

	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 Abteilungen 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

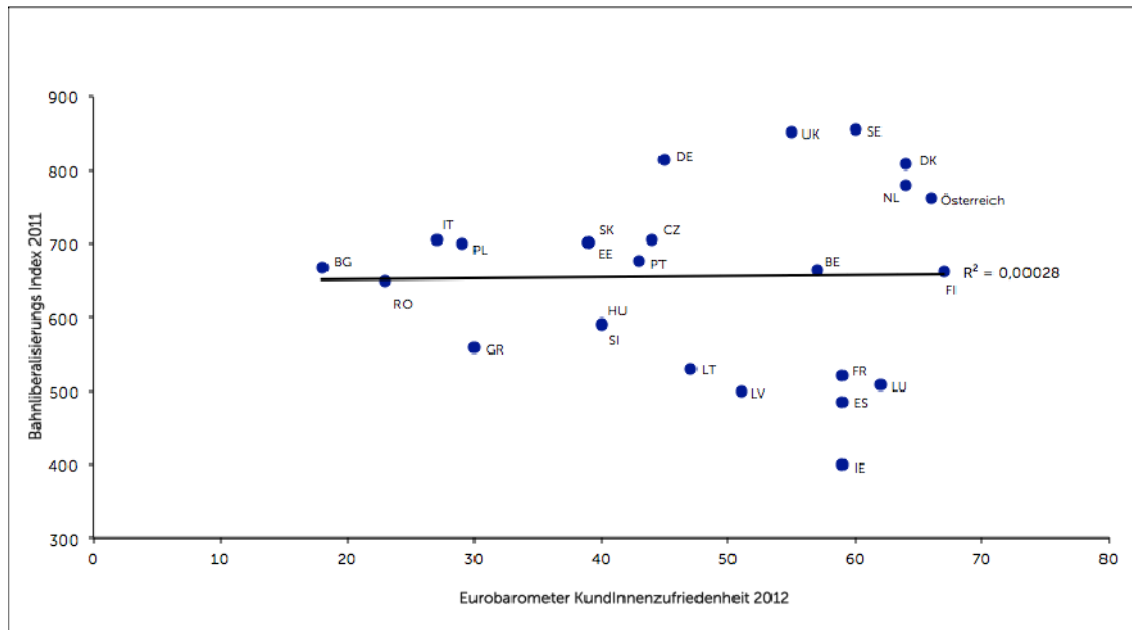
Quelle: VCÖ-Bahntest 2012, VOR Zahlenspiegel 2011.

*) 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 zehnpromentiger 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