

Europäische Hochschulschriften



Volks- und Betriebswirtschaft

Andreas Hametner

Bahnreform in Österreich

Schienenverkehr zwischen Markt und Staat

Bahnreform in Österreich

Europäische Hochschulschriften

European University Studies

Publications Universitaires Européennes

Reihe V Volks- und Betriebswirtschaft

Series V Economics and Management

Série V Sciences économiques, gestion d'entreprise

Band/Volume **3432**

Andreas Hametner

Bahnreform in Österreich

Schienerverkehr zwischen Markt
und Staat

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

ISSN 0531-7339

ISBN 978-3-631-62709-9 (Print)

E-ISBN 978-3-653-02530-9 (E-Book)

DOI 10.3726/978-3-653-02530-9

© Peter Lang GmbH

Internationaler Verlag der Wissenschaften

Frankfurt am Main 2013

Alle Rechte vorbehalten.

PL Academic Research ist ein Imprint der Peter Lang GmbH.

Peter Lang – Frankfurt am Main · Berlin · Bruxelles · New York · Oxford · Warszawa · Wien

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt.

Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar.

Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

www.peterlang.de

Widmung

Ich danke meiner Familie und meinen Freunden und ganz besonders meiner Lebensgefährtin für die Unterstützung während des gesamten Studiums und besonders während des Schreibens dieser Arbeit.

Außerdem bedanke ich mich bei Christian Zeller für die gute Betreuung dieser Arbeit, für seine Geduld und Unterstützung.

Danke!

Vorwort des Betreuers

Liberalisierungen und Privatisierungen im Bahnverkehr: den Prozessen auf den Grund gehen

Seit den 1980er Jahren zählen Liberalisierungen und Privatisierungen zu den zentralen gesellschaftlichen und politischen Auseinandersetzungen in Europa. Im Zuge der neoliberalen Wende setzte sich die Vorstellung durch, Märkte seien grundsätzlich in nahezu allen Bereichen der Gesellschaft die effizienteste Form der Koordinierung wirtschaftlicher Tätigkeiten.

Der in den meisten Ländern seit Ende des 19. Jahrhunderts staatlich organisierte Eisenbahnverkehr wurde ein wichtiges Feld dieser Auseinandersetzungen. Die Europäische Union tat sich als zentrale Akteurin zur Durchsetzung neoliberaler Konzepte hervor. Die neoliberale Integration Europas war mit umfassenden Umwälzungen im Eisenbahnverkehr verbunden. Die Dynamik der Liberalisierung und Privatisierung unterscheidet sich allerdings in den einzelnen Ländern beträchtlich voneinander und hängt stark von politischen Kräfteverhältnissen, wirtschaftlichen Strukturen und gesellschaftlichen Gegebenheiten ab. Um die Dynamik und Wirkungen neoliberal geprägter Eisenbahnpolitik in einzelnen Ländern zu verstehen, ist eine empirische Analyse nötig, die einerseits die konkrete Politik in den Kontext neoliberaler Theorien und Konzepte stellt und andererseits die Auswirkungen sowohl an den Ansprüchen und Zielen der EU als auch der nationalen Regierungen misst.

Diese Herausforderungen nimmt Andreas Hametner an. Er geht in der vorliegenden Arbeit den weitreichenden Veränderungen in der europäischen und österreichischen Eisenbahnpolitik auf den Grund. Er fragt zunächst, worauf sich die Vorstellung des Marktes als effizienteste Koordinationsmethode stützt.

Er erläutert die theoretischen Grundlagen des Neoliberalismus und arbeitet mit einer Analyse grundlegender Werke von Friedrich von Hayek und Milton Friedman die zentralen Argumente neoliberaler Wirtschaftspolitik heraus. Diese liberalen Vorstellungen von der prinzipiellen Überlegenheit des Marktes als Koordinationsmechanismus wirtschaftlicher Tätigkeiten erlangten ab Mitte der 1970er Jahre wieder an Zuspruch und setzten sich schließlich zum hegemonialen Diskurs durch.

