



UNIVERSITÄT  
ZU KÖLN

## ONLINE-PRESSEGESPRÄCH

# **„Liberalisierung und Wettbewerb im Schienenverkehr - Abstellgleis statt Erfolgsschiene“**

**Gewerkschaft vida und Universität zu Köln präsentieren Kurzstudie  
zur Bahnliberalisierung im europäischen Personenverkehr in Zeiten  
der Klimakrise!**

### **Teilnehmer:innen:**

**TIM ENGARTNER**

PROFESSOR FÜR SOZIALWISSENSCHAFTEN AN DER  
UNIVERSITÄT ZU KÖLN

**OLIVIA JANISCH**

STV. VORSITZENDE DER GEWERKSCHAFT vida und STV.  
VORSITZENDE vida-FACHBEREICH EISENBAHN

### **Zeit:**

7. November 2024, 10 Uhr

**Prof. Dr. Tim Engartner, Professor für Sozialwissenschaften  
an der Universität zu Köln:**

## **Zusammenfassung Kurzstudie „Verfehlte Weichenstellungen in Richtung Wettbewerb - Erfolgskriterien für die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene“**

**Tim Engartner fragt sich, was es für eine europäische Mobilitätswende braucht. Welche Auswirkungen Liberalisierung und Wettbewerb auf Qualität, Ticketpreise und Pünktlichkeit der Bahnen haben, wurde in Deutschland, Großbritannien, Italien, Spanien, Niederlande und Schweden anhand konkreter Beispiele untersucht.**

Engartner kommt in seiner Studie zum Schluss, dass die von der Europäischen Kommission getriebene Deregulierung und Privatisierung das System Bahn in den letzten Jahrzehnten oft negativ verändert haben. Demgegenüber stehen Erfolgsmodelle wie die in Österreich und der Schweiz praktizierte Direktvergabe, die zeigen, was wirklich erforderlich ist, damit in Zeiten der Klimakrise mehr Menschen auf die Bahn umsteigen.

**Engartner: „Es ist ein Mythos, dass Wettbewerb und Billigstbieter zu besserer Schienen-Preis-Leistung führen.“**

Die Europäische Kommission verspricht sich von zunehmend ausgeschriebenen Verkehrsdiensten nicht nur mehr Effizienz, Kundenorientierung und Innovation, sondern auch eine Verbesserung von Qualität und günstigere Preisen. Dies soll Vorteile für Mitarbeiter:innen, Bahnreisende und Eisenbahnverkehrsunternehmen bringen. Der Blick nach Deutschland – immerhin Drittplatzierter im EU-Vergleich, was den Anteil kommerziell vergebener Aufträge anbelangt – zeigt, dass der Ausschreibungswettbewerb nicht zur gewünschten Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene führt.

Engartners Fazit: Der Ausschreibungswettbewerb auf der Schiene ist künstlich getrieben: Im Jahr 2022 kamen gerade einmal 1,41 Bewerbungen auf eine Ausschreibung im deutschen Schienenpersonen-Nahverkehr (SPNV). Aufgrund hoher Fixkosten im System Eisenbahn sind Profitmargen meistens nur über Sparen auf dem Rücken des Personals einzufahren. Im Gegensatz zu Deutschland haben jene Länder, die ein gut funktionierendes Bahnsystem vorzuweisen haben (Österreich, Schweiz, Schweden), gezielte und langfristige Investitionen in den Erhalt und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur getätigt.

**Engartner: „Ausschreibungen in Deutschland bieten gegenüber Direktvergaben in Österreich keinen Kostenvorteil.“**

Eine stärkere Marktorientierung im Eisenbahnsektor geht nicht mit einer Kosteneffizienz der öffentlichen Hand einher. Das belegen Ausschreibungswettbewerbe in Deutschland: 2,4 Millionen öffentlichen Auftragsvergaben stehen Prozesskosten in Höhe von 19 Milliarden Euro gegenüber. Der doppelt so hohe Zeitaufwand, mit dem die Vergabe öffentlicher Aufträge in Deutschland einhergeht, korrespondiert zugleich mit den Kosten, die gegenüber einer Direktvergabe im SPNV in Österreich oder der Schweiz deutlich höher ausfallen. Kurz gesagt, Ausschreibungswettbewerb kommt teurer als Direktvergabe.

