

MASTERARBEIT

Titel der Masterarbeit

„Auswirkungen des Konkurrenzunternehmens WEST-
bahn auf die Positionierung der ÖBB im österreichischen
Personenverkehr“

Verfasserin

Sabrina Koroschetz, BSc (WU)

angestrebter akademischer Grad

Master of Science (MSc)

Wien, im März 2014

Studienkennzahl lt. Studienblatt:
Studienrichtung lt. Studienblatt:
Betreuer:

A 066 915
Masterstudium Betriebswirtschaft
Ao. Univ.-Prof. Dr. Jörg Borrmann

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre hiermit an Eides Statt, dass ich die vorliegende Arbeit selbständig und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Hilfsmittel angefertigt habe.

Die aus fremden Quellen direkt oder indirekt übernommenen Gedanken sind als solche kenntlich gemacht.

Die Arbeit wurde bisher in gleicher oder ähnlicher Form keiner anderen Prüfungsbehörde vorgelegt und auch noch nicht veröffentlicht.

Wien, am 03. März 2014

Unterschrift

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis.....	V
Abbildungsverzeichnis.....	VI
Tabellenverzeichnis.....	VI
1. Einleitung.....	1
1.1. Problemstellung.....	1
1.2. Methodik.....	2
1.3. Aufbau der Arbeit.....	2
2. Die europäische Eisenbahnpolitik.....	4
2.1. Beginn der Liberalisierung.....	4
2.2. Eisenbahnpaket 1.....	5
2.3. Eisenbahnpaket 2.....	6
2.4. Eisenbahnpaket 3.....	6
2.5. Europäische Entwicklungen.....	7
3. Der österreichische Schienenverkehrsmarkt.....	9
3.1. Behördenstruktur.....	9
3.1.1. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	9
3.1.2. Schienen-Control Kommission.....	10
3.1.3. Schienen-Control GmbH.....	12
3.1.4. Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH.....	13
3.1.5. Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes - Schiene.....	14
3.1.6. Bundeswettbewerbsbehörde.....	14
3.1.7. Bundeskartellanwalt.....	15
3.2. Darstellung der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB).....	16
3.2.1. Historische Entwicklung der ÖBB.....	16
3.2.2. ÖBB-Holding AG.....	17
3.2.2.1. ÖBB-Personenverkehr AG.....	19

3.2.2.2. Rail Cargo Austria AG.....	19
3.2.2.3. ÖBB-Infrastruktur AG.....	20
3.2.3. Mitarbeiterstruktur im ÖBB-Konzern.....	21
3.3. Darstellung der WESTbahn Management GmbH.....	22
3.4. Unternehmensgegenüberstellung: ÖBB und WESTbahn.....	23
3.4.1. Kriterium Ticketpreise.....	23
3.4.2. Kriterium Fahrzeit.....	26
3.4.3. Kriterium Pünktlichkeit.....	28
3.4.4. Kriterium Verspätungsentschädigungen.....	30
3.4.4.1. Entschädigung von Einzeltickets.....	30
3.4.4.2. Entschädigung von Wochen- und Monatskarten.....	31
4. Wettbewerbs- und verkehrspolitische Probleme.....	33
4.1. Voraussetzungen der Marktöffnung im Schienenverkehr.....	33
4.1.1. Trennung von Infrastrukturbetrieb und Absatzbereich.....	34
4.1.2. Arten der Trennung.....	35
4.2. Quersubventionierung.....	36
4.2.1. Begriffsbestimmung.....	36
4.2.2. Argumente für und gegen Quersubventionierung.....	37
4.2.3. Konzepte zur Quersubventionierung.....	38
4.2.3.1. Kostenrechnung und Quersubventionierung.....	38
4.2.3.2. Der normative Begriff der Quersubventionierung.....	39
4.2.3.3. Der moderne Begriff der Quersubventionierung.....	40
4.2.3.4. Quersubventionierung und Besteuerung.....	41
4.2.3.5. Ausblick.....	42
4.2.4. Gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen.....	43
4.3. Gemeinwirtschaftliche Leistungen im Schienenpersonenverkehr.....	46
4.4. Das Spitzenlastproblem.....	50
4.4.1. Begriffsbestimmung.....	50
4.4.2. Peak-Aufpreise bei der WESTbahn.....	51
5. Empirischer Teil.....	53

5.1. Methodische Vorgehensweise.....	53
5.2. Darstellung der Ergebnisse.....	53
5.2.1. Preiswettbewerb/Preisgestaltung.....	54
5.2.2. Peak-Aufpreis bei der WESTbahn.....	56
5.2.3. Pünktlichkeit/Fahrzeit.....	60
5.2.4. Service.....	63
5.2.5. Subventionen/Verbot der Quersubventionierung.....	67
5.2.6. Viertes Eisenbahnpaket.....	69
5.2.7. Resümee/Ausblick.....	72
5.3. Interpretation der Ergebnisse.....	76
5.3.1. Preiswettbewerb/Preisgestaltung.....	76
5.3.2. Peak-Aufpreis bei der WESTbahn.....	77
5.3.3. Pünktlichkeit/Fahrzeit.....	78
5.3.4. Service.....	79
5.3.5. Subventionen/Verbot der Quersubventionierung.....	80
5.3.6. Viertes Eisenbahnpaket.....	80
5.3.7. Resümee/Ausblick.....	82
6. Zusammenschau und Conclusio.....	84
Literaturverzeichnis.....	86
Anhang A: Fragenkatalog und schriftliche Stellungnahme der ÖBB.....	94
Anhang B: Fragenkatalog und schriftliche Stellungnahme der WESTbahn.....	100
Anhang C: Fragenkatalog und Interview des BMVIT.....	106
Anhang D: Fragenkatalog und schriftliche Stellungnahme der Schienen-Control GmbH.....	126
Anhang E: Abstract und Lebenslauf.....	134

Abkürzungsverzeichnis

Art.	Artikel
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BWB	Bundswettbewerbsbehörde
EisbG	Eisenbahngesetz
ERA	Europäische Eisenbahnagentur
EU	Europäische Union
GWL	Gemeinwirtschaftliche Leistungen
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖBB-PV AG	Österreichische Bundesbahnen-Personenverkehrs AG
RL	Richtlinie
SCHIG mbH	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SPV	Schienenpersonenverkehr
VO	Verordnung
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
VVNB	Verkehrsverbund Niederösterreich-Burgenland

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Struktur des ÖBB-Konzerns.....	18
Abbildung 2: Mitarbeiterstruktur im ÖBB-Konzern.....	21
Abbildung 3: Ticketpreise an der Westbahnstrecke.....	25
Abbildung 4: Fahrzeitvergleich an der Westbahnstrecke 2011–2012.....	27
Abbildung 5: Pünktlichkeitsgrade auf der Westbahnstrecke im Dezember 2012.....	29

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Beiträge des Bundes je Teilkonzern ÖBB und Herkunft.....	48
Tabelle 2: Stellungnahmen zur Preispolitik an der Westbahnstrecke.....	55
Tabelle 3: Stellungnahmen zum Preiswettbewerb an der Westbahnstrecke.....	56
Tabelle 4: Stellungnahmen zu den Peak-Aufpreisen bei der WESTbahn I.....	57
Tabelle 5: Stellungnahmen zu den Peak-Aufpreisen bei der WESTbahn II.....	58
Tabelle 6: Stellungnahmen zum Ende der Bedienung des Halts Tullnerfeld I.....	59
Tabelle 7: Stellungnahmen zum Ende der Bedienung des Halts Tullnerfeld II.....	60
Tabelle 8: Stellungnahmen zur Pünktlichkeit/Fahrzeit an der Westbahnstrecke I...	61
Tabelle 9: Stellungnahmen zur Pünktlichkeit/Fahrzeit an der Westbahnstrecke II...	62
Tabelle 10: Stellungnahmen zur Pünktlichkeit/Fahrzeit an der Westbahnstrecke III	63
Tabelle 11: Stellungnahmen zum Themenbereich Service I.....	64
Tabelle 12: Stellungnahmen zum Themenbereich Service II.....	65
Tabelle 13: Stellungnahmen zum Prozess bei Verspätungsentschädigungen.....	66
Tabelle 14: Stellungnahmen zum Themenbereich der Subventionen I.....	68
Tabelle 15: Stellungnahmen zum Themenbereich der Subventionen II.....	68
Tabelle 16: Stellungnahmen zum Verbot der Quersubventionierung.....	69
Tabelle 17: Stellungnahmen zum vierten Eisenbahnpaket I.....	70
Tabelle 18: Stellungnahmen zum vierten Eisenbahnpaket II.....	71

Tabelle 19: Stellungnahmen zum vierten Eisenbahnpaket III.....	72
Tabelle 20: Stellungnahmen zu einem Resümee/Ausblick I.....	73
Tabelle 21: Stellungnahmen zu einem Resümee/Ausblick II.....	74
Tabelle 22: Stellungnahmen zu einem Resümee/Ausblick III.....	75

1. Einleitung

1.1. Problemstellung

Der österreichische Eisenbahnsektor ist einerseits Teil einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, andererseits auch ein sehr wichtiger Wirtschaftsfaktor des Landes. Das System Bahn generiert mit ungefähr 54.000 Beschäftigten einen Umsatz in der Höhe von rund 8,4 Mrd. Euro. jährlich.¹

Zu den Anbietern im öffentlichen Schienenpersonenverkehr zählen neben dem Marktführer Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) zahlreiche Privatbahnen, wie bspw. die WESTbahn Management GmbH.² Die ÖBB sind bekannt als erfahrenes Unternehmen mit staatlichem Einfluss und langjähriger, traditionsreicher Geschichte in Österreich. Die WESTbahn gilt als privater Quereinsteiger am Personenverkehrsmarkt und vertritt die Ambition, die Westbahnstrecke zwischen Wien und Salzburg qualitativ zu verbessern.³ Das Eisenbahnunternehmen steht somit in direkter Konkurrenz zu den ÖBB an der Westbahnstrecke.

Der Markteintritt der WESTbahn im Dezember 2011⁴ war ein entscheidendes Ereignis für den Schienenpersonenverkehr in Österreich, denn bis dato boten andere Eisenbahnunternehmen ihre Dienste nur in Kooperation mit den ÖBB an. Möglich machte diesen Schritt der stufenweise, langjährige Liberalisierungsprozess der Europäischen Union, welcher u.a. die Ziele verfolgt, den Wettbewerb innerhalb Europas zu fördern sowie teils abgeschottete nationale Eisenbahnmärkte zu öffnen. Die Richtlinie 91/440/EWG⁵ aus dem Jahr 1991 war der Startschuss des Liberalisierungsprozesses. Seitdem wurden zahlreiche weitere Richtlinien (RL) und Verordnungen (VO) verabschiedet. Seit 2010 ist der grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehr nunmehr innerhalb Europas liberalisiert.⁶ Ohne diesen Bahnliberalisierungsprozess wäre es der WESTbahn nicht möglich gewesen, in den österreichischen Schienenpersonenverkehrsmarkt einzutreten.

¹ Vgl. AK Wien (2013b), S. 3.

² Vgl. AK Wien (2013b), S. 3.

³ Vgl. WESTbahn (2013a).

⁴ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 52.

⁵ RL 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft.

⁶ Vgl. Warnecke / Rompf (2011), S. 71.

Basierend auf diesem Leitgedanken lassen sich u.a. folgende Fragen ableiten: Wie hat sich die Position der ÖBB durch das neue Konkurrenzunternehmen verändert? Welche positiven und negativen Veränderungen lassen sich gegenwärtig erkennen? Wie schätzt man die Veränderungen in Zukunft ein? Wie gestaltet sich seit dem Markteintritt der WESTbahn der Preiswettbewerb an der Westbahnstrecke? Sind konkrete Vorteile für Bahnreisende erkennbar? Wenn ja, in welchen Bereichen?

1.2. Methodik

Die vorliegende Masterarbeit umfasst sowohl einen theoretischen Teil als auch einen empirischen Bereich. Es werden in einem ersten Schritt bestimmte Themenbereiche theoretisch beleuchtet, die Auswirkungen auf die Position der Österreichischen Bundesbahnen durch das neue Konkurrenzunternehmen gegenwärtig haben bzw. in Zukunft haben könnten. Nachdem eine Befragung der wichtigsten Stakeholder zusätzlich wichtige Wertvorstellungen, Meinungen und Sichtweisen der unterschiedlichen Interessengruppen beitragen könnte, hat sich die Verfasserin der Masterarbeit dazu entschieden, qualitative Interviews durchzuführen bzw. schriftliche Stellungnahmen anhand erarbeiteter Fragenkataloge einzuholen. Dazu wurden vier relevante Stakeholder kontaktiert (die ÖBB-Personenverkehr AG, die WESTbahn Management GmbH, das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) sowie die Schienen-Control GmbH). Die genaue Vorgangsweise zur Empirie sowie die Darstellung und Interpretation der Ergebnisse sind in Kapitel fünf dieser Arbeit zu finden.

1.3. Aufbau der Arbeit

In Kapitel zwei wird auf die europäische Eisenbahnpolitik eingegangen. Es wird der Beginn des Liberalisierungsprozesses erörtert, auf die bis dato drei verabschiedeten Eisenbahnpakete eingegangen sowie ein kurzer Ausblick auf die zukünftigen europäischen Entwicklungen gegeben.

Kapitel drei behandelt den Schienenverkehrsmarkt in Österreich. Zu Beginn werden die Behörden, die wichtige Aufgaben im österreichischen Eisenbahnmarkt wahrneh-

men, vorgestellt. Im Anschluss daran werden die beiden Eisenbahnunternehmen Österreichische Bundesbahnen und WESTbahn Management GmbH beschrieben. Zuletzt erfolgt eine Gegenüberstellung beider Unternehmen anhand von vier ausgewählten Kriterien (Ticketpreise, Fahrzeit, Pünktlichkeit und Verspätungsentschädigungen).

Kapitel vier befasst sich mit den verschiedenen wettbewerbs- und verkehrspolitischen Problembereichen im Schienenpersonenverkehr. Als Einstieg wird eine aus der Sicht der Verfasserin relevante Voraussetzung einer Marktöffnung, nämlich die Trennung zwischen dem Infrastrukturbetrieb und dem Absatzbereich, beschrieben. Anschließend wird auf den umfassenden Themenbereich der Quersubventionierung im Allgemeinen eingegangen, bevor in weiterer Folge auf gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen zur Quersubventionierung bzw. zu dessen Verbot im Schienenverkehrsbereich im Speziellen der Fokus gelegt wird. Einen weiteren wettbewerbs- und verkehrspolitischen Problembereich stellen die gemeinwirtschaftlichen Leistungen (GWL) dar, die ebenfalls in Kapitel vier beleuchtet werden. Den Abschluss dieses Kapitels bildet das sogenannte Spitzenlastproblem (Peak-Load-Pricing-Problem), das aufgrund der Einführung von Peak-Aufpreisen bei der WESTbahn im September 2013 ebenfalls einen sehr aktuellen, relevanten Diskussionsbereich darstellt.

Das fünfte Kapitel umfasst den qualitativ empirischen Teil der Masterarbeit. Eine Befragung der wichtigsten Stakeholder erschien als das geeignetste Instrument der Erhebung. Die Themen wurden auf sieben relevante Bereiche, die in den Kapiteln zwei bis vier dieser Masterarbeit weitgehend theoretisch beleuchtet werden, aufgeteilt. Dieses Kapitel beschreibt in einem ersten Schritt die methodische Vorgangsweise der Empirie, während im Anschluss die Ergebnisse tabellarisch dargestellt sowie interpretiert werden.

In Kapitel sechs erfolgt eine Zusammenschau bzw. Conclusio der Masterarbeit.

2. Die europäische Eisenbahnpolitik

Die Liberalisierung des europäischen Eisenbahnsektors ist ein stufenweiser, langjähriger Prozess mit dem Ziel, den Wettbewerb am Schienenverkehrsmarkt innerhalb Europas zu fördern. Dieser Prozess ist jedoch bei weitem noch nicht abgeschlossen. Dennoch konnten durch die Verabschiedung zahlreicher Richtlinien und Verordnungen bereits Schritte in Richtung Liberalisierung gesetzt werden.

In diesem Kapitel werden in einem kurzen Überblick die bisherigen Schritte, die sogenannten Eisenbahnpakete, vorgestellt. Mit Hilfe dieser Maßnahmenpakete möchte die Europäische Union (EU) das System Bahn in Europa stärken sowie dessen Marktanteile steigern.⁷ Ziel dieser Masterarbeit ist es jedoch nicht, jeden einzelnen, konkreten Liberalisierungsschritt detailliert darzulegen, sondern auf Richtlinien bzw. Verordnungen hinzuweisen, die konkret die Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs vorantreiben. Ohne diesen Prozess wäre es der WESTbahn Management GmbH nicht möglich gewesen, den Markteintritt in den österreichischen Personenverkehr im Dezember 2011 zu tätigen.

2.1. Beginn der Liberalisierung

Durch die Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft⁸ wurde die Bahnliberalisierung in Europa eingeleitet. Sie stellt somit den ersten zentralen Schritt dar, um Wettbewerb auf dem Eisenbahnmarkt zu schaffen und um abgeschottete nationale Eisenbahnmärkte zu öffnen.⁹

Abschnitt III¹⁰ der Richtlinie regelt die Trennung zwischen dem Betrieb der Infrastruktur und der Erbringung von Verkehrsleistungen. Für die Benützung der Infrastruktur hat der Betreiber ein Entgelt von den Bahnunternehmen zu erheben. Das Nutzungsentgelt ist so festzusetzen, dass eine Diskriminierung der Eisenbahnunternehmen untereinander vermieden werden kann.

⁷ Vgl. Fagagnini (2009), S.99.

⁸ RL 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft.

⁹ Vgl. Schienen-Control GmbH (2013).

¹⁰ Vgl. RL 91/440/EWG Abschnitt III, Art. 6-8.

Durch die Trennung zwischen der Infrastruktur und dem Erbringen von Verkehrsleistungen soll demnach in einem ersten Schritt ein Eintritt neuer Marktteilnehmer zugelassen werden.