Andreas Hametner untersucht inwiefern die Schienenverkehrspolitik der EU seit den 1980er Jahren der neoliberalen Orientierung entspricht. In der Tat setzt die Eisenbahnpolitik der EU seit Mitte der 1980er Jahre und besonders seit dem Erlass der Richtlinie 91/440 vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahn-

unternehmen durch den Rat der Europäischen Gemeinschaften auf Liberalisierung und Privatisierung. Die EU systematisierte diese Orientierung in den Folgejahren mit einer Reihe weiterer Richtlinien und Verordnungen.

Auf der Grundlage einer umfassenden Veränderung der EU-Schieneverkehrs politik und einer Reihe damit zusammenhängender rechtlicher Vorgaben wurde auch in Österreich der zuvor staatlich verwaltete Schienenverkehr in einen wettbewerblich organisierten Markt umgewandelt. Die staatliche Bahnverwaltung wurde in ein privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen transformiert und der Sektor für private Akteure geöffnet. Dieser Prozess wurde entsprechend dem neoliberalen Paradigma mit der Überlegenheit freier Märkte über staatliche Planung und Regulierung begründet. Was sind die Auswirkungen dieser Politik auf den österreichischen Schienenverkehrssektor? Hat die Liberalisierungspolitik einen diskriminierungsfreien Wettbewerb erzeugt? Hat die Liberalisierung die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrssektors in Österreich erhöht und konnte dieser seinen Anteil gegenüber anderen Verkehrsträgern vergrößern? Welche Akteure haben letztlich von der Liberalisierung des Schienenverkehrs profitiert? Andreas Hametner nimmt in seinen Untersuchungshypothesen die neoliberalen Annahmen ernst und die Ziele der Eisenbahn politik der EU und Österreichs beim Wort. Das vorliegende Buch verfolgt das Ziel zu klären, welche Auswirkungen die Liberalisierung des österreichischen Schienenverkehrs, also die Implementierung von Marktmechanismen, auf Qualität und Quantität des Schienenverkehrs hat.

Die Analyse Andreas Hametners stützt sich auf eine umfangreiche Auswertung offizieller Dokumente der EU, österreichischer Gesetze und Verordnungen, offizieller Studien sowie theoretischer und empirischer Literatur zum Thema. Darüber hinaus hat der Autor aufschlussreiche Interviews mit Verkehrsexperten und Akteuren der Eisenbahn politik geführt.

Der Autor geht vorsichtig und sorgfältig vor. Er vermeidet vorschnelle Schlüsse. Die Entwicklungstendenzen sind jedoch sichtbar. Im Güterverkehr wie im Personenverkehr beschränken sich neue Anbieter auf besonders lukrative Verkehre. Deshalb warnt Andras Hametner vor dem *Rosinenpicken* durch neue Unternehmen auf lukrativen Strecken, der Fragmentierung des Angebots und der Tarife sowie dem Rückzug der Bahnen aus der Fläche. Die Verkehrspolitik der EU und in den Nationalstaaten hat also nicht zu einer Stärkung der öffentlichen Bahnen, sondern zu einer fortschreitenden Desintegration und Fragmentierung in eine Vielzahl von Unternehmen geführt, die sich auf Teilbereiche spezialisieren.

Die zukünftige Entwicklung wird beim Güterverkehr und Personenverkehr voraussichtlich unterschiedlich verlaufen. Im Güterverkehr ist mit den stark internationalisierten Unternehmen DB Schenker Rail und FRET SNCF, den Logistik- und Güterverkehrsunternehmen der Deutschen Bahn und der französischen SNCF, ein europäisches Oligopol entstanden. Kleineren Akteuren wie Rail Cargo Austria, der Güterverkehrstochter der ÖBB, bleibt nichts anderes übrig, als sich auf spezifische Nischen zu konzentrieren oder durch Übernahmen an Größe zu gewinnen. Im Personenverkehr ist die Liberalisierung weniger weit vorangeschritten. Auch auf eigenwirtschaftlich zu erbringenden Strecken wird sich ein Wettbewerb kaum entwickeln, da der Staat durch die Bestellung und Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Leistungen weiterhin eine zentrale Rolle einnimmt. Denn trotz Liberalisierung und teilweiser Privatisierung ehemaliger Staatsbetriebe ist der Staat sowohl beim Personen- als auch Güterverkehr weiterhin gefragt, um durch eine entsprechende Finanzierung Angebote in der Fläche jenseits der profitablen Strecken aufrechtzuerhalten. Allfällige Gewinne auf diesen profitablen Strecken können die Unternehmen jedoch selbst einstreichen.

