

Liberalisierung des Schienenpersonenfernverkehrs in der EU am Beispiel Österreichs und Tschechiens¹

Thomas Heinzle

¹ Der Artikel ist eine Kurzfassung der Bachelorarbeit des Autors. Die wesentlich umfangreichere Vollversion kann unter thomas.heinzle@hotmail.com angefordert werden.

1. Einleitung

1.1 Problemstellung und Aufbau der Arbeit

Im Herbst 2011 wurde mit dem Markteintritt der beiden privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) WESTbahn und Regio-Jet eine neue Ära im österreichischen und tschechischen Schienenpersonenfernverkehr eingeläutet: In beiden Ländern verkehrten erstmals *Fernverkehrszüge privater Anbieter* in unmittelbarer Konkurrenz zu den Staatsbahnen ÖBB und ČD, die davor jahrzehntelang ein Monopol im nationalen Personenfernverkehr auf der Schiene innegehabt hatten. Dass der diskriminierungsfreie Zugang (*Open Access*) zum staatlichen Schienennetz für (private) Dritte überhaupt möglich wurde, ist in erster Linie der EU-Verkehrspolitik zu verdanken, die seit Ende der 1980er Jahre die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums anstrebt. Dieser soll u.a. durch die schrittweise Liberalisierung der (nationalen) Schienenverkehrsmärkte – darunter ist der Abbau staatlicher Regulierungen bzw. die Marktöffnung für private EVU zu verstehen – verwirklicht werden. Von der etappenweisen Deregulierung betroffen ist nur der Eisenbahn*betrieb*, also der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene, nicht aber die Schieneninfrastruktur, die ein natürliches Monopol darstellt. Es wird erhofft, dass der entstehende intramodale Wettbewerb zu einer Effizienz- und Attraktivitätssteigerung sowie zu einer stärkeren Kundenorientierung des europäischen Eisenbahnsektors führt und somit die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern verbessert wird.

1.2 Begriffsdefinitionen

Liberalisierung

Im ökonomischen Kontext werden unter dem Begriff der *Liberalisierung* Maßnahmen zur Verringerung von staatlichen Eingriffen in das Marktgeschehen verstanden, insbesondere der Abbau gesetzlicher Regelungen, die den Wettbewerb behindern oder den freien Zugang zu Märkten erschweren.

Basierend auf der Annahme, dass der freie Markt bessere Lösungen hervorbringt als der Staat, ist eine (neo-)liberale Politik darum bemüht, die Marktprinzipien – vor allem die Prinzipien der Eigenverantwortlichkeit, der dezentralen Entscheidungsfindung sowie der Konkurrenz – als die Leitprinzipien der Wirtschaft durchzusetzen, während sich der Staat auf die Schaffung von Rahmenbedingungen für die marktwirtschaftliche Selbststeuerung beschränken soll.¹ Im gegenständlichen Artikel wird der Begriff der *Liberalisierung* in einem *engen* Sinne verwendet: Er meint lediglich die Deregulierung von Märkten, also die Ermöglichung des Zugangs für private Dritte zu bislang rein staatlich organisierten Wirtschaftssektoren durch eine Reduktion staatlicher Regulierungen, nicht jedoch die Privatisierung von Staatsbetrieben bzw. von öffentlichem Eigentum.²

Open Access

Das europäische Eisenbahnrecht geht grundsätzlich vom Prinzip des freien Netzzugangs (*Open Access*) aus. Präziser formuliert bezeichnet der Begriff *Open Access* im vorliegenden Kontext den *diskriminierungsfreien Zugang zur Schieneninfrastruktur*, der für alle in der EU zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) gewährleistet sein muss. Hierdurch bzw. durch den Markteintritt neuer Unternehmen soll im Schienen(personenfern)verkehr ein chancengleicher und funktionsfähiger Wettbewerb entstehen, der sich u.a. in einer größeren Produkt- und Leistungsvielfalt sowie in sinkenden Preisen und in Qualitätsverbesserungen für die Fahrgäste niederschlagen soll.³ Mit den in den EU-Richtlinien enthaltenen Bestimmungen zum *Open Access* wurde erstmals ein *Rechtsanspruch* auf einen freien Zugang zum europäischen Eisenbahnnetz geschaffen. Die privaten ebenso wie die staatlichen EVU müssen beim Betreiber der Schieneninfrastruktur – in Österreich bei der ÖBB-Infrastruktur AG und in Tschechien bei Správa železniční dopravní cesty – Nutzungsrechte an der Schieneninfrastruktur (Slots) erwerben und hierfür ein Trassenbenutzungsentgelt bezahlen. Unter einem Slot wird dabei die Zurverfügungstellung eines definierten Streckenabschnitts innerhalb eines bestimmten

¹ Vgl. Pollert/Kirchner/Polzin (2013), S. 143

² Vgl. Hametner (2013), S. 52 ff.

³ Vgl. Hametner (2013), S. 52 ff.

Zeitraums verstanden. Die Vergabe von Trassenslots an EVU muss ebenso wie die Berechnung und Erhebung von Trassenbenutzungsentgelten diskriminierungsfrei und transparent erfolgen, d.h. sämtliche relevanten Kriterien sind vom Betreiber der Schieneninfrastruktur vorab eindeutig festzulegen.⁴ Zur Sicherstellung eines fairen Zugangs zum europäischen Schienennetz wurde in jedem Mitgliedstaat eine eigenständige nationale Regulierungsstelle für den Eisenbahnsektor installiert. Die Regulierungsstellen müssen organisatorisch, finanziell, rechtlich und in ihrer Entscheidungsfindung unabhängig von den Infrastrukturbetreibern, Antragstellern, entgelterhebenden Stellen und Zuweisungsstellen sein. In Österreich erfolgte die Umsetzung dieser Vorgabe mit der Etablierung der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission, die gemeinsam eine Eisenbahnregulierungsbehörde bilden, und in Tschechien mit der Gründung der *Drážní úřad*.⁵

Schienerpersonenfernverkehr

Der vorliegende Artikel beleuchtet die Auswirkungen der Liberalisierung im Eisenbahnsektor auf den *öffentlichen Schienerpersonenfernverkehr* in Österreich und Tschechien: Öffentliche Verkehre sind durch ein sich wiederholendes, veröffentlichtes Bedienkonzept gekennzeichnet und gelten somit als Regelverkehre.⁶ Dabei wird zwischen gemeinwirtschaftlichen und eigenwirtschaftlichen Angeboten unterschieden. Erstere basieren auf öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, wobei die beauftragten EVU für die Leistungserbringung Ausgleichszahlungen erhalten. Im Gegensatz dazu müssen eigenwirtschaftliche Verkehre vollständig aus Fahrgelderlösen finanziert werden.⁷ Die Unterscheidung zwischen Nah- und Fernverkehr kann nach unterschiedlichen Merkmalen erfolgen, wobei in der Praxis keine eindeutige Abgrenzung möglich ist. In den nachstehenden Ausführungen wird folgende Definition des Begriffs (Personen-)Fernverkehr verwendet: Die Beförderung von Personen zwischen zwei oder mehreren Ballungszentren ohne planmäßigen Halt außerhalb der Ballungszentren. Die Entfernung sowie die Fahrtdauer zwischen den Ballungszentren spielen dabei keine Rolle. In Österreich zählen die Zuggattungen RJ, ICE, EC, IC und Westbahn zum Fernverkehr, in Tschechien die Zuggattungen SC, Ex, RJ, EC, IC, Leo Express und RegioJet.