2.2. Eisenbahnpaket 1

Das primäre Ziel des ersten Eisenbahnpaketes war es, den Betreibern der Infrastruktur den diskriminierungsfreien und gerechten Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu ermöglichen, um einen funktionierenden Binnenmarkt innerhalb Europas zu schaffen.¹¹

Dieses erste Eisenbahnpaket besteht aus drei Richtlinien: der Richtlinie 2001/12/EG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen in der Gemeinschaft¹², der Richtlinie 2001/13/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen¹³ sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur.¹⁴

Während die Richtlinie 2001/12/EG die zuvor gültige Richtlinie 91/440/EWG in manchen Bereichen konkretisiert und teilweise verschärft, werden in der Richtlinie 2001/14/EG erstmals Details festgelegt, welche Leistungen dem Eisenbahnunternehmen vom Infrastrukturbetreiber angeboten werden müssen, wie die Vergütung genau gestaltet ist, über welchen Zeitraum Rahmenverträge abgeschlossen werden sollen und welche Sicherheitsanforderungen vonnöten sind.

¹¹ Vgl. Puz (2013), S. 13.

¹² RL 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft.

¹³ RL 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen.

¹⁴ RL 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur.

2.3. Eisenbahnpaket 2

Das zweite Eisenbahnpaket wurde im Jahr 2004 verabschiedet und besteht aus drei Richtlinien und einer Verordnung. Bei diesem Paket wurde vor allem auf die Öffnung des europäischen Schienengüterverkehrs abgezielt sowie auf die Einrichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (ERA).¹⁵ In diesem Zusammenhang wurden von der Europäischen Kommission verschiedene Schritte gesetzt, u.a. um bestehende Markteintrittsbarrieren im Schienengüterverkehr zu senken sowie die Rechte von Fahrgästen innerhalb Europas schrittweise zu verbessern.¹⁶

Es besteht aus der Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit,¹⁷ aus der Richtlinie 2004/50/EG über die Interoperabilität¹⁸ sowie aus der Richtlinie 2004/51/EG betreffend die Öffnung des europäischen Güterverkehrs.¹⁹ Des Weiteren wurde die Verordnung 881/2004²⁰ zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur verabschiedet.

2.4. Eisenbahnpaket 3

Das dritte Eisenbahnpaket wurde im Jahr 2007 verabschiedet und besteht aus zwei Richtlinien und zwei Verordnungen.

¹⁵ Vgl. Schienen-Control GmbH (2013).

¹⁶ Vgl. Graziosi (2008), S. 85.

¹⁷ RL 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung.

¹⁸ RL 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

¹⁹ RL 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft.

²⁰ VO (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur.

Vor allem die Richtlinie 2007/58/EG zur Öffnung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs²¹ sowie die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 betreffend öffentliche Personenverkehrsdienste²² waren für die Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs essentiell.

Diese Richtlinie erlaubt Eisenbahnunternehmen, welche internationale Eisenbahnpersonenverkehre durchführen, den Zugang zur Infrastruktur in allen Mitgliedsstaaten ab dem 1. Jänner 2010. Einschränkungen können die nationalen Regulierungsbehörden auferlegen, wenn dadurch Verträge über öffentliche Dienstleistungen gefährdet sind.²³

Die Verordnung EG Nr. 1371/2001 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr²⁴ betrifft bspw. Vereinfachungen beim Ticketkauf, die Gewährung eines Mindestmaßes an Reiseinformationen sowie die Verpflichtung zur Entrichtung von Verspätungsentschädigungen durch Eisenbahnunternehmen (siehe Kap. 3.4.4.). Des Weiteren wurde im dritten Eisenbahnpaket die Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern²⁵ erlassen.

2.5. Europäische Entwicklungen

Die Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums²⁶ gilt als sog. „Recast“²⁷ zum ersten Eisenbahnpaket. Die Neufassung des ersten Eisenbahnpakets sieht eine getrennte Rechnungsführung nicht nur zwischen dem Betrieb der Infrastruktur und der Erbringung der Verkehrsleistungen vor,

²¹ RL 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur.

²² VO (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates.

²³ Vgl. RL 2007/58/EG Art. 1.

²⁴ VO (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

²⁵ RL 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen.

²⁶ RL 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.

²⁷ Darunter ist die Neufassung bzw. Umgestaltung des bisherigen ersten Eisenbahnpakets zu verstehen.

sondern ebenfalls zwischen dem Güter- und dem Personenverkehr. Daraus folgt ein Verbot der Quersubventionierung zwischen dem Güter- und Personenverkehr. Demzufolge können Wettbewerbsvorteile für vertikal integrierte Unternehmen in Zukunft vermieden werden. Die Richtlinie 2012/34/EU ist bis zum 16. Juni 2015 in nationales Recht umzusetzen.²⁸

Im Jänner 2013 unterbreitete die Europäische Kommission Vorschläge für ein viertes Eisenbahnpaket. Unter anderen soll der gesamte inländische Schienenpersonenverkehr ab Dezember 2019 für neue Marktteilnehmer in allen Ländern komplett geöffnet werden. Die Kommissionsvorschläge müssen nun vom Europäischen Parlament und den Regierungen der Mitgliedsstaaten diskutiert werden.²⁹

²⁸ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 21; vgl. Schienen-Control-GmbH (2013).

²⁹ Vgl. Europäische Kommission (2013).

3. Der österreichische Schienenverkehrsmarkt

In diesem Kapitel wird der österreichische Schienenverkehrsmarkt detailliert analysiert. Zu Beginn werden die Behörden, die wichtige Aufgaben im Eisenbahnsektor wahrnehmen, erörtert. In weiterer Folge werden in Kapitel 3.2. und 3.3. die beiden Unternehmen Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) und WESTbahn Management GmbH ausführlich beschrieben. In Kapitel 3.4. erfolgt eine Gegenüberstellung beider Unternehmen anhand von folgenden vier Kriterien: Ticketpreise, Fahrzeit, Pünktlichkeit sowie Verspätungsentschädigungen.

3.1. Behördenstruktur

In Österreich gibt es zahlreiche Behörden, die wichtige Aufgaben und Tätigkeiten im Eisenbahnsektor wahrnehmen. Neben dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) spielen vor allem die Regulierungsbehörden Schienen-Control Kommission sowie Schienen-Control GmbH eine zentrale Rolle in diesem Bereich.

Im Folgenden wird daher auf diese Behörden detailliert eingegangen. Der Vollständigkeit halber wird auch auf die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – Schiene, die Bundeswettbewerbsbehörde (BWB) sowie auf den Bundeskartellanwalt ein kurzer Fokus gelegt.

3.1.1. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Die Aufgabenverteilung innerhalb der Bundesregierung ist durch das Bundesministeriengesetz geregelt.³⁰

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) ist insbesondere im Eisenbahnbereich für Folgendes zuständig:

- Angelegenheiten des Verkehrswesens, bspw. die Regulierung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur (Netz);
- Angelegenheiten der Werbung für den Personen- und Güterverkehr;

³⁰ Vgl. BMVIT (2013).

- Angelegenheiten des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs;
- Angelegenheiten der Beförderung von Personen und Gütern im Werksverkehr;
- Angelegenheiten der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) inkl. der Errichtung und Verwaltung von Bauten und Liegenschaften des Bundes, welche Zwecken der ÖBB gewidmet sind;
- Angelegenheiten der Verwaltung der Anteilsrechte des Bundes an sonstigen Eisenbahnunternehmen sowie an der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH;
- Angelegenheiten des Arbeitnehmerschutzes für Arbeitnehmer der Verkehrsbetriebe (inkl. Angelegenheiten des Verkehrs-Arbeitsinspektorates).³¹

3.1.2. Schienen-Control Kommission

Die Schienen-Control Kommission stellt die oberste Verwaltungsbehörde der Bahnverkehrsregulierung in Österreich dar. Diese Kollegialbehörde mit richterlichem Einschlag setzt sich aus drei Mitgliedern sowie drei Ersatzmitgliedern zusammen. Der Vorsitzende der Kommission, ein Richter, wird vom Justizministerium bestellt. Die übrigen Mitglieder, die über hohes Fachwissen im Eisenbahnwesen verfügen, werden von der Bundesregierung bestellt. Alle Mitglieder sind in ihren Entscheidungen unabhängig und weisungsfrei.³²

Unter anderen sind folgende Aufgaben der Schienen-Control Kommission im Eisenbahngesetz (EisbG) geregelt:

- Entscheidungen über Beschwerden wegen des Nichtzustandekommens von Verträgen in Bezug auf die Mitbenützung von Eisenbahninfrastruktur, die Zuweisung von Zugtrassen, die Zurverfügungstellung von Serviceleistungen durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die Schulung von Eisenbahnbediensteten;
- Ausübung der Wettbewerbsaufsicht über Eisenbahnunternehmen; in diesem Zusammenhang hat die Schienen-Control Kommission zu prüfen, ob Eisen-

³¹ Vgl. BMVIT (2013).

³² Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 17.

bahnunternehmen den Zugang zur Infrastruktur oder zu sonstigen Leistungen ohne jegliche Art von Diskriminierung gewähren;

- Genehmigung von Rahmenbedingungen über die Zuweisung von Fahrwegkapazitäten an Eisenbahnunternehmen mit einer Laufzeit von mindestens zehn Jahren;
- Genehmigung von Engpasszuschlägen für die Benützung von überlasteten Strecken;
- Erledigung von Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH;
- Zuständigkeit in Angelegenheiten, in denen die Schienen-Control GmbH Bescheide erlässt, als Oberbehörde kann die Schienen-Control Kommission solche Bescheide abändern oder aufheben.³³

Die Arbeit der Schienen-Control Kommission in der Praxis richtet sich vielfach auf wettbewerbsrelevante Sachverhalte mit diskriminierendem Charakter. Diese ergeben sich zumeist aus der Marktbeobachtung durch die Schienen-Control GmbH oder durch Hinweise anderer Marktteilnehmer. Oftmals erfolgen solche wettbewerbsbehördlichen Schritte zunächst durch einfache Schreiben an die betroffenen Unternehmen, um ihnen die Möglichkeit einzuräumen, den Sachverhalt selbst zu berichtigen. Im (häufigen) Fall einer positiven Reaktion durch das Unternehmen müssen keine Bescheide erlassen werden.³⁴

Mit 31. Dezember 2013 wurde die Schienen-Control Kommission in ihrer derzeitigen Form aufgelöst. Grundlage dafür war die Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012. Es wurden dadurch die Verwaltungsbehörden zweiter Instanz aufgelöst und durch Gerichte ersetzt. Die Schienen-Control Kommission war bis dahin eine Verwaltungsbehörde erster Instanz gewesen, allerdings durfte sie in bestimmten Fällen auch als Verwaltungsbehörde zweiter Instanz tätig sein. Durch ein neues Gesetz, welches im Parlament diskutiert wurde, wurde die Behörde allerdings neu eingerichtet. Die Schienen-Control Kommission ist daher auch ab dem Jahr 2014 als Verwaltungsbehörde erster Instanz tätig.³⁵

³³ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 17 f.

³⁴ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 18.

³⁵ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 8 f.

3.1.3. Schienen-Control GmbH

Die Richtlinie 2001/14/EG (siehe Kap. 2.2.) schreibt den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union vor, eine unabhängige Regulierungsbehörde einzurichten. Zu diesem Zweck wurde Ende August 1999 die Schienen-Control GmbH als organisatorischer Teil der österreichischen Regulierungsbehörde für Schienenverkehrsmarktregulierung errichtet. Die Schienen-Control GmbH ist zu 100 Prozent im Eigentum der Bundesrepublik Österreich und untersteht dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.³⁶

Zur Hauptaufgabe der Schienen-Control GmbH zählt die Sicherstellung eines funktionierenden und liberalisierten Schienenverkehrsmarktes. Es soll für einen Interessensausgleich zwischen den Marktteilnehmern gesorgt und somit der faire Wettbewerb gefördert werden. Durch eingehende Marktbeobachtung sowie durch Kontakte zu anderen Regulatoren kann bei eisenbahnspezifischen Fragestellungen aktiv mitgewirkt werden. Weiters werden die aktuellen Entwicklungen auf dem Schienenverkehrsmarkt genau beobachtet, dadurch kann eine erhöhte Transparenz für alle Marktteilnehmer geschaffen werden.³⁷

Des Weiteren ist die Schienen-Control GmbH als unabhängige Schlichtungsstelle für Kunden von Eisenbahnunternehmen tätig. Bahnkunden haben das Recht, sich bei der Schlichtungsstelle zu beschweren, wenn ihre Fahrgastrechte verletzt wurden.³⁸

Im Jahr 2012 wurde die Schlichtungsstelle mit insgesamt 986 Fällen betraut, davon konnten über 95 Prozent positiv erledigt werden. Die häufigsten Beschwerden betreffen Fahrgeldnachforderungen, sonstige Strafgebühren, Inkassogebühren und Erstattungen. Über 97 Prozent aller Beschwerden an die Schlichtungsstelle beziehen sich auf den ÖBB-Konzern, innerhalb des Konzerns belaufen sich mehr als 94 Prozent auf die ÖBB-Personenverkehr AG (ÖBB-PV AG).³⁹

³⁶ Vgl. Schienen-Control GmbH (2008), S. 22; vgl. Segalla (2002), S. 84 f.

³⁷ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 19.

³⁸ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 19.

³⁹ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 9 f.

Die Schienen-Control GmbH ist ebenso als Geschäftsstelle für die Schienen-Control Kommission tätig und dient hierbei als Servicestelle für Bahnunternehmen, die öffentliche Hand sowie andere Institutionen.⁴⁰

3.1.4. Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH

Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH) steht im Eigentum der Republik Österreich. Die Eigentümerrechte des Unternehmens werden von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ausgeübt.⁴¹

Die anfängliche Hauptaufgabe war die Finanzierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur der öffentlichen Bahnen in Österreich und die Erbringung von Dienstleistungen, die sich aus der Liberalisierung des Eisenbahnsektors ergaben. Seit dem 1. Jänner 2005 hat sich die SCHIG mbH zu einem Dienstleistungsunternehmen des Bundes gewandelt. Aufgrund der ÖBB-Reform (siehe Kap. 3.2.1.) erfolgte eine Neugründung des Unternehmens, welche zu einem kompletten Entfall der Finanzierungsfunktion führte.⁴²

Zu ihrem Verantwortungsbereich zählen seit der Reform unter anderem

- die Mitwirkung bei der Vorbereitung und Durchführung von Zuschussverträgen und der sechsjährigen Rahmenplanung;
- die Mitwirkung bei der Kontrolle im Bereich der Finanzierung der Schieneninfrastruktur;
- die Besorgung aller Geschäfte und Tätigkeiten, welche einer diskriminierungsfreien Entwicklung des Eisenbahnwesens sowie neuer Eisenbahntechnologien auf dem Schienennetz dienen;
- die Führung eines Fahrerlaubnis-Registers;
- die Abwicklung für Förderprojekte im Verkehrsbereich;
- die Abwicklung der Anschlussbahn- und Terminalförderung.⁴³

⁴⁰ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 19.

⁴¹ Vgl. SCHIG mbH (2013).

⁴² Vgl. SCHIG mbH (2013).

⁴³ Vgl. SCHIG mbH (2013).

3.1.5. Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes - Schiene

Mit Wirksamkeit vom 16. Mai 2012 wurde die bisherige Bezeichnung „Unfalluntersuchungsstelle des Bundes, Fachbereich Schiene“ in „Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes - Schiene“ umgeändert. Diese Änderung erfolgte in Anlehnung an die europaweit einheitlich festgelegte Bezeichnung. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle untersteht der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie und wurde als unabhängige Stelle eingerichtet. Zur Hauptaufgabe der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes - Schiene zählen die Untersuchung von Unfällen und Störungen im Eisenbahnverkehr, wobei der Unfallforschung und der Unfallprävention wiederum die höchste Bedeutung zukommt. Rechtliche Grundlage bietet das Unfalluntersuchungsgesetz.⁴⁴

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes - Schiene ist im Netzwerk europäischer Unfalluntersuchungsstellen bei der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) vertreten. Zu den Hauptaufgaben des Netzwerks zählen der Meinungs- und Informationsaustausch sowie die Erarbeitung von Methoden für europaweit einheitliche Untersuchungsvorgänge von Vorfällen.⁴⁵

3.1.6. Bundeswettbewerbsbehörde

Die Bundeswettbewerbsbehörde (BWB) wurde am 1. Juli 2002 gegründet. Sie stellt eine weisungsfreie und unabhängige Behörde dar und wurde mit dem Ziel eingerichtet, einen funktionierenden Wettbewerb sicherzustellen sowie Wettbewerbsverzerrungen zu bekämpfen. Die BWB ist dem Bundesministerium für Wirtschaft, Familie und Jugend zugehörig.⁴⁶

Die Aufgaben der BWB ergeben sich einerseits aus dem nationalen Recht (Wettbewerbsgesetz, Kartellgesetz), andererseits auch aus dem Europäischen Wettbewerbsrecht. Der Behörde sind u.a. folgende Tätigkeiten zugeordnet:

- Durchführung der Europäischen Wettbewerbsregeln in Österreich;

⁴⁴ Vgl. Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes - Schiene (2013).

⁴⁵ Vgl. VERSA (2013).

⁴⁶ Vgl. BWB (2013a).

- allgemeine Untersuchung von Wirtschaftszweigen, sofern besondere Umstände vermuten lassen, dass der Wettbewerb in diesem Zweig eingeschränkt oder verfälscht ist;
- Leistung von Amtshilfe betreffend Wettbewerbsangelegenheiten gegenüber dem Kartellgericht, dem Kartellobergericht, Gerichten sowie Verwaltungsbehörden inkl. der Regulatoren und dem Bundeskartellanwalt;
- Zusammenarbeit und Informationsaustausch mit Gerichten, Behörden sowie der Europäischen Kommission und den nationalen Wettbewerbsbehörden.⁴⁷

Die BWB hat umfangreiche Ermittlungsbefugnisse, um eine effektive Erfüllung ihrer Tätigkeiten zu gewährleisten. Sie kann bspw. Auskunftsbegehren gegenüber Unternehmen und Unternehmensvereinigungen stellen, Einsicht in Geschäftsunterlagen fordern sowie unter bestimmten Voraussetzungen Hausdurchsuchungen durchführen.⁴⁸

3.1.7. Bundeskartellanwalt

Der Bundeskartellanwalt wurde im Jahr 2002 eingerichtet und ist dem Bundesministerium für Justiz unterstellt. Die Hauptaufgabe des Bundeskartellanwalts ist die Vertretung der öffentlichen Interessen in Fällen des Wettbewerbsrechts beim Kartellgericht. Weiters kann er die BWB um die Durchführung von Ermittlungen ersuchen.⁴⁹

Dem Kartellrecht kommt die wesentliche Aufgabe zu, den Wettbewerb als Institution zu schützen sowie die Ausübung von Wirtschaftsmacht im Interesse der Mitbewerber und Konsumenten zu begrenzen. Es enthält bedeutungsvolle Grundlagen für die Wirtschaftsverfassung eines Staates.⁵⁰

⁴⁷ Vgl. BWB (2013b).

