

Wettbewerb auf der Schiene

und warum wir ganz sicher keine Rosinenpicker sind

Um den Schienenverkehr voran zu bringen, öffnet die EU seit 2001 den Eisenbahnmarkt für Wettbewerb. Sie macht das über ihre Eisenbahnpakete, die die Infrastruktur, den Güterverkehr und den Personenverkehr betreffen. Für den Wettbewerb gibt es zwei Wege:

Open access: Im Fernverkehr fahren mehrere Eisenbahnunternehmen auf der gleichen Strecke. Jedes Unternehmen macht das eigenwirtschaftlich: Es trägt die entstehenden Kosten und behält den Gewinn. So befahren die WESTbahn und die ÖBB die Strecke zwischen Wien und Salzburg, die als einer von wenigen Abschnitten in Österreich für den open access genutzt werden kann, weil es hier keine Bestellverkehre gibt.

Wettbewerbliche Ausschreibungen: Viele Strecken, vor allem im Nahverkehr, können nicht wirtschaftlich betrieben werden. Weil es aber von Interesse ist, dass es auch dort ein gutes Schienenverkehrsangebot gibt, wird eben ein Bestellverkehr von einer zuständigen Organisation definiert. Mit dem als Betreiber ausgewählten Eisenbahnverkehrsunternehmen wird ein Verkehrsdienstvertrag (VDV) abgeschlossen, das Unternehmen erhält für den Betrieb des Verkehrs Abgeltungszahlungen (die durch Steuerleistungen der Bürger finanziert werden).

Ein solcher Bestellverkehr kann derzeit noch als Direktvergabe an ein vordefiniertes Unternehmen oder mittels einer wettbewerblichen Ausschreibung vergeben werden. Durch das Vierte Eisenbahnpaket der EU werden die Mitgliedsstaaten aber ab Dezember 2023 zu mehr Wettbewerb im Personenverkehr verpflichtet¹.

In Österreich wurden in der Vergangenheit alle Bahnstrecken – mit Ausnahme der für den open access genutzten Abschnitte - im Rahmen eines VDV bis Dezember 2019 direkt an die Staatsbahn vergeben. Sie bekommt dafür jährlich einen hohen dreistelligen Millionenbetrag (2016: 821,75 Mio. €²) an Leistungsgeldern von Bund und Ländern. In den letzten Monaten wurden für die Zeit nach Auslaufen des aktuellen VDV's weitere Direktvergaben für die Nahverkehre ganzer Bundesländer durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) an den Staatsbetrieb angekündigt. Theoretisch kann es zum Dezember 2023 noch einmal Direktvergaben für weitere 10 Jahre geben, so dass der Wettbewerb bis 2033 verzögert werden kann.

Der Punkt ist aber: Wettbewerbliche Ausschreibungen **werden kommen** – früher oder später. In einigen europäischen Ländern, etwa Deutschland, gibt es sie schon lange. Die zentralen Erkenntnisse sind, dass die Qualität und die Nutzung des Schienenverkehrs steigen und gleichzeitig die Höhe der gemeinwirtschaftlichen Leistungsgelder sinken. Aus diesen Gründen wäre es auch für Österreich gut, wenn der Wettbewerb so schnell als möglich (und nicht erst 2033) kommt. Im Zusammenhang damit werden derzeit leider viele Ängste geschürt. Weder sind durch wettbewerbliche Ausschreibungen aber unzählige Arbeitsplätze bedroht (weil beispielsweise Mitarbeitende in der Infrastruktur und im Güterverkehr überhaupt nicht betroffen sind und auch „Ausschreibungsgewinner“ meist auf bereits ausgebildetes Fachpersonal zurückgreifen), noch wird Österreich von ausländischen Eisenbahnunternehmen überrannt werden, wenn sich die nationalen Unternehmen rechtzeitig zukunftsfit und wettbewerbsfähig positionieren.

Der WESTbahn wird seit Jahren die „Rosinenpickerei“ vorgeworfen, weil wir keine „unrentablen Nebenbahnen befahren müssen“. Dass die Durchführung bestellter Verkehre auch auf Nebenbahnen wirtschaftlicher als heute möglich ist, würden wir sehr gerne beweisen - und bessere Qualität für weniger Steuergeld anbieten. Derzeit dürfen wir das aber nicht.

WESTbahn. Damit Sie nicht nur Bahnhof verstehen.

¹ Direktvergaben bleiben in Ausnahmefällen erlaubt, etwa wenn die jährliche Abgeltung weniger als 7,5 Mio. Euro beträgt oder wenn weniger als 500.000 Zugkilometer gefahren werden.

² Lt. ÖBB-Personenverkehr AG, FN 248742y (Offenlegung gem. § 277ff UGB), Jahresabschluss per 31.12.2016