2. Rechtliche Rahmenbedingungen

2.1 EU-Schienerverkehrspolitik

Der Eisenbahnsektor in Europa war bis in die 1990er Jahre durch stark monopolistische Strukturen, einzelstaatliche Systeme und Regelungen sowie durch eine hohe Regulierungsdichte gekennzeichnet, die in erster Linie mit dem Schutz vor zu starker Konkurrenz durch den Straßenverkehr begründet wurde. Die meisten Eisenbahnen standen in öffentlichem

Eigentum und waren als vertikal integrierte Unternehmen organisiert: Eisenbahninfrastruktur und -betrieb waren nicht voneinander getrennt. Da die staatlichen Eisenbahnen nur innerhalb der jeweiligen Landesgrenze tätig waren und privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) der Zugang zu den nationalen Schienenverkehrsmärkten weitestgehend verwehrt wurde, gab es im europäischen Eisenbahnsektor keinen Wettbewerb. Der fehlende Druck zur stetigen Leistungsverbesserung führte zu einer geringen Innovationsrate, einer niedrigen Angebotsqualität und einer mangelnden Kundenorientierung.⁸ In den 1980er Jahren zeigte sich schließlich immer offensichtlicher, dass die Regulierungen nicht dem intendierten Schutz des Eisenbahnsektors dienten: Die Eisenbahnen in Europa wiesen eine hohe Verschuldung auf und verloren, da sie immer weniger wettbewerbsfähig waren, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr an Marktanteilen zugunsten des Straßenverkehrs.⁹

Um dem Niedergang der europäischen Eisenbahnen entgegenzusteuern, entwarf die EU-Kommission in ihren Weißbüchern zum Thema Verkehr eine Strategie zur *Wiederbelebung des Schienenverkehrs in der EU*. Darin wird die *schrittweise Öffnung der nationalen Schienenverkehrsmärkte für einen diskriminierungsfreien, geregelten Wettbewerb im Personen- und Güterverkehr zur Verwirklichung eines einheitlichen europäischen Verkehrsraums* als die zentrale Voraussetzung für eine Renaissance der Eisenbahn in Europa genannt. Der Markteintritt neuer EVU soll zu einem stärkeren Wettbewerb zwischen diesen und den etablierten Unternehmen führen, wodurch die Effizienz und die Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Schienenverkehrssektors gesteigert werden sollen. Parallel zur Marktöffnung strebt die EU-Kommission die Entwicklung einer modernen Schieneninfrastruktur sowie eine verbesserte Interoperabilität der Systeme an – darunter wird die Eignung des transeuropäischen Eisenbahnsystems für einen sicheren und durchgehenden grenzüberschreitenden Zugverkehr verstanden.¹⁰

2.2 Schrittweise Liberalisierung des Schienenverkehrssektors

Im Jahr 1985 stellte der Europäische Gerichtshof im sogenannten „Untätigkeitsurteil“¹¹ fest, dass der Verkehrsminister seiner Verpflichtung nicht nachgekommen sei, innerhalb der EWG die Dienstleistungsfreiheit im Verkehrssektor herzustellen. Letztere wäre bereits bis zum Jahr 1968 (sic!) zu verwirklichen gewesen und sollte nunmehr „in einem angemessenen Zeitraum“ realisiert werden. Aus diesem Grund kam es Ende der 1980er Jahre zu einer fundamentalen Änderung in der europäischen Verkehrspolitik, insbesondere im Bereich des Eisenbahnverkehrs: Seither wurden mehrere Grün- und Weißbücher veröffentlicht und darauf aufbauend eine Reihe von Richtlinien und Verordnungen zur *schrittweisen Liberalisierung des Schienenverkehrssektors* verabschiedet.¹² Einen ersten großen Schritt in Richtung Open Access stellte die Richtlinie 91/440/EWG aus dem Jahr 1991 dar, deren Um-

4 Vgl. Kummer (2006), S. 229

5 Vgl. Kern/Diewald/Sumbalsky (2010), S. 120 ff.

6 Vgl. Rühle (2007), S. 33 f.

7 Vgl. Warnecke/Götz (2012), S. 112 f.

8 Vgl. Gürtlich (2011), S. 43

9 Vgl. Kummer (2006), S. 225 f.

10 Vgl. EG-Kommission (2001), S. 14

11 EuGH v. 22.05.1985 - Rs. 13/83 (Parlament/Rat, Verkehrspolitik), Slg. 1985

12 Vgl. Kahl (2012), S. 134

setzung in mehreren Staaten jedoch unbefriedigend erfolgte. Die Richtlinie forderte u.a. eine rechnerische und organisatorische Trennung der Geschäftsbereiche der nationalen Eisenbahnunternehmen (Eisenbahninfrastruktur und Eisenbahnbetrieb), ein Verbot von Quersubventionierungen sowie eine – sehr begrenzte – Öffnung des Zugangs zu den nationalen Schienenverkehrsmärkten für Dritte im grenzüberschreitenden Verkehr.¹³ Die weiteren Rechtsakte zur Liberalisierung des Schienenverkehrssektors in der EU wurden gebündelt

13 Vgl. Kahl (2012), S. 134 f.

in drei sogenannten *Eisenbahnpaketen* erlassen, die jeweils aus mehreren Verordnungen und Richtlinien bestehen (siehe *Abbildung 1*). Die neueren Rechtsakte konkretisieren dabei in der Regel die bereits existierenden Rechtsakte und entwickeln diese weiter. Im ersten und zweiten Eisenbahnpaket wurde primär die Marktöffnung im Güterverkehr vorangetrieben, während im dritten und in einem zukünftigen vierten Eisenbahnpaket der Fokus auf der Marktöffnung im Personenverkehr liegt.¹⁴

14 Vgl. Catharin (2011), S. 231

Erstes Eisenbahnpaket	Zweites Eisenbahnpaket	Drittes Eisenbahnpaket	„Viertes Eisenbahnpaket“ (Cross Acceptance Package)
<u>RL 2001/12/EG</u> Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft	<u>RL 2004/49/EG</u> Eisenbahnsicherheit	<u>VO (EG) 1370/2007</u> öffentliche Personenverkehrsdienste	<u>KOM (2006) 783 endg.</u> Revision der Interoperabilitätsrichtlinie
<u>RL 2001/13/EG</u> Zulassung von Eisenbahnunternehmen	<u>RL 2004/50/EG</u> Interoperabilität	<u>VO (EG) 1371/2007</u> Fahrgastrechte	<u>KOM (2006) 784 endg.</u> Revision der Sicherheitsrichtlinie
<u>RL 2001/14/EG</u> Trassenmanagement	<u>RL 2004/51/EG</u> Öffnung des europäischen Güterverkehrs	<u>RL 2007/58/EG</u> Öffnung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs	<u>KOM (2006) 785 endg.</u> Änderung von Befugnissen der europäischen Eisenbahnagentur
	<u>VO (EG) 881/2004</u> europäische Eisenbahnagentur	<u>RL 2007/59/EG</u> „europäischer Lokführerschein“	

Quelle: VDB (2008), <http://www.bahnindustrie.info>

Abb. 1. Überblick über die drei Eisenbahnpakete

2.3 Stand der Öffnung der nationalen Schienenverkehrsmärkte

Der Anfang der 1990er Jahre eingeleitete Liberalisierungsprozess ist mittlerweile weit fortgeschritten. Aktuell ist der Zugang zum europäischen Schienenverkehrsmarkt wie folgt geregelt:

Der Güterverkehr auf der Schiene ist seit 1. Jänner 2007 vollständig liberalisiert: Seitdem ist nicht nur der grenzüberschreitende Güterverkehr für alle in der EU zugelassenen EVU geöffnet, sondern auch die echte Kabotage, d.h. der Transport von Gütern innerhalb eines Mitgliedstaates durch ein ausländisches EVU, uneingeschränkt zulässig.