⁴⁸ Vgl. BWB (2013b).

⁴⁹ Vgl. Bundeskartellanwalt (2013a).

⁵⁰ Vgl. Bundeskartellanwalt (2013b).

3.2. Darstellung der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB)

3.2.1. Historische Entwicklung der ÖBB

Für die erste geschichtliche Erwähnung der Bundesbahnen (vormals Staatsbahnen) in Österreich kann das Jahr 1884 herangezogen werden. In diesem Jahr wurden die k.k. Staatsbahnen gegründet. 1921 wurden schließlich die Österreichischen Bundesbahnen geschaffen.⁵¹

Durch das Bundesbahngesetz aus dem Jahr 1923 wurden die Österreichischen Bundesbahnen erstmals in ihrer Geschichte rechtlich ausgegliedert und als Unternehmen mit eigener Rechtspersönlichkeit geführt.⁵²

Seitdem unterlag das Unternehmen zahlreichen Reformen. Die vorerst letzten wesentlichen Reformen werden im Folgenden kurz dargelegt.

Durch das Inkrafttreten des Bundesbahngesetzes 1992 wurden die ÖBB von einem selbstständigen Wirtschaftskörper des Bundes in ein integriertes Eisenbahnunternehmen mit eigener Rechtspersönlichkeit als Sonderrechtsträger (eine Mischform mit Elementen einer Aktiengesellschaft sowie einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung) umgewandelt.⁵³

Um den von der EU geforderten diskriminierungsfreien Zugang Dritter zur Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten, wurde durch das Bundesbahnstrukturgesetz 2003 eine weitgehende Neustrukturierung des Unternehmens notwendig. Eine Trennung von Infrastrukturbereitstellung und Verkehrsleistungserstellung wurde dadurch geschaffen. Seit dem 1. Jänner 2005 sind die ÖBB als Konzern tätig.⁵⁴

Zu diesem Zeitpunkt wurde das bislang einheitliche Unternehmen ÖBB in eine Holding mit selbstständigen Tochtergesellschaften umgewandelt, die als eigenverantwortliche Aktiengesellschaften die wesentlichen Unternehmensfunktionen ausüben.⁵⁵

⁵¹ Vgl. Rail Cargo Austria AG (2013a).

⁵² Vgl. Bundesbahngesetz (1923): S. 1378 f.

⁵³ Vgl. ÖBB-Holding AG (2013a).

⁵⁴ Vgl. ÖBB-Holding AG (2013a).

⁵⁵ Vgl. Segalla (2004), S. 50.

3.2.2. ÖBB-Holding AG

Die ÖBB-Holding AG steht zu 100 Prozent im Eigentum der Republik Österreich und untersteht dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie. Zu den Hauptaufgaben des Konzerns zählen die Umstrukturierung der ÖBB sowie die Wahrung der Anteilsrechte an den Tochtergesellschaften. Des Weiteren wird das Ziel einer einheitlich strategischen Ausrichtung des ÖBB Konzerns verfolgt.⁵⁶

Die ÖBB-Holding AG hatte im Jahr ihrer Gründung als strategische Leitgesellschaft die Ausgründungen ihrer Tochtergesellschaften zu leisten sowie Organe, Schnittstellen, Finanzierung und Zielvorgaben genau festzulegen. Ein wesentlicher Teil der Arbeit im Jahr 2004, dem Jahr des Umbaus und der Neugründung, war die einheitliche strategische Ausrichtung des Konzerns, um Synergieeffekte bestmöglich zu nutzen. Konzernrichtlinien wurden erarbeitet, um klare Regeln für die Zusammenarbeit und Abstimmung festzulegen.⁵⁷

Die neu entstandenen Gesellschaften des ÖBB Konzerns werden von der ÖBB-Holding AG koordiniert und gesteuert. In den konzernübergreifenden Bereichen, bspw. der Umwelt / Nachhaltigkeit, den internationalen Beziehungen sowie der Schaffung einer barrierefreien Bahn für Menschen mit Behinderung nimmt die ÖBB-Holding AG eine koordinierende Rolle wahr.⁵⁸

Der ÖBB Konzern ist wie folgt strukturiert:

⁵⁶ Vgl. BundesbahnstrukturG (2003) §§ 2 bis 4.

⁵⁷ Vgl. ÖBB-Holding AG (2013b).

⁵⁸ Vgl. ÖBB-Holding AG (2013b).

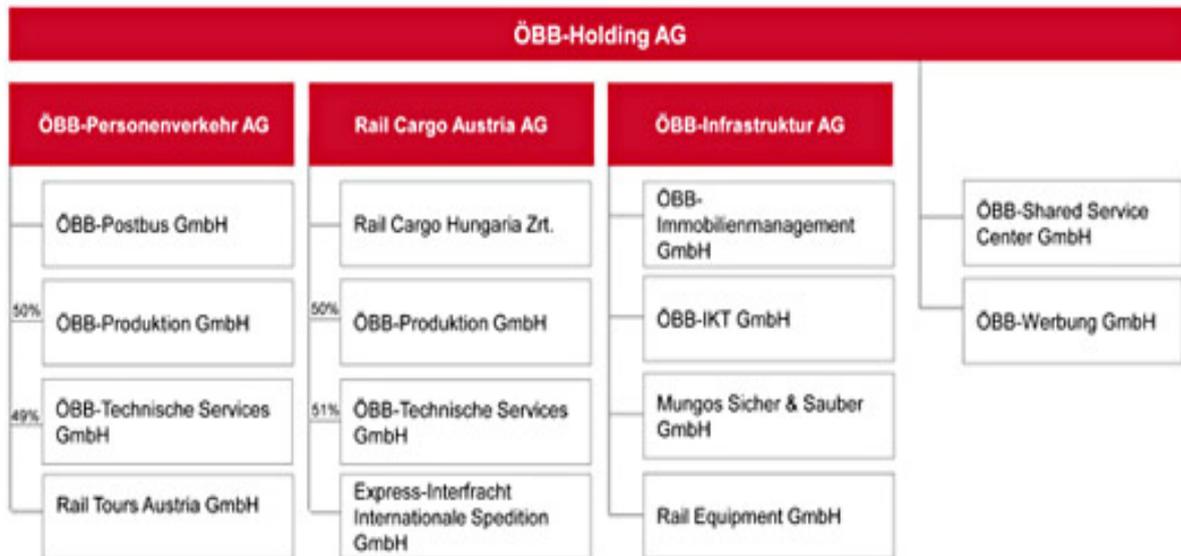


Abbildung 1: Struktur des ÖBB Konzerns⁵⁹

Der ÖBB-Holding AG sind drei operative Töchter zugeordnet:

- die ÖBB-Personenverkehr AG,
- die Rail Cargo Austria AG und
- die ÖBB-Infrastruktur AG.

Die Teilgesellschaften ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG sind zusammen zu 100 Prozent an der ÖBB-Produktion GmbH sowie an der ÖBB-Technische Services GmbH beteiligt. Bei der ÖBB-Technische Services GmbH liegen die Mehrheitsverhältnisse mit 51 Prozent bei der Rail Cargo Austria AG, während bei der ÖBB-Produktion GmbH die Anteile zu je 50 Prozent gleichverteilt sind.

Die beiden gemeinsamen Tochtergesellschaften, die ÖBB-Produktion GmbH sowie die ÖBB-Technische Services GmbH, sind in den Teilbereichen Traktion und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen tätig.⁶⁰

Weitere Töchter der ÖBB-Holding AG, der keine der drei zuvor genannten operativen Töchter zugeordnet sind, sind die ÖBB-Shared Service Center GmbH sowie die ÖBB-Werbung GmbH.

⁵⁹ Vgl. ÖBB-Holding AG (2013c). Dieses Organigramm beinhaltet eine Auswahl wichtiger Gesellschaften des ÖBB-Konzerns.

⁶⁰ Vgl. ÖBB Geschäftsbericht 2012, S. 27.

Im Folgenden werden die drei operativen Töchter der ÖBB-Holding AG, nämlich die ÖBB-Personenverkehr AG, die Rail Cargo Austria AG sowie die ÖBB-Infrastruktur AG dargestellt.

3.2.2.1. ÖBB-Personenverkehr AG

Die ÖBB-Personenverkehr AG wurde im Zuge der Umstrukturierung der ÖBB im Jahr 2004 gegründet und ist seit dem 1. Jänner 2005 operativ tätig.⁶¹ Die Anteile der Gesellschaft werden zu 100 Prozent von der ÖBB-Holding AG gehalten.⁶²

Zu den Aufgaben der ÖBB-Personenverkehr AG zählen die Konzeption des Angebots, die Koordination der verschiedenen Leistungserstellungsprozesse, die Werbung sowie der Vertrieb und die Finanzierung der diversen Personenverkehrsdienstleistungen. Zusammen mit dem Tochterunternehmen ÖBB-Postbus GmbH schafft die ÖBB-Personenverkehr AG ein abgestimmtes Angebot im Bahn- und Busverkehr.⁶³ Des Weiteren hat die Gesellschaft einen öffentlichen Personenverkehr aufgrund von Tarifen und Fahrplänen zu führen.⁶⁴

Die ÖBB-Personenverkehr AG ist der größte Mobilitätsdienstleister in Österreich. Im Schienenverkehr werden jährlich ca. 224 Millionen Fahrgäste gezählt und ungefähr 10 Milliarden Personenkilometer zurückgelegt. Im Nahverkehr verkehren ca. 3.700 Züge täglich, im Fernverkehr in etwa 300 Züge. Im Busverkehr werden annähernd 240 Millionen Fahrgäste pro Jahr gezählt.⁶⁵

3.2.2.2. Rail Cargo Austria AG

Die Rail Cargo Austria AG ist eine international tätige Güterverkehrstochter der ÖBB-Holding AG.⁶⁶ Die Rail Cargo Group besteht neben der österreichischen Leitgesell-

⁶¹ Vgl. ÖBB-Personenverkehr AG (2013a).

⁶² Vgl. BundesbahnstrukturG (2003) § 8.

⁶³ Vgl. ÖBB Geschäftsbericht (2012), S. 27.

⁶⁴ Vgl. BundesbahnstrukturG (2003) § 6.

⁶⁵ Vgl. ÖBB-Personenverkehr AG (2013b).

⁶⁶ Vgl. ÖBB Geschäftsbericht (2012), S. 27.

schaft Rail Cargo Austria AG aus weiteren sechzig Logistikgesellschaften in fünfzehn Ländern Zentral-, Süd- und Osteuropas.⁶⁷

Die Rail Cargo Group verfügt über ein internationales Netzwerk, in dessen Mitte Bahnlogistik als umweltfreundlicher Verkehrsträger steht. Das Leistungsangebot des Unternehmens beginnt bei Einzelleistungen, z.B. betreffend den internationalen Einzelwagenverkehr, und geht hin bis zu Gesamtleistungen im Supply Chain Management Bereich.⁶⁸

Für das Jahr 2013 gibt das Unternehmen als vorrangiges Ziel die Sicherung der Heimmärkte Österreich und Ungarn an sowie die Stärkung der Marktpräsenz in Südosteuropa.⁶⁹

3.2.2.3. ÖBB-Infrastruktur AG

Die ÖBB-Infrastruktur AG ist ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das im Oktober 2009, rückwirkend per 1. Jänner 2009, gegründet wurde. Das Unternehmen untersteht zu 100 Prozent der ÖBB-Holding AG.⁷⁰

Zu ihren Aufgaben zählen unter anderen:

- das Betreiben der gesamten ÖBB-Bahninfrastruktur;
- die Generierung von Infrastrukturprodukten (Trasse, Vershub);
- die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Netzzugangs;
- die Betreuung der Bahnkunden vor, während und nach einer Zugfahrt;
- die Wartung und Inspektion am und um das Schienennetz;
- die Versorgung mit Bahnstrom aus Wasserkraft.⁷¹

⁶⁷ Vgl. Rail Cargo Austria AG (2013b).

⁶⁸ Vgl. Rail Cargo Austria AG (2013b).

⁶⁹ Vgl. ÖBB Geschäftsbericht (2012), S. 56.

⁷⁰ Vgl. Bundesbahngesetz (2009) §§ 30 bis 31; ÖBB-Infrastruktur AG (2013).

⁷¹ Vgl. ÖBB-Infrastruktur AG (2013).

3.2.3. Mitarbeiterstruktur im ÖBB-Konzern

Der ÖBB-Konzern zählt zu Österreichs größten Arbeitgebern. Mit Stichtag 31.12.2012 waren konzernweit insgesamt 41.543 MitarbeiterInnen (inkl. 1.710 Lehrlinge) beschäftigt. Die personalintensivste Unternehmenseinheit bildete im Jahr 2012 die ÖBB-Infrastruktur AG mit rund 40 Prozent aller Beschäftigungsplätze. Dahinter folgen die Rail Cargo Austria AG mit ungefähr 23 Prozent sowie die ÖBB-Personenverkehr AG mit ca. 17 Prozent der Beschäftigungsplätze.⁷²

Abbildung 2 gibt einen grafischen Überblick über die Mitarbeiterstruktur im ÖBB-Konzern mit Stichtag 31.12.2012.

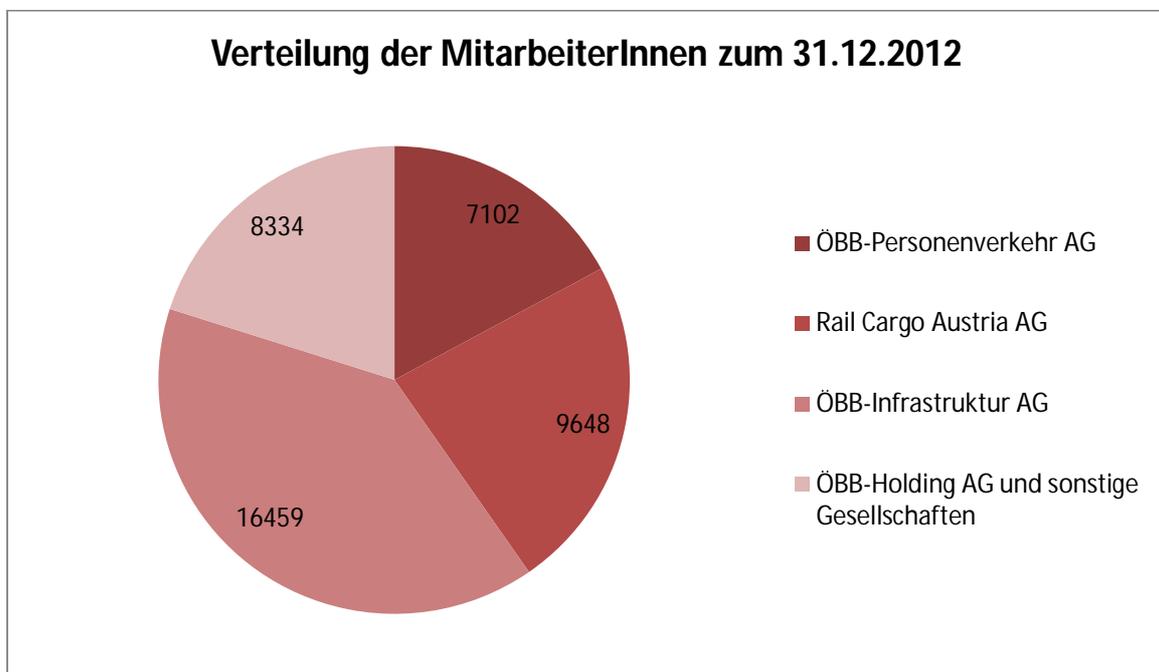


Abbildung 2: Mitarbeiterstruktur im ÖBB-Konzern⁷³

Im Vergleich zum Vorjahr (Anzahl der MitarbeiterInnen inkl. Lehrlinge zum Stichtag 31.12.2011: 42.575) kann eine Reduktion des Personalstandes um ca. 2,5 Prozent festgestellt werden.⁷⁴

⁷² Vgl. ÖBB Geschäftsbericht (2012), S. 57 f.

⁷³ Eigene Darstellung in Anlehnung an ÖBB Geschäftsbericht (2012), S. 57.

⁷⁴ Vgl. ÖBB Geschäftsbericht (2012), S. 57.

3.3. Darstellung der WESTbahn Management GmbH

Die WESTbahn Management GmbH⁷⁵ ist ein privates Eisenbahnverkehrsunternehmen, das seit dem 11. Dezember 2011 einen Fernverkehr zwischen Wien und Salzburg bzw. dem deutschen Grenzbahnhof Freilassing betreibt. Die WESTbahn ist die erste operativ tätige Tochtergesellschaft der Rail Holding AG, die das Ziel verfolgt, ein privates Eisenbahn- und Busnetz für den Personenverkehr in Zentraleuropa zu etablieren. Ein Schwesterunternehmen, welches mit der WESTbahn kooperiert, ist der WESTbus.⁷⁶ Das Unternehmen beschäftigt derzeit (Stand: August 2013) über 200 Mitarbeiter.⁷⁷

Zur Gründung der WESTbahn kam es in Folge des Bahnliberalisierungsprozesses innerhalb der Europäischen Union. Dadurch wurde das Eisenbahnnetz privaten Anbietern zugänglich gemacht (siehe Kapitel 2).⁷⁸

Zu den Anteilseignern des Unternehmens zählen die Haselsteiner Familien Privatstiftung, die Augusta Holding AG sowie die französische Staatsbahn SNCF Voyages Developpement SAS.⁷⁹ Im Frühjahr 2013 haben sich die Eigentümerverhältnisse zuletzt verschoben. Hans Peter Haselsteiner erhöhte im Zuge einer Kapitalerhöhung seinen Anteil von 35 auf 46,9 Prozent. Im Gegenzug reduzierte die SNCF ihren Anteil auf 28 Prozent und die Augusta Holding AG ihren Anteil auf 25,1 Prozent.⁸⁰

Die WESTbahn verfügt über sieben sechsteilige Doppelstocktriebzüge ohne eine klassische Klassenaufteilung in 1. und 2. Klasse. Stattdessen gibt es einen WESTbahn Plus Wagen, der laut Angaben des Unternehmens der Business Class einer Airline entspricht. Dieser wurde speziell für Geschäftsreisende entwickelt und beinhaltet bspw. einen zusätzlichen Sitzplatz für jeden Fahrgast dieser Kundengruppe.

