



BAG-SPNV: Trennungsmo­dell belebt Arbeitsmarkt in der Schienenverkehrsbranche

Eine Trennung von Netz und Betrieb bei einem Börsengang der DB AG führt nicht zu der behaupteten Schwächung des Verkehrsträgers Schiene und einer damit einhergehenden Arbeitsplatzgefährdung. Nur ein Trennungsmo­dell sichert diskriminierungs­freien Netzzugang, effiziente Infrastruktur und mehr Wettbewerb im Schienenperso­nennahverkehr als wichtige Voraussetzungen für den Erhalt und die Schaffung neuer Arbeitsplätze.

Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) spricht sich daher mit Nachdruck gegen das in der öffentlichen Diskussion verwendete Argument, eine Herauslösung des Schienennetzes aus dem DB Konzern würde mit dem Verlust mehrerer Zehntausend Arbeitsplätze einhergehen, aus.

1. Zusammenfassende Bewertung:

Ein Verkehrssystem Schiene, das kundenorientiert ausgerichtet ist, wird zu einer wachsenden Nutzerzahl und damit auch zu einem höheren Bedarf von Arbeitsplätzen in der Branche führen. Nach Ansicht der BAG-SPNV hat daher vor allem das Trennungsmo­dell belebende Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt der Branche:

- Die Arbeitsplätze der rund **80.000 Eisenbahner im Netzbetrieb** sind auch bei einer Trennung von Netz und Betrieb sicher. Es ist nicht erkennbar, dass eine Herauslösung des Netzes aus dem DB-Konzern negative Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt hat. Das Netz muss weiter bewirtschaftet werden, die Interessen der jetzt im Bereich Netz des DB-Konzerns tätigen Arbeitnehmer können durch entsprechende arbeitsrechtliche Vorschriften gewahrt werden. Im Gegenteil: Durch die Anlage neuer Schienenwege und die Durchführung notwendiger Unterhaltungsmaßnahmen im Bestandsnetz - beides wird derzeit aus wirtschaftlichen Erwägungen des DB-Konzerns vernachlässigt - können neue Arbeitsplätze im Schienenwegebau geschaffen werden.
- Im Bereich der **Arbeitsplätze bei den Transportunternehmen** wird es bei einer Trennung von Netz und Betrieb ebenfalls zu einer Belebung des Arbeitsmarktes kommen. Ausweislich des PRIMON-Gutachtens wird es im Trennungsmo­dell zu höheren Wettbewerbseffekten und damit zu mehr Bedarf an Arbeitskräften kommen. Vielfältige und innovative Konzepte von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die gleichberechtigt und in steigender Zahl auf einem sich weiter entwickelnden Wettbewerbsmarkt agieren, werden neue Kundengruppen erreichen und auch hier zu einem erhöhten Personalbedarf, z.B. im Servicebereich führen.
- Auch in der **Bahnindustrie** wird es mehr Arbeitsplätze geben, da auch die Fahrzeughersteller und Zulieferer von einer stärkeren Verkehrsnachfrage auf dem Sektor Schiene profitieren.
- Im Bereich des **Schienenpersonennahverkehrs** werden bereits heute ein Teil der Arbeitsplätze von den Aufgabenträgern initiiert. So sorgen entsprechende Vorgaben

in Wettbewerbsverfahren dafür, dass ein höherer Anteil von Servicepersonal gefordert wird. Die finanziellen Spielräume hierfür können nur durch mehr Wettbewerb generiert werden.

- Die Gefahr, dass **Zehntausende Arbeitsplätze** verloren gehen, besteht daher nicht. Diese teilweise postulierte Aussage beruht auf der Annahme, dass bei einer Trennung das System Schiene insgesamt nicht mehr wettbewerbsfähig sei. Dies ist wie oben dargestellt falsch und von den Vertretern dieser Aussage nicht belegt.
- Die Haltung der **Arbeitnehmervertreter** in dieser Frage ist gespalten. Während die Einheitsgewerkschaft Transnet – vermutlich aus Eigeninteresse – das Trennungsmodell vehement ablehnt, befürworten andere Gewerkschaften oder Arbeitnehmervertretungen von Wettbewerbsbahnen das Trennungsmodell bzw. nehmen eine neutrale Haltung ein. So hält die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer einen Arbeitsplatzabbau geradezu für vorprogrammiert, wenn das Netz bei einem Börsengang der DB AG nicht aus dem Konzern herausgelöst würde. Nach Auffassung der GDL würde eine Abhängigkeit des Netzes von den Renditeerwartungen der Investoren dazu führen, dass Strecken still gelegt würden, wenn sie nicht den erwarteten Gewinn abwerfen. Der Interessenverband mofair, in dem drei der größten in Deutschland tätigen Mobilitätsdienstleister im öffentlichen Personennahverkehr organisiert sind, spricht sich ebenfalls für ein verselbständigtes Netz aus, da diese Struktur die besten Chancen bietet, die Schiene auf Wachstumskurs zu bringen und Beschäftigung zu sichern.