Im Personenverkehr auf der Schiene geht die Marktöffnung hingegen wesentlich langsamer vor sich: Der *grenzüberschreitende* Schienenpersonenverkehr ist seit 1. Jänner 2010 komplett für den Wettbewerb geöffnet. Darin inkludiert ist grundsätzlich auch das Recht zur Anschlusskabotage, d.h. ein ausländisches EVU darf – wenn es sich um eine grenzüberschreitende Zugverbindung handelt und der Hauptzweck derselben nicht in der Kabotage, sondern in der grenzüberschreitenden Beförderung von Fahrgästen besteht – Fahrgäste auch lediglich zwischen zwei Stationen im Inland befördern, z.B. ein tschechisches EVU zwischen zwei österreichischen

Bahnhöfen. Die echte Kabotage, also die Beförderung von Fahrgästen im reinen Inlandsverkehr eines Mitgliedstaates durch ein ausländisches EVU, ist aufgrund fehlender EU-rechtlicher Bestimmungen hingegen noch nicht erlaubt. Einige Mitgliedstaaten, darunter Österreich und Tschechien, haben sich jedoch in den letzten Jahren aus freien Stücken – über die Verpflichtungen aus den EU-Rechtsakten hinaus – dazu entschlossen, den Zugang zu ihrem jeweiligen nationalen Schienenverkehrsmarkt für alle EVU mit Sitz im Inland (!) zu öffnen. Auf dieser rechtlichen Grundlage bieten auch in Österreich und Tschechien private EVU inländische Personenverkehrsdienste im Fernverkehr an, die eigenwirtschaftlich betrieben werden.

Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr besteht außerdem seit jeher die Möglichkeit, grenzüberschreitende Züge auf Basis von Kooperationsvereinbarungen zu betreiben, d.h. ein inländisches EVU übernimmt die Verantwortung für die Traktion der Züge bis zur Landesgrenze, wo sie auf ein EVU des angrenzenden Staates übergeht.¹⁵ So werden derzeit bspw. sämtliche internationalen Fernverkehrszüge der österreichischen und tschechischen Staatsbahnen (ÖBB-Personenverkehr AG bzw. České dráhy, a.s.) in Kooperation mit den benachbarten staatlichen Eisenbahngesellschaften geführt.

15 Vgl. Catharin (2011), S. 275

Die vollständige Liberalisierung des Schienenverkehrssektors in der EU und damit die Vollendung des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums soll im Rahmen des *vierten* Eisenbahnpakets bis Dezember 2019 verwirklicht werden.

3. Ökonomische Rahmenbedingungen

3.1 Charakterisierung des Schienenpersonenfernverkehrsmarktes

Als Anbieter am österreichischen ebenso wie am tschechischen Schienenpersonenfernverkehrsmarkt sind einerseits einzelne neu gegründete, private Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) aktiv und andererseits die jeweilige staatliche Eisenbahngesellschaft, wobei letztere über beträchtliche Marktmacht verfügt. Dass bislang nur wenige EVU den Markteintritt wagten, ist nicht nur auf rechtliche, sondern auch auf diverse ökonomische und institutionelle Marktzugangsbedingungen zurückzuführen, die für potenzielle neue Anbieter *Markteintrittsbarrieren* darstellen:

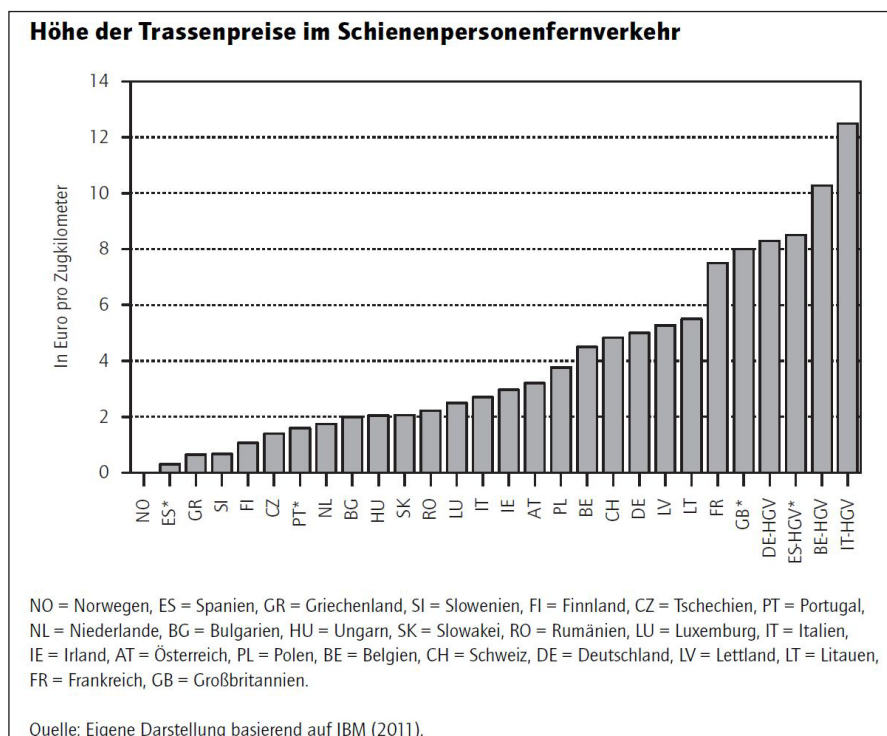
- Der Markteintritt erfordert in der Regel hohe, teilweise irreversible Investitionen in Schienenfahrzeuge, d.h. es besteht ein hoher Kapitalbedarf und damit verbunden ein beträchtliches wirtschaftliches Risiko.
- Ein funktionierender Gebraucht- oder Leasing-Fahrzeugmarkt fehlt bisher weitgehend, weshalb eine Low-risk-entry-Strategie derzeit nahezu unmöglich ist.
- Die großen staatlichen EVU profitieren von Betriebsgrößenersparnissen bzw. von Synergien im Eisenbahnbetrieb.

- Da die großen EVU immer noch im Eigentum der Nationalstaaten sind, ist die staatliche Einflussnahme weiterhin als hoch anzusehen.
- Die vertikal integrierten staatlichen EVU versuchen regelmäßig Marktneulinge zu diskriminieren. Dabei geht es vornehmlich um den Zugang zu sowie die Preise für die Schieneninfrastruktur und für ergänzende Serviceeinrichtungen.
- Bei Personenfernverkehrsdiensten auf der Schiene handelt es sich um ein nahezu homogenes Produkt, d.h. es bestehen kaum Möglichkeiten für eine echte Produktdifferenzierung.
- Im Schienenpersonenfernverkehr in Österreich und Tschechien werden die meisten Dienste im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen geleistet, mit deren Erbringung bislang ausschließlich die jeweilige staatliche Eisenbahngesellschaft (ÖBB-Personenverkehr AG bzw. České dráhy, a.s.) beauftragt wurde. Die Möglichkeiten für private EVU im freien Wettbewerb eigenwirtschaftlich betriebene Verkehrsdienste anzubieten, beschränken sich daher auf wenige Strecken.¹⁶

3.2 Trassenbenützungsentgelt

Das Trassenbenützungsentgelt ist das *zentrale Steuerungsinstrument* des Staates zur Beeinflussung der Attraktivität des Schienenverkehrs und damit des Marktanteils der Schiene am Gesamtverkehrsaufkommen. Die Höhe der Trassenpreise ist ein entscheidendes Kriterium dafür, ob Schienenverkehrsdienste wirtschaftlich tragfähig sind und infolgedessen

¹⁶ Vgl. Rühle (2007), S. 40 f.