⁷⁵ Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird in weiterer Folge die WESTbahn Management GmbH als WESTbahn bezeichnet.

⁷⁶ Vgl. WESTbahn Informationsblatt (2013): Schriftliche Stellungnahme vom 31.07.2013 betreffend einer Anfrage nach Informationsmaterial.

⁷⁷ Vgl. WESTbahn (2013a).

⁷⁸ Vgl. WESTbahn (2013a).

⁷⁹ Vgl. WESTbahn (2013a).

⁸⁰ Vgl. Kurier Online vom 23.04.2013.

Des Weiteren beschäftigt die WESTbahn in jedem Wagen einen WESTsteward oder eine WESTstewardess, um z.B. den direkten Ticketverkauf im Zug anzubieten.⁸¹

Die Doppelstocktriebzüge wurden in der Schweiz hergestellt und von einer externen Firma namens „Spirit Design – Innovation and Brand GmbH“ gestaltet. Hauptziel ist es, dem Bahnreisenden bei jedem Kontakt mit der WESTbahn die Markenwerte zu vermitteln um ihn in emotionaler Weise an die Vorteile des Unternehmens zu erinnern.⁸²

Laut eigenen Angaben des Unternehmens konnte die WESTbahn in ihrem 2. Betriebsjahr (2013) bis dato über 50 Prozent mehr Passagiere verzeichnen als im Vergleichszeitraum des Vorjahres.⁸³

3.4. Unternehmensgegenüberstellung: ÖBB und WESTbahn

Im folgenden Kapitel werden die beiden Unternehmen ÖBB und WESTbahn anhand von vier ausgewählten Kriterien gegenübergestellt. Die Kriterien „Ticketpreise“, „Fahrzeit“ und „Pünktlichkeit“ nehmen ausschließlich Bezug auf die Westbahnstrecke zwischen Wien und Salzburg. Das Kriterium „Auszahlung von Verspätungsschädigungen“ betrifft seitens der ÖBB den allgemeinen unternehmensinternen Ablauf bei Verspätungsschädigungen. Dieser trifft gewiss auch auf die Westbahnstrecke zu.

3.4.1. Kriterium Ticketpreise

In diesem Kapitel soll gezeigt werden, wie sich die Preise auf der Westbahnstrecke seit dem Markteintritt der WESTbahn im Dezember 2011 gestaltet und verändert haben. Einerseits werden die verschiedenen Ticketpreise beider Unternehmen gegen-

⁸¹ Vgl. WESTbahn Informationsblatt (2013): Schriftliche Stellungnahme vom 31.07.2013 betreffend einer Anfrage nach Informationsmaterial.

⁸² Vgl. WESTbahn Informationsblatt (2013): Schriftliche Stellungnahme vom 31.07.2013 betreffend einer Anfrage nach Informationsmaterial.

⁸³ Vgl. WESTbahn Informationsblatt (2013): Schriftliche Stellungnahme vom 31.07.2013 betreffend einer Anfrage nach Informationsmaterial.

übergestellt, andererseits wird dargelegt, wie die ÖBB-Personenverkehr AG mittels Aktionstarifen gegen den neuen Konkurrenten aufgetreten ist.

Das Zugangebot der WESTbahn steht in direkter Konkurrenz zu den Fernreisezügen (InterCity, ICE, railjet) der ÖBB-Personenverkehr AG. Der Konkurrenzkampf beider Unternehmen findet nicht nur auf qualitativer Ebene (bspw. bei einer Differenzierung des Serviceangebots), sondern auch bei den Ticketpreisen statt.⁸⁴

Im September 2011, bereits zwei Monate vor dem Markteintritt der WESTbahn, führte die ÖBB-Personenverkehr AG den Tarif SparSchiene Österreich ein. Ein ähnliches Angebot bot das Unternehmen bis dato nur im internationalen Fernverkehr für ausländische Ziele wie Deutschland, Italien oder Tschechien an. Der Aktionstarif SparSchiene Österreich (für die Strecke Wien–Salzburg) beginnt ab 19 Euro für die 2. Klasse und ab 29 Euro für die 1. Klasse. Eine ÖBB VORTEILScard ist für die Inanspruchnahme der SparSchiene-Tickets nicht notwendig.⁸⁵

Des Weiteren führte die ÖBB-Personenverkehr AG für den Gültigkeitszeitraum 23. November 2011 bis 31. Jänner 2012 (somit unmittelbar vor und nach dem Markteintritt des Konkurrenzunternehmens WESTbahn) die Aktion „Ab in den Westen“ ein. Bahnkunden konnten um 15 Euro eine beliebig wählbare Strecke zwischen Wien Westbahnhof und Bregenz fahren. Es wurden insgesamt 40.000 Tickets ausgegeben, allerdings durfte man an Spitzenreisetagen diesen Tarif nicht beanspruchen.⁸⁶

Durch diese Preispolitik der ÖBB-Personenverkehr AG sah sich die WESTbahn gezwungen, Reisenden ebenfalls Aktionstarife anzubieten. Von der Betriebsaufnahme am 11. Dezember 2011 bis zum 31. Jänner 2012 bot die WESTbahn ebenfalls einen Aktionstarif „Ab in die WESTbahn“ an. Um 7,50 Euro konnten Bahnreisende ohne Einschränkung hinsichtlich des Wochentages zwischen Wien Westbahnhof und Freilassing (über Salzburg) verkehren. Es wurden insgesamt 7.500 Aktionstickets kontingiert.⁸⁷

⁸⁴ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 52.

⁸⁵ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 52 f.

⁸⁶ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 52.

⁸⁷ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 52.

Die Aktion der ÖBB-Personenverkehr AG bot gegenüber der der WESTbahn den Vorteil, dass die gesamte Westbahnstrecke (bis Bregenz) benutzt werden durfte und nicht nur der Abschnitt zwischen Wien und Salzburg.⁸⁸

Alle Aktionstarife beider Unternehmen unterliegen speziellen Richtlinien betreffend Reisetag, Buchbarkeit, Buchungszeitraum, Kontingentierung sowie konkreter Verbindung. Weiters ist in den meisten Fällen weder ein Umtausch noch eine Rückzahlung des Ticketpreises möglich. An stark frequentierten Reisetagen gibt es bedeutend weniger oder gar keine Aktionstickets zu kaufen.⁸⁹

Seit der 2. Jahreshälfte 2012 sind Ticketaktionen der WESTbahn zumeist nur noch im Internet oder in Trafiken erhältlich, wie bspw. das Trafik-Aktiv-Ticket für Senioren. Ein Kauf solcher Aktionstickets im Zug ist nicht mehr möglich.⁹⁰

Die folgende Abbildung soll einen Überblick über die verschiedenen Ticketpreise der beiden Unternehmen in der 2. Klasse zwischen Wien Westbahnhof und Salzburg Hauptbahnhof geben (Reisezeitraum: Jänner 2013).

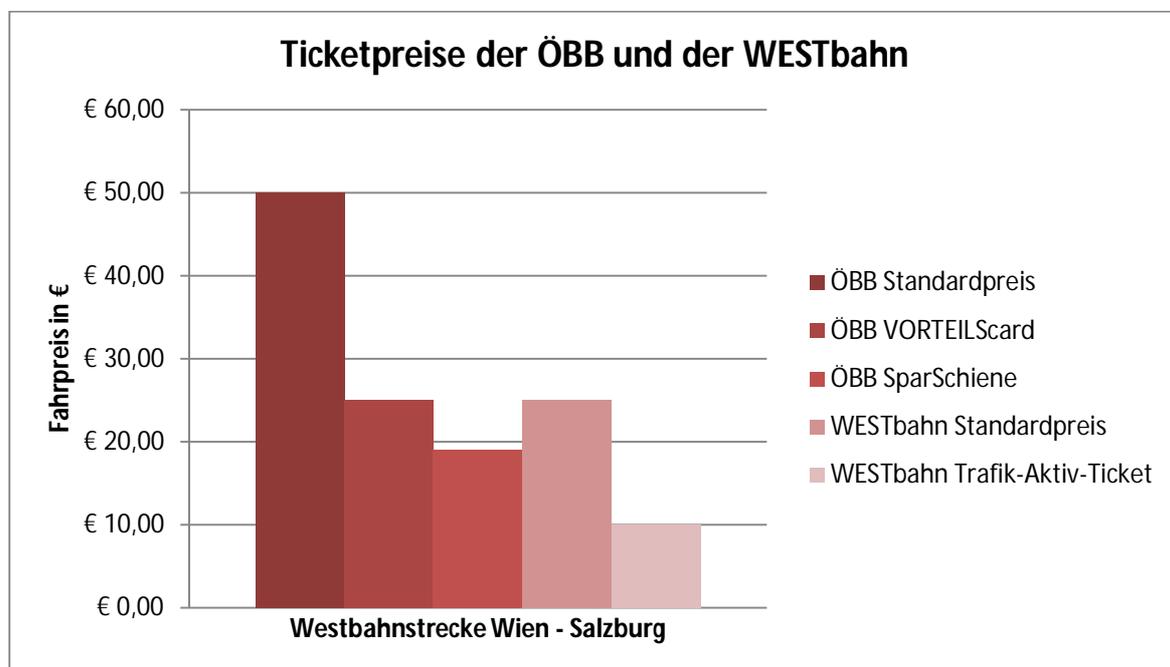


Abbildung 3: Ticketpreise an der Westbahnstrecke⁹¹

⁸⁸ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 52.

⁸⁹ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 52.

⁹⁰ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 52.

⁹¹ Eigene Darstellung in Anlehnung an Schienen-Control GmbH (2012), S. 52.

Der ÖBB Standardpreis für die Strecke Wien–Salzburg, 2. Klasse, beträgt 50 Euro. Mit dem Besitz einer ÖBB VORTEILScard kann eine Ersparnis von 50 Prozent erzielt werden. Der WESTbahn Standardpreis beträgt 25 Euro, ist also genau jener Preis, der bei den ÖBB mit Besitz einer VORTEILScard bezahlt werden muss.

Beide Unternehmen bieten zusätzlich zu den Standardtarifen auch Aktionstarife an. Bei den ÖBB kann mittels SparSchiene Österreich die Strecke Wien–Salzburg um 19 Euro befahren werden, bei der WESTbahn können Senioren mittels Trafik-Aktiv-Ticket um 10 Euro reisen. Allerdings unterliegen beide Aktionstarife, wie bereits erwähnt, speziellen Richtlinien.

Abschließend sei zu erwähnen, dass der Wettbewerb zwischen beiden Unternehmen Auswirkungen auf das Preisniveau der Fernverkehrstickets hatte. Eine genaue Quantifizierung der durch die Aktionstarife eingetretenen Vergünstigung ist nicht feststellbar, da sowohl die ÖBB als auch die WESTbahn keine Zahlen veröffentlichten. Jedoch teilte das Management der WESTbahn im Februar 2012 mit, dass es bei der Zugauslastung zwar über Plan liege, die bisherigen Erlöse jedoch hinter den Erwartungen blieben. Der Konkurrenzkampf der beiden Eisenbahnunternehmen hat somit zweifellos zu einem Preiswettbewerb geführt, welcher sich in günstigeren Fahrpreisen für die Bahnreisenden auswirkte.⁹²

3.4.2. Kriterium Fahrzeit

In diesem Kapitel werden die Fahrzeiten der beiden Unternehmen an der Westbahnstrecke zwischen Wien Westbahnhof und Salzburg Hauptbahnhof gegenübergestellt.

Durch die Eröffnung der Neubaustrecke Wien–St. Pölten konnten die Fahrzeiten im Personenfernverkehr im Jahr 2012 im Vergleich zu 2011 um einige Minuten gekürzt werden. Des Weiteren konnte durch die Anhebung der Geschwindigkeit auf 230 km/h auf einigen Abschnitten der Westbahnstrecke die Fahrzeit ebenfalls gesenkt werden.⁹³

⁹² Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 52.

⁹³ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 50.

Der ÖBB-railjet fährt zwischen Wien Westbahnhof und Salzburg Hauptbahnhof nunmehr zwei Stunden und 22 Minuten. Nachdem im Jahr 2011 noch eine Fahrzeit von zwei Stunden und 45 Minuten vonnöten war, konnte eine Reduzierung von 23 Minuten erzielt werden.⁹⁴

Die Züge der WESTbahn benötigen nunmehr zwei Stunden und 32 Minuten. Es konnte im Vergleich zum Jahr 2011 eine Fahrzeitkürzung von 27 Minuten erreicht werden. Diese beachtliche Kürzung ist außer durch die Eröffnung der Neubaustrecke Wien–St. Pölten und die Geschwindigkeitsanhebung vor allem darauf zurückzuführen, dass die WESTbahn in ihrem ersten Betriebsjahr großzügig berechnete Fahrzeitreserven verringerte.⁹⁵

Die nachstehende Abbildung soll einen grafischen Überblick über den Fahrzeitvergleich an der Westbahnstrecke (Wien–Salzburg) der Jahre 2011 und 2012 bieten:

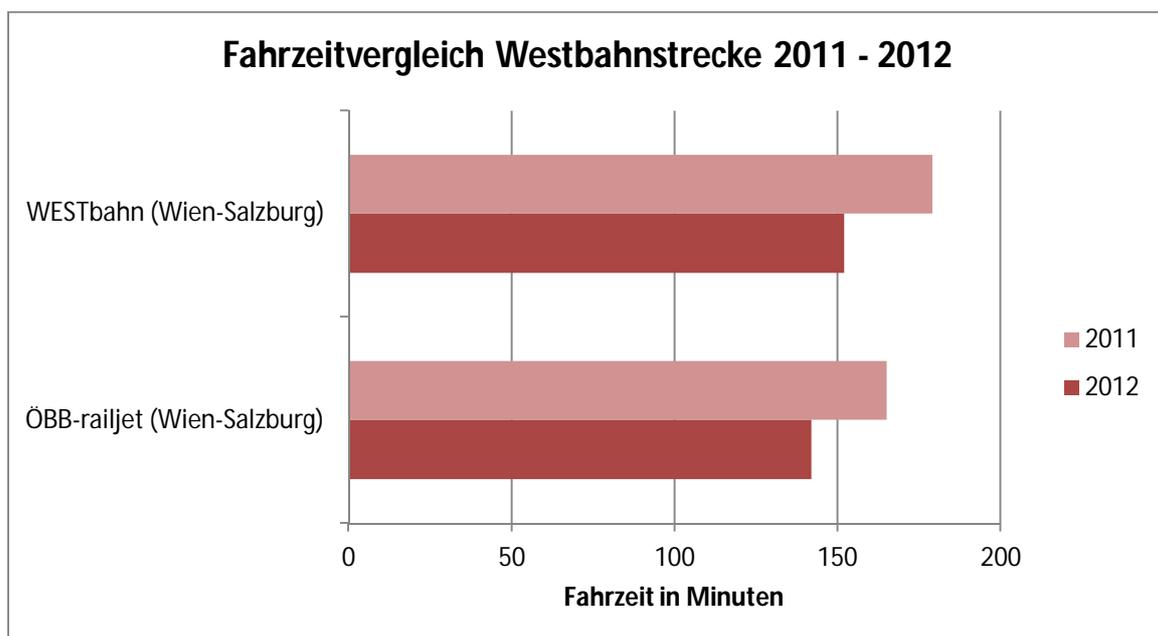


Abbildung 4: Fahrzeitvergleich an der Westbahnstrecke 2011-2012⁹⁶

⁹⁴ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 50.

⁹⁵ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 50.

⁹⁶ Eigene Darstellung in Anlehnung an Schienen-Control GmbH (2012), S. 50.

3.4.3. Kriterium Pünktlichkeit

Im folgenden Kapitel werden die Pünktlichkeitsgrade der ÖBB sowie der WESTbahn im Personenfernverkehr auf der Westbahnstrecke miteinander verglichen.

Die Pünktlichkeit des Verkehrsmittels stellt eine wichtige Entscheidungsgrundlage für Reisende dar. Eine möglichst kurze Fahrzeit, das pünktliche Eintreffen am Zielort sowie das Erreichen von Anschlusszügen sind bei der Wahl des Verkehrsmittels wesentlich.⁹⁷

Als Grundlage der Statistik von Pünktlichkeitsgraden dient die Messung der Zugankunftszeiten an Bahnhöfen und Haltestellen. Es wird ein international üblicher Schwellenwert von fünf Minuten zur Berechnung herangezogen (bei einigen Bahnunternehmen liegt der Richtwert bei drei Minuten). Daraus folgt, dass Züge bis zu einer maximalen Verspätung von fünf Minuten als pünktlich gewertet werden.⁹⁸

Das Angebot der WESTbahn ist – im Gegensatz zu dem der ÖBB-Personenverkehr AG – fahrplantechnisch nicht mit anderen (zum Teil ausländischen) Zugangeboten vernetzt. Des Weiteren weisen die Fahrzeiten der WESTbahn höhere Verspätungsreserven auf.⁹⁹ Die Fahrzeit der WESTbahn zwischen Wien Westbahnhof und Salzburg beträgt derzeit zwei Stunden und 32 Minuten, demnach 10 Minuten mehr als die ÖBB für diese Strecke zurücklegt (derzeit zwei Stunden und 22 Minuten, siehe Kapitel 3.4.2.).

Dadurch war es dem neuen Eisenbahnunternehmen möglich, eine höhere Pünktlichkeit als der Mitbewerber zu erreichen.¹⁰⁰

Die folgende Abbildung soll die Pünktlichkeitsgrade der beiden Unternehmen im Personenfernverkehr auf der Westbahnstrecke zwischen dem 30.11.2012 und dem 31.12.2012 grafisch veranschaulichen:

⁹⁷ Vgl. Schienen-Control GmbH (2011), S. 54.

⁹⁸ Vgl. Schienen-Control GmbH (2011), S. 54.

⁹⁹ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 68.

¹⁰⁰ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 68.