Andreas Hametner leistet mit der vorliegenden Arbeit einen wichtigen Beitrag zum Verständnis der gegenwärtigen österreichischen Schienenverkehrspolitik sowie ihren theoretischen Prämissen und politisch-rechtlichen Vorgaben auf der Ebene der Europäischen Union. Der Autor hat die Herausforderung, diese unterschiedlichen Untersuchungen miteinander zu verbinden, vorzüglich gelöst. Er geht den Dingen theoretisch und empirisch auf den Grund.

Die umfangreiche Arbeit ist in jeder Hinsicht beeindruckend: die theoretische Durchdringung des Neoliberalismus, die Analyse der EU Schienenverkehrspolitik, die Analyse der österreichischen Schienenverkehrspolitik und die empirische Untersuchung und Bewertung der Liberalisierung des österreichischen Schienenverkehrs.

Liberalisierungen und Privatisierungen werfen grundlegende gesellschaftliche Fragen auf. In seiner Diskussion der theoretischen Grundlagen des Neoliberalismus greift Andreas Hametner diese Fragen auf. Ist der Markt tatsächlich die effizienteste Methode, um unterschiedliche wirtschaftliche Akteure zu koordinieren, um Bedürfnisse und Produktion zusammenzubringen?

Die Antwort der neoklassischen Ökonomie ist klar und einfach: nur der Markt könne in einer ausdifferenzierten und hochgradig arbeitsteiligen Gesellschaft die Akteure effizient koordinieren. Der Markt, sofern er nicht unangemessen durch den Staat reguliert werde, strebe zu einem Gleichgewicht. Der Staat

könne unmöglich die Fülle von Informationen zusammentragen, um die Produktion sinnvoll zu planen. Diese Argumente von Hayeks sind ernst zu nehmen.

Die Lektüre der vorliegenden Arbeit legt aber nahe, dass die Antwort auf diese gesellschaftlichen Schlüsselfragen nicht so einfach ist. Andreas Hametner zeigt, dass sich gerade im Verkehrswesen ein zentraler Widerspruch zwischen betriebswirtschaftlicher und volkswirtschaftlicher Rationalität auftut. Die Entwicklung des heutigen Transportsystems ist vom Widerspruch zwischen individueller und gesellschaftlicher Rationalität gekennzeichnet. Ist es von der unternehmerischen Gewinnmaximierung her gesehen sinnvoll, bestimmte Strecken mit dem Personenwagen oder dem Lastwagen zu überwinden, so bewirkt die Summe all dieser individuellen oder betriebswirtschaftlichen Lösungen einen enormen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Verschleiß.

Das Verkehrswachstum insbesondere des Güterverkehrs auf der Straße, der weitere Preisdruck, die zunehmenden räumlichen Disparitäten und die sich auch räumlich immer stärker akzentuierende Arbeitsteilung stellen uns vor grundlegende Herausforderungen. Wie können wir diese Prozesse bewusst und demokratisch so steuern, dass sie die ökologische Belastung einigermaßen in Grenzen halten und die gesellschaftlichen Ungleichheiten nicht erhöhen, sondern verringern?

Jenseits von Markt und zentralistischem Kommando sind weitere Koordinationsformen gesellschaftlicher Akteure zu entwickeln, die es möglich machen, dass die gesellschaftlichen und individuellen Bedürfnisse und die Produktion auf jeweils unterschiedlichen geographischen Maßstabebenen einander entsprechen. Diese Herausforderung erfordert nicht nur theoretische Arbeit, sondern viele praktische Erfahrungen. Das wird dauern.

