

7 DAS SYSTEM BAHN IN ÖSTERREICH

7.1 Die Performance des österreichischen Bahnsektors

Der Eisenbahnsektor in Österreich ist nicht nur Teil einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, sondern zugleich auch ein sehr bedeutender Wirtschaftsfaktor für Österreich. Angesichts der Wachstumsprognosen des Verkehrsaufkommens bis 2050 hat Österreich zudem aufgrund seiner geografischen Lage (Österreich liegt im Zentrum von drei der wichtigsten transeuropäischen Verkehrskorridore: Brennerachse, Donauachse sowie Baltisch-Adriatische Achse) die Chance sich als Bahninfrastrukturdrehscheibe in Europa zu positionieren und dadurch weitere Wertschöpfung zu schaffen.

7.1.1 Österreich Steckbrief: Die führenden ÖSPV-Anbieter

Zu den führenden ÖSPV-Anbietern zählen neben den ÖBB zahlreiche kommunale Verkehrsbetriebe, die das Rückgrat des ÖPNV bilden. Zu diesen gehören (unter anderen) die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH, die Linzer Lokalbahnen (Stern und Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H), Raaberbahn AG, die Salzburger Lokalbahnen (Salzburg AG), die Innsbrucker Verkehrsbetriebe sowie die Wiener Lokalbahnen AG.

Als führender Mobilitätsanbieter im ÖSPV in Österreich beförderten die ÖBB Personenverkehr AG im Jahr 2011 auf einem Streckennetz von 4.825 km 209 Mio. Fahrgäste (Fernverkehr: 34 Mio., Nahverkehr: 175 Mio.).

Davon entfallen fast 80 Mio. Fahrgäste auf das S-Bahn-Netz des Verkehrsverbunds Ost-Region (VOR). Hinzu kommen rund 9,6 Mio. Fahrgäste der Wiener Lokalbahnen AG (Badner Bahn) und rund 1,4 Mio. der Regionalbahnen (Raaberbahn & ÖBB). Somit wurden im VOR (Einzugsgebiet 2,8 Mio. Menschen) auf einem Streckennetz von 1.839 km im Jahr 2011 insgesamt rund 90,5 Mio. Fahrgäste befördert¹⁷. Die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH beförderten auf einem Streckennetz von 98 km im Jahr 2011 rund 5,1 Mio. Fahrgäste. Die Salzburger Lokalbahnen beförderten auf einem Streckennetz von 34 km im Jahr 2011 rund 4,8 Mio. Fahrgäste. Die Linzer Lokalbahnen beförderten auf einem Streckennetz von 58,6 km im Jahr 2011 rund 1,9 Mio. Fahrgäste. Die Innsbrucker Verkehrsbetriebe (STB-Bahnbetrieb) beförderten im Jahr 2011 rund 1,05 Mio. Fahrgäste.

An diesen Beispielen sieht man, dass die Regionalbahnen und S-Bahnen die "Lebensadern", nicht nur für die Regionen, sondern auch für die Hauptstrecken sind, denen sie Personen- und Güterverkehr zuführen. Attraktive Regionalbahnen stärken die Regionen als Wirtschaftsstandort, sichern die tägliche Mobilität, transportieren Güter in und aus den Regionen, machen den Nahverkehr umweltverträglich und sind wichtiger Bestandteil der Flächenbahn in Österreich.

¹⁷ Zahlen ohne die Wiener Linien.

7.1.2 Umsatz, Wertschöpfung und Beschäftigte

Im Rahmen der Erstellung von volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen werden von den nationalen Statistikinstitutionen auch sogenannte Input-Output-Tabellen publiziert. Diese stellen den volkswirtschaftlichen Kreislauf von Waren und Dienstleistungen sowie die Generierung von Einkommen im Produktionsprozess in einem geschlossenen und abgestimmten System dar. Mit Hilfe dieser Tabellen kann geschätzt werden, welche Wertschöpfung in einem Unternehmen selbst (direkter Effekt) generiert wird und welche Wertschöpfung bei den Zulieferern dieses Unternehmens und deren Zulieferern (indirekter Effekt). Die zugrundeliegende Tabelle (Statistik Austria 2012) bezieht sich auf das Jahr 2009. Bei allen mit dem System Bahn verbundenen Unternehmen entstehen durch die Wertschöpfung Einkommen in Form von Löhnen, Gehältern und Gewinnen. Diese wiederum fließen zu einem großen Teil als Nachfrageimpuls in die Wirtschaft zurück und lösen damit ihrerseits wieder Wertschöpfung aus (induzierter Effekt). Schlussendlich kann somit geschätzt werden, wie viel Wertschöpfung in der Volkswirtschaft mit der des Bahnsektors verbunden ist und wie viele Arbeitsplätze dadurch gesichert werden.

Laut der Studie „Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn“, die anlässlich des Jubiläumsjahres „175 Jahre Eisenbahn für Österreich“ von der Industriellenvereinigung in Auftrag gegeben wurde (Helmenstein 2013), generiert das System Bahn¹⁸ in Österreich mit rund 54.000 Beschäftigten einen Umsatz in Höhe von rund 8,4 Mrd. Euro pro Jahr. Daraus resultiert eine Bruttowertschöpfung von rund 4,1 Mrd. Euro, das sind rund 1,4 Prozent des österreichischen Bruttoinlandsproduktes im Jahr 2011.

Ausgehend von Helmenstein (2013) wurden mit Hilfe einer Input-Output-Rechnung die indirekten und induzierten Effekte auf Wertschöpfung und Beschäftigung in Österreich geschätzt. Nach dieser Schätzung erzeugt das System Bahn zusätzlich zu seinen direkten Effekten noch weitere rund 4,8 Mrd. Euro an Wertschöpfung und sichert rund 76.000 weitere Arbeitsplätze.

In Summe erzeugt das System Bahn damit eine Inlandswertschöpfung von rund 8,9 Mrd. Euro und sichert die Arbeitsplätze von rund 128.000 Beschäftigten in Österreich. Es sei betont, dass die hier angewandte Methode deutlich gröber ist als beispielsweise die Simulation durch das MultiREG Modell von WIFO und Joanneum Research, das eine regionale Feingliederung erlaubt und auch steuerliche Effekte berechnen kann. Es sollten die hier dargestellten Ergebnisse daher nicht ausschließlich in ihrer absoluten Höhe interpretiert, sondern vor allem als Veranschaulichung der Dimension verstanden werden.

7.2 Volkswirtschaftliche Auswirkungen des vierten Eisenbahnpakets in Österreich

Die Ergebnisse der Fallstudien Großbritannien, Schweden und Deutschland haben bereits klar belegt, dass Bahnsysteme mit Liberalisierung, Privatisierung und Ausschreibungswettbewerb nicht systematisch leistungsfähiger und wirtschaftlich effektiver sind als Systeme mit Direktvergabe. An dieser Stelle muss jedoch festgehalten werden, dass keines dieser Systeme in seiner Gesamtheit unmittelbar mit Österreich vergleichbar ist. Die Gegebenheiten der einzelnen Länder sind signifikant unterschiedlich und das System Bahn insgesamt sehr komplex. Die folgenden Ausführungen sind deswegen als Annäherung zu verstehen.

