



Amt der Vorarlberger Landesregierung

Zahl: [PrsG-172.05](#)

Bregenz, am [23.10.2003](#)

[Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie](#)
[Gruppe Schiene](#)
[Abteilung Sch 1 - Recht](#)
[Radetzkystraße 2](#)
[1030 Wien](#)

Auskunft:
[Dr. Brigitte Hutter](#)
 Tel: [#43\(0\)5574/511-20220](#)

Betreff: [Bundesbahnstrukturgesetz 2003;](#)
[ÖBB-Dienstrechtsgesetz und Änderungen des Bahn-Betriebsver-](#)
[fassungsgesetzes, des Arbeitsverfassungsgesetzes, des Ange-](#)
[stellengesetzes und des ASVG](#)

Bezug: [Schreiben vom 2.10.2003, GZ. 210.813/2-II/Sch1-2003](#)

Zum Entwurf eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 wird Stellung genommen wie folgt:

Inhalt des Gesetzesentwurfes ist im Wesentlichen die Neuorganisation der ÖBB durch Umstrukturierung in eine Holding AG, vier weitere Aktiengesellschaften (als Tochtergesellschaften der Holding AG) und vier Gesellschaften mbH. Durch die Reform soll eine „moderne, wettbewerbsfähige, effiziente und diskriminierungsfreie Unternehmensstruktur“ geschaffen und zur Konsolidierung der Staatsfinanzen beigetragen werden.

Gegen die Umstrukturierung der ÖBB in der geplanten Art und Weise bestehen gravierende Bedenken.

Es ist in keiner Weise nachvollziehbar, dass die Schiene durch die Aufteilung der ÖBB in neun Gesellschaften effizienter und gegenüber der Straße wettbewerbsfähiger wird. Es deutet im Gegenteil vieles darauf hin, dass durch die Desintegration wichtige Synergieeffekte verloren gehen, aufwendige Doppel- und Mehrfachstrukturen entstehen und die Organisationsreform zu (noch) höheren Overheadkosten und zusätzlichem Abstimmungsbedarf führen wird.

Mit der Desintegration der ÖBB sind gravierende Probleme vorprogrammiert. Wenn die Bahnreform in der geplanten Form realisiert wird, werden sich zum Beispiel künftig drei Gesellschaften mit der wichtigen und komplexen Aufgabe der Fahrplan-

Optimierung befassen müssen: Die beiden Absatz-Gesellschaften (Güterverkehrs-AG und Personenverkehrs-AG) und die Infrastruktur-Betriebs-AG.

Dem Hinweis in den erläuternden Bemerkungen, bei den gegebenen Zielsetzungen und budgetären Vorgaben gebe es keine Alternative zum vorgeschlagenen Konzept, kann nicht gefolgt werden. Den einschlägigen Vorgaben der EU könnte auch durch eine einfache Trennungsrechnung – wie sie zum Teil heute schon besteht – entsprochen werden. Dass dadurch der Zugang anderer Eisenbahnunternehmen zum Netz nicht unbedingt erleichtert wird, muss kein Nachteil sein, zumal wichtige Fragen in Zusammenhang mit der Öffnung des Schienenverkehrsmarktes nach wie vor ungelöst sind:

?? So ist unklar, wer bei Kapazitätsproblemen Prioritäten festlegt. Die Optimierung des Fahrplangefüges ist eine Daueraufgabe, bei der unterschiedlichste Gesichtspunkte zu berücksichtigen sind (marktgerechte Zeitlagen, betriebliche Optimierung, öffentliches Interesse an einem attraktiven Regionalverkehr usw.). Bei Zielkonflikten bedarf es regulierender Instanzen, die entweder selbst die Trassenvergabe vornehmen oder als Schiedsrichter auftreten. Das Dilemma dabei: Es werden Strukturen geschaffen, die zu insgesamt höherer Regulierungsintensität tendieren und somit neue Marktzugangsbarrieren provozieren.

?? Zudem ist fraglich, wie beim Personenfernverkehr ein vernetztes und vertaktetes Gesamtangebot gewährleistet werden soll, wenn die Fahrplangestaltung in den Händen mehrerer Anbieter mit Interesse an einzelnen – besonders einträglichen – Zugtrassen liegt.

?? Ebenso ungelöst ist die Frage, wie ein rationeller und effizienter Triebfahrzeug-Einsatz gewährleistet werden soll, wenn die Disposition durch mehrere Anbieter erfolgt.

Es ist nicht einsichtig, warum Österreich bei der Liberalisierung des Schienenverkehrs eine Vorreiterrolle übernehmen soll, solange nicht absehbar ist, dass die derzeit verfolgten Konzepte die Bahn tatsächlich effizienter machen und zu einer verstärkten Nutzung der Schiene führen. Bisherige Erfahrungen mit ähnlichen Reformen in anderen Ländern sind jedenfalls sehr ernüchternd: Neue Anbieter bearbeiten entweder Marktnischen oder nehmen sich der besonders kompakten und einträglichen Leistungssegmente an. Die Flächenbedienung und die Erschließung von abseits der europäischen Magistralen gelegenen Regionen – zu denen auch Vorarlberg gehört – wird dadurch noch schwieriger. Beispiele in unserer süddeutschen Nachbarschaft zeigen diese Entwicklung sehr deutlich: Seit dort die Bahnreform wirksam ist, wurden zahlreiche Verladestellen aufgelassen und Verkehre von der Schiene auf die Straße verlagert.

Unbefriedigend am vorgesehenen Reformkonzept ist auch, dass sich an einem wesentlichen Nachteil der heutigen Organisationsstruktur kaum etwas ändern dürfte: Private Speditionsunternehmen, die die Schiene nutzen wollen, werden Schienenverkehrsleistungen im Regelfall weiterhin bei Bahngesellschaften einkaufen müssen, die selbst Speditoren sind und zu denen sie in einem direkten Wettbewerb

stehen. Es wäre sinnvoller, die Speditionsaufgaben der Bahn (der Absatzbereich des Güterverkehrs ohne Traktion) in eine von den ÖBB unabhängige Gesellschaft auszugliedern. Wenn gleichzeitig die Traktionsleistungen der ÖBB zu diskriminierungsfreien Bedingungen auch anderen Interessenten zugänglich gemacht würden, ergäbe sich ein Organisationsmodell, das den Zugang zur Schiene für die private Transportwirtschaft wesentlich interessanter machen könnte.

Rahmenbedingungen, die den Schienenverkehr effizienter machen, wären auch für die Verkehrspolitik des Landes wichtig und dringlich. Dass das geplante Bundesbahnstrukturgesetz geeignet sein soll, solche Rahmenbedingungen zu schaffen, ist angesichts der aufgezeigten Argumente sehr unwahrscheinlich. Die geplante Umstrukturierung der ÖBB sollte daher vorerst zurückgestellt und es sollten die - auch von anderer Seite - vorgebrachten Einwände zum Anlass genommen werden, eine breitere und offenere Diskussion über Strategien und Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu führen.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Vorarlberger Landesregierung
Der Landesrat

Mag. Siegi Stemer