



Wien, September 2001

Endstation Trennung Kurzfassung

**Ein Memorandum der AK und der GdE
zur Trennungsdiskussion bei den ÖBB**

Autor/Projektleitung: Gregor Lahounik (AK Wien)

Mitarbeit: Karl Delfs (GdE)
Christine Kainz (GdE)
Sylvia Sarreschtehdari-Leodolter (AK Wien)
Ernst Spuller (GdE)
Harald Voitl (GdE)

*Die gedruckte Langfassung „Endstation Trennung, ein Memorandum der AK un der GdE zur Trennungsdiskussion bei den ÖBB“ ist unter
Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Abt Umwelt und Verkehr,
Prinz-Eugen-Straße 20-22, A-1041 Wien, Postfach 534, Tel. (01) 501 65 DW 2698 oder
unter friederike.bodinger@akwien.or.at zu beziehen*

Aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit wird in dieser Arbeit auf die grammatikalisch weibliche Form bzw. die Kombination von männlicher und weiblicher Form verzichtet. Die Bearbeiter legen aber auf die Feststellung wert, dass in der gesamten Arbeit mit der männlichen Form Männer und Frauen gleichberechtigt gemeint sind.

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendung, der Wiedergabe auf photomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

© 2001, by Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, 1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22

Medieninhaber, Herausgeber, Vervielfältiger: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien,
Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1041 Wien

Anfang nächsten Jahres soll darüber entschieden werden, ob die ÖBB – wie im Koalitionsabkommen vorgesehen – zerschlagen wird. Das Koalitionsprogramm sieht derzeit noch eine Aufteilung in drei unabhängige Gesellschaften (Infrastrukturbetriebsgesellschaft, Infrastrukturbesitzgesellschaft und ÖBB-AG für die Erbringung der Verkehrsleistung im Personen- und Güterverkehr) vor.

Diese Trennung wird keinesfalls – wie mehrfach behauptet – von der EU vorgeschrieben. Die derzeitige österreichische Lösung im Schienenverkehrsmarkt geht vielmehr weit über das von der EU geforderte Maß hinaus. So ist die österreichische Regulierungsstelle zusätzlich mit Marktbeobachtungs- und Kontrollrechten ausgestattet und kann nicht nur auf Antrag, sondern jederzeit eigenständig („von amtswegen“) bei Verstößen einschreiten. In Verbindung mit der Schienen-Control Kommission wird eine echte Wettbewerbsaufsicht und somit die transparente sowie diskriminierungsfreie Behandlung aller möglichen Antragsteller garantiert. Dadurch ist in Österreich – wie ebenfalls vom neuen ÖBB Generaldirektor Rüdiger vorm Walde bestätigt¹ – ein gerechter, diskriminierungsfreier Marktzugang eindeutig gewährleistet.

Die Intention der Liberalisierung des Eisenbahnsektors ist, neben klaren marktwirtschaftlichen Verhältnissen, den Bahnen höhere Marktanteile zu ermöglichen. Gerade hier zeigt sich allerdings, dass die weltweit erfolgreichsten Eisenbahnen im Güter- und im Personenverkehr (wie zB USA, Japan und Europa) integrierte Unternehmen sind.

Die verpflichtende Trennung hingegen, hat sich noch in keinem Land als tatsächlich effizient erwiesen.

Die ÖBB sind derzeit ein erfolgreiches Bahnunternehmen im internationalen Spitzenfeld. Bei der gewinnträchtigen Güterbeförderung ist die ÖBB das fünftgrößte Unternehmen in Europa. Trotz des massiven Lkw-Verkehrs werden in Österreich 35 Prozent der Güter auf der Schiene transportiert. Der EU-Durchschnitt liegt vergleichsweise nur bei 14 Prozent. Österreich liegt nicht nur weit über dem EU-Durchschnitt, es schneidet auch besser ab als die US-Eisenbahnen, die international oft als besonders leistungsfähig dargestellt werden. In den USA, auch dort gibt es keine Trennung in Infrastruktur und Betrieb, werden 27 Prozent des Güterverkehrs auf der Schiene abgewickelt. Eine Zerschlagung des integrierten Unternehmens ÖBB schwächt und gefährdet die Zukunftschancen der österreichischen Bahn im internationalen Wettbewerb.