¹⁸ Das System Bahn setzt sich aus den Eisenbahnverkehrsunternehmen des Personen- und Güterverkehrs sowie aus den Unternehmen der Bahnindustrie zusammen.

7.2.1 Effekte für das System Bahn und den Wirtschaftsstandort Österreich

In Österreich wird ein Großteil des Nah- und Regionalverkehrs direkt vom Bund über den Gemeinwirtschaftlichen Leistungs-Vertrag finanziert. GWL im SPV sind Leistungen, deren Erbringung im öffentlichen Interesse liegt, deren Kosten jedoch nicht allein aus Tarifierlösen gedeckt werden können. Da solche Leistungen am freien Markt nicht angeboten würden, bedarf es einer Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand.

In Umsetzung der europarechtlichen Rahmenbedingungen, insbesondere des dritten Eisenbahnpakets, wurde die Schieneninfrastruktur Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) vom Bund beauftragt, „bedarfsgerechte, sichere, effiziente und qualitativ hochwertige Schienenpersonenverkehrsdienste“ zu bestellen¹⁹.

Die GWL-Verträge wurden im Februar 2011 auf die Dauer von knapp zehn Jahren abgeschlossen²⁰. Mit den neuen Verträgen kehrte man dem bisherigen System pauschaler Zahlungen im Rahmen der sogenannten Tarifstützungen den Rücken, hin zu einem Modell basierend auf Menge, Preis und Qualität. In den Verkehrsdiensteverträgen ist nunmehr die Leistungsbeziehung zwischen Besteller (Bund) und den Verkehrsunternehmen auf Basis von konkreten Verpflichtungen (Zugfahrten) und zusätzlichen Qualitätskriterien klar definiert.

Als Anreizsystem zur Verbesserung der Qualität wurden Zielvorgaben für ein Bonus-Malus-System vereinbart. Werden die vorgegebenen Zielwerte nicht erreicht, sind Abschlagszahlungen, beziehungsweise bei Übererfüllung der Zielwerte Bonuszahlungen, von bis zu maximal drei Prozent der Vertragssumme vereinbart. Insgesamt erfolgt die Messung anhand von 14 kundInnenrelevanten Parametern. Die entscheidenden Qualitätskriterien sind: Pünktlichkeit, Komfort/Sauberkeit, Fahrgastinformation, Beschwerdemanagement und die Schadenfreiheit des Materials.

Die Verträge ermöglichen es relativ flexibel auf geänderte Nachfrageentwicklungen zu reagieren und steuernd einzugreifen. Zudem können einzelne Lose vom Bund mit einer zweijährigen Frist gekündigt werden.

Ein Großunternehmen wie die ÖBB kann nicht beliebig verkleinert werden ohne Gefahr zu laufen insolvent zu werden

Der Bund bestellt im Jahr rund 72 Mio. Fahrplankilometer bei den ÖBB, davon rund 58,5 Mio. Fahrplankilometer im Nah- und Regionalverkehr und zusätzlich rund 13 Mio. Fahrplankilometer im Fernverkehr. Zusätzlich bestellt der Bund rund sechs Millionen Fahrplankilometer bei Privatbahnen.

Der Bund wendet im Jahr 2013 für die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei den ÖBB rund 592 Mio. Euro auf. Bei anderen EVU liegt die Abgeltung bei rund 51 Mio. Euro. Die Bundesländer und Gemeinden bestellten im Jahr 2011 zusätzlich für rund 247 Mio. Euro Leistungen bei der ÖBB-Personenverkehr AG. Im Jahr 2011 stammten insgesamt 812,5 Mio. Euro, das sind rund 46 Prozent der Umsatzerlöse der ÖBB-Personenverkehr AG aus der Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Aufträgen (ÖBB 2012, S. 30). Diese Zahl verdeutlicht die Bedeutung der GWL-Verträge sowie das damit zusammenhängende Risiko für alle österreichischen Eisenbahnunternehmen, insbesondere den ÖBB: Die ÖBB sind ähnlich wie die ehemalige schwedische Staatsbahn SJ nicht in der Lage ihre Unternehmensgröße beliebig hinunter zu skalieren. Im Fall von Ausschreibungswettbewerben müssten die ÖBB deswegen versuchen, durch

¹⁹ http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/gvp/faktenblaetter/oev/fb_oev_gwsl_spv.pdf, 27.5.2013

²⁰ <http://www.bmvit.gv.at/presse/aktuell/nvm/2011/0204OTS0065.html>, 27.5.2013

den Gewinn vieler Lose ihre Größe und ihr Geschäftsmodell zu halten, etwa indem bei Ausschreibungen „unterpreisig“ angeboten wird um diese zu gewinnen.

Das Beispiel Schwedens, wo die Insolvenz des nationalen Betreibers nur mit hohen öffentlichen Kosten verhindert werden konnte, sollte als abschreckendes Beispiel für diese Strategie dienen.

Da Ausschreibungswettbewerbe primär über Lohnkosten geführt werden, haben potenzielle Wettbewerber nur dann eine realistische Chance Ausschreibungen zu gewinnen, wenn billige Arbeitskräfte angestellt werden. Etablierte Bahnunternehmen hätten aufgrund der Kosten- und Altersstruktur ihrer Beschäftigten somit einen komparativen Nachteil. Der Teufelskreis der sinkenden Konkurrenzfähigkeit würde dadurch weiter fortgeführt.

Durch den verpflichtenden Ausschreibungswettbewerb würde die öffentliche Hand außerdem Steuerungskompetenzen verlieren, da der Staat gezwungen wäre Lose auszuschreiben, die er bisher mit seiner eigenen Bahn befahren hat.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass ein Verbot der derzeit möglichen Wahlfreiheit der zuständigen Behörden zwischen Direktvergabe und Ausschreibungswettbewerb im SPV viele österreichische Eisenbahnverkehrsunternehmen vor große Schwierigkeiten stellen würde.

Kosten der Trennung von Infrastrukturbetreiber und Verkehrsdienstleister

Wie dargestellt, kommen van de Velde et al (2012) in der europaweit durchgeführten CER-Studie zum Ergebnis, dass die vertikale Trennung von Infrastrukturbetreibern und Verkehrsdienstleistern – abhängig von der Zunahme der Verkehrsleistung – in der EU zu Mehrkosten zwischen 5,8 und 14,5 Mrd. Euro jährlich führen würde.

Für Österreich analog geschätzt (auf Basis von Personenkilometern) würden bei einer Trennung jährliche Mehrkosten zwischen 424 Mio. Euro bei gleichbleibender Verkehrsleistung und 1,06 Mrd. Euro bei einer Steigerung der aktuellen Verkehrsleistung um 50 Prozent entstehen.