Christian Zeller, Salzburg

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	23
1. Die neoliberale Theorie.....	27
1.1. Der Begriff des Neoliberalismus	27
1.2. Bedeutungswandel des Neoliberalismus – Die zwei Neoliberalismen .. 30	
1.2.1. Ordoliberalismus als typische Ausformung des <i>alten</i> Neoliberalismus.....	30
1.2.2. Auslöser der Bedeutungsveränderung.....	31
1.3. Die heutige Bedeutung des Neoliberalismus.....	33
1.3.1. Vertreter neoliberaler Ideen.....	33
1.3.2. Der Weg zur Knechtschaft – Friedrich August von Hayek	35
1.3.3. Die Verfassung der Freiheit – Friedrich August von Hayek	38
1.3.4. Kapitalismus und Freiheit – Milton Friedman	44
1.4. Kernthesen des neoliberalen Paradigmas	46
1.4.1. Der Markt in der neoliberalen Theorie.....	47
1.4.2. Die Rolle des Staates in der neoliberalen Theorie	48
1.5. Kritik am Neoliberalismus.....	50
1.6. Instrumente zur Implementierung von Marktmechanismen	52
1.6.1. Liberalisierung.....	53
1.6.2. Deregulierung	54
1.6.3. Privatisierung.....	55
1.7. Zwischenfazit I – Neoliberalismus	60
2. Europäische Schienenverkehrspolitik.....	63

2.1. Aktuelle Rahmenbedingungen	65
2.1.1. Zunahme des Verkehrs.....	66
2.1.2. Veränderung des Modal Split.....	67
2.1.3. Probleme des Verkehrs.....	68
2.2. Historische Entwicklungsphasen europäischer Schienenverkehrspolitik	71
2.3. Liberalisierung im Schienenverkehrssektor – Die aktuelle Ausrichtung europäischer Schienenverkehrspolitik.....	73
2.3.1. Ziele und Gründe der europäischen Liberalisierungspolitik.....	74
2.3.2. Erste Schritte zur Liberalisierung.....	76
2.3.3. Erstes Eisenbahnpaket.....	78
2.3.4. Weißbuch 2001.....	79
2.3.5. Zweites Eisenbahnpaket.....	79
2.3.6. Drittes Eisenbahnpaket.....	81
2.3.7. Cross Acceptance Package.....	82
2.3.8. Weißbuch 2011.....	83
2.3.9. Recast des ersten Eisenbahnpakets	83
2.3.10. Viertes Eisenbahnpaket.....	84
2.4. Liberalisierungsvarianten	85
2.4.1. Trennungsmodell.....	87
2.4.2. Varianten und Alternativen des Trennungsmodells.....	90
2.4.3. Privatisierung.....	91
2.4.4. Privatisierungsvarianten	92
2.5. Liberalisierungshindernisse – Gründe für Regulierungen.....	95

2.5.1. Bindung an das Gemeinwohl/Schienenverkehr als Teil der Daseinsvorsorge	96
2.5.2. Marktversagen	97
2.6. Zwischenfazit II – Europäische Schienenverkehrspolitik	101
3. Die Liberalisierung des österreichischen Eisenbahnsektors	105
3.1. Historischer Abriss	105
3.1.1. Privat und Staat wechseln sich ab	105
3.1.2. Das Ende der Monarchie	106
3.1.3. Nach dem zweiten Weltkrieg	107
3.2. Erste Schritte der Liberalisierung – Bahnreform 1992	108
3.3. Die Unternehmensorganisation der ÖBB im Wandel	110
3.3.1. Bahnreform 2003	110
3.3.2. Bahnreform 2009	113
3.3.3. Aktuelle Probleme und Perspektiven der ÖBB	115
3.4. Open Access – Freier Zugang zur Schieneninfrastruktur	119
3.4.1. Beginn der Liberalisierung	119
3.4.2. Schienen-Control	121
3.4.3. Umsetzung der Europäischen Gesetzgebung	121
3.4.4. Private Akteure	122
3.5. Gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellungen und die Bestellerlogik	125
3.5.1. Altes System	125
3.5.2. Neues System	126
3.6. Schieneninfrastrukturfinanzierung	128
3.7. Geographische Struktur der Eisenbahn in Österreich	132

