

dazu, dass eine Fahrt in einzelnen Zügen zu bestimmten Zeiten tatsächlich günstiger wird. Einer verschwindend geringen Zahl an davon profitierenden Reisenden steht allerdings der Großteil der täglichen BahnkundInnen aus Peripherieregionen gegenüber: Sie leiden besonders in dünn besiedelten Regionen und zu Zeiten geringerer Auslastung.

Eine europaweit durchgeführte Studie des europäischen Eisenbahndachverbandes CER aus dem Jahr 2012 kommt zu dem Ergebnis, dass die vertikale Trennung von Infrastrukturbetreibern und Verkehrsdienstleistern in der Europäischen Union (EU) zu Mehrkosten zwischen 5,8 und 14,5 Mrd. Euro jährlich führen könnte – abhängig von der Zunahme der Verkehrsleistung in Europa. Für Österreich analog geschätzt würden bei einer derartigen Trennung jährliche Mehrkosten zwischen 420 Mio. Euro bei gleichbleibender Verkehrsleistung und bis zu einer Milliarde Euro bei einer Steigerung der aktuellen Verkehrsleistung um 50 Prozent entstehen.

Die internationalen Erfahrungen mit Ausschreibungswettbewerben zeigen weiters, dass es nur bei der ersten Ausschreibungswelle zu Einsparungen kommt (Billigbieterprinzip). Langfristig steigen die Preise wegen der Marktbereinigung und der damit verbundenen Oligopolisierung wieder. Zusätzlich fehlt durch den Ausschreibungswettbewerb auch die Flexibilität bei Veränderungen. Was vertraglich nicht vereinbart war, muss nachverhandelt werden (z.B. Zusatzbestellungen aufgrund höherer Fahrgastzahlen) und wird unverhältnismäßig teuer. Da Nachverhandlungen meistens günstiger sind als Neuausschreibungen, entsteht durch den Ausschreibungswettbewerb für Unternehmen ein Anreiz mittels aggressiver Preisstrategie möglichst viele Ausschreibungen für sich zu entscheiden und gezielt auf Nachverhandlungen während der Vertragslaufzeit zu spekulieren.

Effekte für die Beschäftigten

Gemäß der Devise “der Billigste bekommt den Zuschlag” realisiert sich der Wettbewerb weitgehend zu Lasten der Qualität der erbrachten Leistungen sowie zu Lasten der Lohn- und Sozialstandards für die Beschäftigten der Verkehrsunternehmen.

In Deutschland und Großbritannien versuchten sich private Verkehrsunternehmen mit Lohn-Dumping Wettbewerbsvorteile gegenüber ihren öffentlichen Konkurrenten zu verschaffen. Dies wurde erreicht, indem sie sich weigerten kollektivvertragliche Regelungen einzuhalten oder eigene Kollektivverträge anzuwenden.

Im Leistungsbereich des österreichischen Schienenpersonenverkehrs sind rund 10.000 Personen beschäftigt. Würden deren Löhne und Gehälter um zehn Prozent reduziert, würde sich auch die österreichische Bruttowertschöpfung um immerhin fast sieben Mio. Euro verringern, was die Existenz von 120 Arbeitsplätzen in der Volkswirtschaft dauerhaft gefährden würde.

2.3 Volkswirtschaftliche Effekte der Liberalisierung auf der Leistungsseite

Effekte auf die Qualität

In der Bewerbung des vierten Eisenbahnpakets beruft sich die EK auf eine aktuelle Eurobarometer-Umfrage, laut der nur 46 Prozent der europäischen BahnkundInnen mit dem nationalen und regionalen Bahnverkehr zufrieden sind. Die EK argumentiert, dass die Attraktivität des Eisenbahnsektors durch eine Liberalisierung stiege, da es zu einer Erhöhung der Fahrgastkapazität und einer Verbesserung der Servicequalität käme.