Außerdem lässt sich keine Evidenz finden, dass durch die vertikale Trennung der Wettbewerb in Österreich erhöht würde. Dieses Ergebnis verwundert nicht, da mit der nationalen Regulierungsbehörde (Schienen-Control GmbH) bereits eine Behörde geschaffen wurde, deren Aufgabe es ist, den diskriminierungsfreien Zugang zur Bahninfrastruktur zu gewährleisten sowie diesen zu überwachen.

aktuelle Verkehrsleistung	aktuelle Verkehrsleistung +10% *	aktuelle Verkehrsleistung +20% *	aktuelle Verkehrsleistung +50% *
424 Mio. Euro	571 Mio. Euro	703 Mio. Euro	1060 Mio. Euro

Quelle: Schätzung analog zu van de Velde et al 2012, Tabelle 7 mit Daten aus Transport in Figures (EK 2011a); mit konstanten Preisen 2005.

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

Tabelle 7-1: Geschätze jährliche Kosten bei vertikaler Trennung von Verkehrsinfrastruktur und -dienstleistungen in Österreich

Viele regionale Bahnbetreiber in Österreich würden aufgrund der bei ihnen heute bestehenden Integration von Bahnbetrieb und -infrastruktur durch die zwingende Trennung in finanzielle Schwierigkeiten gedrängt werden.

Das Beispiel der Wiener Lokalbahnen AG („Badner Bahn“)

So haben beispielsweise die Wiener Lokalbahnen AG (Umsatz 27 Mio. Euro; Badner Bahn: 9,6 Mio. Fahrgäste; 1,85 Mio. Personenkilometer) eine Kostenschätzung über die Auswirkungen einer Trennung von Infrastruktur und Betrieb auf den Personal- und Sachaufwand erstellt. Zu betonen ist dabei, dass es sich bei den Berechnungen um Durchschnittswerte und noch keine Maximalvariante handelt.

	einmalig	jährlich
Aufwand für Immaterielles		
Konzession	10	
Zertifizierung, Sicherheitsgenehmigung, -bescheinigung	16	9
Personalkosten		
BetriebsleiterIn und -stellvertreterIn		184
GF / Vorstand (1 Pers)		140
Sekretariat (1 Pers)		36
Rechtsdienst (1 Pers)		64
Controlling (1 Pers)		55
Buchhaltung		36
IT		56
Wirtschaftsprüfung		16
Schulungskosten BetriebsleiterInnen (externe Kosten)	20	
Sachkosten		
Versicherung zusätzlich		50
Abspaltung in neue Gesellschaft	50	
Ausschreibungskosten, Vergabeverfahren	50	
Räumlichkeiten		50
Büroausstattung (Annahme: 10 Büros)	100	
IT Kosten	17	49
	263	746

Quelle: Berechnungen der Wiener Lokalbahnen AG gemäß den Anforderungen im vierten Eisenbahnpaket.

Tabelle 7-2: Zusätzliche Kosten bei Trennung von Infrastruktur und Personenverkehr der Wiener Lokalbahnen AG (Badner Bahn), in 1.000 Euro

Bei den Personalkosten würde die Trennung eine Steigerung von 20 Prozent – bezogen auf die aktuellen Personalkosten der Sparte Infrastruktur – bewirken. Zieht man die aktuellen Gesamtpersonalkosten von Infrastruktur und Verkehrsdienstleistungen (nur Bahn) als Grundlage heran, ergäbe sich eine Kostensteigerung von immerhin fünf Prozent. In Summe würde die Trennung von Infrastruktur und Betrieb für die Wiener Lokalbahnen einmalige Kosten von 263.000 Euro und jährliche Mehrkosten von 746.000 Euro verursachen. Bezogen auf das Streckennetz der Badner Bahn von 30 km ergäben sich daher durch die Trennung von Infrastruktur und Personenverkehr jährliche Mehrkosten in Höhe von rund 25.000 Euro pro Streckenkilometer – eine erhebliche Summe für ein relativ kleines Unternehmen wie die Wiener Lokalbahnen AG.

Kosten des Ausschreibungswettbewerbs

Die verschiedenen internationalen Beispiele (Großbritannien, Schweden und Deutschland) belegen, dass die Administration von Ausschreibungen erhebliche Kosten erzeugt. Bei Verkehrssystemen mit Ausschreibungswettbewerb können auf folgenden drei Ebenen Mehrkosten entstehen. Erstens müssen Gebietskörperschaften dreifach für Personal sorgen: jenes, das die Ausschreibung betreut, jenes, das den Fahrplan erstellt und jenes, das die Einhaltung der Qualitätskriterien überprüft. Diese Kosten für den Overhead in den ausschreibenden Stellen (Verwaltung, Festlegung der Ausschreibungskriterien) werden beim Lob der Liberalisierung meist nicht einkalkuliert. Zusätzlich sind öffentliche Körperschaften mit derart komplexen europaweiten Ausschreibungen oft überfordert, da kein Know-how vorhanden ist und Angebote oft nur schwer vergleichbar sind. Als Alternative werden Ausschreibungen an teure Rechtsanwaltskanzleien ausgelagert. Diese Methode hat zur Folge, dass immer öfter an den KundInnen vorbeigeplant wird, da der Besteller nicht im direkten KundInnenkontakt steht und somit etwas ausschreibt, wovon er zu wenig Ahnung hat.

Im Vergleich zu öffentlichen Unternehmen gibt es bei privaten Unternehmen auch weniger Transparenz und Mitbestimmungsmöglichkeiten. Durch die Prüfung des Rechnungshofes kann bei öffentlichen Unternehmen bei Fehlentwicklungen schneller durchgegriffen werden somit kann die demokratische Kontrolle in einem wichtigen Bereich der Daseinsvorsorge sicher gestellt werden.

Wie etwa die Untersuchung der Hans-Böckler-Stiftung zeigt, überkompensieren die Kosten zur Organisation des Ausschreibungswettbewerbs in Frankfurt/Main die Kostensenkungen durch die Vergabe im Wettbewerb (bezogen auf die Produktionskosten des Systems) um ca. vier Prozent.

Zudem entstehen Kosten für die am Ausschreibungswettbewerb teilnehmenden Verkehrsunternehmen. Laut internen Schätzungen benötigen die ÖBB zur Ausarbeitung eines Angebots rund ein Jahr und zehn Vollzeitbeschäftigte. Dadurch entstehen den ÖBB pro Ausschreibungsverfahren Kosten in der Höhe von rund 0,5 Mio. Euro. Diese Mehrkosten entstehen jedoch nicht nur für den Sieger der Ausschreibung, sondern für alle am Ausschreibungswettbewerb teilnehmenden Unternehmen. Folglich müssen diese zusätzlichen Kosten bei der Angebotslegung mit einkalkuliert werden, was langfristig zu einer Verteuerung des Systems Bahn und der Ticketpreise führt.

Schließlich zeigen die Erfahrungen mit Ausschreibungswettbewerben, dass es nur bei der ersten Ausschreibungswelle zu Einsparungen kommt (Billigbieterprinzip). Langfristig steigen die Preise wegen der Marktbereinigung und der damit verbundenen Oligopolisierung wieder an. Zusätzlich fehlt durch den Ausschreibungswettbewerb auch die Flexibilität bei Veränderungen. Was vertraglich nicht vereinbart war, muss nachverhandelt werden und wird mitunter unverhältnismäßig teuer. Beispielsweise ist es unmöglich über die vollständige Vertragslaufzeit die Nachfrage vorherzusehen.