3.8. Zwischenfazit III – Bahnreform in Österreich	134
4. Fragestellung und Hypothesen.....	137
5. Methodik	139
5.1. Vor- und Nachteile qualitativer und quantitativer Methoden und Daten.....	139
5.1.1. Quantitative Daten und Methoden	139
5.1.2. Qualitative Daten und Methoden	140
5.2. Sekundäranalyse	141
5.2.1. Sekundäranalyse in vorliegender Arbeit	142
5.3. Befragungen: Das Experteninterview.....	143
5.3.1. Experteninterviews in vorliegender Arbeit	145
5.4. Operationalisierung der Forschungsfragen.....	148
6. Bewertung der Bahnliberalisierung in Österreich – Darstellung der empirischen Ergebnisse.....	151
6.1. Der österreichische Schienenverkehrsmarkt aktuell	151
6.1.1. Formale und tatsächliche Rahmenbedingungen.....	151
6.1.2. Entstandener Wettbewerb.....	155
6.1.3. Beeinträchtigungen des Wettbewerbs	161
6.2. Auswirkungen der Liberalisierung auf Leistungsfähigkeit und Modal Split	164
6.2.1. Schienenpersonenverkehr.....	165
6.2.2. Schienengüterverkehr.....	168
6.2.3. Pro und Contra – Auswirkung der Liberalisierung auf Leistung und Modal Split.....	171

6.3. Auswirkungen der Liberalisierung auf die einzelnen Interessensgruppen	176
6.3.1. Auswirkungen auf die Österreichischen Bundesbahnen.....	177
6.3.2. Auswirkungen auf den Staat	182
6.3.3. Auswirkungen auf private EVUs	187
6.3.4. Auswirkungen auf Kunden im Personen- und im Güterverkehr ...	189
6.4. Zukünftige Entwicklung des Schienenverkehrsmarktes in Österreich.....	199
6.4.1. Zukünftiger Wettbewerb	199
6.4.2. Zukünftige Entwicklung der ÖBB	200
6.4.3. Zukünftige Entwicklung von Leistungsfähigkeit und Modal Split.....	201
Conclusio.....	203
Literaturverzeichnis.....	207

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abb. 1 Bedeutungswandel Neoliberalismus; Quelle: (Ptak 2008); eigene Darstellung.....	32
Abb. 2 Formen der Privatisierung; Quelle: (Rodi 1996: zit. n. Hof 2005:7) eigene Darstellung.....	59
Abb. 3 Beschäftigte im Transportsektor und bei der Eisenbahn in den Staaten der EU27; Quelle: (European Commission 2011)	65
Abb. 4 Verkehrszunahme in den Ländern der EU27; Quelle: (European Commission Directorate-General for Mobility and Transport 2011a; 2011b); eigene Darstellung.....	67
Abb. 5 Energieverbrauch und Emissionen im intermodalen Vergleich; Quelle: (VCÖ 2010a:27); eigene Darstellung.....	69
Abb. 6 Dimensionen der Liberalisierung im Schienenverkehr; Quelle: (Blankart et al. 2008:305); eigene Darstellung	86
Abb. 7 ÖBB-Unternehmensstruktur nach der Reform 2003; Quelle: (Bundesministerium für Finanzen 2005:46), eigene Darstellung	112
Abb. 8 ÖBB-Unternehmensstruktur nach der Reform 2009; Quelle: (ÖBB-Holding AG 2010:11); eigene Darstellung	114
Abb. 9 Schieneninfrastrukturfinanzierung nach 2003; Quelle: (Garstenauer 2004); eigene Darstellung.....	129
Abb. 10 Annuitäten des Bundes für bereits getätigte und noch zukünftige Investitionen der ÖBB-Infrastruktur AG; Quelle: (Rechnungshof 2011b:47); bearbeitet	130
Abb. 11 Interviewpartner als Vertreter der Interessensgruppen des Schienenverkehrs; Quelle: Eigene Abbildung	146
Abb. 12 Liberalisierungsindex 2002-2011; Vergleich Österreich mit Deutschland, der Schweiz und dem europäischen Durchschnitt; Quelle:	