2. Anmerkungen zu einzelnen Aspekten:

Zum Erhalt der Arbeitsplätze im Bereich des öffentlichen Verkehrs ist es erforderlich, den Verkehrsträger Schiene im intermodalen Wettbewerb nachhaltig zu stärken. Dazu gehört auch die Vorhaltung einer Schieneninfrastruktur, die effiziente Rahmenbedingungen für die Bewirtschaftung des Netzes schafft und allen potentiellen Marktteilnehmern die gleichen Chancen auf diskriminierungsfreien Zugang und Nutzung eröffnet.

Als reine Polemik erscheint die Behauptung, dass eine Trennung von Netz und Betrieb unter dem Druck der leeren öffentlichen Kassen mit einer nur langsamen Modernisierung und Weiterentwicklung des Netzes einhergeht.

Vielmehr waren fehlende Eigenmittel der DB Netz AG und nicht fehlende öffentliche Mittel in den letzten Jahren der Grund für unterbliebene Investitionen. Die jüngste Unternehmenspolitik des DB-Konzerns hat gezeigt, dass Vorhaltung und Entwicklung der Schieneninfrastruktur stark an Gewinnerwartungen und dem Schreiben schwarzer Zahlen zur Realisierung der Kapitalmarktfähigkeit orientiert sind. Dies führte zu einer beträchtlichen Reduzierung des Netzbestandes und zu einem kontinuierlichen Kapazitätsrückbau. Nach Beobachtungen der Aufgabenträger des SPNV hat sich dieser Trend seit 2004 sogar verstärkt. Auch das Kernnetz und Strecken mit grenzüberschreitendem Verkehr sind betroffen. Eigeninvestitionen in die Schiene wurden massiv zurückgefahren und hauptsächlich auf Hochgeschwindigkeits- und Prestigeprojekte konzentriert. Bei einem überwiegendem Kapitaleinsatz in diesem Segment werden jedoch weitaus weniger Arbeitsplätze geschaffen, als dies bei kontinuierlichen Investitionen in das Bestandsnetz der Fall wäre. Bleibt das Schienennetz bei einem Börsengang der DB AG als ein Teil des Konzerns erhalten, ist zu befürchten, dass auch zukünftig Renditeinteressen und nicht Aspekte der Daseinsvorsorge für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur maßgeblich sind.

Liegt hingegen die Netzverantwortung beim Bund und bei regionaler Infrastruktur ggf. bei den Ländern, werden sich Maßnahmen zur Sicherung, Sanierung und Ausbau der Schieneninfrastruktur am Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung orientieren. Ein gut ausgebautes Streckennetz wird nach Auffassung der BAG-SPNV dazu beitragen, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen und die Beförderungsleistung zu erhöhen. Trassen- und Stationspreise könnten durch eine bessere Auslastung der vorhandenen Infrastruktur fallen und damit eine Positivspirale auch hinsichtlich der Schaffung neuer Arbeitsplätze in Gang setzen.

Neben dem Aspekt der kundenorientierten Infrastrukturvorhaltung und -bewirtschaftung schaffen für alle Marktteilnehmer gleich geltende nicht diskriminierende Rahmenbedingungen die optimalen Voraussetzungen für mehr Wettbewerb auf der Schiene. Dadurch kann eine Leistungsvielfalt mit kundenspezifischen Angeboten etabliert werden, die ein Zuwachs von Fahrgästen erwarten lässt.

Nur ein Modell, bei dem das Netz bei einem Börsengang nicht im DB Konzern verbleibt, schafft diese Rahmenbedingungen und ermöglicht Kostensenkung und mehr Wettbewerb im SPNV. Die neu eingerichtete Bundesnetzagentur als Regulierungsinstanz kann den



strukturell bedingten Vorteil der DB-Verkehrsunternehmen grundsätzlich nicht ausräumen, da Entscheidungen des Infrastrukturbetreibers vom unternehmenseigenen Interesse des DB-Konzerns überlagert werden, ohne dass dies in jedem Fall zu einer offensichtlichen Diskriminierung führt.

Bei einem Trennungsmodell können die Aufgabenträger das Be-/ Erstellerprinzip konsequent umzusetzen, die für Wahrnehmung ihrer Bestellverantwortung ausreichende Flexibilität der Infrastruktur ist gewährleistet. Durch Ausnutzung der Wettbewerbseffekte erhalten sie u. a. auch den Handlungsspielraum für Arbeitsplatz sichernde Maßnahmen wie z.B. den Einsatz von Zugbegleitern im Nahverkehr.