Ist es in Großbritannien einer TOC nicht möglich ihre Aufgaben bis zum Ende der Vertragslaufzeit zu erfüllen, so können die Verträge nachträglich adaptiert oder neu ausgeschrieben werden. Aufgrund der hohen Kosten einer Neuausschreibung ist es jedoch meistens günstiger nachzuverhandeln und gegebenenfalls die Subventionen zu erhöhen (Kummer et al 2013, S. 73). Hier entsteht durch den Ausschreibungswettbewerb ein negatives Anreizproblem, da Unternehmen versuchen werden durch eine aggressive Preisstrategie möglichst viele Ausschreibungen für sich zu entscheiden und während der Vertragslaufzeit auf Nachverhandlungen (auch finanzieller Natur) spekulieren.

Risikoübernahme des Rollmaterials durch die öffentliche Hand

Da die EK im schwierigen Zugang zu Rollmaterial einen der Hauptgründe für die geringe Beteiligung bei Ausschreibungswettbewerben sieht, plant sie im vierten Eisenbahnpaket eine Neuregelung: Entweder soll das Eigentum am Rollmaterial an Leasinggesellschaften übertragen, oder die zuständigen Behörden sollen zur Übernahme des Restwertrisikos verpflichtet werden.

Was das in der Praxis bedeutet, veranschaulicht das folgende Beispiel. Im Frühjahr 2013 bestellten die ÖBB um 581 Mio. Euro hundert neue Züge für den Nah- und Regionalverkehr²¹. Ab 2015 kommen 30 dieser Züge im S-Bahn-Verkehr von Wien und Niederösterreich zum Einsatz. Der Rest ist für den Einsatz im Regionalverkehr in anderen Bundesländern vorgesehen. Würden die ÖBB 2019 theoretisch das Los für den S-Bahn Verkehr in Wien verlieren, müsste der VOR Verkehrsverbund Ost-Region das Rollmaterial mit einem Restwert (bei Annahme einer dreißigjährigen Abschreibungsdauer) von rund 150 Mio. Euro von den ÖBB übernehmen. Die Übernahme des Restwerts des Rollmaterials kann die Gebietskörperschaften in gravierende Finanzierungsprobleme und langfristige Investitionsrisiken stürzen könnte. Die Übernahme des Rollmaterials durch die öffentlichen Körperschaften führt auch dazu, dass der Benutzer kaum Anreize hat, mit diesem sorgsam umzugehen. Es ist zu befürchten, dass Unternehmen versuchen werden möglichst viel Profit zu Lasten der Langlebigkeit des Materials zu erwirtschaften. Außerdem stellt sich die Frage, ob die damit notwendig werdende Risikoübernahme durch die öffentliche Hand aufgrund der neuen Regelung zum Europäischen System der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung (ESVG) nicht jedenfalls Maastricht-relevant wäre (Erhöhung der Staatsverschuldung). Dadurch würden die notwendigen Konsolidierungsbemühungen der Gebietskörperschaften wiederum erschwert werden.

7.2.2 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.

Lohnreduktionen bei den Beschäftigten

Unternehmen in liberalisierten Märkten reagieren vor allem mit Kostensenkungen. Insbesondere in arbeitsintensiven Branchen ist es für Unternehmen naheliegend ihre Kosten durch Beschäftigungsabbau zu senken.

In Deutschland und Großbritannien versuchten private Verkehrsunternehmen mit Lohn-Dumping sich Wettbewerbsvorteile gegenüber ihren öffentlichen Konkurrenten zu verschaffen. Dies wurde erreicht, indem sie sich weigerten kollektivvertragliche Regelungen einzuhalten oder eigene Kollektivverträge anzuwenden (Brandt; Schulte 2009, S. 42f)²².

Die Trennung von Infrastruktur und Betrieb hätte auch einen Zuwachs des Managements zu Folge (wie auch das Beispiel Frankfurt/Main gezeigt hat). Integrierte Regionalbahnen oder Lokalbahnen wie die Badner Bahn mit rund 300 MitarbeiterInnen bräuchten dann verhältnismäßig mehr Personal

²¹ <http://derstandard.at/1358305163974/OeBB-kaufen-100-neue-Zuege-bei-Siemens>, 27.5.2013

²² Dieses Beispiel ist nicht eins zu eins auf Österreich übertragbar, da hier sowohl die Kollektivverträge anders geregelt als auch die Gewerkschaften in Deutschland schwächer sind als in Österreich.

in der Führungsebene. Das heißt, gerade die kostenintensivsten Stellen müssten verdoppelt werden.

Eine im Februar 2006 durchgeführte Befragung bei den Mitgliedsgewerkschaften der Europäischen TransportarbeiterInnen-Föderation (ETF) kam zum Ergebnis, dass es im Zuge der Restrukturierung des Bahnsektors häufig zu folgenden Maßnahmen kommt (siehe Lahounik 2006, S. 9ff):

- enormer Personalabbau,
- neue Arbeitszeitregimes: Flexibilisierung, Verdichtung und Verlängerung, wachsende Intensivierung der Arbeit und Stress, Einführung von prekären und atypischen Beschäftigungsformen,
- Lohneinbußen: Reduktion der Gehaltssprünge, schlechtere oder gar keine Kollektivverträge (etwa bei Auslagerungen) – Lohnreduktionen um bis zu 25 Prozent für neue Arbeitskräfte, niedrigere Löhne bei Outsourcing und neuen Anbietern, Reduktion der Zulagen und Prämien, Tendenzen zum Lohndumping –, Etablierung von Niedriglohnsektoren, Individualisierung der Beschäftigungsverhältnisse mit entsprechender Einkommensunsicherheit,
- Reduktion der Lehrstellen und der Weiterbildung.

Derartige massive Veränderungen (ausgelöst bzw. unterstützt durch die Strategie der Generaldirektion (GD) für Mobilität und Transport der EK führen die Bemühungen der anderen Generaldirektionen, insbesondere der GD für Beschäftigung, ad absurdum.

Ebendort wird nämlich versucht:

- die Menschen länger in Beschäftigung zu halten,
- qualitative Arbeitsplätze zu schaffen und
- die Beschäftigungsfähigkeit zu stärken.

Außerdem wurden die Gehälter laut der ETF-Befragung in Deutschland und Österreich um etwa acht bis zehn Prozent und in Italien und Luxemburg um 20 bis 30 Prozent reduziert (Lahounik 2006, S. 11). Niedrige Löhne wirken sich jedoch auch negativ auf die Kaufkraft und die damit verbundene Wertschöpfung aus.

Geht man davon aus, dass im SPV ca. 10.000 Beschäftigte arbeiten, so würde eine weitere Reduzierung von Löhnen und Gehältern zu folgenden volkswirtschaftlichen Effekten führen: Über die Konsumkontraktion würde bereits eine fünfprozentige Gehaltssenkung die österreichische Bruttowertschöpfung um 3,5 Mio. Euro reduzieren und die Existenz von 60 Arbeitsplätzen in der Volkswirtschaft gefährden. Eine zwanzigprozentige Lohnreduktion würde die österreichische Bruttowertschöpfung bereits um 14 Mio. Euro reduzieren und die Existenz von 240 Arbeitsplätzen gefährden.