Quelle: Warnecke/Götz (2012), S. 116

Abb. 2. Höhe der Trassenpreise im Schienenpersonenfernverkehr

von EVU eigenwirtschaftlich angeboten bzw. von Fahrgästen nachgefragt werden. Nach Vorgabe der EU muss das Trassenbenützungsentgelt zumindest so hoch sein wie die *Grenzkosten* einer Zugfahrt (v.a. Kosten für Verschleiß an Schienen und Weichen). Darüber hinaus können Zuschläge auf die Grenzkosten zur teilweisen oder vollständigen Deckung der Gemeinkosten des Infrastrukturbetreibers – das sind Kosten, die nicht unmittelbar einer Zugfahrt zugeordnet werden können (v.a. Kosten für Investitionen in und Instandhaltung der Schienenwege) – erhoben werden. Inwieweit die Gemeinkosten auf die EVU überwältzt werden, entscheidet die Politik auf nationaler Ebene: Die nichtangelasteten Gemeinkosten sind nämlich von der öffentlichen Hand aufzubringen.¹⁷ Die durchschnittlichen Trassenpreise für einen Musterzug (elektrifizierter Schnellzug mit etwa 750 Sitzplätzen und einer Masse von 590 Bruttotonnen; exkl. Stationsgebühren) im Schienenpersonenfernverkehr unterscheiden sich in den EU-Mitgliedstaaten stark (siehe *Abbildung 2*): In Tschechien beträgt der durchschnittliche Preis pro Trassenkilometer rund 1,40 Euro und zählt damit zu den niedrigsten in der EU. Österreich liegt mit einem durchschnittlichen Preis pro Trassenkilometer von circa 3,20 Euro im europäischen Vergleich im Mittelfeld.¹⁸

3.3 Vom Monopol- zum Wettbewerbsmarkt

Die von der EU-Kommission initiierte Liberalisierung des Schienenpersonenfernverkehrs bedeutet aus ökonomischer Sicht, dass bestehende nationale Angebotsmonopole aufgelöst werden und an ihrer Stelle ein europäischer Wettbewerbsmarkt implementiert werden soll. Wettbewerbsmärkte sind aus Sicht der gesellschaftlichen Wohlfahrt vorteilhafter als Monopolmärkte, da letztere immer mit einem Wohlfahrtsverlust verbunden sind: In einem Monopol wird eine geringere Gütermenge zu einem höheren Preis verkauft als im Fall der vollständigen Konkurrenz.¹⁹ Auch in Österreich und Tschechien lagen im Schienenpersonenfernverkehr vor Beginn der schrittweisen Marktöffnung Angebotsmonopole vor, mit den ÖBB bzw. den ČD als einzigem Anbieter im jeweiligen Land. Gewinn dürften die Monopolisten, wenn überhaupt, nur auf den Strecken Salzburg – Wien und Praha – Ostrava erzielt haben. Beide Verbindungen müssen seit dem Aufkommen privater EVU nämlich eigenwirtschaftlich betrieben werden. Auf allen anderen Strecken fuhren sie hingegen vermutlich Verluste ein, die ihnen von der öffentlichen Hand ersetzt wurden bzw. immer noch ersetzt werden. Bei den beschriebenen Angebotsmonopolen handelte es sich nicht um natürliche Monopole, die durch sinkende Durchschnittskosten gekennzeichnet sind, sondern um *staatlich gestützte, rechtliche* Monopole: Zum Schutz vor Konkurrenz wurde potentiellen Mitbewerbern der Zugang zum Schienenpersonenfernverkehrsmarkt schlicht per Gesetz untersagt. Ein natürliches Monopol – mit sehr hohen Fixkosten – liegt nur bei der Schieneninfrastruktur vor, nicht aber beim Eisenbahnbetrieb. Die Anschaffungskosten für Fahrzeuge sind zwar hoch, liegen aber über die gesamte Lebensdauer eines Zuges gesehen wohl unter den variablen Kosten des

Zugbetriebs.

Laut Theorie müssten nach der Auflösung der Monopole im Schienenpersonenfernverkehr so lange neue Anbieter in den Markt eintreten, bis die gesamten Monopolgewinne abgeschöpft sind, d.h. bis alle Unternehmen auf dem Markt – zum Gleichgewichtspreis – genau kostendeckend wirtschaften, aber keine Gewinne erzielen. Bislang entstand allerdings weder in Österreich noch in Tschechien ein Wettbewerbsmarkt, sondern in beiden Fällen bildeten sich Oligopole mit zwei bzw. drei Anbietern (siehe *Kapitel 4.1*).²⁰

4. Wirkungen der Liberalisierung am Beispiel Österreichs und Tschechiens

Im gegenständlichen Kapitel soll der Frage nachgegangen werden, wie sich die Marktöffnung bislang auf die Bedingungen für die Fahrgäste sowie auf die räumlichen Strukturen in Österreich und Tschechien ausgewirkt hat. In beiden Ländern ist der Zugang zu den nationalen Schienenpersonenverkehrsmärkten für private Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Sitz im Inland seit mehreren Jahren geöffnet und es sind – im Unterschied zu einigen anderen EU-Mitgliedstaaten – bereits neu gegründete, private EVU aktiv, die im Inlandsverkehr eigenwirtschaftlich regelmäßige Schienenpersonen(fern)verkehrsdienste anbieten. Die Effekte der Liberalisierung werden anhand folgender *Indikatoren* untersucht:

- EVU im Schienenpersonenfernverkehr
- Liniennetz und Fahrplanangebot
- Ticketpreise und Wirtschaftlichkeit
- Fahrzeugausstattung und Serviceangebot

4.1 EVU im Schienenpersonenfernverkehr

Sowohl in Österreich als auch in Tschechien wurden in den letzten Jahren neue, private EVU gegründet, die eigenwirtschaftliche Personenfernverkehre auf der Schiene in direkter Konkurrenz zu den staatlichen EVU betreiben: In Österreich bietet neben der staatlichen *ÖBB-Personenverkehr AG* seit 2011 auch die private *WESTbahn Management GmbH* Verkehrsdienste im Schienenpersonenfernverkehr an, während in Tschechien einerseits die staatliche *České dráhy, a.s. (ČD)* und andererseits seit 2011 das private *EVU Regio-Jet, a.s.*, sowie seit 2012 das private *EVU LEO Express, a.s.*, im Schienenpersonenfernverkehr tätig sind. Die beiden staatlichen EVU ÖBB und ČD verloren zwar ihr Monopol im Personenfernverkehr auf der Schiene, dominieren aufgrund ihrer Marktmacht aber weiterhin das Marktgeschehen. Auch manche als privat bezeichnete EVU sind eigentlich teilstaatlich: So ist bspw. die französische Staatsbahn SNCF zu 28 Prozent an der *WESTbahn* beteiligt und könnte diese, falls sie dereinst in finanzielle Schwierigkeiten geraten sollte, günstig und ohne großes Markteintrittsrisiko vollständig übernehmen. Solche grenzüberschreitende Staatsbeteiligungen können auch als mögliche schleichende Rückverstaatlichung privater EVU gesehen

17 Vgl. Leister (2013), S. 255 ff.

18 Vgl. IBM (2011), S. 44 ff.

19 Vgl. Pindyck/Rubinfeld (2005), S. 771 f.

20 Vgl. Pindyck/Rubinfeld (2005), S. 356 ff.

werden.

