

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 erfüllt¹⁶.

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

¹⁶ http://www.solidbau.at/home/artikel/Infrastruktur/Westbahn_und_OeBB_wollen_sich_vertragen/aid/16127/p/2?analytics_from=pages, 27.5.2013

Trennung tatsächlich die beste Lösung sei. Zudem gebe es keine Evidenz, dass durch die Trennung der Wettbewerb intensiver werde als bei Weiterbestehen einer Holdingstruktur.

Im Gegenteil: Die Studie kommt zum Schluss, dass die vertikale Trennung in jenen europäischen Ländern, die bis jetzt nicht getrennt haben (und deswegen entweder vertikal integriert sind oder ihre Holding-Strukturen adaptiert haben), zu Mehrkosten zwischen 5,8 und 14,5 Mrd. Euro jährlich führen würde. Dies ist abhängig von der Zunahme der Verkehrsleistung in Europa. Prognosen der EK im Weißbuch Verkehr (EK 2011b) zufolge soll es im Personenverkehr bis 2030 Zunahmen um rund 30 Prozent und im Güterverkehr um rund 40 Prozent geben. Bis 2050 werden sogar Zunahmen um rund 50 Prozent respektive rund 80 Prozent prognostiziert.

aktuelle Verkehrsleistung	aktuelle Verkehrsleistung +10% *	aktuelle Verkehrsleistung +20% *	aktuelle Verkehrsleistung +50% *
5,8 Mrd. Euro	7,8 Mrd. Euro	9,6 Mrd. Euro	14,5 Mrd. Euro

Quelle: van de Velde et al 2012, Tabelle 7; zu konstanten Preisen 2005.

*) Es wurde darauf Rücksicht genommen, dass höheres Wachstum höhere Kapazitäten erfordert.

Tabelle 6-5: Jährliche Mehrkosten bei vertikaler Trennung in Europa (für jene Länder ohne derzeitige Trennung)

Da die länderspezifischen Erfordernisse sehr unterschiedlich sind, empfehlen die AutorInnen der CER-Studie die Wahlfreiheit beizubehalten und auf paneuropäische Einheitslösungen zu verzichten. Jedes Land sollte die Möglichkeit haben diejenige Struktur wählen zu können, die den jeweiligen Marktbedingungen am besten entspricht.