(IBM Business Consulting Services 2004; IBM Deutschland GmbH 2002; IBM Global Business Services 2007; 2011); eigene Darstellung.....	152
Abb. 13 Anzahl EVUs mit Infrastrukturnutzungsvertrag mit ÖBB-Infrastruktur AG; Quelle: (ÖBB-Infrastruktur AG 2013); eigene Darstellung.....	156
Abb. 14 Entwicklung der beförderten Passagiere und der zurückgelegten Personenkilometer in Österreich; Quelle: (Eurostat 2012; Herry et al. 2007; Schienen-Control GmbH 2011a; 2011b; 2012b); Eigene Darstellung	165
Abb. 15 Anteil des Schienenpersonenverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen (Österreich, EU27); Quelle: (Eurostat 2012); eigene Darstellung	166
Abb. 16 Entwicklung der transportierten Nettotonnen und der zurückgelegten Tonnenkilometer in Österreich; Quelle: (Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie 2005; Eurostat 2012); eigene Darstellung..	169
Abb. 17 Anteil des Schienengüterverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen (Österreich, EU-27); Quelle: (Eurostat 2012); eigene Darstellung ...	170
Abb. 18 Ertrag je Mitarbeiter der ÖBB-Holding AG; Quelle: (ÖBB-Holding AG 2007; 2008; 2009; 2010; 2011a; 2012); eigene Darstellung.....	181
Abb. 19 Zahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen in Österreich; Quelle: (ÖBB-Holding AG 2005; 2006; 2007; 2008; 2009; 2010; 2011a; Österreichische Bundesbahnen 2004; Schienen-Control GmbH 2009; 2010; 2011c).....	184
Abb. 20 Beiträge des Bundes zur Infrastrukturfinanzierung; Quelle: (ÖBB-Holding AG 2005; 2006; 2007; 2008; 2009; 2010; 2011a; 2012; Österreichische Bundesbahnen 2004); eigene Darstellung	186
Abb. 21 Prozentueller Anstieg der ÖBB-Kilometertarife 2001-2011; Quelle: (Schienen-Control GmbH 2012a:69)	190
Abb. 22 Streckenkategorien des ÖBB-Netzes; Quelle: (ÖBB-Infrastruktur AG 2013); bearbeitet	194

Tab. 1 Schuldenstand der ÖBB; Quelle: (Grossmann et al. 2010:58); eigene Darstellung	131
Tab. 2 Hypothesen; Quelle: eigene Darstellung	138
Tab. 3 LEX- und ACCESS-Indexdaten für Österreich, Deutschland, die Schweiz und den europäischen Mittelwert; Quelle: (IBM Business Consulting Services 2004; IBM Deutschland GmbH 2002; IBM GlobalBusiness Services 2007; 2011)	153
Tab. 4 COM-Index für Österreich, Deutschland die Schweiz und den europ- äischen Mittelwert; Quelle: (IBM Business Consulting Services 2004; IBM Deutschland GmbH 2002; IBM Global Business Services 2007; 2011).....	155
Tab. 5 Anteil privater EVUs am Schienenverkehrsmarkt in Österreich; Quelle:(Schienen-Control GmbH 2012c); eigene Darstellung	157
Tab. 6 Qualitative Beurteilung des Netzzugangs; Quelle: (Schienen-Control GmbH 2012c:39); eigene Darstellung	162
Tab. 7 Betriebswirtschaftliche Kennzahlen der ÖBB 2001-2010; Quelle: (ÖBB-Holding AG 2005; 2006; 2007; 2008; 2009; 2010; 2011a; 2012; Österreichische Bundesbahnen 2004).....	177
Tab. 8 Infrastrukturbenützungsentgelt an die ÖBB-Infrastruktur AG (2006-2010); Quelle: (Schienen-Control GmbH 2012c:34).....	180
Tab. 9 Pünktlichkeit im Güterverkehr; Quelle: (Schienen-Control GmbH 2011c:60).....	192
Tab. 10 Pünktlichkeit im Personenverkehr der ÖBB (Verspätung => 5 Min); Quelle: (Götzl 2011)	192
Tab. 11 Betriebslänge des ÖBB-Netzes in km; Quelle: (ÖBB-Holding AG 2005; 2006; 2007; 2008; 2010; Österreichische Bundesbahnen 2004; Schienen-Control GmbH 2010; 2011c)	193
Tab. 12 Zugkilometer nach Streckenkategorie; Quelle: (ÖBB-Infrastruktur AG 2013).....	195