**Engartner: „Ausschreibungen im Bahnsektor bringen weder mehr Nachhaltigkeit noch mehr Komfort für die Fahrgäste.“**

So ergab eine Studie des Verbands der Bahnindustrie (VDB), dass 92 Prozent der öffentlichen Ausschreibungen im deutschen Bahnsektor vollständig nach dem billigsten Anschaffungspreis vergeben werden. Nachhaltigkeit, Effizienz oder Kundenkomfort finden hier entsprechend keinerlei Berücksichtigung.

**Engartner: „Der Preiskampf auf der Schiene belastet die Steuerzahler:innen.“**

Nicht selten kommt es zu juristischen Anfechtungen von Vergabeverfahren. Unternehmen, die in Ausschreibungsverfahren unterliegen, bleiben auf zumeist hohen Kosten für ihre Beteiligung sitzen. In Untersuchungen zeigt sich auch, dass eine größere Marktorientierung im Eisenbahnsektor nicht notwendigerweise zu einer Reduktion der Aufwendungen der öffentlichen Hand führt. Ausschreibungswettbewerb ist sowohl für die Auftraggeber wie auch für die Auftragnehmer aufwändiger und kostspieliger und geht somit zu Lasten der Steuerzahler:innen.

**Engartner: „Schienenpersonenverkehren droht, durch rein profitorientierte ausländische Billiganbieter übernommen zu werden.“**

Verlieren Betreibergesellschaften große Ausschreibungswettbewerbe, geht dies zu Lasten der Kund:innen (Leistungsverschlechterung) und der Beschäftigten der betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (u.a. Lohndumping, Arbeitslosigkeit). Bei einer wettbewerblichen Ausschreibung, wie sie insbesondere in der PSO-Verordnung 2016/2338 der EU angelegt ist, drohen die Schienenpersonenverkehre durch rein profitorientierte ausländische Billiganbieter übernommen zu werden.

**Engartner: „Der bedingungslose Glaube an die belebende Kraft des intramodalen Wettbewerbs auf der Schiene ist verfehlt.“**

Es muss ein breites gesellschaftliches und politisches Einverständnis darüber geben, dass Klima- und Umweltschutz ohne eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße

und aus der Luft auf die Schiene nicht gelingen kann. Wir müssen aus Erfolgen (Schweiz) sowie Misserfolgen (Großbritannien und Deutschland) der Bahnen lernen.

Es muss ein klares Investitionsbekenntnis zu Gunsten der Schiene geben. Der bedingungslose Glaube an die belebende Kraft des intramodalen Wettbewerbs auf der Schiene ist verfehlt. Der Bahnsektor steht bereits in einem äußerst intensiven intermodalen Wettbewerb mit dem Straßen- und Luftverkehr sowie im Güterverkehr auch noch mit der Schifffahrt.

Das vorrangige unternehmerische Interesse der Schweizer Bahn ist die verlässliche, flächendeckende und preiswerte Versorgung mit Schienenverkehrsleistungen. Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund kam der Schweizer Verband öffentlicher Verkehr (VöV) bereits 2002 zu dem Ergebnis, dass die auch auf EU-Ebene im System Bahn propagierte „Trennungsphilosophie ein fundamentaler Irrtum ist“.

**Engartner: „Auch bei der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist eine Orientierung am Schweizer Bahnsystem notwendig.“**

Auch was die Verlagerung des Güterverkehrs betrifft, sollte sich die Europäische Union dringend am Schweizer Bahnsystem orientieren: 38 Prozent der Tonnenkilometer und drei Viertel des alpenquerenden Transitgüterverkehrs werden über die Schiene abgewickelt, was nicht zuletzt im schweizerischen Straßenverkehrsgesetz begründet liegt. Danach ist das Höchstgewicht für Lastwagen auf 40 Bruttotonnen beschränkt; an anderer Stelle legen die Schweizer Gesetze eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe von ca. 1,65 Cent pro Tonnenkilometer fest.

