen Belastungen durch den zunehmenden Wettbewerb werden sicher durch die Bahnmitarbeitenden anders wahrgenommen als durch die EU-Beamten. Die Wirtschaft muss den Menschen dienen und nicht die Menschen der Wirtschaft, ruft die Verkehrsgewerkschaft GDBA in Erinnerung. Für die deutsche Gewerkschaft TRANSNET ist der Bericht eine Enttäuschung: „Er soll einzig als Rechtfertigung der EU-Bahnpolitik dienen, die in völliger Unkenntnis der tatsächlichen Situation bei den Bahnen Europas, davon ausgeht, dass Wettbewerb automatisch Eisenbahnen fördern würde.“ In der Tat erhält man nach der Lektüre des Berichts diesen Eindruck. Die europäischen Verkehrsgewerkschaften tun deshalb gut daran die Liberalisierung kritisch zu beleuchten. Der SEV muss hier nach Kräften mithelfen. Schliesslich übernimmt das Bundesamt für Verkehr in grösstem Gehorsam alle EU-Regelungen.

Adrian Wüthrich, Sachbearbeiter Verkehrspolitik SEV

*Der Bericht der EU kann bei Adrian Wüthrich per Email bestellt werden:  
adrian.wuethrich@sev-online.ch*