Abkürzungsverzeichnis

Abl. EG	Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften
AG	Aktiengesellschaft
BGBI.	Bundesgesetzblatt
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
CAT	City Airport Train
CDO	Collateral Debt Obligation
CFR	Căile Ferate Române
DB	Deutsche Bahn AG
EG	Europäische Gemeinschaft
et. al.	Und andere
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EVO	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FPÖ	Freiheitliche Partei Österreichs
GATS	General Agreement on Trade in Services
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GWL	gemeinwirtschaftliche Leistung
HL-AG	Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG
i.d.F.	in der Fassung
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
i.e.S.	im engeren Sinne
IBE	Infrastrukturbenützungsentgelt

k.u.k.	kaiserlich und königlich
NAFTA	North American Free Trade Agreement
o.J.	ohne Jahr
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen bzw. ÖBB-Holding AG
ÖBB-PV	ÖBB-Personenverkehr AG
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
ÖIAG	Österreichische Industrieholding AG
ÖVP	Österreichische Volkspartei
Pkm	Personenkilometer
RCA	Rail Cargo Austria
RFF	Réseau Ferré de France
RL	Richtlinie
SBB	Schweizer Bundesbahnen
SCG	Schienen-Control Gesellschaft
SCHIG	Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft
SCK	Schienen-Control Kommission
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
SPÖ	Sozialdemokratische Partei Österreichs
Tkm	Tonnenkilometer
VCÖ	Verkehrsclub Österreich
VO	Verordnung
zit. n.	zitiert nach

Einleitung

In den beiden vergangenen Jahrzehnten wurde in nahezu allen Ländern Europas, der OECD und auch in vielen Entwicklungs- und Schwellenländern der Schienenverkehrssektor nachhaltig reformiert. Ausgehend von rechtlichen Vorgaben einer immer stärker auf die Verkehrspolitik Einfluss nehmenden Europäischen Union, hat auch Österreich die Reform seiner nationalen Eisenbahn eingeleitet. Ziel dieser Politik ist die Liberalisierung des Schienenverkehrssektors. Staatliche Regulierung soll in diesem Bereich verringert, gesetzliche Markteintrittsbarrieren zurückgefahren und die politische Einflussnahme auf die staatlichen Bahnverwaltungen reduziert werden. Die Bahnverwaltungen sollen so dem staatlichen Einfluss entzogen und in weiterer Folge in privatwirtschaftlich organisierte Unternehmen umgewandelt werden. Langfristiges Ziel ist es, den Marktmechanismus als Regulierungs- und Koordinationsmechanismus auch im Schienenverkehr zu etablieren.

Diese Entwicklung ist eingebettet in zwei unterschiedliche Rahmenbedingungen.

Die Eisenbahn, lange Zeit für den Transport von Personen und Gütern das wichtigste Verkehrsmittel, verliert im Vergleich mit den anderen Verkehrsträgern kontinuierlich an Bedeutung. Der Modal Split verschiebt sich seit Beginn der Massenmotorisierung immer stärker zu Gunsten des Straßenverkehrs. Hinzu kommt eine generelle Steigerung des Verkehrs, welche sich vorwiegend auf den Straßenverkehr konzentriert. Der Schienenverkehr ist allerdings zentral für die Mobilität breiter Bevölkerungsschichten. Ihm kommt somit eine große ökonomische wie soziale Bedeutung zu. Außerdem ist er dem Straßenverkehr unter Betrachtung seiner ökologischen, ökonomischen und sozialen Probleme überlegen und wird deshalb als Hoffnungsträger des Verkehrssektors gesehen. Der Schienenverkehr ist eine wesentliche Säule, bei der Realisierung von nachhaltiger Mobilität. Eine leistungs- und wettbewerbsfähige Eisenbahn ist somit von grundsätzlicher Wichtigkeit für eine jede Volkswirtschaft.

Ebenfalls einer Veränderung unterworfen ist die vorherrschende Meinung zum Verhältnis von Markt und Staat, zur Wirtschaftspolitik und zur Rolle des Staates bei der Erbringung von Leistungen. Seit den 1980er Jahren findet jener Prozess, der als *Neoliberalismus* bezeichnet wird, immer mehr Anwendung. Gemeint sind damit der Rückzug des Staates und die Implementierung von Marktmechanismen in ehemals staatlichen Bereichen zur Regulierung und Koordination der Wirtschaftstätigkeit. Begründet wird dies mit der Überlegenheit des Marktmechanismus durch höhere Effizienz bei Produktion, Allokation und