Der Markteintritt der privaten EVU spiegelt sich in wachsenden Fahrgastzahlen und einer steigenden Verkehrsleistung in beiden Ländern wider. Die Reisenden profitieren vom erweiterten Verkehrsangebot, indem sie neben den Diensten der ehemaligen Monopolisten alternativ auch jene privater EVU in Anspruch nehmen können, sofern letztere die gewünschte Strecke bedienen. Allerdings entstand bislang – entgegen der Intention der EU – weder in Österreich noch in Tschechien ein Wettbewerbsmarkt, sondern in beiden Ländern bildeten sich Oligopole bzw. in Österreich ein Duopol: Einer Vielzahl an Fahrgästen stehen wenige EVU gegenüber, die miteinander im Wettbewerb stehen. In *Kapitel 3.1.* wurden mögliche Gründe für die geringe Anzahl an EVU genannt, die bisher den Markteinstieg wagten.

4.2 Liniennetz und Fahrplanangebot

Im Unterschied zu den staatlichen EVU ÖBB und ČD betreiben die privaten EVU WESTbahn, Regio-Jet und LEO Express bislang kein Liniennetz, sondern jeweils nur eine einzige Linie: Die Fernverkehrszüge der privaten EVU, die alle *eigenwirtschaftlich* betrieben werden, verkehren (fast) ausschließlich auf jenen Strecken, auf denen auch die staatlichen EVU ihre Fernverkehrszüge kostendeckend – d.h. ohne Ausgleichszahlungen seitens der öffentlichen Hand – führen müssen. In Österreich betrifft dies die Strecke zwischen Salzburg und Wien und in Tschechien die Strecke zwischen Praha und Ostrava. Beide Eisenbahnstrecken weisen zumindest drei Gemeinsamkeiten auf, die offenbar simultan erfüllt sein müssen, damit eine Strecke für die Erbringung eigenwirtschaftlicher Leistungen im Schienenpersonenfernverkehr in Frage kommt:

- *Verbindung einer Millionenstadt mit mehreren mittelgroßen Ballungsräumen:* Die Eisenbahn ist durch eine hohe Beförderungskapazität bei gleichzeitig geringer örtlicher Flexibilität charakterisiert. Sie kann ihre Stärken daher vor allem dort ausspielen, wo regelmäßig eine hohe Anzahl an Reisenden zu befördern ist. Dies trifft insbesondere auf die Verkehre zwischen Ballungsräumen zu: Deren dichte Besiedelung bedingt eine Vielzahl sozialer, kultureller und wirtschaftlicher Beziehungen, die dementsprechend große, konzentrierte Verkehrsströme erzeugen. Da es in Österreich und Tschechien mit Wien und Prag jeweils nur eine Millionenstadt gibt, halten die eigenwirtschaftlich geführten Fernverkehrszüge – um ein ausreichendes Fahrgastaufkommen zu erzielen – auch in mehreren mittelgroßen Ballungsräumen.
- *Mit dem MIV konkurrenzfähige Reisezeiten:* Die Strecke Salzburg – Wien wird ebenso wie die Strecke Praha – Ostrava seit mehreren Jahren etappenweise ausgebaut. Dabei wird einerseits die Streckenkapazität erhöht und andererseits die Höchstgeschwindigkeit auf mindestens 160 km/h angehoben. Infolgedessen können Reisezeiten erzielt werden, die jenen des motorisierten Individualverkehrs zumindest ebenbürtig sind und damit die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs sicherstellen.
- *Hoher Anteil der Bahn am Modal Split mit Wachstumserwartung:* Auf beiden Relationen weist die Eisenbahn im

Fernverkehr bereits jetzt einen hohen Anteil am Modal Split auf. Für die Zukunft wird ein weiterer starker Anstieg der Fahrgastzahlen erwartet.

Aufgrund der zusätzlichen Fernverkehrsverbindungen auf der Schiene verbessert sich die Erreichbarkeit jener Städte bzw. Ballungsräume, die sich entlang der Hauptverkehrsachsen Salzburg – Wien und Praha – Ostrava befinden und die von den privaten EVU bedient werden. Da die Verkehrsanbindung als ein wesentlicher Standortfaktor erachtet wird, nimmt die Anziehungskraft der ohnedies bereits stark wachsenden Zentren entlang der beiden West-Ost-Korridore weiter zu. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass die peripheren Gebiete in Österreich und Tschechien im Vergleich zu den Ballungsräumen an Attraktivität verlieren, obwohl das Verkehrsangebot auf dem sonstigen Schienennetz bislang auf konstantem Niveau beibehalten wurde. Es stellt sich daher die Frage, inwieweit eine (neo)liberale Verkehrspolitik, wie sie von der EU verfolgt wird, mit den Zielen der Raumplanung sowie der EU-Regionalpolitik – insbesondere der Herstellung möglichst gleichwertiger Lebensbedingungen für die Bevölkerung in allen Landesteilen bzw. dem Abbau von regionalen Disparitäten – kompatibel ist. Absolut gesehen halten sich die räumlichen Auswirkungen der Liberalisierung bislang aber in überschaubaren Grenzen, da der deutlich überwiegende Teil der Verkehrsleistungen im Schienenpersonenfernverkehr weiterhin auf der Grundlage von gemeinwirtschaftlichen Leistungsverträgen und nur ein kleiner Teil auf eigenwirtschaftlicher Basis erbracht wird.

In Bezug auf das Fahrplanangebot wirkte sich die Liberalisierung auf die Bahnreisenden in Österreich und Tschechien bislang eindeutig positiv aus: Der Markteintritt privater EVU führte in beiden Ländern zu einer deutlichen Ausweitung des Fahrplanangebots im Schienenpersonenfernverkehr auf der West-Ost-Magistrale, während auf dem restlichen Streckennetz die Anzahl der Verbindungen im Nah- und Fernverkehr weitgehend unverändert blieb. Die Züge der privaten EVU verkehren im Ein- oder Zweistundentakt, sind aber im Gegensatz zu den Zügen der staatlichen EVU nicht in die Taktknoten eingebunden und bieten infolgedessen oft schlechte Anschlussbedingungen an die Zubringerlinien im Regionalverkehr. Dementsprechend sind die von einem privaten EVU neu geschaffenen Fernverkehrsverbindungen primär für jene Fahrgäste interessant, deren Reise in einem Ort beginnt und endet, der unmittelbar von diesem EVU bedient wird. Eine weitere Verbesserung des Fahrplanangebots könnte durch die Einrichtung eines netzweit gültigen *integralen Taktfahrplans* (ITF) in beiden Ländern erfolgen: Bei einem ITF verkehren die Züge auf sämtlichen Linien, die in den integralen Taktfahrplan eingebunden sind, von früh bis spät im konsequenten (Halb)Stundentakt. An bestimmten Bahnhöfen, sogenannten ITF-Knotenpunkten, treffen die Züge aus allen Richtungen jede (halbe) Stunde zur selben Minute – in der Regel zur Minute 00 und/oder 30 – zusammen und ermöglichen untereinander mit kürzesten Wartezeiten verbundene, optimale Anschlussverbindungen.²¹ Um einen möglichst attraktiven Schienenpersonenfernverkehr zwischen den Ballungszentren anzubieten, sollten Anstrengungen dahingehend unternommen werden, auch die Fernverkehrszüge privater EVU in die integralen Taktfahrpläne einzubeziehen.

