

5.2.1 Vorschläge der Europäischen Kommission

Um die Liberalisierung und Vereinheitlichung des europäischen Eisenbahn-Verkehrsmarkts zu forcieren, wurden Gesetzesentwürfe zu folgenden Themen vorgelegt:

- Totale Öffnung des nationalen Personenverkehrs (Open Access³)
- Streichung der Direktvergabemöglichkeit für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Schienenpersonenverkehr über eine Änderung der Verordnung (EG) 1370/2007: Bund, Ländern und Gemeinden wird die Wahlfreiheit genommen
- Weitere vertikale Trennung von Infrastrukturbetreiber und Verkehrsdienstleister
- Stärkung der Rolle der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) hinsichtlich Vereinheitlichung der Fahrzeugzulassungen und Harmonisierung der Infrastruktur (Richtlinie über die Interoperabilität) und Vereinheitlichung der Sicherheitsbestimmungen (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit)

Die EK strebt ein Verbot der derzeit möglichen Wahlfreiheit der zuständigen Behörde zwischen Direktvergabe und Ausschreibungswettbewerb im Schienenpersonenverkehr an: Alle Verkehre (auch S-Bahn und Regionalverkehre), die mit öffentlichen Mitteln gestützt werden, um Aufgaben der Daseinsvorsorge nachkommen zu können, müssten dann ausgeschrieben werden. Einzig die Inhouse-Vergabe wird weiterhin möglich sein.

5.2.2 Ziele der Europäischen Kommission

Begründet wird die Streichung der Direktvergabe mit zu erwartenden Einsparungen von bis zu 30 Prozent für die ausschreibenden Stellen. Durch die vollkommene Liberalisierung erwartet sich die EK zudem ein Ende der Ungleichheit zwischen jenen Mitgliedstaaten, die ihre Märkte bereits geöffnet haben und jenen, die ihre Märkte weiterhin dem Wettbewerb nicht aussetzen. Neben den ausschreibenden Stellen sind die BahnkundInnen im Fokus der Bemühungen der EK. Durch die Liberalisierung erwartet sich die EK eine Erhöhung der Fahrgastzahl und die Verbesserung der Servicequalität im SPV. Die EK beruft sich hier auf eine aktuelle Eurobarometer-Umfrage, laut der nur 46 Prozent der europäischen PassagierInnen mit dem nationalen und regionalen Bahnverkehr zufrieden sind. Letztlich erwartet sich die EK aufgrund der erhofften Effizienzsteigerung eine Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors und eine Steigerung der Attraktivität des SPV.

5.3 Ziel des Argumentariums

Die zu klärenden Fragen sind, inwieweit die von der EK prognostizierten Ersparnisse überhaupt realistisch sind und ob nicht vielmehr die Gesamtkosten durch langfristige volkswirtschaftliche Fehlentwicklungen steigen. Diese externen Kosten werden im Angebotspreis von privaten Anbietern nicht widerspiegelt. Zudem ist unklar, ob die Ersparnisse und Verbesserungen überhaupt bei den BahnkundInnen ankommen und nicht durch Shareholder abgeschöpft werden.

³ Als Open Access wird der freie Zugang zur Verkehrsinfrastruktur bezeichnet.