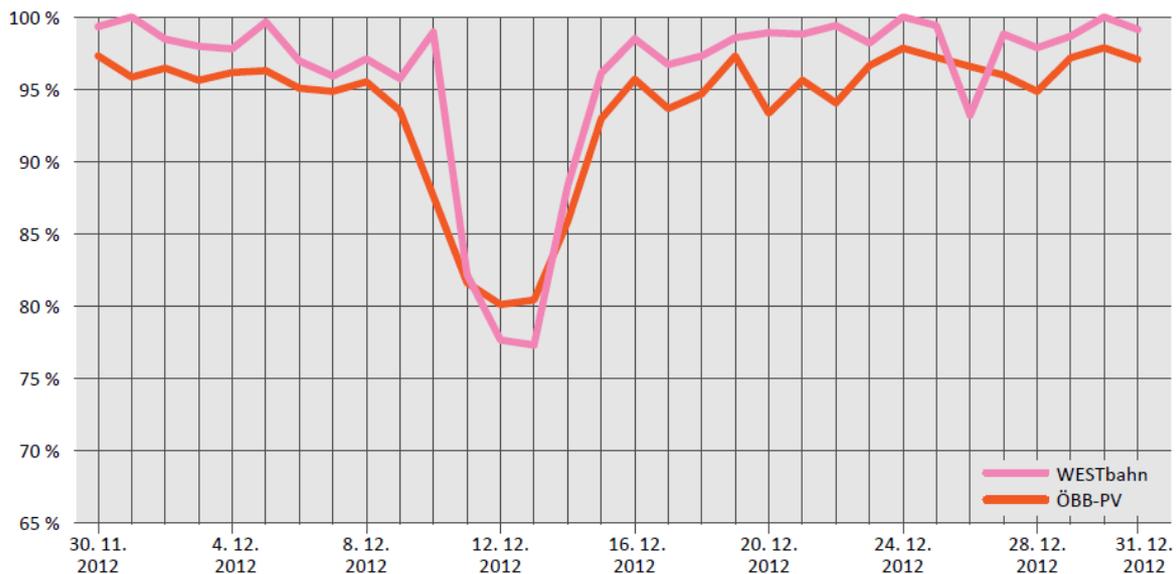


Abbildung 5: Pünktlichkeitsgrade auf der Westbahnstrecke im Dezember 2012¹⁰¹

An einigen Tagen im Dezember 2012 konnte die WESTbahn 100 Prozent Pünktlichkeit erreichen. Das Angebot der WESTbahn ist, wie bereits eingangs erwähnt, im Gegensatz zu jenem der ÖBB-Personenverkehr AG fahrplantechnisch nicht mit anderen Angeboten bzw. Anbietern vernetzt. Des Weiteren wiesen die Fahrzeiten des neuen Eisenbahnunternehmens höhere Verspätungsreserven auf. Demzufolge konnte die WESTbahn eine höhere Pünktlichkeit als die ÖBB-Personenverkehr AG erreichen.¹⁰²

Die Pünktlichkeitswerte sind rund um den 12. Dezember 2012 stark verringert. Als Hauptgrund kann der Fahrplanwechsel am 9. Dezember genannt werden, da es hier gravierende Probleme bei der ETCS¹⁰³-Ausrüstung der Züge gab. Jedoch konnten bereits gegen Jahresende die Pünktlichkeitswerte ihr anfängliches Niveau wieder erreichen.¹⁰⁴

¹⁰¹ Schienen-Control GmbH (2012), S. 69.

¹⁰² Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 68.

¹⁰³ European Train Control System, ein international anwendbares Zugsicherungssystem.

¹⁰⁴ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S.68.

3.4.4. Kriterium Verspätungsentschädigungen

Bahnreisende haben unterschiedliche Rechte im Falle einer Verspätung, je nachdem um welche Art von Ticket (Einzelkarte, Monatskarte etc.) es sich handelt.¹⁰⁵ Im Folgenden wird der Ablauf der Auszahlung von Verspätungsentschädigungen beider Unternehmen dargelegt, jeweils unterteilt in Entschädigung von Einzeltickets bzw. in Entschädigung von Wochen- und Monatskarten.

3.4.4.1. Entschädigung von Einzeltickets

Laut der EU-Fahrgäστεverordnung¹⁰⁶ müssen Anträge auf Verspätungsentschädigungen innerhalb eines Monats bearbeitet sowie die Entschädigungssumme ausbezahlt werden.¹⁰⁷

Bei einem möglichen Anspruch auf Verspätungsentschädigungen müssen Reisende bei der ÖBB-Personenverkehr AG zuerst einen Antrag stellen. Das ausgefüllte Formular ist mit den Ticket-Originalen oder -Kopien an die ÖBB zu senden oder bei einer Personenkasse abzugeben. Entschädigungen unter vier Euro werden dem Kunden nicht ausbezahlt. Beschwerdeführer gaben gegenüber der Schienen-Control GmbH an, dass Verspätungsentschädigungen oftmals zu spät ausbezahlt wurden. Allerdings habe sich die Bearbeitungszeit in den letzten Jahren kontinuierlich verbessert.¹⁰⁸

Bei der WESTbahn ist für die Auszahlung einer Verspätungsentschädigung kein Antrag erforderlich. Durch die elektronische Erfassung der Tickets kann die WESTbahn jedes Ticket automatisch dem passenden Zug und der zurückgelegten Strecke zuweisen. Der prozentuelle Entschädigungsbetrag wird im Fall einer Verspätung elektronisch als Gutschrift auf das Ticket gebucht. Kleine Geldbeträge zahlt das Zugpersonal bar aus, größere Beträge werden dem Kunden nach Zusendung der Ticketkopie auf sein Konto überwiesen. Bei der WESTbahn gibt es keinen Mindestauszahlungsbetrag. Laut Beschwerdeführer gab es nur wenige Probleme bei der Abwick-

¹⁰⁵ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 97.

¹⁰⁶ VO (EG) Nr. 1371/2007, Art. 11 bis 18.

¹⁰⁷ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 97.

¹⁰⁸ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 97.

lung. Das Unternehmen konnte sämtliche Entschädigungsfälle unter einem Monat bearbeiten und abschließen.¹⁰⁹

3.4.4.2. Entschädigung von Wochen- und Monatskarten

Laut der EU-Fahrgäστεverordnung¹¹⁰ ist es Fahrgästen mit einer Zeitkarte für eine Woche oder einen Monat gestattet, eine angemessene Entschädigung beim zuständigen Eisenbahnunternehmen zu verlangen.¹¹¹

Die ÖBB-Personenverkehr AG schloss in ihren Tarifbestimmungen Verspätungsent-schädigungen für Wochen- oder Monatskarten aus. Daraufhin leitete die Schienen-Control Kommission ein Verfahren gegen das Unternehmen ein. Nach intensiven Gesprächen konnte mit 1. März 2013 ein Kompromiss veröffentlicht werden. Das Un-ternehmen muss demnach für Wochen- und Monatskarten bei Verspätungen ab 30 Minuten Entschädigungen ausbezahlen, allerdings nur bei Zügen des Fernverkehrs (IC, ICE, railjet). Es werden 75 Eurocent pro Verspätungsfall für alle Zeitkartenbesit-zer ausbezahlt. Diese Entschädigung wird jedoch erst ab sechs Verspätungen inner-halb der Geltungsdauer wirksam, da eine Mindestentschädigung von 4 Euro gilt.¹¹²

Die WESTbahn hat mit ihrem Markteintritt im Dezember 2011 Entschädigungsrege-lungen für Wochen- und Monatskartenbesitzer in die Tarifbestimmungen aufgenom-men. Eine Verspätungsent-schädigung wird dann fällig, wenn der vorgegebene Pünktlichkeitsgrad innerhalb der Geltungsdauer unterschritten wird. Nach Ende die-ses Zeitraumes informiert die WESTbahn ihre Fahrgäste automatisch und stellt, falls ein Anspruch besteht, einen Gutschein per E-Mail zu (Barauszahlung erfolgt auf Kundenwunsch). Laut bekannt gegebenen Zahlen musste das neue Eisenbahnun-ternehmen bei Wochen- und Monatskarten keine Verspätungsent-schädigungen aus-bezahlen.¹¹³

¹⁰⁹ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 97.

¹¹⁰ VO (EG) Nr. 1371/2007, Art. 11 bis 18.

¹¹¹ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 98.

¹¹² Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 98.

¹¹³ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 98.

Die Entschädigung für Besitzer von Jahreskarten basiert bei beiden Unternehmen gemäß EU-Verordnung¹¹⁴ auf Pünktlichkeitswerten (die WESTbahn führt diese Berechnung auch bei Wochen- und Monatskartenbesitzern durch). Bei Nichterreichen der Pünktlichkeitsgrade in mindestens einem Monat hat der Jahreskartenbesitzer Anspruch auf eine Verspätungsentschädigung.¹¹⁵

Nachdem nun der österreichische Schienenverkehrsmarkt dargelegt wurde, befasst sich das folgende Kapitel mit den unterschiedlichen wettbewerbs- und verkehrspolitischen Problembereichen im Schienenverkehr.

¹¹⁴ VO (EG) Nr. 1371/2007, Art. 11 bis 18.

¹¹⁵ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 98 f.

4. Wettbewerbs- und verkehrspolitische Probleme

In diesem Kapitel werden die verschiedenen wettbewerbs- und verkehrspolitischen Problemfelder im Schienenverkehrsbereich erläutert. Als Einstieg werden in Kapitel 4.1. die theoretischen Voraussetzungen einer Marktöffnung im Schienenverkehr beschrieben. Hierfür wird auf die Trennung zwischen dem Infrastrukturbetrieb und dem Absatzbereich eingegangen, und es werden die verschiedenen Arten der Trennung, welche unterschiedlich wettbewerbsintensiv sind, erörtert. Kapitel 4.2. befasst sich mit dem umfassenden Themenbereich der Quersubventionierung. Nach einer Begriffsbestimmung in Kapitel 4.2.1. wird in Kapitel 4.2.2. auf relevante Argumente für und gegen Quersubventionierung eingegangen. Kapitel 4.2.3. erörtert die verschiedenen Konzepte zur Quersubventionierung. Im Anschluss daran wird auf gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen zur Quersubventionierung bzw. zu dessen Verbot im Schienenverkehrsbereich der Fokus gelegt. In Kapitel 4.3. wird das Themengebiet der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Schienenpersonenverkehr dargestellt. Dafür werden unter anderem die gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen des Bundes gemäß § 48 Bundesbahngesetz an die ÖBB aus dem Jahr 2012 aufgelistet. Kapitel 4.4. beschäftigt sich mit dem Spitzenlastproblem (Peak-Load-Pricing-Problem). Nach einer Begriffsbestimmung in Kapitel 4.4.1. wird in Kapitel 4.4.2. auf die seit September 2013 eingeführten Peak-Aufpreise bei der WESTbahn näher eingegangen, nachdem diese seit dessen Einführung mediale Aufmerksamkeit erzeugen.

4.1. Voraussetzungen der Marktöffnung im Schienenverkehr

Sobald mehrere Anbieter im Schienenverkehr auftreten und um Bahnstrecken konkurrieren, werden zahlreiche Systemänderungen notwendig.¹¹⁶

Eine Liberalisierung der Infrastruktursektoren ist nur auf der Diensteebene ausführbar. Auf der Netzebene scheidet ein funktionierender Wettbewerb, zumeist aufgrund nicht sinnvoller Duplizierbarkeit, in den meisten Fällen aus. Konkurrenz ist jedoch im Dienstebereich, durch Nutzung der Infrastruktureinrichtungen, möglich. Allerdings

¹¹⁶ Vgl. Lahounik (2011), S. 18.

muss hierfür ein diskriminierungsfreier Netzzugang gewährt werden, um den monopolistischen Bereich Infrastruktur für den Mitbewerber unter der Aufsicht von Regulierungsbehörden zugänglich zu machen.¹¹⁷

4.1.1. Trennung von Infrastrukturbetrieb und Absatzbereich

Als Voraussetzung für die Gestaltung von Marktöffnungsmechanismen kann die strikte Trennung des Betriebes der Infrastruktur von der Erbringung des Schienenverkehrsdienstes angesehen werden.¹¹⁸

Die getrennte Betrachtungsweise der beiden Bereiche ist durch europarechtliche Bestimmungen geboten.¹¹⁹ Der Beginn des Liberalisierungsprozesses im Eisenbahnbereich fiel mit dem Inkrafttreten der Richtlinie 91/440/EWG (siehe Kapitel 2.1). Von Beginn an enthielt diese Richtlinie auch Regelungen über die Trennung von Infrastrukturbetrieb und Absatzbereich.¹²⁰ Allerdings beschränkte sich diese Trennung in ihrer ersten Fassung auf eine ausschließlich rechnungsmäßige Abgrenzung sowie auf nur sehr beschränkte Netzzugangsrechte.¹²¹

Die Ausgestaltung der Trennung zeigt unterschiedliche Möglichkeiten auf. Die drei bestehenden Trennungsvarianten weisen eine unterschiedliche Intensität der Trennung und somit der Veränderung auf.¹²² Das folgende Kapitel soll nun auf die möglichen Trennungsarten von Infrastrukturbetrieb und Absatzbereich hinweisen.

¹¹⁷ Vgl. Kahl (2005), S. 1.

¹¹⁸ Vgl. Kahl (2005), S. 1; vgl. Rihs (2009), S. 20.

¹¹⁹ Vgl. Rihs (2009), S. 20.

¹²⁰ Vgl. Kahl (2005), S. 1 f; vgl. RL 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnernehmen der Gemeinschaft.

¹²¹ Vgl. Segalla (2004), S. 43.

¹²² Vgl. Hametner (2013), S. 89.

4.1.2. Arten der Trennung

Es können verschiedene Arten der Trennung von Infrastrukturbetrieb und Absatzbereich unterschieden werden. Folgende drei Ausgestaltungsmöglichkeiten der Trennung können genannt werden:¹²³

- Bei der rein rechnerischen Trennung sind beide Bereiche in einem gemeinsamen Unternehmen eingegliedert. Es wird bei der Finanzbuchhaltung bzw. der Kostenrechnung eines Unternehmens angeknüpft. Demzufolge erfolgt lediglich eine kostenrechnerische Unterteilung der Bereiche. Bei solch einer Art von Trennung bleibt die Gefahr der Diskriminierung von Dritten fast vollends bestehen. Das Problem liegt darin, dass der Infrastrukturbetreiber seine Kosten der eigenen Transportbereiche auf den Bereich der Infrastruktur überträgt und somit den Wettbewerbern überhöhte Netzkosten angelastet werden. Der Gefahr der internen Subventionierung (näheres zum Thema der Quersubventionierung in Kap. 4.2.) kann bei einer rein rechnerischen Trennung wenig entgegengesetzt werden.¹²⁴
- Die organisatorische Trennungsart verschärft die rechnerische Trennung insofern, als innerhalb des Unternehmens ein komplett eigenverantwortlicher Geschäftsbereich eingerichtet wird. Dieser Geschäftsbereich hat sowohl kostenverantwortlich als auch ergebnisverantwortlich zu agieren. Allerdings ist der Infrastrukturbetreiber bei dieser Trennungsart zugleich auch als Diensteanbieter tätig, weshalb auch hier Diskriminierungen zu bedenken sind.¹²⁵
- Am effizientesten wird ein diskriminierungsfreier Netzzugang durch die institutionelle Trennung von Netzebene und Betrieb ermöglicht. Die angesprochenen Bereiche befinden sich bei dieser Trennungsart in verschiedenen Unternehmen, die auch finanziell nicht miteinander verbunden sind. Dies stellt die wettbewerbliche Idealvorstellung dar.¹²⁶

¹²³ Vgl. Kahl (2005), S. 2; vgl. Hametner (2013), S. 89.

¹²⁴ Vgl. Kahl (2005), S. 2.

¹²⁵ Vgl. Kahl (2005), S. 2.

¹²⁶ Vgl. Kahl (2005), S. 2.

Von der EU wurde im Zusammenhang mit der Liberalisierung des Eisenbahnmarktes bislang nur die rechnerische und organisatorische Trennung verbindlich gefordert. Die Forderung nach der institutionellen Trennungsart erscheint jedoch als nächster logischer Schritt.¹²⁷

Nachdem nun in einem einleitenden Kapitel auf die notwendigen Voraussetzungen der Marktöffnung im Schienenverkehrsbereich eingegangen wurde, wird im folgenden Kapitel das Themengebiet der Quersubventionierung, das bei der Liberalisierung im Schienenverkehr eine wesentliche Rolle spielt, erläutert.

4.2. Quersubventionierung

Nach einer Begriffsklärung zu Beginn des Kapitels wird im Folgenden auf die wichtigsten Argumente für und gegen Quersubventionierung eingegangen. Im Anschluss daran werden die verschiedenen Konzepte der Quersubventionierung vorgestellt sowie die gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen, welche in der Richtlinie 2012/34/EU¹²⁸ zu finden sind, erörtert.

4.2.1. Begriffsbestimmung

Subventionen stellen einen Spezialfall des Ressourcentransfers dar. Sie sind zumeist auf Dauer gestellte Leistungen oder Verzichte, denen keine gleichwertige Gegenleistung des Empfängers gegenübersteht. Die Beifügung „quer“ weist auf den horizontalen Charakter der Transaktionen hin. Allerdings wird dadurch nicht ausgeschlossen, dass auch vertikale Transaktionen involviert sein können. Unter dem Begriff der Quersubventionierung versteht man somit den Ausgleich der Defizite einzelner Unternehmens- oder Verwaltungsbereiche aus den Überschüssen anderer Teilbereiche derselben Organisation.¹²⁹

¹²⁷ Vgl. Hametner (2013), S. 89.

¹²⁸ RL 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.

¹²⁹ Vgl. Höpner (2006), S. 8; vgl. Wirtschaftslexikon Gabler (2013).