21 Vgl. Pfeiler/Elsner/Uttenthaler (2012), S. 230 f.

Bei der Implementierung eines integralen Taktfahrplans stellt insbesondere die langfristige Sicherung von ITF-Trassen eine Herausforderung dar, weil die rechtlichen Bestimmungen diesen bislang keine Priorität einräumen.

4.3 Ticketpreise und Wirtschaftlichkeit

Die Effekte der Liberalisierung des Schienenpersonenfernverkehrs in Österreich und Tschechien hinsichtlich Ticketpreise und Wirtschaftlichkeit der EVU lassen sich – frei nach dem Motto „des einen Freud, des anderen Leid“ – wie folgt zusammenfassen: In beiden Ländern profitieren die Bahnreisenden von niedrigeren Fahrpreisen, wohingegen die neuen, privaten EVU aufgrund zu geringer Erlöse bislang nur Verluste schrieben. In Österreich brachte der Markteintritt der privaten WESTbahn, deren reguläre Tarife sich an den halben Standardpreisen der staatlichen ÖBB orientieren, vor allem für jene Fahrgäste erhebliche finanzielle Ersparnisse mit sich, die zwischen Salzburg und Wien unterwegs sind und nicht über eine ÖBB-Vorteilscard verfügen. In Summe stieg das Preisniveau im Schienenpersonenfernverkehr auf der Westbahnstrecke seit dem Jahr 2011 allerdings leicht. Im Gegensatz dazu sanken in Tschechien die Fahrpreise im Fernverkehr – insbesondere für Fahrten zwischen Praha und Ostrava – seit der Betriebsaufnahme der beiden privaten EVU in den Jahren 2011 und 2012 markant, d.h. der aggressive Preiskampf zwischen den drei Anbietern Regio-Jet, LEO Express und ČD wirkte sich bisher zum Vorteil der Bahnreisenden aus. Vermutlich entsprechen die niedrigen Preise auf der Strecke zwischen Praha und Ostrava derzeit aber nicht den Grenzkosten der Anbieter, sondern liegen darunter, d.h. die EVU wirtschaften nicht kostendeckend. Dieser Zustand lässt sich nur kurzfristig aufrecht erhalten, mittelfristig werden die Fahrpreise jedoch steigen (müssen), da die EVU anderenfalls mangels Wirtschaftlichkeit aus dem Markt ausscheiden werden. Sowohl in Österreich als auch in Tschechien bieten die EVU im zunehmend härter werdenden Kampf um Fahrgäste außerdem oft nochmals drastisch reduzierte Aktionstarife an. Davon profitieren auch jene Passagiere, die auf Strecken unterwegs sind, auf denen die Staatsbahnen im Schienenpersonenfernverkehr derzeit noch ein Monopol innehaben. Gleichzeitig werfen die privaten EVU den staatlichen EVU regelmäßig vor, den Markt mit nicht kostendeckenden Preisen zu zerstören und auf diese Weise die Newcomer aus dem Markt drängen zu wollen. Verbesserungsbedarf ist in erster Linie noch in Bezug auf die Einführung integraler Tarife auszumachen, d.h. durchgehender ÖV-Tickets vom Ausgangsbis zum Endpunkt einer Reise, um die Nutzung privater EVU für eine Teilstrecke der Reise attraktiver zu gestalten. Diesbezüglich sieht das vierte Eisenbahnpaket der EU vor, dass die Mitgliedstaaten bis zum Jahr 2019 ein einziges, europaweites Fahrkartenvertriebs- und Informationssystem für alle EVU aufbauen müssen, das den Reisenden Zugang zu allen für die Reiseplanung notwendigen Daten verschafft und es ermöglicht, durchgehende ÖV-Tickets sowie Platzreservierungen zu kaufen.²²

Die Kennzahl *Wirtschaftlichkeit* setzt die erzielten Erlöse eines

Unternehmens ins Verhältnis zu den angefallenen Kosten. Die privaten EVU WESTbahn, Regio-Jet und LEO Express schlossen bislang alle Geschäftsjahre mit einem negativen finanziellen Ergebnis ab. Auch die staatliche ČD wies im letzten Geschäftsjahr einen Verlust aus, während die ebenfalls staatlichen ÖBB Gewinne erzielen konnten. Die mangelnde Wirtschaftlichkeit der Mehrzahl der genannten EVU ist höchstwahrscheinlich nicht auf zu hohe Kosten bzw. auf eine zu geringe Effizienz zurückzuführen, sondern dürfte in erster Linie eine Folge der (zu) niedrigen Ticketpreise sein, wie das nachstehende Beispiel veranschaulicht: Im Geschäftsjahr 2013 beförderte das EVU LEO Express 800.000 Passagiere und fuhr bei einem Umsatz von 7,0 Millionen Euro einen Verlust von 5,8 Millionen Euro ein. Im Mittel resultierte demnach pro Fahrgast ein Verlust von 7,25 Euro – bei Ticketpreisen zwischen 3,5 und 12 Euro.²³ Ob es sich bei den negativen Finanzergebnissen der privaten EVU um die in der Startphase üblichen Verluste von Branchenneulingen handelt, oder ob diese für die betreffenden EVU existenzgefährdend sind, wird sich in den nächsten Jahren zeigen. Ergänzend sei erwähnt, dass die Wirtschaftlichkeit der EVU nicht nur von der intramodalen Konkurrenz im Schienenpersonenfernverkehr abhängt, sondern ganz wesentlich auch durch den *intermodalen Wettbewerb* zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern beeinflusst wird. Die fehlende Kostenwahrheit im Verkehr – insbesondere im Bereich externer Kosten – dürfte sich allgemein zu Ungunsten der Schiene auswirken. Viele Studien gehen davon aus, dass aufgrund des starken intermodalen Wettbewerbsdrucks durch Billigfluggesellschaften, Fernbusunternehmen und den motorisierten Individualverkehr intramodaler Wettbewerb im eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenfernverkehr nur in geringem Umfang entstehen kann.²⁴

4.4 Fahrzeugausstattung und Serviceangebot

In Bezug auf die Qualität und Diversität des Serviceangebots sowie der Ausstattung der Fernverkehrszüge profitieren die Bahnkunden in Österreich und Tschechien in doppelter Weise von der Liberalisierung des Schienenpersonenfernverkehrs:

Zum einen warten die drei neuen privaten EVU WESTbahn, LEO Express und Regio-Jet mit Innovationen auf, die sowohl in puncto Inneneinrichtung der Fahrzeuge als auch in puncto Kundenservice über das bislang von den Staatsbahnen ÖBB und ČD Gebotene hinausgehen. So kommen bspw. in den Zügen der WESTbahn alle Fahrgäste in den Genuss von hochwertigen Ledersitzen, die in den Zügen der ÖBB den Reisenden in der 1. Klasse vorbehalten sind. Die Züge von LEO Express verfügen im Unterschied zu jenen der ČD über ein neuartiges Informations- und Unterhaltungssystem. Außerdem ermöglichen sie – ebenso wie die Züge der WESTbahn – einen barrierefreien Zugang, was insbesondere Menschen mit eingeschränkter Mobilität zugutekommt. Während die WESTbahn und LEO Express auf Neubaufahrzeuge setzen – in beiden Fällen handelt es sich um für den Fernverkehr adaptierte Nahverkehrstriebwagen der Firma Stadler Rail

²² Vgl. o.V. (2014a), S. 144

²³ Vgl. o.V. (2014b), S. 348

²⁴ Vgl. Warnecke/Götz (2012), S. 127

– kommen bei Regio-Jet modernisierte Altbauwagen und -lokomotiven zum Einsatz. Dementsprechend fielen die anfänglichen – teilweise irreversiblen – Investitionskosten, die mit dem Markteintritt verbunden sind, bei Regio-Jet vermutlich bedeutend niedriger aus als bei der WESTbahn und bei LEO Express und das EVU unterliegt somit einem geringeren wirtschaftlichen Risiko.

