

3. *FALLSTUDIE: SCHWEDEN BAHN*

3.1. *Hintergrundinformationen*

Die Diskussion um die Zukunft des schwedischen Bahnsystems begann bereits in den 1980er Jahren. Zu dieser Zeit stand v.a. das Ziel mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen im Hintergrund der Debatten. Aber auch die Frage steigender Kosten und wachsender Verluste im schwedischen Bahnsektor bereiteten die in den 1990er Jahren folgenden Schritte der Privatisierung vor. Jan-Eric Nilsson (2002) betont, dass die Gründe für die schlechte Performance und die wirtschaftlichen Probleme des schwedischen Bahnsektors vor der Deregulierung nicht eindeutig zuordenbar waren. Das Management des staatlichen Bahnsystems in Schweden war nicht verpflichtet, der politischen Ebene – also den Eigentümervereinigungen – vollen Einblick in die wirtschaftliche Gebarung des Unternehmens zu gewährleisten.

„In particular, the responsible ministry could not understand whether poor demand or increasing costs was the prime performance driver. It was also difficult to disentangle the contribution to costs from spending on infrastructure maintenance and train operations, respectively.“(Nilsson 2002:235)

Die Veränderung des schwedischen Bahnsektors begann 1988 mit der vertikalen Aufteilung von SJ der schwedischen Staatsbahn (Nilsson 2002). Diese wurde einerseits in einen unter öffentlicher Verwaltung stehenden Teil mit dem Namen Banverket, der für die Aufrechterhaltung des Schienennetzes verantwortlich ist und andererseits in einem nach privatwirtschaftlichen Kriterien agierenden Teil (SJ AB), der damals aber noch das Monopol im Schienenverkehr behielt, aufgeteilt.

Seit 1990 kann der Schienenverkehr auf regionaler Ebenen ausgeschrieben und verkauft werden. Im Jahre 1993 wurde weiters der Markt für den interregionalen, nicht-kommerziellen Personenverkehr auf Schienen geöffnet. Seit 1996 werden auch die nicht-profitablen Teile des Hauptnetzes der schwedischen Bahn ausgeschrieben. SJ behält die gewinnbringenden Teile und zu dieser Zeit auch das Monopol für den Fernverkehr. Diese Ausschreibungen werden von der 1990 gegründeten Rikstrafiken bzw. 24 regionalen Public Transport Authorities (PTA), sogenannten Regieinstitutionen (Palm, 2001a+b) überwacht (SEKO, ohne Jg., Ruiters/Mast 2000). Die Regieinstitutionen versuchen den Ausschreibungswettbewerb auch über Qualitätsvorgaben bezüglich der Arbeitsbedingungen zu steuern, da diese in direktem Zusammenhang mit der Angebotsqualität gesehen wird.

Nach Angaben des ÖGPP gewinnt SJ bis 1999 alle derartigen Ausschreibungen (ÖGPP 2002).

Die PTAs sorgen für die adäquate interregionale Koordination des Schienenverkehrs und Information der KundInnen. In der Regel gehen (zumindest bis zum Ende der 1990er) die Erlöse für verkaufte Tickets an die regionalen PTAs, die wiederum an den

privaten Betreiber des Schienennetzes einen bestimmten Betrag, der damit relativ unabhängig vom direkten kommerziellen Erfolg ist, bezahlen.

Nach Zustimmung des Aufsichtsrates zur weiteren Privatisierung (EIRO 2000) verliert SJ 1999 60% des Schienenverkehrs, behält jedoch weiterhin die profitabelsten Teile und bleibt in Staatsbesitz. Fünf private Betreiber übernehmen in weiterer Folge Teile des Fernverkehrs und die S-Bahn in Stockholm.

Außerdem schränkt der vormalige Staatsbetrieb seine Tätigkeiten auf den Personen- (SJ AB) und Gütertransport (Green Cargo) ein und lagert die restlichen Aufgaben aus, bzw. macht sie zu eigenen Unternehmen (dies betrifft etwa den Bahnhofsbetrieb oder Instandhaltung, aber auch EDV und die Immobilienverwaltung) (SEKO ohne Jg.). Ab 2001 werden der Personenverkehr (SJ AB) und der Güterverkehr (Green Cargo) als getrennte Unternehmen mit beschränkter Haftung geführt (Nilsson 2002). Darüber hinaus wird eine Holding gegründet, die mit der Verwaltung von Immobilien und der Instandhaltung betraut ist.

Nach SEKO (ohne Jg.) führte dies zu einem erheblichen Kostendruck im Bahnsektor, der nicht nur einen erheblichen Personalabbau zur Folge hat, auf den weiter unten einzugehen sein wird, sondern auch zu einer Reduktion der Dienstleistungsqualität, schlechterem Zustand des fahrenden Materials, niedrigeren oder verzögerten Investitionen und zu einer Zunahme von Störfällen aufgrund von Einsparungen bei der Instandhaltung. Dadurch wurde das öffentliche Vertrauen der Bevölkerung in das schwedische Bahnsystem untergraben.

3.2. *Beschäftigungsentwicklung*

3.2.1. *Personalabbau*

Die Deregulierung und Privatisierung des schwedischen Bahnsektors führte zu einem Personalabbau beim ehemaligen Monopolisten. Die untenstehende Tabelle zeigt die Personalentwicklung bei SJ. SJ reduzierte den Personalstand zwischen 1994 und 2000 um mehr als 51%. Nach Angaben der Jahresberichte von SJ AB erfolgte die Reduktion des Personals auf der einen Seite aufgrund massiver Rationalisierungsmaßnahmen, auf der anderen Seite durch die Auslagerung von Unternehmensfunktionen. Auch der Verlust von Ausschreibungen hat Auswirkungen auf den Personalstand wie etwa im Jahresbericht 1999 (The SJ Group 1997-2001) angemerkt wird. Interessant ist, dass 1998 der Anteil der weiblichen Beschäftigung noch bei 35% lag, was im Vergleich zu 1997 einen Anstieg von 3% darstellt. 1999 ist der Frauenanteil auf 28 % und 2000 auf 23% zurückgegangen. Dies lässt den Rückschluss zu, dass einerseits die wachsende Bedeutung der Kundenorientierung auch für die schwedische Bahn eine Rolle spielte, die Auslagerung von Dienstleistungsbereichen aus den Kernsektoren jedoch zu einer Reduktion der Frauenbeschäftigung bei SJ, das sich auf die Kernbereiche konzentriert, führte.