**Engartner: „Die Bahnen und der öffentliche Verkehr müssen steuerlich entlastet werden.“**

Die bahnfeindliche Steuer- und Abgabenarchitektur muss ein Ende finden. Das heißt, es braucht dringend eine Nejustierung der steuerlichen Be- bzw. Entlastung für alle Verkehrsträger. Es braucht mehr Koordination im europäischen Bahnsektor, insbesondere im grenzüberschreitenden Bahnverkehr (Bsp. mehr Elektrifizierung). Die Deutsche Bahn AG muss ihr Auslandsengagement zurückfahren, sich unmissverständlich auf den nationalen Bahnverkehr fokussieren und sich, wie mehrheitlich von den Deutschen in Umfragen gewünscht, dem Prinzip der Gemeinnützigkeit verschreiben.

Es muss endlich ein ehernes Gesetz anerkannt werden: Der Bahnsektor ist durch hohe Fixkosten und einen immensen Bedarf an sehr langfristigen Investitionen gekennzeichnet. Dieser generationenübergreifende Zeithorizont steht in einem unauflösbaren Spannungsverhältnis zum kurzfristigen Rentabilitätsinteresse kapitalmarktorientierter Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Erfolg sich nach dem Willen der Anteilseigner in der Regel bereits in den nächsten Quartalszahlen niederschlagen soll.

**Olivia Janisch, stv. Vorsitzende der Gewerkschaft vida und  
stv. Vorsitzende vida-Fachbereich Eisenbahn:**

## **Direktvergabe als Erfolgsmodell in Österreich**

**Was würde ein Ausschreibungswettbewerb für die erfolgreichen österreichischen Bahnen bedeuten? Welche Szenarien lassen sich aus den Studienergebnissen von Prof. Dr. Tim Engartner für die Eisenbahnbeschäftigten und die Fahrgäste ableiten? Welche Faktoren machen die rot-weiß-roten Bahnen zum europaweiten Vorbild? Olivia Janisch, stv. Vorsitzende der österreichischen Verkehrsgewerkschaft vida und des vida-Fachbereichs Eisenbahn, nimmt dazu eine politische Einordnung vor.**

**Janisch: „Die Direktvergabe stellt sichere Bahnen für alle vor private Profitinteressen.“**

Mobilität bedeutet Freiheit und spiegelt nicht nur ein Grundbedürfnis, sondern auch das Recht der Menschen wider, zuverlässig und sicher von A nach B zu kommen: in die Arbeit, in die Schule, ins Krankenhaus oder in den Sportverein.

Umweltfreundlicher und leistbarer Öffentlicher Verkehr für alle, wie er in Österreich landesweit angeboten wird, kann aber niemals kostendeckend sein. Er wird deswegen über öffentliche Gelder mitfinanziert, dient und gehört der Allgemeinheit.

Wie diese gemeinwirtschaftlichen Verkehre in der EU finanziert, organisiert und vergeben werden, ist in der sogenannten PSO-Verordnung geregelt. Für die Bahn ist dabei durch den europäischen Gesetzgeber – Rat und Europäisches Parlament – eine Wahlmöglichkeit zwischen Direktvergabe und wettbewerblicher Ausschreibung vorgesehen.

Die Europäische Kommission hingegen bleibt ihrem Liberalisierungsdogma treu und treibt den schädlichen Ausschreibungswettbewerb voran, obwohl sich in der Europäischen Union die Direktvergabe als Erfolgsmodell bewährt hat und rund 70 Prozent der gemeinwirtschaftlichen Verkehre durch die öffentliche Hand vergeben werden. In Österreich sind es über 80% der Schienenpersonenverkehre. Auch hierzulande garantiert die Direktvergabe ein breites Zugangebot sowie die langfristige Weiterentwicklung und Verbesserung wie zum Beispiel den Taktfahrplan. Rund 55.000 Beschäftigte arbeiten bei den österreichischen Bahnen für Service, Qualität und Sicherheit rund um die Uhr, jeden Tag. Sie sichern leistbare Mobilität für die Menschen in diesem Land, auch auf Strecken, die für einen Privaten nicht rentabel sind.

### **Janisch: „Mehr Wettbewerb auf der Schiene bedeutet weniger Bahn.“**

Die Beispiele aus der Studie „Verfehlte Weichenstellungen in Richtung Wettbewerb – Erfolgskriterien für die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene“ zeigen, dass der Ausschreibungswettbewerb zu einer Schwächung der Bahnen führt: Strecken wurden eingestellt, Investitionen in Infrastruktur und rollendes Material

vernachlässigt. Nach allfälligen anfänglichen Vergünstigungen wurden Tickets rasch teurer. Qualität und Umfang der Leistungen, Sauberkeit, Zuverlässigkeit sowie Pünktlichkeit nahmen ab.