Zum anderen sind auch die beiden staatlichen Eisenbahngesellschaften und vormaligen Monopolunternehmen ÖBB und ČD – infolge des seit dem Markteintritt der privaten EVU entstandenen Wettbewerbs um Fahrgäste – verstärkt darum bemüht, ihr Leistungsangebot zu verbessern. So wurden bspw. die erst wenige Jahre alten Railjet- und Pendolino-Garnituren mit Gratis-WLAN nachgerüstet, das bei den Zügen der privaten Mitbewerber bereits zur Grundausstattung zählt. Diese Qualitätssteigerungen sind auch für jene Fahrgäste von Nutzen, die auf Strecken unterwegs sind, auf denen im Schienenpersonenfernverkehr (noch) kein Wettbewerb herrscht.

Es wird angenommen, dass es sich bei Personenverkehrsdiensten auf der Schiene um ein weitgehend *homogenes* Gut handelt – im Wesentlichen besteht die Dienstleistung in der Beförderung von Personen zwischen zwei Stationen. Die Bereitschaft zum Kauf des Produktes hängt folglich in erster Linie von dessen Preis ab. Darüber hinaus kann die Nachfrage – wenn auch nur in geringem Ausmaß – durch *Produktdifferenzierung* u.a. hinsichtlich der Fahrzeugausstattung sowie des Serviceangebots beeinflusst werden. Die drei privaten EVU WESTbahn, LEO Express und Regio-Jet möchten hierbei vor allen Dingen mit einer hohen Servicequalität punkten. Dementsprechend setzen sie in ihren Zügen deutlich mehr Personal ein als ihre staatlichen Konkurrenten – im Normalfall ist ein Mitarbeiter pro Wagen eingeteilt. Das Bordpersonal ist nicht nur für den Fahrkartenverkauf und die Ticketkontrolle, sondern darüber hinaus auch für den Kundenservice, die Fahrgastberatung und die Sauberkeit in den Zügen verantwortlich. Die günstige oder sogar kostenlose Verpflegung am Platz sowie die sonstigen Gratis-Zusatzleistungen – z.B. WLAN oder Zeitungen – sind Teil des Servicekonzepts der privaten EVU: Sie verursachen nur geringe Kosten, schaffen aber einen hohen Mehrwert.²⁵ Mittels der in ihren Zügen gebotenen Annehmlichkeiten sowie durch gezieltes Marketing versuchen sich die neuen privaten EVU als dynamisch, modern und „trendy“ zu positionieren. Auf diese Weise sollen einerseits Bahnkunden von den staatlichen Mitbewerbern abgeworben werden und andererseits Menschen, die bislang nicht mit der Bahn fuhren, zum Umstieg und Einstieg in die eigenen Fernverkehrszüge bewegen werden. Den beiden Staatsbahnen ÖBB und ČD haftet hingegen trotz der stetigen Leistungsverbesserungen weiterhin tendenziell das Image eines Dinosauriers – groß und mächtig, aber träge und wenig anpassungsfähig – an. Nur mühsam gelingt es ihnen, sich von alten Vorurteilen zu emanzipieren. Abschließend sei angemerkt, dass neben Preis, Komfort, Service, Image und ideologisch begründeten Präferenzen – manche Fahrgäste nutzen aus Prinzip entweder lieber private oder lieber staatliche EVU – in nicht wenigen Fällen schlicht die Abfahrtszeit der gewünschten Verbindung entscheidend für die Anbieterwahl sein dürfte.

²⁵ Vgl. Regio-Jet (2013), <http://www.future-mobility-camp.de>

5. Zusammenfassung und Fazit

Abschließend werden die wesentlichen Aussagen und Schlussfolgerungen des Artikels nochmals in kompakter Form wiedergegeben.

Die EU-Verkehrspolitik strebt seit Ende der 1980er Jahre die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums an, der u.a. durch die schrittweise Liberalisierung der (nationalen) Schienenverkehrsmärkte verwirklicht werden soll. Aus ökonomischer Sicht kommt es zur Auflösung eines staatlich gestützten, rechtlichen Angebotsmonopols hin zu einem Wettbewerbsmarkt. Es wird erhofft, dass der entstehende intramodale Wettbewerb zu einer Effizienz- und Attraktivitätssteigerung sowie zu einer stärkeren Kundenorientierung des europäischen Eisenbahnsektors führt und somit die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber anderen Verkehrsträgern verbessert wird. Die rechtliche Umsetzung der Marktöffnung (Open Access) erfolgt(e) in mehreren Etappen: Ausgehend von der Richtlinie 91/440/EWG wurden seit Beginn der 1990er Jahre drei sogenannte „Eisenbahnpakete“ verabschiedet, die jeweils aus mehreren Verordnungen und Richtlinien bestehen. Während der Güterverkehr auf der Schiene schon 2007 vollständig liberalisiert wurde, ist im Personenverkehr auf der Schiene bislang nur der grenzüberschreitende Verkehr seit 2010 komplett für den Wettbewerb geöffnet. Der Zugang zum inländischen Schienenpersonenverkehrsmarkt wurde hingegen bisher nur in einzelnen Mitgliedstaaten auf deren eigene Initiative hin geöffnet – darunter sind Österreich und Tschechien.

Die Untersuchung der Wirkungen der Liberalisierung des Schienenpersonenfernverkehrs in Österreich und Tschechien anhand von vier Indikatoren führte zu den folgenden Erkenntnissen:

- Sowohl in Österreich als auch in Tschechien wurden neue, private EVU gegründet, die eigenwirtschaftliche Personenfernverkehre auf der Schiene in direkter Konkurrenz zu den staatlichen EVU betreiben. Entgegen der Intention der EU entstanden in beiden Ländern bislang aber keine Wettbewerbsmärkte, sondern Oligopole. Da die meisten inländischen Dienste weiterhin im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen erbracht werden, empfiehlt es sich – um zusätzliche EVU zum Markteintritt zu bewegen – zukünftig neben dem Wettbewerb „auf dem Markt“ auch den Wettbewerb „um den Markt“ zu forcieren, d.h. eine verpflichtende Ausschreibung gemeinwirtschaftlicher Leistungen vorzusehen.
- Die Fahrgäste in Österreich und Tschechien profitierten bisher aufgrund zusätzlicher Fernverkehrsverbindungen vom Markteintritt der privaten EVU. Letztere betreiben allerdings kein Liniennetz, sondern verkehren bislang ausschließlich auf den als eigenwirtschaftlich definierten Strecken Salzburg – Wien bzw. Praha – Ostrava. Diese Strecken weisen folgende Gemeinsamkeiten auf: Sie verbinden eine Millionenstadt mit mehreren mittelgroßen Ballungsräumen, bieten aufgrund von Ausbauten in den letzten Jahren Reisezeiten, die mit dem MIV konkurrieren können und verfügen bereits jetzt über einen hohen Anteil der Bahn am Modal Split, der sich in Zukunft wei-

