

Schienenpersonenverkehr liberalisiert. Zwar können auf internationalen Verbindungen Fahrgäste beliebig aufgenommen werden. Der Hauptzweck des Verkehrs hat allerdings die grenzüberschreitende Verbindung zu sein.

Das österreichische Schienennetz ist ein Verbundprodukt. Es gibt gewinnbringende Verbindungen (etwa der Fernverkehr von Wien Richtung Westen) und eine Vielzahl an nicht eigenwirtschaftlich durchführbaren Strecken (etwa Regionalverkehre). Gleichmaßen gibt es Zeiten in denen Züge stark genutzt werden (Früh- und der Abendspitzen) und Zeiten an denen Züge schwach frequentiert werden. Löst man, wie es die EU-Kommission beabsichtigt, einzelne Strecken oder Verbindungen aus dem Verbundsystem heraus, kann dieses maßgeschneiderte Angebot nicht mehr erbracht werden. Vertaktete und aufeinander abgestimmte Verkehrsangebote werden mit steigender Zahl konkurrierender Unternehmer erschwert. Es werden lediglich gewinnbringende Strecken umworben. Diese Tendenz zeigt sich in Österreich am Beispiel der WESTbahn Management GmbH, welche sich ausschließlich auf eine gewinnbringende Strecke fokussiert. Diese „Rosinenpickerei“ kann zu Verbesserungen auf diesen wenigen gewinnbringenden Strecken führen. Davon profitiert jedoch eine geringe Zahl an Reisenden. Im Falle der WESTbahn Management GmbH sind das 26 der 4.000 täglich österreichweit geführten Züge. Dieser Zahl steht der Großteil der täglichen BahnkundInnen gegenüber, welche unter den weitreichenden Konsequenzen und der folgenden Ausdünnung des Angebots zu Schwachlastzeiten und in den Regionen leiden. Die Einstellung, bzw. Verteuerung inneralpiner Verkehre (Salzburg-Graz, Salzburg-Klagenfurt) ist ein Vorbote des sich abzeichnenden Wettbewerbs.

Gleichmaßen war ein Rückzug aus der Fläche beim Güterverkehr festzustellen. Während einzelne, ohnedies gut versorgte Achsen, wie der Brenner, heiß umkämpft sind und ein Preisverfall festzustellen ist, wird die Region, etwa der regionale Güterverkehr, wie in der Steiermark, ausgedünnt. Es kommt zur Schließung von Verteilzentren, zu Erhöhung der Preise, zur Anpassung von Mindesttransportmengen.

## 6.4 Rollmaterial

Laut Europäischer Kommission ist der schwierige Zugang zu Rollmaterial einer der Hauptgründe für die geringe Beteiligung privater Unternehmen an Ausschreibungswettbewerben. Schienenfahrzeuge sind ausgesprochen teuer und werden über eine Lebensdauer von 30 bis 40 Jahren abgeschrieben.

Die Laufzeit öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist jedoch laut EU-Recht auf maximal 15 Jahre begrenzt. Aktuelle Daten aus Großbritannien und Schweden zeigen jedoch, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Regel Schwierigkeiten haben, Ausschreibungswettbewerbe für das gleiche Los zweimal in Folge für sich zu entscheiden (Alexandersson; Hultén 2008, S. 29).

Um diesen Widerspruch zwischen Gesetzgebung und betriebswirtschaftlicher Planung zu klären, plant die EK eine einheitliche Regelung für den Fahrzeugrestwert bei Beendigung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Andernfalls wären die Betreiber gezwungen das Restwertrisiko in ihren Angeboten mit einzuberechnen, was zu einer unverhältnismäßigen Verteuerung des Angebots führen würde.

Um dies zu vermeiden und den Zugang zu Rollmaterial zu erleichtern, schlägt die EK daher im vierten Eisenbahnpaket vor, entweder das Eigentum - Rollmaterial - an Leasinggesellschaften zu übertragen oder die zuständigen Behörden zur Übernahme des Restwertrisikos zu verpflichten.