In Österreich nutzt mehr als die Hälfte der Erwerbstätigen täglich Nah- und Regionalverkehrsstrecken, die durch die öffentliche Finanzierung garantiert werden. Oft werden Hochgeschwindigkeitsstrecken von Befürwortern des Ausschreibungswettbewerbs als positive Beispiele angeführt. Diese Strecken sind jedoch im Alltag der Menschen kaum relevant.

### **Janisch: “Ausschreibungswettbewerb findet auf dem Rücken der Eisenbahner:innen statt.“**

Die Fixkosten für konkurrierende Eisenbahnverkehrsunternehmen u.a. für Trassenentgelte, Energie und rollendes Material sind hoch. Gespart werden kann daher nur beim Personal. Das führt, wie man an den Studienergebnissen sehen kann, zu Lohn- und Sozialdumping sowie zu Verstößen gegen arbeitsrechtliche Vorschriften. Eine Negativspirale wird in Gang gesetzt: Die Bahn wird nicht mehr als attraktiver Arbeitgeber wahrgenommen, verstärkter Personalmangel ist die Folge und die ohnehin schon hohe Arbeitsbelastung der Belegschaften verschärft sich weiter.

In Österreich würde eine derartige Entwicklung den öffentlichen Personenverkehr massiv gefährden. 2023 war ein Rekordjahr für unsere Bahnen: Sie beförderten rund 32 Millionen Fahrgäste, die dabei insgesamt 14,5 Milliarden Kilometer auf der Schiene zurücklegten. Für diese Leistung steht heute schon viel zu wenig Personal zur Verfügung. 4,5 Millionen Überstunden und 400.000 nicht konsumierte Resturlaubstage sind ein klarer Indikator.

### **Janisch: „Wer bei Personal und Ausbildung spart, gefährdet die Sicherheit von Beschäftigten und Fahrgästen.“**

Sparen beim Personal bringt nicht nur aufgrund der höheren Arbeitsbelastung und der generellen personellen Unterdeckung ein höheres Sicherheitsrisiko mit sich. Insbesondere wenn Ausbildungsstandards gesenkt werden, können auch Leib und Leben von Beschäftigten und Fahrgästen gefährdet werden.

Innerhalb der EU unterscheiden sich die Ausbildungen erheblich in Dauer und Inhalt. Österreich hat mit der Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung Standards gesetzt, die europaweit Vorbildcharakter haben und keinesfalls abgesenkt werden dürfen nur um darüber mehr und billiger Personal rekrutieren zu können. Sicherheit ist nicht optional, denn die Beschäftigten unserer Bahnen tragen die Verantwortung für Menschenleben.

Einheitliche Ausbildungsrichtlinien sind dringend erforderlich und müssen die höchsten Standards erfüllen. Nur so lässt sich auch Lohndumping verhindern, eine grenzüberschreitende Anerkennung von Lizenzen gewährleisten und somit die Qualität im Schienenverkehr zum Wohle der Menschen verbessern.

### **Janisch: „Billig ist oft teuer für den Steuerzahler.“**

Insolvenzen wie jene der Abellio Rail 2022 in Deutschland zeigen, was passiert, wenn sich das Geschäft für einen privaten Betreiber nicht mehr lohnt: die öffentliche Hand, also der Steuerzahler, muss einspringen. Die von der Europäischen Kommission beschworene belebende Kraft des Wettbewerbs ist vielmehr ein Verlustgeschäft.

Um möglichst viele Ausschreibungen zu gewinnen, laufen Private Gefahr, ihre Kalkulationen zu niedrig anzusetzen. Erfolge sollen sich bestenfalls schon in den nächsten Quartalszahlen widerspiegeln. Oft handelt es sich auch nicht um echte private Unternehmen, sondern um Tochterunternehmen von Staatsbahnen, die in anderen Märkten ihr Glück versuchen. Dabei schreiben sie häufig rote Zahlen. Schlussendlich leisten also die Steuerzahler mehrerer Staaten Zuschüsse, damit der vermeintliche Wettbewerb funktioniert.

