

Projekt 2011

Güterverkehr (Schiene)



mobifair – für fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft e.V.

Westendstr. 52, 60325 Frankfurt/Main

Tel.: 069/27139966 - Fax: 069/2713996-77 – info@mobifair.eu

Eingetragen im Vereinsregister unter VR 13555

Geschäftsführer: Helmut Diener - Vorsitzender: Jörg Krüger

www.mobifair.eu

R Projekt „Güterverkehr“

Übersicht

Kurzbeschreibung

Der Schienengüterverkehrsmarkt im Wettbewerb. Wettbewerbsvorteile dürfen nicht durch Lohn- und Sozialdumping gewonnen werden.

Analyse des Schienengüterverkehrsmarktes mit Dokumentation der tatsächlich angewandten und gängigen Beschäftigungsbedingungen (Entgeltsysteme, Arbeitszeitregelungen und Beschäftigung im Rahmen der Arbeitnehmerüberlassung bzw. durch Subunternehmen).

Verdeutlichung der Verflechtungen der Unternehmen. Dies ebenso im Blickfeld von möglichen Personaltransfers, auch grenzüberschreitend.

Erstellung einer Positiv- und Negativliste als Vergleich, der vor allem die sozialen Abweichungen gegenüberstellt.

Das Projekt soll im Ergebnis feststellen, dass Lohn- und Sozialstandards großen Einfluss auf die Wettbewerbsbedingungen im Schienenverkehrsmarkt nehmen. Dabei sind wir uns sicher, dass insbesondere der gesetzliche Bereich Arbeitszeit und Arbeitsschutz (z. B. Sozialräume) bis hin zu den vorschriftsmäßigen Fortbildungsunterrichten betroffen sein wird. Ebenso wollen wir aufzeigen, dass dieser Wettbewerb durch den Einsatz von Subanbietern negativen Einfluss findet.

Werden diese Sachverhalte festgestellt, halten wir politische Handlungsaktionen für notwendig. Ggf. sind festzustellende gesetzliche Verstöße in Anzeige zu bringen. Ebenso könnte das Projektergebnis als Anfangsstufe zur Umsetzung eines Branchentarifvertrages oder Ähnlichem betrachtet werden. Dies mit dem Ziel, in diesem Bereich eine Allgemeinverbindlichkeit der Lohnstandards zu erreichen.

Das Projekt greift unter anderem die Ergebnisse der mobifair Projekte D (Vorstudie EU-Policy Monitoring) und K (Europäischer Wettbewerb und Ausbleibezeiten) auf.

Hintergrund und Bedarfsanalyse

In Folge der Umsetzung der EU Richtlinie 91/440/EWG in die Bahnreform von 1994 wurde in Deutschland der Schienengüterverkehr liberalisiert. Das faktische Monopol der Deutschen Bahn für den überregionalen Schienengüterverkehr wurde gebrochen. Neue Eisenbahnverkehrsunternehmen sind entstanden und viele bisher ausschließlich regional tätige Güterbahnen haben ihre Aktivitäten erweitert und bieten vielfach überregionale Verkehrsdienstleistungen auf der Schiene an.

Es gibt derzeit 341 Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Erlaubnis, Schienengüterverkehrsleistungen zu erbringen (Quelle: EBA, Stand: Febr. 2011). Damit liegt Deutschland europaweit an der Spitze. In keinem anderen Land sind laut Eurostat ähnlich viele Eisenbahnverkehrsunternehmen lizenziert.

Im Markt für Schienengüterverkehr haben sich Eisenbahnverkehrsunternehmen mit unterschiedlichen strategischen Ausrichtungen bezüglich des angebotenen Leistungsspektrums und der geographischen Marktabdeckung etablieren können. Das Bundesamt für Güterverkehr kategorisiert die Anbieter in vier grundlegende Gruppen: Regionale Anbieter, Expandierende Bahnen, Neue Marktteilnehmer und Branchenführer.

Die Auswirkungen der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs auf die Beschäftigungsverhältnisse sind bisher kaum untersucht. Deshalb ist derzeit nicht verifizierbar, ob sich einzelne Güterbahnen Wettbewerbsvorteile über Sozialdumping verschaffen. Es liegen keine Daten vor, welche die Auswirkungen der angewandten Beschäftigungsbedingungen (Schwerpunkt: Entgeltsysteme, Arbeitszeitregime und Beschäftigung im Rahmen der Arbeitnehmerüberlassung) auf den Schienengüterverkehrsmarkt bewerten ließen.

Dessen ungeachtet vertritt die Antragstellerin die These, dass Sozialdumping ein strategisches Element vieler Güterbahnen ist, um sich Wettbewerbsvorteile gegenüber anderen Güterbahnen zu verschaffen.

Das Projekt greift die Ergebnisse der mobifair Projekte D (Vorstudie EU-Policy Monitoring) und K (Europäischer Wettbewerb und Ausbleibezeiten) auf. Dabei geben die Ergebnisse der vorangegangenen und vom Fonds Soziale Sicherung geförderten Projekte Anhaltspunkte, in welchen Bereichen Verzerrungen des Wettbewerbs vorliegen können.

Ziel

Das Projekt verfolgt das Ziel, die tatsächlich angewandten Beschäftigungsbedingungen (Entgeltsysteme, Arbeitszeitregime und Beschäftigung im Rahmen der Arbeitnehmerüberlassung) zu dokumentieren und auf Basis dieser Erhebung zu bewerten, ob die unterschiedlichen Beschäftigungsbedingungen Auswirkungen auf den Wettbewerb im Schienengüterverkehrsmarkt haben. Das Projekt verfolgt somit das Ziel, zu untersuchen, ob sich Güterbahnen über Lohn- und Sozialdumping Wettbewerbsvorteile verschaffen.

Wenn sich die Ausgangshypothese belegt und Lohn- und Sozialdumping eine Wettbewerbsstrategie von Unternehmen ist, dann sollen in einem weiteren Schritt Vorschläge gemacht werden, wie hier durch rechtliche oder tarifliche Änderungen dem Einhalt geboten werden kann. Ziel muss es sein, auch hier die Rahmenbedingung zu schaffen, die einen fairen Wettbewerb zulassen und Wettbewerbsverzerrungen aufgrund von Lohn- und Sozialdumpingstrategien beseitigen. Dies könnte zum Beispiel durch einen Branchentarifvertrag in Umsetzung gebracht werden.

Dazu soll im ersten Schritt der Markt erhoben und die Verflechtungen der Unternehmen verdeutlicht werden. Dazu gehört auch, möglichst weitgehend die Lohn- und Sozialstandards zu erfassen, um abzuschätzen, in welchem Rahmen die Lohnunterschiede wettbewerbsrelevant sind. Hinzu gehört auch eine Analyse, ob es zutreffend ist, dass vermehrt Unternehmen für die Personalstellung auf Subunternehmen zurückgreifen, um eine Anwendung der in der Branche bedeutenden Lohn- und Sozialstandards auszuhebeln.

Mit einer Positiv- und Negativliste soll ein Vergleich zwischen den Unternehmen dargestellt werden, die vor allem die sozialen Abweichungen gegenüberstellt.