	5% Lohnreduktion	10% Lohnreduktion	20% Lohnreduktion
Δ-Bruttowertschöpfung	- 3,5 Mio. Euro	- 7 Mio. Euro	- 14 Mio. Euro
gefährdete Arbeitsplätze	60	120	240

Quelle: Schätzung anhand der Input-Output-Analyse unter der Annahme eines durchschnittlichen verfügbaren Nettoeinkommens von 21.000 Euro im Jahr.

Tabelle 7-3: Geschätzte Effekte auf Bruttowertschöpfung und Beschäftigte bei einer Reduktion der Löhne der Beschäftigten von Schienenverkehrsunternehmen

Lehrlingsausbildung in der Bahnindustrie

Das System Bahn in Österreich weist einen überdurchschnittlich hohen Lehrlingsanteil auf. Die ÖBB gehören zu den größten Lehrlingsausbildungsbetrieben Österreichs und bilden derzeit insgesamt knapp 1.900 Lehrlinge in 22 unterschiedlichen Lehrberufen aus²³. Aktuell sind 4,6 Prozent aller ÖBB-Beschäftigten Lehrlinge. Zudem gelingt es den ÖBB vergleichsweise gut junge Frauen für technische Berufe zu begeistern: Die Hälfte aller weiblichen Lehrlinge absolviert eine technische Lehre. In Anbetracht der hohen EU-Jugendarbeitslosigkeit ist die Ausbildung von Jugendlichen gerade heute eine besonders wichtige Aufgabe, die von öffentlichen Unternehmen ausgeführt wird.

Frauenquote und Diversity

Um den Anteil der Frauen in den ÖBB zu heben wurden konkrete Gleichstellungsziele formuliert: Bis 2015 soll der Frauenanteil von 8,4 Prozent auf elf Prozent, bei den Führungskräften von 8,6 Prozent auf 15 Prozent und bei den Lehrlingen von 18,5 Prozent auf 20 Prozent angehoben werden. Bei den Aufsichtsratsmitgliedern soll bis 2013 jeweils der Anteil auf 25 Prozent angehoben werden. Gerade in öffentlichen Unternehmen nehmen Gender und Diversity einen hohen Stellenwert ein, da sie auch Vorbildfunktion für andere Unternehmen haben.

7.2.3 Effekte für die BahnpassagierInnen

Die SPV-Unternehmen bekommen über die sogenannten gemeinwirtschaftlichen Leistungen Abgeltungen der öffentlichen Hand um den Aufgaben innerhalb der Daseinsvorsorge nachkommen zu können. Diese Abgeltung ermöglicht günstige Tarife (u.a. für PendlerInnen, Jugendliche und SeniorInnen) und dichte Taktungen. Gleichzeitig werden damit eine flächendeckende Versorgung (räumlich und zeitlich) sowie hohe Qualität und Sicherheit gewährleistet.

Konträr dazu zeigen internationale Beispiele, dass die Liberalisierung die Abstimmung der Züge (Taktverkehr) sowie das gemeinsame Ticketing erschwert beziehungsweise verunmöglicht. Zudem gehen zum Nachteil der BahnpassagierInnen Synergieeffekte beim Reserve-Rollmaterial sowie beim fahrenden Personal verloren, da jeder Betreiber für seine eigenen Reserven sorgen muss.

²³ Die anderen Unternehmen der Bahnindustrie bildeten im Jahr 2011 502 Lehrlinge aus.

Fahrgastzufriedenheit der BahnpassagierInnen

In der Bewerbung des vierten Eisenbahnpakets beruft sich die EK immer wieder auf eine aktuelle Eurobarometer Umfrage, nach 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 (Finnland 67 Prozent) und damit 20 Prozentpunkte über dem europäischen Durchschnitt. Laut einer im Jahr 2012 durchgeführten Studie des VCÖ sind 64 Prozent der Fahrgäste mit dem Angebot an Zugverbindungen in Österreich zufrieden, während nur acht Prozent unzufrieden beziehungsweise sehr unzufrieden sind.

Fahrgastzufriedenheit	VCÖ Umfrage 2012	VOR Umfrage 2011
Pünktlichkeit	2,1 *	2,23
Freundlichkeit des Zugpersonals	1,8	2,05
Sauberkeit	1,9	2,01
Sitzplatzangebot	2,1	2,15
Komfort	2,3	2,12
Preis/Leistungsverhältnis		2,22
Fahrplan/Intervalle		2,55

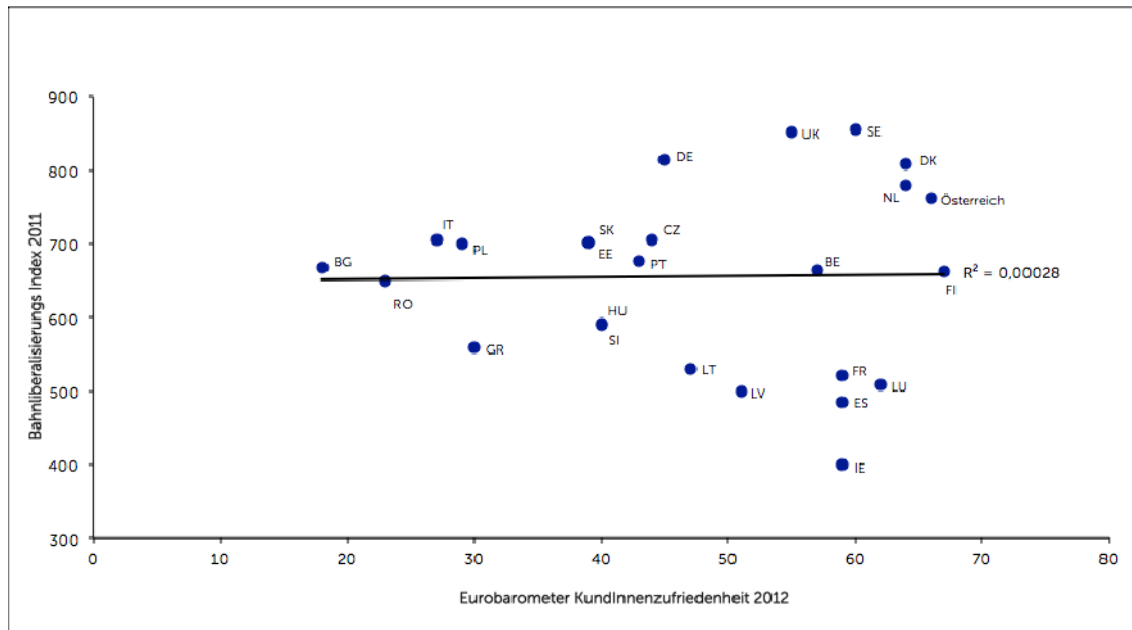
Quelle: VCÖ-Bahntest 2012, VOR Zahlenspiegel 2011.

*) geschätzt aus den Zufriedenheitswerten: 67 Prozent sind mit Pünktlichkeit zufrieden oder sehr zufrieden, nur neun Prozent sind unzufrieden oder sehr unzufrieden.