In jenen Ländern, in denen die Trennung und Privatisierung bereits vor Jahren vollzogen wurde wie beispielsweise in Großbritannien, sind die Konsequenzen der Zerschlagung offensichtlich. Neben massiven Steigerungen der Fahrpreise bei gleichzeitiger Verschlechterung des Angebotes, geben die schweren Zugunglücke - die primär auf die Vernachlässigung der Infrastruktur und auf die mangelnde Abstimmung zwischen Zugbetrieb und Infrastrukturunternehmen zurückzuführen sind - ein trauriges Zeugnis über

¹ Der Standard vom 10.08.2001 sowie Profil vom 20.08.2001

den katastrophalen Zustand der Britischen Bahnen. Während des letzten Jahres im staatlichen Eigentum wurden an die Bahnen Zuschüsse in einer Höhe von insgesamt einer Milliarde Pfund gezahlt. Am Ende des ersten Jahres nach der Privatisierung hatte sich dieser Betrag auf 2,1 Mrd Pfund verdoppelt. Lediglich für die Aktionäre, die beim Verkauf der öffentlichen Unternehmen billig in den Besitz von Vermögenswerten kamen und einen Teil der steigenden öffentlichen Zuschüsse als Dividenden kassieren, war die Privatisierung ein gutes Geschäft, nicht aber für den Staat, die Steuerzahler, die Bahnkunden und die Eisenbahner, die eine große Zahl von Arbeitsplätzen verloren haben.

Die Gründung unabhängiger Infrastrukturgesellschaften wird damit argumentiert, dass diese eine unabdingbare Voraussetzung für eine höhere Nutzung der Schieneninfrastruktur (durch Dritte) sei. Diesem argumentativen Versuch ist entgegenzuhalten, dass bereits heute andere Bahnunternehmen diskriminierungsfrei auf dem österreichischen Schienennetz unterwegs sein können und daher eine höhere Nutzung der Schieneninfrastruktur durch Trassenkapazitäten begrenzt ist, welche nur durch Investitionen zu lösen ist. Die Forcierung des Aus- und Neubaus wäre bei weitem das geeignetere Mittel die Bahnen wettbewerbsfähiger zu machen als ein Aufspalten der Bahn und der damit verknüpften Annahme, die Trassennutzung steige dadurch „automatisch“. Ähnliches gilt für technische Barrieren wie unterschiedliche Spurweiten und Sicherheitseinrichtungen in den einzelnen Ländern.

Die für den Gesamtverkehrsmarkt entscheidenden Wettbewerbsverzerrungen existieren primär nicht innerhalb der Bahnen sondern zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Gerade der Hauptkonkurrent der Schiene, der Straßenverkehr, wird von staatlicher Seite massivst gefördert und weist daher eine katastrophale Bilanz hinsichtlich der Kostenwahrheit und der Lohn- und Sozialentwicklung auf. Jedweder Versuch die Bahnen attraktiver zu gestalten wird unter diesen Rahmenbedingungen ad absurdum geführt. Erst durch die Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der Verkehrsträger, kann von einem geregelten, fairen und nichtdiskriminierenden Verkehrsmarkt gesprochen werden.

Bei den Spaltungsplänen wird offensichtlich außer Acht gelassen, dass Zug und Schiene ein aufeinander abgestimmtes technisches System ist. Dessen Sicherheit ist bei einer Trennung von Zugsverkehr (Absatz) und Eisenbahninfrastruktur aufgrund der komplizierten Abstimmung zwischen zwei getrennten Unternehmen, der neu entstehenden Kommunikationsprobleme und des Verlustes von Synergien deutlich schwieriger zu gewährleisten. Eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb wirft im Bereich der Sicherheit zusätzliche Schwierigkeiten und unnötige Risiken mit möglichen katastrophalen Folgen auf. Wenn die neuen Aktiengesellschaften jeweils ihre Kosten minimieren und ihre Profite maximieren, bleibt die Gesamtverantwortung für die Sicherheit wortwörtlich „auf der Strecke“. Die Verantwortung für die Sicherheit lässt sich in einem komplexen Verbundsystem nicht aufteilen. Der Versuch der Aufteilung führt dazu, dass schlussendlich niemand mehr verantwortlich ist.

Da die Wirtschaftlichkeit einer Vielzahl von Investitionen (wie Sicherheitseinrichtungen, Gleisadaptierungen, neues Wagenmaterial udglm) nur für ein Gesamtsystem der Eisenbahn nachweisbar ist, wird eine Kostenoptimierung nur dann ermöglicht, wenn das dominierende Verkehrsunternehmen einer Eisenbahnstrecke auch der Betreiber der Infrastruktur ist. Eine bestmögliche Nutzung des Verkehrsträgers Schiene setzt daher die gemeinsame Behandlung von Infrastruktur und Absatz voraus. Getrennte Infrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen führen zu einer finanziellen und technischen Suboptimierung des Systems.

