

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

höher ausfallen als noch 1990. Die EU erkannte diese Gefahr und formulierte 2011 im Weißbuch Verkehr nicht nur konkrete Ziele zur Verlagerung der Verkehrsleistung von der Straße auf die Schiene, sondern berücksichtigte erstmals auch die externen Kosten, die durch Lärmbelastung und Luftverschmutzung des Verkehrs entstehen.

... die Motivation des vierten Eisenbahnpakets dürfte aber in eine andere Richtung gehen

Diese bewusste Priorisierung des Schienenverkehrs fehlt im vierten Eisenbahnpaket jedoch zur Gänze. Aus dem vorliegenden Argumentarium geht vielmehr hervor, dass die Entscheidung pro oder contra viertes Eisenbahnpaket nicht rein ökonomisch (geschweige denn ökologisch), sondern vielmehr ideologisch sein dürfte.

Die von der EK behaupteten Einsparungsziele von bis zu 30 Prozent, die Erhöhung der Fahrgastkapazität sowie die Verbesserung der Servicequalität erscheinen unrealistisch. Vielmehr wurden Preissteigerungen der Gesamtsysteme in GB und in Schweden festgestellt. Worum es den LiberalisierungsbefürworterInnen wirklich gehen dürfte, ist die Streichung der Direktvergabemöglichkeit und somit die Ausschreibungspflicht für GWL im SPV: EVU, die den Legislativvorschlägen zufolge nicht über Rollmaterial verfügen müssen, bewerben sich um die Konzession, eine bestimmte Strecke für einen bestimmten Zeitraum zu betreiben. Das Unternehmen, welches den Zuschlag bekommt (privat oder öffentlich) betreibt den Verkehr für diesen Zeitraum als Monopolist. Allein im kleinen Österreich handelt es sich um ein jährliches Auftragsvolumen von fast einer Milliarde Euro – ein Volumen, das sich multinationale Verkehrsunternehmen nicht entgehen lassen wollen.

Im Endeffekt geht es also darum, wer in den Genuss der GWL-Subventionen kommt. Es stellt sich nur die Frage, zu welchen Kosten für Volkswirtschaft, Beschäftigte und BahnpassagierInnen?

Beibehaltung der Möglichkeit der Direktvergabe sinnvoll

Zusammenfassend ist die Direktvergabe ein sinnvolles juristisches Instrument zur Vergabe öffentlicher Verkehrsleistungen. Das System Bahn ist insgesamt zu komplex und die Gegebenheiten der einzelnen Länder sind zu unterschiedlich, als dass man für 25 sehr unterschiedliche Länder (einzig Zypern und Malta haben keine Bahn) in Europa (EU27) einen einzigen Lösungsansatz finden könnte. Die Wahlfreiheit zwischen Ausschreibungswettbewerb und Direktvergabe sollte deswegen für die zuständigen demokratisch legitimierten Gebietskörperschaften unbedingt erhalten bleiben.

Die Vorschläge der EK zum vierten Eisenbahnpaket gehen allerdings in die entgegengesetzte Richtung.