

## 2 ZUSAMMENFASSUNG

### 2.1 Ausgangslage: Fragestellung

#### **Das System Bahn in Österreich**

Der Eisenbahnsektor in Österreich ist nicht nur Teil einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, sondern zugleich auch ein sehr bedeutender Wirtschaftsfaktor. Das System Bahn generiert in Österreich mit rund 54.000 Beschäftigten einen Umsatz in Höhe von rund 8,4 Mrd. Euro jährlich. Daraus resultiert eine Bruttowertschöpfung von rund 4,1 Mrd. Euro, das entsprach rund 1,4 Prozent des österreichischen Bruttoinlandsproduktes (BIP) im Jahr 2011. Schätzt man auch die indirekten und induzierten Effekte auf Wertschöpfung und Beschäftigung in Österreich, so erzeugt das System Bahn in Summe eine Inlandswertschöpfung von rund neun Milliarden Euro und sichert die Arbeitsplätze von rund 128.000 Beschäftigten in Österreich.

Zu den führenden Anbietern im öffentlichen Schienenpersonenverkehr (ÖSPV) zählen neben den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) ebenfalls die Privatbahnen (Graz-Köflacher Bahn, Salzburger Lokalbahn, Wiener Lokalbahn usw.) sowie zahlreiche kommunale Verkehrsbetriebe, die das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bilden. Diese Regionalbahnen sind nicht nur die "Lebensader" für die Regionen, sondern auch für die Hauptstrecken wichtig, denen sie Personen- und Güterverkehr zuführen. Attraktive Regionalbahnen stärken die Regionen als Wirtschaftsstandort, sichern die tägliche Mobilität, transportieren Güter in und aus den Regionen, machen den Nahverkehr umweltverträglich und sind wichtiger Bestandteil der Flächenbahn in Österreich.

In Österreich wird ein Großteil des Nah- und Regionalverkehrs direkt vom Bund über den Vertrag der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen (GWL) finanziert. GWL im Schienenpersonenverkehr (SPV) sind Leistungen, deren Erbringung im öffentlichen Interesse liegt, deren Kosten jedoch nicht allein aus Tarifierlösen gedeckt werden können. Da solche Leistungen am freien Markt nicht angeboten würden, bedarf es einer Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand. Auch der Straßenverkehr muss subventioniert werden, da die erzielten Einnahmen, laut österreichischer Wegekostenrechnung nur ein Drittel der Kosten decken.

#### **Das vierte Eisenbahnpaket der Europäischen Kommission**

Die Europäische Kommission (EK) hat im Januar 2013 das vierte Eisenbahnpaket vorgelegt, in dem die vollständige Liberalisierung des SPV sowie die weitere strukturelle Trennung von Infrastruktur und Verkehrsbetrieb vorgesehen sind. Außerdem strebt die EK ein Verbot der derzeit möglichen Wahlfreiheit der zuständigen Behörden zwischen Direktvergabe und Ausschreibungswettbewerb im Schienenverkehr an: Alle Verkehre, die mit öffentlichen Mitteln gestützt werden, um Aufgaben der Daseinsvorsorge nachkommen zu können, müssten dann EU-weit ausgeschrieben werden.

Die EK begründet diese Maßnahmen mit zu erwartenden Einsparungen von bis zu 30 Prozent für die ausschreibenden Stellen. Im Fokus sind ebenso die BahnkundInnen: Durch die weitere

Liberalisierung erwartet sich die EK eine Erhöhung der Fahrgastzahlen und die Verbesserung der Servicequalität im öffentlichen Schienenpersonenverkehr (ÖSPV).

### **Ziel des Argumentariums**

Im vorliegenden Argumentarium wird aufgrund der Erfahrungen europäischer Länder, in denen der Liberalisierungsprozess bereits fortgeschritten ist, die Frage untersucht, inwieweit die von der EK prognostizierten Ersparnisse realistisch sind und ob nicht vielmehr die Gesamtkosten durch langfristige volkswirtschaftliche Fehlentwicklungen steigen könnten. Zentrales Ziel dieses Argumentariums ist somit die Relativierung der Behauptung, dass Liberalisierung zu Einsparungen führen würde durch die Darstellung der dadurch möglicherweise entstehenden Mehrkosten für die österreichische Volkswirtschaft.

## **2.2 Volkswirtschaftliche Effekte der Liberalisierung auf Seiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen**

### **Effekte für das System Bahn und den Wirtschaftsstandort**

Der Bund wendet im Jahr 2013 für die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei den ÖBB rund 592 Mio. Euro auf. Hinzu kommen die Leistungen, die Länder und Gemeinden bei den ÖBB bestellen sowie gemeinwirtschaftliche Leistungen diverser Privatbahnen. Im Jahr 2011 stammten z.B. insgesamt 812,5 Mio. Euro, das sind rund 46 Prozent der Umsatzerlöse der ÖBB-Personenverkehr AG, aus der Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Aufträgen.

Diese Zahlen verdeutlichen nicht nur die Bedeutung der GWL-Verträge für alle österreichischen Eisenbahnunternehmen, sondern auch das Risiko für diese Unternehmen, falls es zu einem Verbot der Direktvergabe kommt.

Ein Unternehmen wie die ÖBB ist nicht in der Lage seine Unternehmensgröße beliebig zu verkleinern. Um Synergieeffekte zu erzielen, wird eine gewisse Betriebsgröße benötigt. Im Fall von Ausschreibungswettbewerben müssten die ÖBB deswegen versuchen, durch den Gewinn vieler Lose ihre Größe und ihr Geschäftsmodell zu halten. Unter anderem auch indem bei Ausschreibungen "unterpreisig" angeboten wird, um diese zu gewinnen.

In Schweden hatte eine ähnliche Situation 2003 kostspielige Folgen: Die Insolvenz des nationalen Betreibers Statens Järnvägar (SJ) konnte nur durch hohe staatliche Subventionen (fast 200 Mio. Euro) abgewendet werden.

Durch den verpflichtenden Ausschreibungswettbewerb würde die öffentliche Hand außerdem Steuerungskompetenzen verlieren, da der Staat gezwungen wäre Lose auszuschreiben, die er bisher mit seiner eigenen Bahn befahren hat – was eine Schwächung des Volksvermögens bedeutete.

Ein Verbot der derzeit möglichen Wahlfreiheit der zuständigen Behörden zwischen Direktvergabe und Ausschreibungswettbewerb im Schienenverkehr würde viele österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), aber auch die ausschreibenden Stellen vor große Schwierigkeiten stellen.

Die vollständige Liberalisierung (Open Access) des SPV hat außerdem zur Folge, dass es nur noch dort ein Angebot gibt, wo Gewinne eingefahren werden können. Neue Anbieter beschränken sich auf gewinnbringende Strecken (Beispiel WESTbahn). Diese „Rosinenpickerei“ führt im besten Fall