Tabelle 7-4: Fahrgastzufriedenheit nach Schulnotenprinzip

Das Meinungsforschungsinstitut SORA führte im Januar 2012 im Auftrag der AK Wien eine österreichweite repräsentative Umfrage zum Thema "Die Angebote der Daseinsvorsorge im Bewusstsein der österreichischen Bevölkerung" durch: Allen Privatisierungs- und Liberalisierungsbemühungen der EK zum Trotz kam die Umfrage zum Ergebnis, dass ein Großteil der österreichischen Bevölkerung Liberalisierung und Privatisierung von Daseinsvorsorgeleistungen ablehnt. Die Mehrheit der österreichischen Bevölkerung ist der Meinung, dass öffentliche Dienstleistungen im Eigentum des Staates beziehungsweise unter direkter staatlicher Kontrolle bleiben sollten. Beim öffentlichen Verkehrsangebot halten das 44 Prozent der Befragten für sehr wichtig, 36 Prozent für ziemlich wichtig (zusammen 80 Prozent), zwölf Prozent für weniger wichtig und nur sieben Prozent für gar nicht wichtig. Auch das Ergebnis der Wiener Volksbefragung hat dies jüngst bestätigt: 87 Prozent der gültig abgegebenen Stimmen waren der Meinung, dass kommunale Betriebe vor Privatisierung geschützt werden sollten.

Bestätigt werden diese Ergebnisse auch bei Gegenüberstellung des Liberalisierungsindex im SPV 2011 mit den Daten des Eurobarometers zur KundInnenzufriedenheit: Wie die Abbildung eindeutig zeigt, gibt es keinen Zusammenhang zwischen Liberalisierungsgrad und Fahrgastzufriedenheit.



Quelle: Kirchner 2011, EK 2011c; eigene Berechnung und Darstellung.

Abbildung 7-1: Korrelation Bahnliberalisierungsindex 2011 und Eurobarometer KundInnenzufriedenheit 2012

Ticketpreise & gemeinsames Ticketing

Ein weiterer wichtiger Punkt in der Argumentation für die Liberalisierung des Bahnsektors ist das erhoffte 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 aus Großbritannien und Schweden bereits gezeigt, dass die Ticketpreise nach der Liberalisierung signifikant angestiegen sind. In Großbritannien leiden insbesondere sozial benachteiligten Familien unter den hohen Preisen, da sie mangels Alternativen besonders auf die öffentlichen Verkehrsdienstleistungen angewiesen sind (Lawlor 2011). Die Fragmentierung hat in Großbritannien außerdem zu einem komplexen Preissystem geführt, das für Bahnreisende nur schwer zu durchblicken ist.

Endeffekt dieser Entwicklungen könnte sein, dass in Österreich gerade die HauptkundInnen der Bahn, die PendlerInnen, unter teureren Tickets zu Spitzenzeiten leiden müssten.

Die direkten Absatzleistungen der ÖBB Personenverkehr AG mit dem Markt (Bahn und Bus) beliefen sich im Jahr 2011 auf rund 861 Mio. Euro.

Eigenen Schätzungen zufolge würde eine Preissteigerung um zehn Prozent die österreichischen BahnkundInnen rund 86 Mio. Euro und eine Steigerung um 30 Prozent gar 255 Mio. Euro kosten. Diese Preissteigerung würde wiederum zu einer Konsumkontraktion führen und sich negativ auf das BIP und die Beschäftigung auswirken. Über die Konsumkontraktion würde ein zehnprozentiger Preisanstieg die österreichische Bruttowertschöpfung immerhin um 29 Mio. Euro reduzieren und die Existenz von 485 Arbeitsplätzen in der Volkswirtschaft gefährden. Ein Preisanstieg um dreißig Prozent würde die österreichische Bruttowertschöpfung bereits um 87 Mio. Euro reduzieren und die Existenz von 1.455 Arbeitsplätzen gefährden.

	aktuelle Ticketpreise +10%	aktuelle Ticketpreise +20%	aktuelle Ticketpreise +30%
zusätzliche Ticketkosten	86 Mio. Euro	172 Mio. Euro	255 Mio. Euro
damit verbunden wären Reduktionen bei Bruttowertschöpfung und Beschäftigung			
Δ-Bruttowertschöpfung	- 29 Mio. Euro	- 58 Mio. Euro	- 87 Mio. Euro
gefährdete Arbeitsplätze	485	970	1.455

Quelle: Schätzung anhand der Input-Output-Analyse.

Tabelle 7-5: Geschätzte Effekte einer Ticketpreissteigerung auf die österreichische Bruttowertschöpfung und Beschäftigte

Dass Wettbewerb nicht immer mit billigeren Ticketpreisen gleichzusetzen ist, zeigt ein aktuelles Beispiel aus Österreich: Seit Dezember 2011 ist die WESTbahn in Konkurrenz zu den ÖBB auf der Fernverkehrsstrecke zwischen Wien und Salzburg unterwegs. Mit rund vier Mio. Euro Umsatz pro Monat hat die WESTbahn ursprünglich gerechnet. Im März 2012 lag der Umsatz jedoch bereits 20 Prozent unter Plan. Laut WESTbahn waren daran die Sparschiene-Tickets der ÖBB schuld, welche den Wettbewerb verzerrten. Deswegen wurde bei der Bundeswettbewerbsbehörde (BWB) eine Beschwerde gegen die ÖBB eingebracht²⁴. Mittlerweile sind jedoch alle anhängigen Beschwerden ruhend gestellt und ein Mediationsverfahren bei der Bundeswettbewerbsbehörde ist im Gange²⁵.

Kosten von Unpünktlichkeit und geringerer Dichte der Taktung

Die Fallstudien zeigten, dass es sowohl in Großbritannien als auch in Schweden nach der Liberalisierung zu teils immensen Verspätungen und Zugausfällen kam.

Mit Hilfe einer Kosten-Nutzen-Analyse lässt sich ableiten, welche Kosten regelmäßige Verspätungen der Bahn für die österreichische Volkswirtschaft verursachen würden: Hierzu wird zunächst, ausgehend vom österreichischen Netto-Vollzeiteinkommen im Median (2011: 25.392 Euro²⁶) und den durchschnittlichen jährlichen Werktagen (222), der Nettostundenlohn mit 12,67 Euro berechnet.

Laut einer aktuellen VCÖ-Studie fahren in Österreich von 2,1 Mio. PendlerInnen rund 500.000 täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ihrem Arbeitsplatz²⁷.

Eine halbe Stunde Verspätung (über die Woche kumuliert) bei der Reisezeit für alle PendlerInnen in Österreich würde daher jährliche Kosten von geschätzt rund 70 Mio. Euro verursachen. Bei einer Stunde wöchentlich würden sich die jährlichen Kosten auf rund 140 Mio. Euro für die österreichische Volkswirtschaft verdoppeln.