4.2.2. Argumente für und gegen Quersubventionierung

Der Themenbereich der Quersubventionierung oder der Internen Subventionierung wird vielfach diskutiert in Debatten über die Preispolitik von öffentlichen oder staatlich regulierten privaten Mehrproduktunternehmen.¹³⁰

Befürworter der Quersubventionierung sehen sie als unabkömmlichen Aspekt der Gemeinwirtschaftlichkeit oben genannter Unternehmen an, denn sie stellt ein relativ einfaches Instrument dar, um ein flächendeckendes Angebot bestimmter sozialer-wünschter Güter und Leistungen zu verwirklichen. Potentielle Markteindringlinge erscheinen den Befürwortern als nicht-innovative Rosinenpicker (engl. cream skimming, cherry-picking).¹³¹ Hierbei wird unterstellt, dass der Markteindringling sich die Rosinen der lukrativen Teilmärkte herauspicke und nur diese anbiete. Den öffentlichen bzw. privaten regulierten Unternehmen würden schließlich nur die defizitträchtigen Dienste verbleiben.¹³² Befürworter sprechen sich daher dafür aus, die lukrativen Märkte gegenüber der Konkurrenz zu schließen, um das Rosinenpicken zu untersagen und um den eingesessenen Unternehmen ihren wettbewerblichen Handlungsspielraum nicht zu erschweren.¹³³

Die Kritiker verbinden mit dem Themenbereich der Quersubventionierung eine unproduktive Ausübung monopolistischer Marktmacht und sehen eine Verletzung von Fairnessgrundsätzen. Ihrer Meinung nach ergeben sich dadurch unfaire Benachteiligungen für die Konsumenten, die durch zu hohe Preise von bestimmten Leistungen des monopolistischen Unternehmens die Preise anderer Leistungen subventionieren. Konkurrenten des Monopolunternehmens argumentieren wiederum, dass es auf den offenstehenden Märkten Verdrängungswettbewerb betreibe, der durch Quersubventionierung aus anderen Märkten, für die das Recht der monopolistischen Versorgung besteht, finanziert wird. Kritiker der Internen Subventionierung sprechen sich daher dafür aus, dass bis dato geschlossene Märkte für mutmaßliche Rosinenpicker geöffnet werden sollten.¹³⁴

¹³⁰ Vgl. Windisch (1987), S. 81.

¹³¹ Vgl. Windisch (1987), S. 40, S. 81 f.

¹³² Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 145; vgl. Hermann / Flecker (2012), S.61, S.71.

¹³³ Vgl. Windisch (1987), S. 82.

¹³⁴ Vgl. Windisch (1987), S. 82 f.

4.2.3. Konzepte zur Quersubventionierung

Es liegen verschiedene Konzepte zum Themenbereich der Quersubventionierung vor. Im Folgenden werden daher die möglichen Ausfertigungen überblicksartig vorgestellt.

4.2.3.1. Kostenrechnung und Quersubventionierung

In der Praxis werden häufig Kostendeckungsgrade zur Messung von Quersubventionierung ermittelt.¹³⁵ Die Vorgangsweise sieht folgendermaßen aus:

In einem ersten Schritt werden die zurechenbaren Kosten (Einzelkosten) eines Gutes bzw. einer Dienstleistung und daraus resultierend ebenfalls die nicht zurechenbaren Gemeinkosten errechnet. Anschließend werden die Gemeinkosten, die nicht zurechenbar sind, aufgeteilt. Für solch eine Aufteilung stehen verschiedene Verteilungsschlüssel zur Verfügung. Durch die Aufgliederung der Gemeinkosten erhält man Werte, die als Gesamtkosten des einzelnen Produkts bzw. der Dienstleistung definiert werden. In einem letzten Schritt werden die errechneten Gesamtkosten mit dem Verkaufserlös des Produkts bzw. der Dienstleistung gegenübergestellt. Ist das Verhältnis zwischen Erlös und Gesamtkosten des einzelnen Guts bzw. der Dienstleistung kleiner eins, liegt eine Quersubventionierung durch andere Produkte oder Leistungen, bei gesamtem Nullgewinn des Unternehmens, vor.¹³⁶

Allerdings muss bei diesem Konzept beachtet werden, dass es den einzig richtigen Verteilungsschlüssel sowohl aus praktischen als auch aus theoretischen Gründen nicht gibt. Die Gemeinkosten, die bei dieser Methode einem Gut bzw. einer Dienstleistung zugeordnet werden, werden nicht alleine durch dieses Gut bzw. diese Leistung verursacht, sondern durch mehrere. Der Verteilungsschlüssel für die errechneten Gemeinkosten wird somit rein willkürlich ausgewählt. Liegt nun für einige Güter bzw. Dienstleistungen eine Kostenunterdeckung vor, kann daraus nur schwer auf eine rein verursachungsgerechte Aufgliederung der Kosten geschlossen werden. Die

¹³⁵ Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 139.

¹³⁶ Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 139.

Auswirkungen, die sich dadurch für die verschiedenen Stakeholder der regulierten Unternehmen ergeben, müssen demnach unbestimmt bleiben.¹³⁷

4.2.3.2. Der normative Begriff der Quersubventionierung

Der normative Begriff ist, im Gegensatz zu dem der Methode der Kostenrechnung entspringende, genau definiert: Ein Produkt oder eine Leistung wird demnach quersubventioniert, wenn sich der Preis des Gutes bzw. der Leistung unter den Grenzkosten befindet.¹³⁸

Für regulierte Betriebe, deren Kostenfunktionen Größenvorteile aufzeigen, könnte der normative Begriff von Bedeutung sein, wenn staatliche Subventionen optimale Grenzkostenpreise ermöglichen. Allerdings müsste eine Deckung von Fehlbeträgen, die auf Verschwendung und schlechtes Wirtschaften zurückzuführen ist, ausnahmslos ausgeschlossen werden.¹³⁹

Dennoch hat sich bei den meisten öffentlichen Unternehmen aus diversen Gründen das Eigenwirtschaftlichkeitsprinzip (Gebot der Kostendeckung) durchgesetzt.¹⁴⁰

Unter anderen können folgende Gründe dafür genannt werden:

- Eine Trennung zwischen Defiziten durch Verschwendung und Unternehmensdefiziten, welche auf optimale Preise zurückzuführen sind, kann nicht eindeutig vollzogen werden. Dadurch besteht die Gefahr, dass Verantwortliche öffentlicher Unternehmen eine Defizitdeckung ebenfalls für schlechtes Wirtschaften verlangen. Eine Garantie zur Kostendeckung könnte daher unwirtschaftliches Verhalten seitens des Managements fördern. In nur wenigen Fällen wird eine Aufsichtsbehörde nachweisen können, dass Teile der Unternehmensdefizite aus unwirtschaftlichem Verhalten entstanden sind. Möglicherweise könnte sie

¹³⁷ Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 139.

¹³⁸ Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 140.

¹³⁹ Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 140.

¹⁴⁰ Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 140.

Subventionen an die regulierten Unternehmen vergeben, obwohl dies aus Effizienzgesichtspunkten unterlassen werden sollte.¹⁴¹

- Das Einfordern von Steuergeldern zur Deckung von Unternehmensdefiziten bewirkt Wohlfahrtsverluste. Unter Umständen fallen diese Verluste höher aus als Verluste, die sich bei der Aufgabe von Grenzkostenpreisen zum Vorteil von kostendeckenden Preisen ergeben.¹⁴²
- Eine extern finanzierte Unternehmensdefizitdeckung durch Subventionen erfordert eine Einkommensumverteilung von der Summe der Steuerzahler zur Summe der Verbraucher. Nachdem es durchaus möglich ist, dass beide Gruppen auseinanderfallen, lässt sich eine derartige Umverteilung oftmals nur schwer rechtfertigen.¹⁴³

Durch das Eigenwirtschaftlichkeitsprinzip und die dafür genannten Gründe ist der normative Begriff der Quersubventionierung bei regulierten und öffentlichen Unternehmen nur von geringer Bedeutung.¹⁴⁴

4.2.3.3. Der moderne Begriff der Quersubventionierung

Der moderne Begriff der Quersubventionierung knüpft an spieltheoretische Grundgedanken an und geht der Frage nach, ob sich eine Gruppe von Konsumenten eines oder mehrerer Produkte eines Mehrproduktbetriebes besserstellen kann, wenn sie aus dem Bündnis mit den anderen Nachfragern aussteigt und das Gut bzw. die Güter bei einem spezialisierten Betrieb erwirbt. Daraus ergibt sich die Fragestellung, ob die Erlöse einer Leistung bzw. einer Teilgruppe von Leistungen bei einer gemeinsamen Produktion höher ausfallen als die Erlöse, die eine Kostendeckung bei getrennter Produktion sichern.¹⁴⁵

¹⁴¹ Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 140 f.

¹⁴² Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 141.

¹⁴³ Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 141.

¹⁴⁴ Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 141.

¹⁴⁵ Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 142.

Sind folgende zwei Forderungen erfüllt, bezeichnet man eine Kostenaufteilung als subventionsfrei im modernen Sinne:¹⁴⁶

- Der gesamte Umsatz soll gerade die gesamten Kosten decken (Nullgewinnbedingung). Das bedeutet, dass die insgesamt anfallenden Kosten so aufzuteilen sind, dass eine Kostendeckung erlangt wird.¹⁴⁷
- Niemand soll durch die Kooperation schlechter gestellt werden. Die sogenannten „Stand-alone“-Kosten (Kosten bei separater Produktion) bilden die jeweilige Obergrenze, andernfalls würde wiederum ein Anreiz zu getrennter Produktion bestehen.¹⁴⁸

Von wesentlicher Bedeutung ist, dass eine modifizierte Form des „Stand-alone“-Kostentests (die oben genannte zweite Forderung bezieht sich auf alle Teilgruppen von Leistungen S) auch alle möglichen Koalitionen im n-Güterfall für $n > 2$ berücksichtigt.¹⁴⁹

4.2.3.4. Quersubventionierung und Besteuerung

Decken die Erlöse einzelner Güter oder Teilgruppen nicht deren Zusatzkosten (Differenz zwischen den Gesamtkosten und den Kosten für die übrigen Leistungen, d.h. die Komplementärmenge $N - S$), so handelt es sich um eine implizite Besteuerung der Komplementärmenge der Güter $N - S$. In diesem Fall müssen die anderen Güter nicht nur die produktspezifischen Kosten und die gesamten Gemeinkosten tragen, sondern sich auch an den jeweiligen Zusatzkosten der Teilgruppe S beteiligen.¹⁵⁰

Für einige Güter, so wird oftmals argumentiert, sei ein Sozialtarif, der unter den Zusatzkosten liegt, erstrebenswert. Allerdings sei es erforderlich, dass andere Güter bzw. Dienstleistungen wiederum Erlöse erzielen, die über den „Stand-alone“-Kosten liegen. Um jedoch die Gefahr des Rosinenpickens zu vermeiden (siehe Kapitel

¹⁴⁶ Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 142.

¹⁴⁷ Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 142 f.

¹⁴⁸ Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 142 f.

¹⁴⁹ Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 143 f.

¹⁵⁰ Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 144, S. 149.

4.2.2.), soll bspw. auf eine Marktzutrittsschranke zum Schutz vor Konkurrenz zurückgegriffen werden.¹⁵¹

Vielfach haben Wirtschaftswissenschaftler jedoch darauf hingewiesen, dass es Alternativen zur impliziten Besteuerung bzw. zur Quersubventionierung gebe. Unter Umständen könnten Sozialtarife auch dann realisiert werden, wenn explizite staatliche Subventionen in der Höhe der Differenz zwischen den Erlösen und den Zusatzkosten festgesetzt werden. Diese müssten allerdings wiederum in gleichem Maße den öffentlichen Unternehmen sowie den privaten Konkurrenten offeriert werden. Finanziert werden könnten solche expliziten Subventionen bspw. aus allgemeinen Steuermitteln oder durch Sondersteuern.¹⁵²

4.2.3.5. Ausblick

Beim Themengebiet der Quersubventionierung haben auch andere Fragestellungen eine bedeutsame Rolle gespielt. Des Öfteren wurde in diesem Zusammenhang über wettbewerbpolitische Probleme öffentlich diskutiert. Offeriert ein Mehrproduktunternehmen einige Güter auf Wettbewerbsmärkten, andere wiederum auf Monopolmärkten bzw. auf Märkten mit einem beschränkten Marktzutritt, besteht die Möglichkeit der Quersubventionierung zwischen diesen beiden Bereichen. Dem Unternehmen wäre es möglich, Erlöse aus dem Monopolmarkt zur Kostendeckung im Wettbewerbsmarkt zu verwenden und somit auf diese Weise Konkurrenten von den Wettbewerbsmärkten zu verdrängen.¹⁵³

Des Weiteren wurde wiederkehrend das Problem der Fairness zwischen einzelnen Verbrauchern in Bezugnahme auf die Preissetzung diskutiert. Es wurde der Anspruch erhoben, dass kein Verbraucher mehr oder weniger bezahlen solle als er an Kosten verursacht.¹⁵⁴

¹⁵¹ Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 149.

¹⁵² Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 149 f.

¹⁵³ Vgl. Baumol (1986), S. 112; vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 151.

¹⁵⁴ Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 151.

Aus diesem Anlass wurden weitere Tests bzw. Konzepte entwickelt (z.B. Burden-Test, Konzept der tragbaren Preise, Konzept der anonym gerechten Preise).¹⁵⁵ Allerdings haben die meisten dieser Konzepte aufgrund ihrer hohen Erfordernisse an Datenmaterial den Weg in die Praxis bislang nur schwer geschafft.

Nachdem sich Kapitel 4.2.1, 4.2.2. und 4.2.3. im Allgemeinen mit dem Themengebiet der Quersubventionierung befassten, bezieht sich das folgende Kapitel auf den Schienenverkehrsbereich im Speziellen.

4.2.4. Gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen

Die Europäische Kommission hat gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen erlassen, um dem Problem der Quersubventionierung entgegenzuwirken.¹⁵⁶

Artikel 6 der Richtlinie 2012/34/EU¹⁵⁷ bezieht sich explizit auf dieses Themengebiet.

Aus Absatz 1 des Artikels 6 geht hervor, dass die Mitgliedsstaaten sicherzustellen haben, dass getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen erstellt und veröffentlicht werden. Dies hat einerseits für die Erbringung von Verkehrsleistungen durch Eisenbahnunternehmen zu erfolgen, andererseits für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur. Öffentliche Gelder, die einem dieser beiden Bereiche zufließen, dürfen demnach nicht auf den anderen übertragen werden.¹⁵⁸

Des Weiteren können die Mitgliedsstaaten vorschreiben, dass in Bezug auf diese Trennung innerhalb desselben Unternehmens voneinander getrennte Unternehmensbereiche eingerichtet werden oder dass der Infrastrukturbetrieb und der Verkehrsbetrieb von eigenständigen Stellen geführt werden.¹⁵⁹

¹⁵⁵ Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 152 ff.

¹⁵⁶ Vgl. Kahl (2005), S. 6.

¹⁵⁷ RL 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.

¹⁵⁸ Vgl. RL 2012/34/EU Art. 6 (1).

¹⁵⁹ Vgl. RL 2012/34/EU Art. 6 (2).

Absatz 3 legt fest, dass die Mitgliedsstaaten sicherzustellen haben, dass getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen und Bilanzen für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen auf der einen Seite und für Schienenpersonenverkehrsleistungen auf der anderen Seite aufgestellt und veröffentlicht werden müssen. Öffentliche Zuwendungen für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen sind in den entsprechenden Rechnungen getrennt voneinander auszuweisen und dürfen nicht auf Tätigkeitsbereiche übertragen werden, die andere Verkehrsleistungen oder sonstige Geschäfte betreffen.¹⁶⁰

Absatz 4 des Artikels 6 gibt an, dass es die Rechnungsführung der verschiedenen Geschäftsbereiche gemäß den Absätzen 1 und 3 ermöglichen muss, die Einhaltung des Verbots, öffentliche Gelder zugunsten eines der Geschäftsbereiche auf einen anderen Geschäftsbereich zu übertragen, sowie die Verwendung von Einnahmen aus Weegeentgelten und des Gewinns aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten zu kontrollieren.¹⁶¹

Artikel 56 (12) der RL 2012/34/EU regelt, dass die unabhängigen Regulierungsstellen in allen Mitgliedsstaaten (in Österreich die Schienen-Control GmbH, siehe dazu Kapitel 3.1.3.) befugt sind, Prüfungen vorzunehmen oder externe Kontrollen von Infrastrukturbetreibern, Betreibern von Serviceeinrichtungen und gegebenenfalls Eisenbahnunternehmen einzuleiten, um festzustellen, ob die Bestimmungen zur getrennten Rechnungsführung gemäß Artikel 6 eingehalten werden. Die Regulierungsstelle ist befugt, alle hierfür sachdienlichen Informationen zu verlangen. Insbesondere ist die Regulierungsstelle ermächtigt, von den Infrastrukturbetreibern, den Betreibern von Serviceeinrichtungen sowie von sämtlichen Unternehmen oder sonstigen Stellen, die unterschiedliche Leistungen im Bereich des Schienenverkehrs oder des Infrastrukturbetriebs erbringen oder in sich integrieren, zu verlangen, dass sie alle oder einen Teil der in Anhang VIII dieser Richtlinie genannten Buchführungsdaten so detailliert vorlegen, wie es für erforderlich und angemessen erachtet wird.¹⁶²

¹⁶⁰ Vgl. RL 2012/34/EU Art. 6 (3).

¹⁶¹ Vgl. RL 2012/34/EU Art. 6 (4).

¹⁶² Vgl. RL 2012/34/EU Art. 56 (12).

In Anhang VIII der RL 2012/34/EU sind die der Regulierungsstelle auf Verlangen vorzulegenden Buchführungsdaten, gemäß Artikel 56 (12), aufgelistet:¹⁶³

- Getrennte Rechnungsführung
 - getrennte Gewinn- und Verlustrechnungen sowie Bilanzen für die Bereiche Güterverkehr, Personenverkehr und Infrastrukturbetrieb;
 - genaue und transparente Angaben über einzelne Quellen und Verwendungen von öffentlichen Geldern und Ausgleichsleistungen anderer Art;
 - Aufwands- und Ertragsposten, anhand deren sich feststellen lässt, ob zwischen den verschiedenen Geschäftsbereichen eine Quersubvention stattgefunden hat;
 - das für die Aufteilung der Kosten auf die einzelnen Geschäftsbereiche angewendete Verfahren;
 - falls das regulierte Unternehmen Teil einer Unternehmensgruppe ist, vollständige Angaben über Zahlungen zwischen den Unternehmen dieser Gruppe.¹⁶⁴

- Kontrolle der Wegeentgelte
 - verschiedene Kostenkategorien, insbesondere ausreichende Informationen über die Grenzkosten/direkten Kosten der einzelnen Dienste oder Gruppe von Diensten, um eine Kontrolle der Wegeentgelte zu ermöglichen;
 - angemessene Angaben, um eine Kontrolle der Einzelentgelte, die für Dienste oder Gruppen von Diensten entrichtet werden, zu ermöglichen;
 - gemäß der von der Regulierungsstelle geforderten Kostenrechnungsmethode Angaben zu den Kosten einzelner Dienste oder Gruppe von Diensten und den daraus erzielten Einnahmen, damit eine mögliche wettbewerbswidrige Preispolitik (Quersubventionen, Verdrängungspreise und überhöhte Preise) festgestellt werden kann.¹⁶⁵

- Angaben zur finanziellen Leistungsfähigkeit
 - Erklärung zur finanziellen Leistungsfähigkeit;

¹⁶³ Vgl. RL 2012/34/EU Anhang VIII.