### **Janisch „Österreich darf nicht Deutschland werden.“**

Nicht nur bei den gefahrenen Personenkilometern ist Österreich europaweit im absoluten Spitzenfeld. Die heimischen Bahnen stechen auch mit ihrer Qualität und Sicherheit hervor. 90% der Fahrgäste waren laut Umfragen 2023 mit ihren Verbindungen zufrieden. 95% der Züge waren 2022 in Österreich pünktlich. Weit mehr als in Deutschland, aber auch deutlich mehr als in Italien oder Schweden, die von der EU-Kommission gerne als Positivbeispiele der Liberalisierung hervorgehoben werden. Auch im Jahr 2023 konnte die Pünktlichkeit trotz Wetterextremen, Bautätigkeiten und verspäteten Zugübergaben auf einem hohen Niveau gehalten werden.

Das System Eisenbahn in Österreich ist ein Erfolgsmodell. Es ist Ausdruck des politischen Willens, den öffentlichen Verkehr zum Wohle der Bevölkerung zu gestalten. Diesen Willen wollen die Beschäftigten und die Menschen im Land weiterhin sehen. Oberste Priorität haben derzeit die dringend nötigen Investitionen ins Personal und das Halten der hohen Ausbildungs- sowie Sicherheitsstandards. Die Erfolgsfaktoren wie der integrierte Konzern, eine langfristig gesicherte Infrastrukturfinanzierung, ausreichende Investitionen in Material sowie die Direktvergabe von Personenverkehrsleistungen dürfen nicht angegriffen werden. Sie sind das stabile Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in Österreich und dürfen nicht am Altar der Liberalisierungsreligion geopfert werden.

**Prof. Dr. Tim Engartner** ist Professor für Sozialwissenschaften mit dem Schwerpunkt ökonomische Bildung im Rahmen des vom Land Nordrhein-Westfalen geförderten Gateway Exzellenz Start-up Centers an der Universität zu Köln. 2015 war er als Visiting Scholar an der Columbia University, 2019 als Fulbright Visiting Scholar an der University of California, Berkeley. Er forscht zu Konzeptionen sozialwissenschaftlicher Bildung sowie zum Wandel von Staatlichkeit durch Privatisierungen (v. a. am Beispiel des Bahnsektors). Er ist Autor der Bücher „Die Privatisierung der Deutschen Bahn. Über die Implementierung marktorientierter Verkehrspolitik“ (Springer VS 2008), „Staat im Ausverkauf“ (Campus Verlag, 2. Aufl., 2021) sowie „Privatisierung. Optimierung oder Entmenschlichung?“ (mit Wolfgang Kubicki, Westend Verlag 2023).

**Mag.<sup>a</sup> Olivia Janisch**, Jahrgang 1976, hat Politikwissenschaft und Spanisch studiert und lebt in Wien. Die stv. Vorsitzende der Verkehrs- und Dienstleistungsgewerkschaft vida ist auch Bundesvorsitzende der vida-Frauen und stv. Vorsitzende des vida-Fachbereichs Eisenbahn sowie Mitglied im Vorstand des Österreichischen Gewerkschaftsbundes (ÖGB). Olivia Janisch ist seit 2022 Mitglied im Exekutivausschuss und im Frauen-Lenkungsausschuss der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF). Janisch arbeitete von 2006 bis 2012 im Bereich Politikberatung/Public Affairs in Deutschland und Österreich. Seit 2012 ist sie im ÖBB-Konzern tätig, seit 2015 Betriebsrätin in der ÖBB-Infrastruktur AG und seit 2023 erste stv. Vorsitzende des ÖBB-Konzernbetriebsrats. Sie vertritt die Belegschaft als Mitglied des Aufsichtsrates in der ÖBB-Holding AG und in der ÖBB-Infrastruktur AG.

**Anhänge:** pdf-Datei mit Grafiken; Fotos zur Verwendung von Olivia Janisch und Tim Engartner

### **Rückfragen & Kontakt:**

Gewerkschaft vida/Öffentlichkeitsarbeit

Hansjörg Miethling

Tel.: 0664 / 614 57 33

E-Mail: [hansjoerg.miethling@vida.at](mailto:hansjoerg.miethling@vida.at)

Internet: [www.vida.at](http://www.vida.at)