

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.

In Österreich zeigt sich jedoch ein gänzlich anderes Bild: Die Zufriedenheit der österreichischen PassagierInnen mit dem nationalen und regionalen Bahnverkehr liegt in der Eurobarometer Umfrage mit 66 Prozent an zweitbesten Stelle in der EU und damit 20 Prozentpunkte über dem europäischen Durchschnitt. Die Mehrheit der österreichischen Bevölkerung ist laut einer Umfrage des Meinungsforschungsinstituts SORA von Januar 2012 zudem der Meinung, dass ganz allgemein öffentliche Dienstleistungen unter direkter staatlicher Kontrolle bleiben sollten. Beim öffentlichen Verkehrsangebot halten das 44 Prozent der Befragten für sehr wichtig und 36 Prozent für ziemlich wichtig. Ein ähnliches Bild zeichnete sich im Rahmen der Wiener Volksbefragung im März 2013 ab. Diese hat ergeben, dass 87% den öffentlichen Verkehr vor Privatisierungen schützen wollen.

Bei Gegenüberstellung des Liberalisierungsindex im SPV 2011 mit den Daten des Eurobarometers zur KundInnenzufriedenheit konnte keine Korrelation festgestellt werden. Es gibt somit keinen Zusammenhang zwischen dem Grad der Liberalisierung und der Zufriedenheit der BahnpassagierInnen in der EU.

Sowohl in Großbritannien als auch in Schweden kam es nach der Liberalisierung zu teils immensen Verspätungen und Zugausfällen.

Schätzt man mittels Kosten-Nutzen-Analyse (KNA), welche Kosten regelmäßige Verspätungen der Bahn für die österreichische Volkswirtschaft verursachen würden, so ergeben sich bereits bei einer kumulierten Verspätung von 30 Minuten pro Woche und PendlerIn volkswirtschaftliche Kosten von rund 70 Mio. Euro. Die ÖBB ist (laut eigenen Angaben) derzeit mit einem Pünktlichkeitswert im gesamten Personenverkehr von 96,5 Prozent die pünktlichste Bahn in der EU und die zweitpünktlichste in Europa (nur die Schweizerischen Bundesbahnen – SBB - sind laut eigenen Angaben noch pünktlicher).

Effekte auf Preisniveau und -gestaltung

Ein weiterer wichtiger Punkt in der Argumentation für die Liberalisierung des Bahnsektors ist das behauptete Einsparungspotenzial von bis zu 30 Prozent für die ausschreibenden Stellen. Diese Einsparungen sollten in weiterer Folge durch niedrigere Ticketpreise an die BahnpassagierInnen weitergegeben werden.

Jedoch haben die Untersuchungen in Großbritannien und Schweden gezeigt, dass die Ticketpreise nach der Liberalisierung signifikant angestiegen sind.

Analog bedeutet dies für Österreich: Eine Preissteigerung um zehn Prozent würde aufgrund der dadurch ausgelösten Konsumreduktion die österreichische Bruttowertschöpfung um knapp 29 Mio. Euro verringern und die Existenz von ca. 500 Arbeitsplätzen in der Volkswirtschaft gefährden. Ein Preisanstieg um dreißig Prozent würde die österreichische Bruttowertschöpfung bereits um fast 90 Mio. Euro verringern und die Existenz von knapp 1.500 Arbeitsplätzen gefährden.

2.4 Die Motivation des vierten Eisenbahnpakets

Priorisierung des Schienenverkehrs ist dringend notwendig ...

Das europäische Verkehrssystem ist in seiner heutigen Form, vor allem wegen der negativen Effekte des Straßenverkehrs, langfristig nicht nachhaltig. Angesichts der Prognosen zum Wachstum der Verkehrsleistungen in der EU bis 2050 wird deutlich, dass sich die Verkehrsverteilung nicht auf dem bisherigen Pfad weiterentwickeln kann. Bleibt alles beim Alten wird unser Verkehrssystem auch 2050 zu rund 90 Prozent von Öl abhängig sein und die CO₂-Emissionen werden um ein Drittel