In Großbritannien wurde aufgrund der typischen Dauer eines Franchise-Vertrags (sieben bis 15 Jahre) und der sehr langen Amortisationszeit des Rollmaterials das Leasingmodell gewählt. Das

Rollmaterial der British Rail wurde auf drei im Wettbewerb stehende ROSCO aufgeteilt. Von diesen können die TOC Lokomotiven und Waggons leasen. Während die TOC für die laufende Instandhaltung und Reinigungsaufgaben zuständig sind, sind die ROSCO für die Beschaffung von neuem Rollmaterial und für größere Reparaturen verantwortlich. Dem britischen Fahrzeugkonzept wird jedoch kein gutes Zeugnis ausgestellt: zu wenig Interoperabilität, nur eingeschränkte Möglichkeiten den Anbieter zu wechseln, bedingtes Marktversagen aufgrund der oligopolistischen Strukturen sowie hohe Kosten im internationalen Vergleich (Kummer et al 2013, S. 71).

Für österreichische Gebietskörperschaften, die neben der Infrastruktur auch das Rollmaterial samt Werkstätten und Remisen bereitstellen müssten, würde dies zu hohen budgetären Belastungen und hohen Investitionsrisiken führen.

**Die Vorgehensweise der EK würde hohe Kosten (Rollmaterial) und große Teile des unternehmerischen Risikos auf die öffentliche Hand verlagern. Den privaten Bahnbetreibern blieben hingegen Gewinnmöglichkeiten auf Kosten der Infrastruktur und des Rollmaterials, die beide mit Steuergeldern finanziert werden.**

## 6.5 Trennung von Infrastrukturbetreibern und Verkehrsdienstleistern

In der EU ist seit 1991 die verpflichtende Trennung der Rechnungsführung von Betrieb der Infrastruktur und der Erbringung von Verkehrsdiensten vorgeschrieben. Seit 2001 müssen insbesondere die "wesentlichen Funktionen" des Infrastrukturbetreibers, Zuweisung von Zugtrassen und die Erhebung von Weegeentgelt vom Verkehrsbetrieb getrennt sein.

Die EK vertritt jedoch die Ansicht, dass durch die bestehende Trennung Interessenkonflikte nicht wirksam vermieden werden können. Weiters könnten Funktionen, die derzeit noch als nicht wesentlich eingestuft sind (etwa Investitionsplanung, Finanzierung und Instandhaltung), zur Diskriminierung neuer Marktteilnehmer führen (EK 2013, S. 4).

Laut EK äußern neue Marktteilnehmer insbesondere mit Blick auf die in Holdingstrukturen integrierten Infrastrukturbetreiber deutliche Kritik dahingehend, dass sie beim Markteintritt im Personenverkehr diskriminiert werden. Diese Kritik verwundert insofern, da selbst die private WESTbahn den EU-Plänen einer Trennung von Infrastruktur und Bahnbetrieb in Österreich wenig abgewinnen kann: Entscheidend für das Funktionieren von Wettbewerb seien vielmehr die nationalen Regulierungsbehörden (in Österreich: Schienen-Control GmbH), deren Aufgabe es ist den diskriminierungsfreien Zugang zur Bahninfrastruktur zu gewährleisten und zu überwachen. Laut WESTbahn wird diese Aufgabe in Österreich hervorragend erfüllt<sup>16</sup>.

Dennoch hält die EK an ihrem Vorhaben, institutionelle Trennung zwischen Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen (ohne jegliches Eigentumsverhältnis) herzustellen, im vierten Eisenbahnpaket fest.

Im Hinblick auf die vollständige Öffnung des Personenverkehrsmarkts bis 2019 könnte Eisenbahnunternehmen, die Teil eines vertikal integrierten Unternehmens sind, der Betrieb in anderen Mitgliedstaaten verwehrt werden. Für die Zulassung in anderen Mitgliedstaaten müssten sie erst nachweisen, dass ein fairer Wettbewerb in ihrem Heimatmarkt möglich ist.

Eine europaweit durchgeführte Studie des europäischen Eisenbahndachverbands CER (van de Velde et al 2012) stellt jedoch in Frage, ob im Falle einer Kosten-Nutzen-Analyse die vertikale

---

<sup>16</sup> [http://www.solidbau.at/home/artikel/Infrastruktur/Westbahn\\_und\\_OeBB\\_wollen\\_sich\\_vertragen/aid/16127/p/2?analytics\\_from=pages](http://www.solidbau.at/home/artikel/Infrastruktur/Westbahn_und_OeBB_wollen_sich_vertragen/aid/16127/p/2?analytics_from=pages), 27.5.2013