¹⁶⁴ Vgl. RL 2012/34/EU Anhang VIII.

¹⁶⁵ Vgl. RL 2012/34/EU Anhang VIII.

- Ausgabenerklärung (Übersicht);
- Erklärung zu den Instandhaltungsausgaben;
- Erklärung zu den Betriebsausgaben;
- Gewinn- und Verlustrechnung;
- etwaige Anmerkungen zur näheren Erläuterung der Erklärungen.¹⁶⁶

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass in den vergangenen Jahren zahlreiche Maßnahmen seitens der Europäischen Kommission getroffen wurden, um dem Problembereich der Quersubventionierung entgegenzuwirken. In diesem Zusammenhang kann einerseits die bereits in Kapitel 4.1.2. erläuterte, von der EU rechtlich verbindlich geforderte rechnerische bzw. organisatorische Trennung zwischen der Infrastruktur und dem Dienstleistungsbereich als wichtiger Schritt genannt werden.¹⁶⁷ Andererseits stellt die Neufassung des ersten Eisenbahnpakets mit der Forderung nach einer getrennten Rechnungsführung zwischen dem Güter- und Personenverkehr (siehe Kapitel 2.5. dieser Arbeit) eine weitere Maßnahme dar, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Durch dieses Bündel an verschiedenen Maßnahmen lässt sich erahnen, dass der Spielraum für künftige Quersubventionierungen stark eingeschränkt ist.

Nachdem nun das umfangreiche Themengebiet der Quersubventionierung erläutert wurde, befasst sich das folgende Kapitel mit den gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Schienenpersonenverkehr (SPV).

4.3. Gemeinwirtschaftliche Leistungen im Schienenpersonenverkehr

In Österreich wird ein großer Teil des Nah- und Regionalverkehrs direkt vom Bund über den gemeinwirtschaftlichen Leistungsvertrag finanziert. Gemeinwirtschaftliche Leistungen (GWL) im SPV sind Leistungen, deren Erbringung im öffentlichen Interesse liegt, deren Kosten jedoch nicht allein aus Tariferlösen gedeckt werden kön-

¹⁶⁶ Vgl. RL 2012/34/EU Anhang VIII.

¹⁶⁷ Vgl. Hametner (2013), S. 89.

nen. Da solche Leistungen am freien Markt nicht angeboten würden, bedarf es zur ihrer Aufrechterhaltung einer Mitfinanzierung durch die öffentliche Hand.¹⁶⁸

Die Zuständigkeit der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im SPV ist in § 48 des Bundesbahngesetzes geregelt und liegt für den Bund bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen.¹⁶⁹

In Umsetzung der europarechtlichen Rahmenbedingungen zur Bahnliberalisierung wurde die SCHIG mbH (siehe Kapitel 3.1.4.) vom Bund beauftragt, „bedarfsgerechte, sichere, effiziente und qualitativ hochwertige Schienenpersonenverkehrsdienste“ bei dazu geeigneten Eisenbahnverkehrsunternehmen zu bestellen und abzugelten. In den dazugehörigen Verträgen werden auf der einen Seite die vom Eisenbahnunternehmen zu erbringenden Leistungen und die damit im Zusammenhang stehenden Verpflichtungen vereinbart, auf der anderen Seite auch die vom Auftraggeber im Gegenzug dafür zu leistende Abgeltung festgelegt.¹⁷⁰

Der Verkehrsdienstevertrag wurde mit den ÖBB im Februar 2011 bis zum Jahr 2019 abgeschlossen. Der Bund bestellt ungefähr 72 Mio. Fahrplankilometer, davon circa 59 Mio. im Nah- und Regionalverkehr und 13 Mio. im Fernverkehr. Die Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen bei den Privatbahnen wurde ebenfalls im Jahr 2011 neu abgeschlossen. Der Bund bestellt auf dem Netz der Privatbahnen rund 6 Mio. Fahrplankilometer.¹⁷¹

Mit den neuen Verträgen verabschiedete man sich vom bisherigen System pauschaler Zahlungen im Rahmen der sogenannten Tarifstützungen. In den neuen Verkehrsdiensteverträgen ist nun die Leistungsbeziehung zwischen dem Besteller (Bund) und den Verkehrsunternehmen auf Basis von konkreten Verpflichtungen (Zugfahrten) und zusätzlichen Qualitätskriterien genau definiert.¹⁷²

¹⁶⁸ Vgl. AK Wien (2013b), S. 43.

¹⁶⁹ Vgl. BMVIT (2012), S. 1.

¹⁷⁰ Vgl. BMVIT (2012), S. 1.

¹⁷¹ Vgl. BMVIT (2012), S. 1 f; vgl. AK Wien (2013a), S. 6.

¹⁷² Vgl. AK Wien (2013b), S. 43.

Als eine Art Anreizsystem zur Verbesserung der Qualität wurden bestimmte Zielvorgaben für ein Bonus-Malus-System vereinbart. Werden demnach die vorgegebenen Zielwerte nicht erreicht, sind Abschlagszahlungen bzw. bei Übererfüllung der Zielwerte Bonuszahlungen (von bis zu maximal drei Prozent der Vertragssumme) vereinbart. Die Messung erfolgt anhand vierzehn Parameter. Die entscheidenden Qualitätskriterien sind u.a. Pünktlichkeit, Komfort/Sauberkeit, Beschwerdemanagement, Fahrgastinformation sowie die Schadensfreiheit des Materials. Des Weiteren ermöglichen es die Verträge, relativ flexibel auf geänderte Nachfrageentwicklungen zu reagieren. Ferner können einzelne Lose vom Bund mit einer zweijährigen Frist gekündigt werden.¹⁷³

Der Bund wendet im Jahr 2013 für die Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen bei den ÖBB ungefähr 592 Mio. Euro auf. Bei den Privatbahnen liegt die Abgeltung bei circa 51 Mio. Euro.¹⁷⁴

Die gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen des Bundes gemäß § 48 Bundesbahngesetz an die ÖBB aus dem Jahr 2012 lassen sich aus der folgenden Tabelle entnehmen:

Beitrag des Bundes in Mio. EUR	Teilkonzerne			Gesamt
	ÖBB- Personenverkehr	Rail Cargo Austria	ÖBB- Infrastruktur	
Beitrag des Bundes gem. § 42 (1) Bundesbahngesetz für den Betrieb	-	-	1.086,1 (Vj: 1.033,0)	1.086,1 (Vj: 1.033,0)
Gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes gem. § 48 Bundesbahngesetz	607,0 (Vj: 565,1)	77,2 (Vj: 96,7)	-	684,2 (Vj: 661,8)
Beitrag des Bundes gem. § 42 (2) Bundesbahngesetz für die Infrastruktur (ausgewiesen in den sonstigen betrieblichen Erträgen)	-	-	454,4 (Vj: 390,7)	454,4 (Vj: 390,7)
Beiträge des Bundes	607,0 (Vj: 565,1)	77,2 (Vj: 96,7)	1.540,5 (Vj: 1.423,7)	2.224,7 (Vj: 2.085,5)

Tabelle 1: Beiträge des Bundes je Teilkonzern ÖBB und Herkunft¹⁷⁵

Demnach wurden im Jahr 2012 gemeinwirtschaftliche Leistungsaufträge des Bundes in Höhe von 607 Mio. Euro an die ÖBB-Personenverkehr AG übermittelt. Die Zahlungen an den Teilkonzern resultieren aus den mit dem Bund abgeschlossenen Leis-

¹⁷³ Vgl. AK Wien (2013b), S. 43.

¹⁷⁴ Vgl. BMVIT (2012), S. 3.

¹⁷⁵ ÖBB Geschäftsbericht (2012), S. 36.

tungsverträgen für den Personennah- und Fernverkehr auf der Schiene. Die gemeinwirtschaftlichen Leistungen an den Teilkonzern Rail Cargo Austria AG in Höhe von ungefähr 77 Mio. Euro resultieren u.a. aus der Beförderung von Gefahrgütern und Abfallstoffen.¹⁷⁶

Durch die Umstellung auf das neue Leistungssystem konnten einige das alte Vertragssystem betreffende Kritikpunkte aufgegriffen und bereinigt werden.¹⁷⁷ Das neue System erscheint zwar durchaus transparenter, allerdings ist es bis heute nicht zu Ausschreibungen der GWL im Schienenpersonenverkehr gekommen.¹⁷⁸

Es lässt sich feststellen, dass die öffentliche Hand durch die Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Leistungen einen nicht unwesentlichen Akteur im Schienenpersonenverkehrsmarkt darstellt und durch Leistungsbestellungen Einfluss auf den Markt ausübt.¹⁷⁹

Ob und inwiefern dadurch ein Einfluss auf den Wettbewerb zwischen den ÖBB und der WESTbahn genommen wird, kann recht schwer abgeschätzt werden. Fest steht allerdings, dass die Westbahnstrecke zwischen Wien und Salzburg im Fernverkehr eigenwirtschaftlich betrieben wird und es keine Leistungsbestellungen des BMVIT an die ÖBB an dieser Strecke gibt.¹⁸⁰ Dennoch wurde das neue Vertragssystem schon des Öfteren vom Mitbewerber heftig kritisiert, weil dadurch laut Aussage des Unternehmens ein Ausgleich von fehlender Effizienz von Eisenbahnunternehmen zu befürchten ist (siehe Kapitel 5.2.2., Stellungnahme der WESTbahn). Aufgrund der stark unterschiedlichen Standpunkte der Stakeholder und des wenig aussagekräftigen Informationsmaterials kann eine klare Aussage nur schwer getroffen werden.

Nachdem sich dieses Kapitel mit den gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen im SPV im Allgemeinen beschäftigt hat, nimmt das folgende Kapitel auf das zurzeit sehr aktuelle Thema der Peak-Aufpreise Bezug, bei dem allerdings auch die ge-

¹⁷⁶ Vgl. ÖBB Geschäftsbericht (2012), S. 37.

¹⁷⁷ Vgl. Hametner (2013), S. 126 f.

¹⁷⁸ Vgl. Hametner (2013), S. 126 f.

¹⁷⁹ Vgl. Hametner (2013), S. 123.

¹⁸⁰ Vgl. BMVIT (2013b).

meinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen als Ausgangspunkt der Debatte eine wesentliche Rolle spielen.

4.4. Das Spitzenlastproblem

Das folgende Kapitel beschäftigt sich mit dem Themengebiet des Spitzenlastproblems (Peak-Load-Pricing-Problem). In Kapitel 4.4.1. findet sich eine kurze einleitende Begriffsbestimmung. Neben konkreten Beispielen werden des Weiteren die Bedingungen aufgelistet, die erfüllt sein müssen, um von einem Spitzenlastproblem sprechen zu können. In Kapitel 4.4.2. wird das Konzept des Peak-Load Pricings anhand des aktuellen Beispiels der WESTbahn vorgestellt, denn das Eisenbahnunternehmen verrechnet seit September 2013 Pendlern einen Aufpreis zu Spitzenzeiten.

4.4.1. Begriffsbestimmung

Spitzenlastprobleme treten auf, wenn die drei folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- Die Nachfrage nach einem Gut schwankt zeitlich periodisch;
- der Anbieter muss eine konstante Kapazität wählen, da die Kapazität kurzfristig nicht auf- und abgebaut werden kann;
- das Gut ist nicht oder nicht kostengünstig speicherbar.¹⁸¹

Spitzenlastprobleme treten beispielsweise bei der Energieversorgung, im Post- und Bahnwesen, bei der Versorgung mit Telekommunikationsdiensten, im Luft- und Straßenverkehr, aber auch im Tourismus und Gastgewerbe häufig auf.¹⁸²

Es ist möglich, dass durch eine zeitliche Staffelung, entgegen einheitlichen Preisen, die Nachfrage umgelenkt werden kann, sodass Kapazität eingespart und die vorhandene Kapazität gleichmäßiger genutzt werden kann. Demnach sind zu Zeiten relativ großer Nachfrage die Preise höher zu setzen als zu Zeiten geringerer Nachfrage.¹⁸³

¹⁸¹ Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 240; vgl. Sharkey (1992), S. 183.

¹⁸² Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 240; vgl. Train (1991), S. 239.

¹⁸³ Vgl. Borrmann / Finsinger (1999), S. 240.

Ein zurzeit sehr aktueller Fall aus dem Eisenbahnbereich soll im folgenden Kapitel vorgestellt werden.

4.4.2. Peak-Aufpreise bei der WESTbahn

Seit dem 9. September 2013 verrechnet die WESTbahn Bahnreisenden zusätzlich zur ihrem Fahrausweis einen Peak-Aufpreis¹⁸⁴ zwischen 2-3 Euro pro Bahnfahrt. Dieser Aufpreis ist zu Hochfrequenzzeiten (Mo.-Fr. vor 9:00 Uhr, Mo.-Do. von 15:30 Uhr bis 19:00 Uhr sowie Fr. von 13:30 Uhr bis 19:00 Uhr) zu entrichten. Diese Preiserhöhung betrifft ausschließlich die Benutzer von Wochen-, Monats- und Jahreskarten des Verkehrsverbundes Ost-Region (VOR) sowie des Verkehrsverbundes Niederösterreich-Burgenland (VVNB) und nicht jene Bahnreisenden, die ihre Tickets zum Haustarif oder zu einem vergünstigten Aktionstarif erwerben.¹⁸⁵

Die WESTbahn sieht sich laut eigenen Angaben zu diesem Schritt gezwungen, denn sie könne ohne einen finanziellen Ausgleich seitens des BMVIT die gestiegene Pendlernachfrage zu Spitzenzeiten nicht mehr meistern. Vor der Einführung der Peak-Aufpreise hat das Eisenbahnunternehmen beim BMVIT um eine gemeinwirtschaftliche Leistungsbestellung (siehe Kapitel 4.3.) angesucht und das Ministerium darüber informiert, dass ohne eine Leistungsbestellung ab September 2013 zu den Spitzenzeiten der Nachfrage von Kunden mit Zeitkarten VOR/VVNB bei jeder Fahrt Peak-Aufpreise verrechnet werden müssen.¹⁸⁶

Dem Ansuchen der WESTbahn wurde durch das BMVIT eine Absage erteilt. Laut Angaben des Verkehrsministeriums sei die Westbahnstrecke, die bestausgebaute Strecke in Österreich mit dem höchsten Fahrgastaufkommen, im Fernverkehr eigenwirtschaftlich und im Wettbewerb zu bedienen. Für diese Züge bekämen somit weder die WESTbahn noch die ÖBB öffentliche Mittel.¹⁸⁷

¹⁸⁴ Aufpreis bei extrem steigenden Nachfragezeiten.

¹⁸⁵ Vgl. WESTbahn (2013b).

¹⁸⁶ Vgl. WESTbahn (2013b).

¹⁸⁷ Vgl. BMVIT (2013b).

Durch die Absage des BMVIT bezüglich der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen an die WESTbahn verrechnet das Unternehmen nun seit 9. September 2013 sogenannte „Pendler-Aufpreise“. Das Unternehmen ist der Meinung, dass der Grund für dieses Aufpreiserfordernis ausschließlich in der fehlenden Finanzierungsbereitschaft des BMVIT liege.¹⁸⁸

Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie weist in einer Pressesaussendung darauf hin, dass die Tarife im VOR von den beteiligten Unternehmen selbst verhandelt und festgelegt worden sind. Die plötzliche Entscheidung der WESTbahn, die Tarife zu erhöhen, sei daher nicht nachvollziehbar. Die wirtschaftlichen Interessen der WESTbahn dürften, so die Bundesministerin, nicht auf dem Rücken der tausenden Pendlerinnen und Pendler ausgetragen werden.¹⁸⁹

Abschließend weist die Verfasserin dieser Masterarbeit darauf hin, dass sich seit der Durchführung des Interviews bzw. der Einholung der schriftlichen Stellungnahmen (näheres dazu siehe Kapitel 5) und somit erst unmittelbar vor Fertigstellung der Arbeit die Informationslage betreffend der Peak-Aufpreise geändert hat.

Die VOR GmbH hat der WESTbahn mitgeteilt, dass aufgrund der Ausweitung des Peak-Aufpreises durch das neue Eisenbahnunternehmen sämtliche Zahlungen für die Anerkennung von Verbundtickets in den Zügen der WESTbahn ab 13. Dezember 2013 gestrichen werden. Die WESTbahn hat daher ab diesem Tag die Anerkennung sämtlicher Verbundtickets eingestellt.¹⁹⁰

Nachdem in diesem Kapitel auf die verschiedensten wettbewerbs- und verkehrspolitischen Problemfelder im österreichischen Schienenpersonenverkehr eingegangen wurde, findet sich im nachfolgenden Kapitel der empirische Teil dieser Masterarbeit wieder.

¹⁸⁸ Vgl. WESTbahn (2013b).

¹⁸⁹ Vgl. BMVIT (2013c).

¹⁹⁰ Vgl. WESTbahn (2014).

5. Empirischer Teil

Aufbauend auf den vorigen Kapiteln wird in diesem Abschnitt der empirische Teil dieser Arbeit dargelegt. In Kapitel 5.1. wird die Methodenwahl vorgestellt, beschrieben und begründet. In Kapitel 5.2. werden die Ergebnisse der empirischen Forschung tabellarisch dargestellt; in Kapitel 5.3. findet sich eine Interpretation der Ergebnisse und daraus folgend eine präzise Verknüpfung zur Theorie wieder.