ter erhöhen dürfte. Die Erreichbarkeit jener Städte bzw. Ballungsräume, die sich entlang der Hauptverkehrsachsen Salzburg – Wien und Praha – Ostrava befinden und die von den privaten EVU bedient werden, wird aufgrund der zusätzlichen Fernverkehrsverbindungen auf der Schiene verbessert, d.h. deren Anziehungskraft nimmt weiter zu, während die peripheren Gebiete vergleichsweise eher an Attraktivität verlieren. Es ist daher fraglich, inwieweit eine (neo)liberale Verkehrspolitik mit den Zielen der Raumplanung sowie der EU-Regionalpolitik – insbesondere der Herstellung möglichst gleichwertiger Lebensbedingungen für die Bevölkerung in allen Landesteilen bzw. dem Abbau von regionalen Disparitäten – kompatibel ist.

- In Österreich brachte der Markteintritt der privaten WESTbahn, deren Tarife sich an den halben Standardpreisen der staatlichen ÖBB orientieren, vor allem für jene Fahrgäste erhebliche finanzielle Ersparnisse mit sich, die zwischen Salzburg und Wien unterwegs sind und nicht über eine ÖBB-Vorteilscard verfügen. In Summe stieg das Preisniveau im Schienenpersonenfernverkehr in Österreich seit dem Jahr 2011 allerdings leicht. Im Gegensatz dazu sanken in Tschechien die Fahrpreise im Fernverkehr – insbesondere für Fahrten zwischen Praha und Ostrava – seit der Betriebsaufnahme der beiden privaten EVU markant. Die EVU schrieben hingegen bisher wegen der geringeren Erlöse überwiegend Verluste. Ob diese die Folge eines möglichen ruinösen Wettbewerbs sind, der längerfristig zum Ausscheiden der Anbieter aus dem Markt führt, oder ob es sich um Anlaufverluste von Branchenneulingen handelt, wird die zukünftige Wettbewerbsentwicklung zeigen.
- Auch in Bezug auf die Qualität und Diversität des Serviceangebots sowie der Ausstattung der Fernverkehrszüge profitieren die Bahnkunden in Österreich und Tschechien von der Liberalisierung des Schienenpersonenfernverkehrs: Zum einen warten die drei neuen privaten EVU mit zahlreichen Innovationen auf. Punkten möchten sie vor allen Dingen mit einer hohen Servicequalität. Zum anderen sind auch die vormaligen Monopolunternehmen ÖBB und ČD – infolge des seit dem Markteintritt der privaten EVU entstandenen Wettbewerbs um Fahrgäste – verstärkt darum bemüht, ihr Leistungsangebot zu verbessern.

Quellenverzeichnis

- Catharin (2011): Catharin, W.: Eisenbahngesetz 1957 idgF, in: Catharin, W./Gürtlich, G. H. (Hrsg.): Eisenbahngesetz – Kommentar samt ökonomischen und rechtlichen Grundlagen, 2. Aufl., Wien 2011, S. 35-228
- EG-Kommission (2001): Kommission der Europäischen Gemeinschaften (Hrsg.): Weißbuch. Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft; KOM (2001) 370 endg. vom 12. September 2001
- Gürtlich (2011): Gürtlich, G. H.: Die ökonomischen Grundlagen der Eisenbahnen, in: Catharin, W./Gürtlich, G. H. (Hrsg.): Eisenbahngesetz – Kommentar samt ökonomischen und rechtlichen Grundlagen, 2. Aufl., Wien 2011, S. 35-228
- Hametner (2013): Hametner, A.: Bahnreform in Österreich. Schienenverkehr zwischen Markt und Staat, 1. Aufl., Frankfurt am Main 2013
- IBM (2011): IBM Global Business Services: Liberalisierungsindex Bahn 2011. Marktöffnung: Eisenbahnmärkte der Mitgliedstaaten der Europäischen Union, der Schweiz und Norwegens im Vergleich, 4. Aufl., Brüssel 2011
- Kahl (2012): Kahl, A.: Grenzüberschreitender Personenverkehr, in: Gamper, A./Ranacher, C. (Hrsg.): Rechtsfragen des grenzüberschreitenden Verkehrs, 1. Aufl., Wien 2012, S. 133-146
- Kern/Diewald/Sumbalsky (2010): Kern, H./Diewald, B./Sumbalsky, S.: Regulierung in Österreich. Regulierung von Infrastrukturbranchen im Spannungsfeld von Regulierungstheorie und Wirtschaftspolitik, 1. Aufl., Wien 2010
- Kummer (2006): Kummer, S.: Einführung in die Verkehrswirtschaft, 1. Aufl., Wien 2006
- Leister (2013): Leister, H.: Halbierung der DB-Trassenpreise: eine reale Option für 2015, in: Eisenbahn-Revue International, 19. Jg. (2013), Nr. 5, S. 255-258
- o.V. (2014a): o.V.: EU will beim Fahrkartenvertrieb eingreifen, in: Eisenbahn Österreich, 19. Jg. (2014), Nr. 3, S. 144
- o.V. (2014b): o.V.: Leo Express braucht mehr Kapital, in: Eisenbahn-Revue International, 20. Jg. (2014), Nr. 7, S. 348
- Pfeiler/Elsner/Uttenthaler (2012): Pfeiler, D./Elsner, M./Uttenthaler, H.: Der Weg zum integrierten Taktfahrplan in Österreich, in: Eisenbahn Österreich, 17. Jg. (2012), Nr. 5, S. 230-233
- Pindyck/Rubinfeld (2005): Pindyck, R. S./Rubinfeld, D. L.: Mikroökonomie, 6. Aufl., München 2005
- Pollert/Kirchner/Polzin (2013): Pollert, A./Kirchner, B./Polzin, J. M.: Duden Wirtschaft von A bis Z: Grundlagenwissen für Schule und Studium, Beruf und Alltag, 5. Aufl., Mannheim 2013
- Regio-Jet (2013): Regio-Jet, a.s.: IC RegioJet - Czech Republic. More passengers on rails, in: http://www.future-mobility-camp.de/dresden13/wp-content/uploads/2013/05/session_ondruj.pdf (15.09.2014)
- Rühle (2007): Rühle, J.: Planungssysteme im Schienenpersonenfernverkehr: Rahmenbedingungen, Einflussfaktoren und Gestaltungsempfehlungen am Beispiel der DB Fernverkehr AG, 1. Aufl., Köln 2007
- VDB (2008): Verband der Bahnindustrie in Deutschland: Die europäischen Eisenbahnpakete. Inhalte und Umsetzung der europäischen Verkehrspolitik, in: http://www.bahnindustrie.info/fileadmin/Dokumente/Publicationen/Hintergrundpapiere/Hintergrund_2008_03_Europaeische_Eisenbahnpakete.pdf (15.09.2014)
- Warnecke/Götz (2012): Warnecke, C./Götz, G.: Offener Marktzugang im europäischen Schienenpersonenverkehr: Erfahrungen aus der Wettbewerbsentwicklung, in: Vierteljahrshefte zur Wirtschaftsforschung, 81. Jg. (2012), Nr. 1, S. 111-130