Ein integriertes Unternehmen ist im Allgemeinen besser geeignet neue Technologien im Bereich Infrastruktur und Fahrbetrieb zu entwickeln. Systeme wie der TGV, ICE, und AVE wurden im Rahmen integrierter Unternehmen entwickelt, die die Anforderungen sämtlicher Glieder des Systems (Rollmaterial, aber auch die dazugehörige Infrastruktur sowie Kontroll- und Sicherheitssysteme, Schnittstellen zwischen ortsfestem und mobilem Personal etc.) berücksichtigen konnten. Es ist wenig wahrscheinlich, dass solche Neuerungen in einem System mit völliger Trennung möglich gewesen wären. Ein entsprechender Nachweis wurde bisher nur von integrierten Systemen erbracht.

Durch die verpflichtende Trennung der Unternehmensbereiche Infrastruktur und Absatz handeln wir uns demnach ein Instrumentarium ein, das weder einen transparenteren Markt gewährleisten, noch eine Effizienzsteigerung garantieren kann. Gewährleistet werden kann lediglich, dass Synergieeffekte der gemeinsamen Behandlung beider Bereiche verringert werden. Vom Wegfall der kollektiven Servicierung wären nicht nur die Managementebenen, sondern nahezu sämtliche Tätigkeitsbereiche der einzelnen Bahnen bis hin zur gemeinsamen Lizenzierung der EDV-Ausstattung betroffen. Bei den ÖBB müssten bei einer Trennung rund 1,5 Mrd öS zusätzlich aufgebracht werden. Dies kann lediglich zu Lasten der Steuerzahler, der Beschäftigten oder der Bahnkunden gehen und steht demnach im krassen Widerspruch zur Erhöhung der Marktanteile der Bahnen.

Geplante Trennung der Bereiche Infrastruktur und Absatz - Analyse und mögliche Auswirkungen -

Eine verpflichtende Trennung beider Unternehmensbereiche ist von der EU nicht vorgeschrieben.

Jedes Eisenbahnunternehmen kann weiterhin die Verantwortung für die Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur (inkl. Investitionen, Wartung und Finanzierung) tragen.

Ein diskriminierungsfreier Zugang zu den österreichischen Schienenverkehrsnetzen ist durch die österreichische Regulatorlösung bereits heute sichergestellt.

Faire Wettbewerbsbedingungen entstehen im Allgemeinen nicht durch ein Aufspalten der Bahnen. Sie sind vielmehr von Zugangsrechten und -möglichkeiten abhängig.

Sofern unabhängig kontrollierte, transparente und nichtdiskriminierende Verfahren eingerichtet werden, steht ein integriertes Unternehmen ausdrücklich nicht im Widerspruch zur Marktöffnung.

Ein integriertes Unternehmen ist im Allgemeinen besser geeignet, neue Technologien im Bereich Infrastruktur und Fahrbetrieb zu entwickeln.

Die Wirtschaftlichkeit einer Vielzahl von Investitionen (Sicherheitseinrichtungen etc) ist nur für ein Gesamtsystem der Eisenbahn nachweisbar. Eine Kostenoptimierung wird nur dann ermöglicht, wenn das dominierende Eisenbahnverkehrsunternehmen auch der Betreiber der Infrastruktur ist.

Durch den Wegfall der Synergieeffekte entstehen jährlich Mehrkosten von über

1,5 Mrd. öS im Jahr.

Mehrkosten die letztendlich vom Steuerzahler bzw. vom Bahnkunden getragen werden müssen.

Eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb wirft bei der Sicherheit zusätzliche Schwierigkeiten und unnötige Risiken mit möglichen katastrophalen Folgen auf.

Nur integrierte Unternehmen liefern Sicherheit aus einer Hand.

Die Verantwortung für die Sicherheit lässt sich in einem komplexen Verbundsystem nicht aufteilen. Der Versuch der Aufteilung führt dazu, dass schlussendlich niemand mehr verantwortlich ist.

Beispiel Großbritannien:

Die Privatisierung und die Zerschlagung der Bahnen war ein teurer Fehler.

Während des letzten Jahres in staatlichem Eigentum wurden an die Britischen Bahnen Zuschüsse in einer Höhe von insgesamt einer Milliarde Pfund gezahlt. Am Ende des ersten Jahres nach der Privatisierung hatte sich dieser Betrag auf 2,1 Mrd. Pfund verdoppelt.

Die Qualität und die Sicherheit der Schienenverkehrsdienste hat - trotz der massiven Kostensteigerungen - seit der Privatisierung gelitten. Gleichzeitig sind die Fahrpreise real gestiegen. Kunden und Steuerzahler müssen daher für schlechtere Dienstleistungen einen höheren Preis zahlen.