²⁴ <http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/741596/Westbahn-will-Schadenersatz-von-OeBB>, 27.5.2013

²⁵ <http://www.format.at/articles/1304/525/350745/westbahn-oebb-haselsteiner-kern-kuschelkurs>, 27.5.2013

²⁶ http://www.rechnungshof.gv.at/fileadmin/downloads/2012/berichte/einkommensbericht/Einkommensbericht_2012.pdf, 27.5.2013

²⁷ <http://www.vcoe.at/de/presse/aussendungen-archiv/details/items/Ausgabe2012-67>, 27.5.2013

30 Minuten Verspätung pro Woche	60 Minuten Verspätung pro Woche	90 Minuten Verspätung pro Woche
70 Mio. Euro	140 Mio. Euro	210 Mio. Euro

Quelle: Schätzung anhand der KNA laut Boardman et al 2011, S.420.

Boardman et al setzen dabei den Schattenpreis einer Reisestunde mit der Hälfte des durchschnittlichen Stundenlohns an.

Tabelle 7-6: Geschätzte jährliche Kosten für die österreichische Volkswirtschaft durch Zugverspätungen

Die ÖBB sind 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 sind, ebenfalls eigenen Angaben zufolge, noch pünktlicher). Die Pünktlichkeit im Personenverkehr konnte dabei 2011 noch signifikant gesteigert werden: Während im Fernverkehr mit einer Steigerung von über elf Prozent eine Pünktlichkeit von 87 Prozent erreicht werden konnte, waren im Nahverkehr 97 Prozent aller Züge pünktlich.

Unfälle und Sicherheit

Während in Großbritannien das Experiment der Infrastrukturprivatisierung nach drei schwerwiegenden Unfällen kostspielig beendet werden musste, ist die Eisenbahn in Österreich das sicherste Verkehrsmittel: Das Risiko einer Verletzung ist 64-mal geringer als bei einer Pkw-Fahrt. Die Zahl der Schienenunfälle sinkt trotz mehr Verkehr auf der Schiene seit 1991 kontinuierlich. Die Zahl der Entgleisungen ist seit 1991 von 50 auf zwölf pro 100 Mio. Zugkilometer gesunken. Auch die Zahl der Arbeitsunfälle ist laut Arbeitsinspektorat zwischen 2001 und 2010 um 23 Prozent gesunken²⁸.

Manche KritikerInnen befürchten, dass die Liberalisierung auch zu geringerer Sicherheit führen könnte, da es abgesehen von dem britischen Beispiel hierfür aber wenig Belege gibt, wurde dies in der vorliegenden Studie bewusst nicht angenommen und daher keine Effekte daraus geschätzt.

7.3 Schlussfolgerungen für das vierte Eisenbahnpaket

Ziel der CO₂-Reduktion wichtig ...

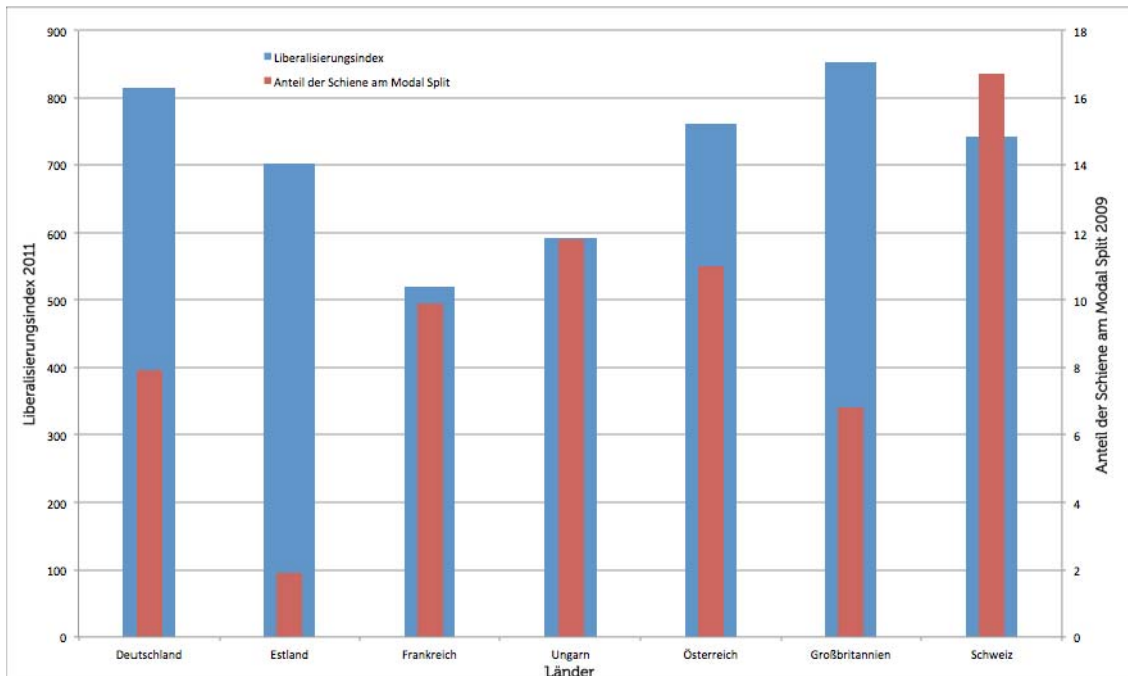
Das europäische Verkehrssystem ist in seiner heutigen Form langfristig nicht nachhaltig. Angesichts der Prognosen zum Wachstum der Verkehrsleistungen in der EU bis 2050 wird deutlich, dass sich der Verkehr nicht auf dem bisherigen Pfad weiterentwickeln kann. Bleibt alles beim Alten, wird unser Verkehrssystem 2050 weiterhin zu rund 90 Prozent vom 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.

... aber im vierten Eisenbahnpaket nicht prioritär

²⁸ <http://www.bmvit.gv.at/presse/aktuell/nvm/2012/1219OTS0126.html>, 27.5.2013

Diese konkreten Direktiven zur Priorisierung des Schienenverkehrs fehlen im vierten Eisenbahnpaket jedoch zur Gänze. Ohne jegliche empirische Evidenz erhofft sich die EK durch die vollständige Liberalisierung (Open Access), durch das Verbot der Direktvergabe sowie durch die weitere Trennung von Infrastruktur und Betrieb ein Einsparungspotenzial von bis zu 30 Prozent im Eisenbahnsektor, eine Erhöhung der Fahrgastkapazität sowie die Verbesserung der Servicequalität im ÖSPV.

Das vorliegende Argumentarium zeigt jedoch anhand von internationalen Fallstudien, dass die Liberalisierung des Eisenbahnsektors ebendort zu Steigerung der Systemkosten, Ticketpreiserhöhungen und zur Fragmentierung des Sektors im Allgemeinen geführt hat. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass liberalisierte Märkte auffallend oft von einem hohen Grad an Marktkonzentration geprägt sind und erste Oligopolisierungstendenzen in Europa beobachtbar sind. Langfristig besteht die Gefahr, dass kleine und öffentliche Schienenverkehrsunternehmen verdrängt oder aufgekauft und nur einige wenige, multinational agierende Unternehmen übrig bleiben werden.



Quelle: Kirchner 2011, EK 2011a; eigene Darstellung.

