

3. *FALLSTUDIE: ÖSTERREICH EISENBAHNEN*

3.1. *Österreichische Bundesbahnen (ÖBB)*

3.1.1. *Hintergrund*

Mit den EU-Richtlinien des ersten Eisenbahnpaketes wurde die Marktöffnung auf dem europäischen Schienennetz vollzogen. Durch die Verpflichtung, konkurrierende Eisenbahnunternehmen auf dem – vormals monopolistischen – Netz zuzulassen und durch die getrennte Gewinn- und Verlustrechnung im Bereich der Infrastruktur und des Absatzes, wurde die Möglichkeit für einen freien Marktzugang geschaffen. Für die Benützung der Infrastruktur ist von jedem Eisenbahnunternehmen ein Entgelt zu entrichten. Der letzte (11. November 2003) Entwurf zur Neuorganisation der ÖBB sieht darüber hinaus vor, dass das Unternehmen in vier Aktiengesellschaften (Infrastruktur Bau AG; Infrastruktur Betrieb AG; ÖBB Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG) und in fünf GmbH aufgeteilt wird (Dienstleistungs GmbH; Brennerbahn GmbH; ÖBB Immobilien Management GmbH; Traktion GmbH und Technische Service GmbH), die wiederum in der ÖBB Holding AG zusammengefasst werden.

Gregor Lahounik und Wolfgang Lauber (2000) stellen in diesem Zusammenhang fest:

„Obwohl der EU-Ministerrat im Dezember die österreichische Lösung des Rail-Regulators akzeptiert hat, beharrt die Koalition auf einer Zerschlagung der ÖBB... Für die ÖBB bedeutet dies, dass die Mittel der Synergieeffekte (derzeit 1,5 Mrd. öS) zusätzlich aufgebracht werden müssten... Bei einer aufgespalteten ÖBB können Unternehmensteile des Bereiches ÖBB-Absatz bzw. der gesamte Absatzbereich leichter von anderen größeren übernommen werden.“ (S. 29)

Gleichzeitig ist die ÖBB mit einer wachsenden Konkurrenz auf den eigenen Schienen konfrontiert. Zwei Jahre nach der Zulassung der ersten alternativen Zugsanbieter, waren 2002 bereits sieben Privatbahnen auf ÖBB-Schienen unterwegs. Sie kamen zusammen auf rund eine Million gefahrene Zugkilometer oder einen Marktanteil von rund 0,6 Prozent. Mit der für das Frühjahr 2003 angepeilten Liberalisierung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs wird sich der Anteil voraussichtlich deutlich erhöhen.¹⁸

In der Vergangenheit wurde mehrfach das Angebot an Zugsverbindungen gestrafft. Gleichzeitig wird die Verschiebetätigkeit für den Güterverkehr auf Großverschiebebahnhöfe konzentriert.

¹⁸ Der Standard, 18. März 2003.