Abbildung 7-2: Es gibt keinen Zusammenhang zwischen Performance der Bahnen und Liberalisierung

Durch den Wettbewerb würden sich, so zumindest die (noch nie belegte) Vorstellung der EK, die Verkehrsdienste - quasi automatisch - quantitativ und qualitativ verbessern. Die Zahlen von EUROSTAT zeigen allerdings, dass diese Erwartungen nicht eintreffen werden. Weder gibt es einen Zusammenhang zwischen der Zufriedenheit der Kunden und dem Grad der Liberalisierung. Noch gibt es einen Zusammenhang zwischen dem Grad der Liberalisierung und der Performance der Bahnen. Stark liberalisierte Länder können Zugewinne bei den Reisenden auf der Schiene verzeichnen, aber auch weniger stark liberalisierte Länder haben Zugewinne. So hat Frankreich (23. Platz beim Liberalisierungsgrad) einen höheren Zugewinn (+3%) als Deutschland (3. Platz und +1%) Ebenso hat Frankreich einen höheren Anteil der Schiene am Modal Split als Deutschland. Die beste Performance haben die Schweizer Bahnen, ein Land dessen Schienenverkehr auf Kooperation und

nicht auf Wettbewerb ausgelegt ist. Ein ähnliches Bild vermittelt der liberalisierte Güterverkehr: Auch hier entwickeln sich die Bahnen unabhängig vom Liberalisierungsgrad. Die beste Performance hatte die Güterverkehrstochter der ÖBB zu der Zeit, als von Liberalisierung noch keine Rede war.

Österreich ist ein sehr gutes Beispiel, dass ein dominierendes integriertes Unternehmen und Direktvergabe durch die Gebietskörperschaften nicht gleichbedeutend mit Ineffizienz und Diskriminierung sind. Österreich hat einen der höchsten Modal Split im SPV (elf Prozent) in der EU und belegt im Liberalisierungsindex des SPV den sechsten Rang.

Das österreichische Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hat das Ziel, mit der Fertigstellung der Infrastrukturkorridore 2025 den Modal Split des Güterverkehrs von heute 33 Prozent auf 40 Prozent und die Zahl der Bahnfahrpassagiere von heute 240 Mio. auf 300 Mio. zu steigern. Übers Jahr gerechnet würden dann 9.000 tägliche Züge (heute 7.000) auf 200 Mio. Zugkilometer kommen (heute 150 Mio. Kilometer)²⁹. Um diese ehrgeizigen Ziele zu erreichen, muss wie auch das abschließend kurz dargestellte Beispiel Schweiz zeigt, der bisherige Weg eines integrierten Bahnsektors fortbestehen.

Das Beispiel Schweiz

Das Schweizer Modell ist aufgrund optimaler Abstimmung zwischen Infrastrukturmaßnahmen, Betriebsmaßnahmen, staatlicher Förderungen sowie einem ganzheitlichen Verkehrskonzept, welches sich in einem Taktfahrplan manifestiert, seit vielen Jahren sehr erfolgreich. Der Modal Split Anteil der Schweizerischen Bundesbahnen ist europaweit der höchste (16,93 Prozent) und die SBB sind (laut eigenen Angaben) die pünktlichste Bahn Europas.

Der öffentliche Schienenverkehr wird in der Schweiz in erster Linie durch regionale, vertikal integrierte Unternehmen erbracht, wobei Nah- und Fernverkehr getrennt voneinander behandelt werden. Während für den Fernverkehr die zu 100 Prozent im Bundeseigentum stehenden SBB weitgehend eigenwirtschaftlich verantwortlich sind, sind für die Regionalverkehre vorwiegend die Kantone selbst zuständig. Neben der Verhandlung und Bestellung von öffentlichen Verkehrsleistungen sind die Kantone auch bei der Finanzierung eingebunden. Insgesamt wird der öffentliche Verkehr in der Schweiz zu rund 49 Prozent durch öffentliche Mittel finanziert (Kummer et al 2013, S.124).

Der Fahrplan der SBB stellt die Grundlage für den gesamten regionalen Verkehr dar. Die systemweite Vertaktung des Angebotes wird in bundesweiten Fahrplankonferenzen abgestimmt. Weiters wird ein schweizweites einheitliches Tarifsystem angewendet. Sowohl die Tarifintegration als auch die Koordinierung des Taktverkehrs sind per Gesetz festgeschrieben.

Österreich: Gemeinsame Strategie

Auch in Österreich wurden mit dem beschlossenen Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Zielnetz 2025), den Verkehrsdienstverträgen von 2011 und mit der LandesverkehrsreferentInnenntagung im März 2012 zum Thema "ÖV-Angebote für Österreich; Gemeinsame Strategie Bund/Länder" die ersten wichtigen Schritte Richtung Taktfahrplan gesetzt.

Eine moderne Eisenbahninfrastruktur ist das Fundament für die Einführung eines komfortablen und effizienten Taktfahrplans (da keine Zeit beim Umsteigen verloren geht).

²⁹ <http://www.bmvit.gv.at/presse/aktuell/nvm/2012/1010OTS0158.html>, 27.5.2013

Die Verträge bringen stabile Rahmenbedingungen sowohl für den Bund als auch die Verkehrsunternehmen sowie erstmalig die genaue Festlegung des Grundangebotes des Bundes. Insbesondere die Länder haben Klarheit eingefordert, welche Leistungen vom Bund bestellt und finanziert werden. Darauf aufbauend können die Länder nach ihren jeweiligen verkehrspolitischen Schwerpunkten zusätzliche Leistungen bestellen.

Ziel der Tagung zwischen Bund und Ländern war es, auf Basis gemeinsam festzulegender Kriterien ein ÖV-Angebot und einen Taktfahrplan zu definieren und dessen gemeinsame Finanzierung zu beschließen um der Bevölkerung das bestmögliche Angebot zur Verfügung zu stellen.

Politische Motivation des vierten Eisenbahnpakets

Aus der vorhergehenden Argumentation geht hervor, dass die Entscheidung pro oder contra viertes Eisenbahnpaket nicht rein ökonomischer (oder gar ökologischer) Natur ist, sondern dass es sich vielmehr um eine politische Entscheidung handelt. Den EntscheidungsträgerInnen soll daher bewusst sein, welches Ziel die EK mit dem vierten Eisenbahnpaket tatsächlich verfolgt.

Denn die vorrangigen Ziele der LiberalisierungsbefürworterInnen dürften weder mehr Wettbewerb noch das freie Spiel der Märkte sein. Worum es wirklich geht, ist eine Streichung der Direktvergabemöglichkeit und somit die Ausschreibungspflicht für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Schienenverkehr. (Eisenbahn)unternehmen, die nach der Vorstellung der EK nicht einmal 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.

In Österreich beispielsweise wird ein Großteil des Nah- und Regionalverkehrs direkt von Bund und Ländern über die GWL-Verträge finanziert, da deren Erbringung im öffentlichen Interesse liegt, die Leistung aber aufgrund zu geringer Tarifierlöse nicht am freien Markt angeboten werden kann. Allein im kleinen Österreich handelt es sich dabei um ein jährliches Auftragsvolumen von fast einer Milliarde Euro – ein Volumen, das sich multinationale Verkehrsunternehmen nicht entgehen lassen wollen.