5.1. Methodische Vorgehensweise

Als Instrument der Erhebung wurde das qualitative Interview gewählt. Eine Befragung der wichtigsten Stakeholder erschien als die geeignetste Methode um Näheres über bestimmte Sichtweisen, Einstellungen und Wertvorstellungen der Interessengruppen zu erfahren. Es wurden vier relevante Stakeholder kontaktiert, nämlich die ÖBB-Personenverkehr AG, die WESTbahn Management GmbH, das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie die Schienen-Control GmbH. Drei der vier kontaktierten Stakeholder (ÖBB, WESTbahn, Schienen-Control GmbH) haben ersucht, den Fragenkatalog zu ausgewählten Themenbereichen schriftlich anstatt im Zuge eines Interviews zu beantworten.

Die Themen wurden auf sieben relevante Bereiche aufgeteilt. Ziel war es, um eine bessere Übersichtlichkeit und Vergleichbarkeit bei der Analyse zu gewährleisten, mit jedem Stakeholder jeden der sieben Themenbereiche zu besprechen, wenngleich jede Interessengruppe unterschiedlich intensiv Stellung zu gewissen Bereichen nehmen konnte. Teilweise wurden die Fragestellungen an die Stakeholder innerhalb mancher Themenbereiche unterschiedlich formuliert bzw. wurden nicht alle Fragen an alle Stakeholder gestellt.

5.2. Darstellung der Ergebnisse

In den nachfolgenden Kapiteln (Kapitel 5.2.1 bis 5.2.7.) findet sich eine tabellarische Darstellung der Ergebnisse, unterteilt nach den sieben Themenbereichen, wieder. Hat ein Stakeholder eine Frage nicht beantwortet, so wird dies mit „Keine Stellung-

nahme abgegeben“ abgebildet. Wurde ihm eine Frage nicht gestellt, findet sich dies als „Frage wurde nicht gestellt“ in der Tabelle wieder. Um eine bessere Übersichtlichkeit zu gewährleisten, werden ausschließlich die wichtigsten Erkenntnisse bzw. die relevantesten Textpassagen der Stellungnahmen im Folgenden erläutert. Im Anhang dieser Arbeit sind die erhaltenen schriftlichen Stellungnahmen bzw. die Transkription des Interviews vollständig und wortgetreu publiziert.

5.2.1. Preiswettbewerb/Preisgestaltung

Bereits zwei Monate vor dem Markteintritt der WESTbahn, im September 2011, führten die ÖBB den Tarif SparSchiene Österreich ein (Wien-Salzburg um 19 Euro). Mit diesem Aktionstarif änderten sie ihre Preispolitik im Fernverkehr grundlegend, denn bis dahin waren nur ausländische Ziele mit dem SparSchiene Ticket erreichbar. Ende November 2011 wurde eine weitere Aktion „Ab in den Westen“ eingeführt.¹⁹¹

¹⁹¹ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 52 f.

Frage	ÖBB	WESTbahn	BMVIT	Schienen-Control GmbH
Was waren die Hauptgründe Ihres Unternehmens für diese herausfordernd wirkende Preispolitik?	Die Sparschiene ist kein ÖBB-Aktionstarif sondern Yield Management ¹⁹² und ein ständiger Bestandteil des gesamten Tarifangebots. Die Einführung von Yield Management wurde jahrelang vorbereitet. Die Aktion „Ab in den Westen“ wurde aufgrund der Eröffnung des Westbahnhofes durchgeführt. Seit dieser Aktion gab es keinerlei weiteren Aktionen die direkt die Westbahnstrecke betroffen haben.	Frage wurde nicht gestellt.	Frage wurde nicht gestellt.	Frage wurde nicht gestellt.
Haben Sie mit einer solch herausfordernd wirkenden Preispolitik seitens den ÖBB gerechnet?	Frage wurde nicht gestellt.	Es war verständlich, dass der Mitbewerber mit diversen Aktionen versuchen wird, den Wettbewerb zu starten. Der Markteintritt der WESTbahn war gut für die ÖBB – das Angebot wurde verbessert.	Der Wettbewerb spielt sich grundsätzlich über Preis und Qualität ab. Die WESTbahn hat denselben Preis wie die ÖBB ohne Vorteilscard – es ist verständlich, dass die ÖBB reagieren wird. Wie aggressiv die Preispolitik ist, ist schwer zu beurteilen.	Preis ist in den meisten Wettbewerbssituationen ein Einflussfaktor, insofern sind Neuerungen der ÖBB nicht überraschend. Bahnunternehmen im Fernverkehr stehen in starker Konkurrenz zu Flug- und Buslinien, die eine teilweise offensive Preispolitik betreiben.

Tabelle 2: Stellungnahmen zur Preispolitik an der Westbahnstrecke

¹⁹² Darunter versteht man eine spezielle Form der Preisdifferenzierung.

Die WESTbahn führte daraufhin von der Betriebsaufnahme am 11.12.2011 bis zum 31.01.2012 den Aktionstarif „Ab in die WESTbahn“ ein. Seit der 2. Jahreshälfte 2012 sind die meisten Ticketaktionen der WESTbahn zumeist nur noch im Internet oder in Trafiken erhältlich, z.B. das Trafik-Aktiv-Ticket für Senioren. Ticketaktionen in den Zügen werden hingegen zumeist keine mehr angeboten. Auch die Aktion der ÖBB „Ab in den Westen“ war ein temporäres Angebot. Der Tarif SparSchiene Österreich wird hingegen zusätzlich zu den Standardtarifen weiterhin angeboten.¹⁹³

Frage	ÖBB	WESTbahn	BMVIT	Schienen-Control GmbH
Wie sehen Sie derzeit den Preiswettbewerb an der Westbahnstrecke? Hat er sich Ihrer Meinung nach seit dem Markteintritt der WESTbahn verschärft oder vermindert?	Wenn Wettbewerb gewünscht wird, wird auch Preiswettbewerb gewünscht. Derzeit wird der Preiswettbewerb durch die WESTbahn dominiert. Die WESTbahn orientiert sich grundsätzlich an den Tarifen der ÖBB, zusätzlich betreibt sie auch eine starke Aktionspolitik. Der Preiswettbewerb ist wie in jedem anderen Wettbewerbsmarkt.	Der Preiswettbewerb hat sich definitiv verstärkt – das bringt Wettbewerb mit sich. Neben dem Haustarif gibt es immer wieder Aktionen für Senioren und Jugendliche oder auch themenbezogene Aktionen.	Es gibt ein Limit für den Preiskampf, denn letztendlich muss der Gesamtertrag stimmen. Eine Preisschlacht, nur damit die Züge voll sind, macht keinen Sinn. Das Preisniveau in Österreich ist sehr niedrig im Vergleich zu Deutschland und der Schweiz. Mobilität muss seinen Preis haben. Qualität und Preis sind die Wettbewerbsselemente.	Der Wettbewerb hat sich weiterentwickelt. Das Verhältnis der Basispreise ist unverändert geblieben, beide Unternehmen haben diese gleich angehoben. Durch die Angebote der WESTbahn, zusätzlich zur ÖBB, gibt es eine größere Vielfalt.

Tabelle 3: Stellungnahmen zum Preiswettbewerb an der Westbahnstrecke

5.2.2. Peak-Aufpreis bei der WESTbahn

Die WESTbahn kann laut eigenen Angaben die Nachfrage zu Spitzenzeiten nicht mehr meistern und verrechnet seit kurzem Aufpreise in Höhe von 2-3 Euro pro Bahnfahrt (werktags vor 9:00 Uhr, Mo-Do zwischen 15:30-19:00 Uhr, freitags zwischen

¹⁹³ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 52 f.

13:30-19:00 Uhr). Das Unternehmen sieht sich zu diesem Schritt gezwungen, nachdem einem Ansuchen nach Subventionen eine klare Absage durch das BMVIT erteilt wurde.¹⁹⁴

Frage	ÖBB	WESTbahn	BMVIT	Schienen-Control GmbH
Ist es Ihrer Meinung nach gerechtfertigt, dass die WESTbahn solche Aufschläge den Pendlern seit kurzem verrechnet?	Aus ÖBB-Sicht kann der Schritt nicht nachvollzogen werden. Die rechtlichen Rahmenbedingungen des Verbundvertrages sehen keinen Aufschlag vor. Prinzipiell ist der Aufschlag ein Verstoß gegen den Verbundvertrag. Des Weiteren soll festgehalten werden, dass der ÖBB-Fernverkehr auf der Westbahnstrecke zwischen Wien und Salzburg ebenfalls keine Subventionen erhält und die Leistung, genau wie die WESTbahn, eigenwirtschaftlich erbringt.	Ja, der Schritt ist nachvollziehbar. Jahrzehntlang gab es eine Sozialtarifabgeltung zur Sicherung der Pendlertarife. Ab Februar 2011 gibt es neue Verträge, wonach keine Sozialtarife mehr gestützt werden, sondern die fehlende Effizienz von Eisenbahnunternehmen ausgeglichen wird. Aufgrund der Parkraumbewirtschaftung hatte die WESTbahn einen extremen Pendlerzuwachs. Es wurde mehrfach an das BMVIT appelliert, jedoch ohne Erfolg.	Aus Unternehmenssicht ein strategisch richtiger Schritt, sonst hätte es die WESTbahn nicht gemacht. Allerdings wird nicht die Meinung geteilt, dass die Einführung der Peak-Aufpreise aufgrund des mangelnden Zuschusses seitens des BMVIT gemacht werden musste. Es gibt Diskriminierungsfreiheit zwischen ÖBB und WESTbahn, beide bekommen für das Fernverkehrsmuster kein Geld. Somit für beide eine unternehmerische Entscheidung und keine BMVIT-Sache.	Preispolitik ist eine Unternehmensentscheidung, sofern ev. bestehende rechtliche Bestimmungen eingehalten werden. Dieser Aufschlag wird zurzeit rein rechtlich im Rahmen der Tarifbestimmungen überprüft. Es kann daher diesbezüglich noch keine endgültige Aussage getroffen werden.

Tabelle 4: Stellungnahmen zu den Peak-Aufpreisen bei der WESTbahn I

¹⁹⁴ Vgl. WESTbahn (2013b).

Frage	ÖBB	WESTbahn	BMVIT	Schienen-Control GmbH
Besteht Ihrer Meinung nach seitens der WESTbahn die Gefahr, dass viele Pendler verärgert reagieren und wieder zu Zügen der ÖBB wechseln?	Frage wurde nicht gestellt.	Selbstverständlich kann der Ärger der Pendler/innen nachvollzogen werden. Anfangs war auch ein Wechsel zu verzeichnen. Pendler/innen haben verstärkt das Angebot der ÖBB genutzt. Es kann gesagt werden, dass zwar Pendler als Kunden verloren wurden, aber einige Jahreskartenbesitzer hinzugewonnen wurden.	Dies kann durchaus sein. Grundsätzlich fahren die Pendler nicht just WESTbahn oder just ÖBB, sondern nehmen die Zugverbindung, die für sie gerade zeitlich passt.	Bislang sind wenige Beschwerden bei der Schlichtungsstelle eingelangt. Laut Medienberichten ist es bereits zu einem deutlichen Wechsel der Pendler von der WESTbahn zur ÖBB gekommen. Da die Aufschläge für Fahrgäste eine Mehrbelastung darstellen, könnte sich dieser Trend fortsetzen.
Könnten bei den ÖBB solche Peak-Aufpreise in Zukunft ebenfalls in Betracht gezogen werden?	Nein, aus Sicht der ÖBB sind die Regeln (Vertragsgegenstände) einzuhalten.	Frage wurde nicht gestellt.	Dies kann nur die ÖBB beantworten.	Zu dieser Frage kann nur die ÖBB selbst befragt werden. Die Kompetenz des Regulators umfasst rein die rechtliche Überprüfung.
Wie beurteilen Sie das Peak-Load-Pricing unter Effizienzgesichtspunkten überhaupt?	Grundsätzlich ist ein Peak-Load Pricing sinnvoll.	Es wurde mehr Raum geschaffen um überfüllte Wagen zu verhindern. Die meisten Pendler konnten den Schritt nachvollziehen.	Aus Unternehmenssicht ist es eine nachvollziehbare Sache.	Frage wurde nicht gestellt.

Tabelle 5: Stellungnahmen zu den Peak-Aufpreisen bei der WESTbahn II

Ab dem nächsten Fahrplanwechsel am 15.12.2013 werden Züge der WESTbahn nicht mehr im niederösterreichischen Bahnhof Tullnerfeld halten. Die ÖBB haben versichert, in Zukunft in diesem Bahnhof verstärkt zu halten, um die Einschränkung zu kompensieren.¹⁹⁵

Frage	ÖBB	WESTbahn	BMVIT	Schienen-Control GmbH
Können Sie diesen Schritt der WESTbahn nachvollziehen?	Die Preisentscheidung obliegt natürlich dem Anbieter, allerdings sind vertragliche Rahmenbedingungen einzuhalten.	Frage wurde nicht gestellt.	Es handelt sich hierbei um großzügiges Abkehren von den Pendlerpotentialen hin zu den Fernverkehrspotentialen.	Die Entscheidung in welchen Bahnhöfen gehalten wird und die Bestellung beim Infrastrukturbetreiber liegen einzig bei den Personenverkehrsunternehmen.
Welche genauen Gründe haben Ihr Unternehmen dazu bewogen, den Bahnhof Tullnerfeld in Zukunft nicht mehr zu bedienen?	Frage wurde nicht gestellt.	Die Auflösung des Halts ist die Reaktion des vom BMVIT abgelehnten Antrags einer Leistungsbestellung für die WESTbahn. Dies ist auch der Grund für die Einhebung der Peak-Aufpreise für Pendler mit einer Zeitkarte des VOR/VVNB. Viele WESTbahn-Pendler wechseln durch das ausgeweitete Angebot der ÖBB in Tullnerfeld in andere Züge. Der Bedarf für die Bedienung durch die WESTbahn ist nicht mehr gegeben.	Frage wurde nicht gestellt.	Frage wurde nicht gestellt.

Tabelle 6: Stellungnahmen zum Ende der Bedienung des Halts Tullnerfeld I

¹⁹⁵ Vgl. BMVIT (2013c).

Frage	ÖBB	WESTbahn	BMVIT	Schienen-Control GmbH
Ist es die Pflicht der ÖBB, die Angebotseinschränkung zu kompensieren?	Die ÖBB sieht sich als Bahn für Österreicher und Österreicherinnen. Daher möchte man den Kunden – je nach Möglichkeit – ein attraktives Angebot zur Verfügung stellen.	Keine Stellungnahme abgegeben.	Nein, das ist freier Wettbewerb. Diese Strecke wird nicht vom BMVIT bestellt. Wenn es vom BMVIT oder vom Land bestellt wäre könnten bzw. müssten sie es tun. So ist es einzig Sache der ÖBB darauf zu reagieren.	Nein, es handelt sich bei beiden Unternehmen um eigenwirtschaftliche Verkehre, deren Preispolitik und Haltepolitik eine ausschließliche Entscheidung des jeweiligen Unternehmens ist.

Tabelle 7: Stellungnahmen zum Ende der Bedienung des Halts Tullnerfeld II

5.2.3. Pünktlichkeit/Fahrzeit

Die ÖBB konnten im Vergleichszeitraum Dezember 2012 geringere Pünktlichkeitswerte als die WESTbahn erreichen. Das Angebot der WESTbahn ist zum einen zwar fahrplantechnisch nicht mit anderen Zugangeboten vernetzt, zum anderen weisen die Fahrzeiten der WESTbahn jedoch höhere Verspätungsreserven auf. Beispielsweise benötigt ein Zug der WESTbahn für die Strecke Wien-Salzburg 10 Minuten länger als ein Zug der ÖBB (railjet).¹⁹⁶ Es scheint so, als ob beide Unternehmen unterschiedliche Werbestrategien verfolgten.

¹⁹⁶ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 68.

Frage	ÖBB	WESTbahn	BMVIT	Schiene- Control GmbH
Erscheint Ihnen die Werbestrategie hinsichtlich einer geringeren Fahrzeit erfolgsversprechender als die einer höheren Pünktlichkeit?	Die ÖBB-PV AG wirbt sowohl mit einer geringen Fahrzeit, als auch mit hoher Pünktlichkeit und Service. Diese Punkte sind für die Kunden allesamt relevant.	Frage wurde nicht gestellt.	Frage wurde nicht gestellt.	Frage wurde nicht gestellt.
Stellt es für Sie eine Option dar, höhere Pünktlichkeitswerte zulasten einer geringeren Fahrzeit zu erreichen?	Die ÖBB-PV AG möchte den Kunden ein Optimum bieten: Ein Optimum, das einerseits eine geringe stabile Fahrzeit und andererseits eine hohe Pünktlichkeit garantiert.	Frage wurde nicht gestellt.	Frage wurde nicht gestellt.	Frage wurde nicht gestellt.

Tabelle 8: Stellungnahmen zur Pünktlichkeit/Fahrzeit an der Westbahnstrecke I

Frage	ÖBB	WESTbahn	BMVIT	Schienen-Control GmbH
Erscheint Ihnen die Werbestrategie hinsichtlich einer höheren Pünktlichkeit erfolgsversprechender als die einer geringeren Fahrzeit?	Frage wurde nicht gestellt.	Aus Erfahrung kann gesagt werden, dass Kunden Pünktlichkeit als wesentlich wichtiger ansehen, da sie auf Bahnsteigen nicht warten wollen bzw. die Fahrzeit dadurch abschätzen können.	Die ÖBB haben hier zwei Kategorien, den Intercity, der eher vergleichbar ist mit der WESTbahn, und den railjet. Jedoch haben beide nicht dasselbe Haltemuster. Grundsätzlich zu dieser Frage: Pünktlichkeit erscheint wichtiger als ein paar Minuten mehr oder weniger. Es ist auch das System in Österreich so ausgerichtet, wir haben kein Hochgeschwindigkeitsnetz wie bspw. die Schweiz. Pünktlichkeit ist ein verkehrspolitisches Ziel.	Zu berücksichtigen ist grundsätzlich, dass die Züge (ÖBB-rj, ÖBB-EC, ÖBB-IC und WESTbahn) teilweise unterschiedlich viele Halte auf der Strecke und dadurch eine verschiedenen lange Fahrzeit haben. Da das Thema nicht in den Aufgabenbereich der Schienen-Control GmbH fällt, kann die Frage nicht beantwortet werden.
Verfolgt die WESTbahn auch noch andere Ziele mit dieser Strategie, z.B. weniger Kundenanträge betreffend Verspätungsschädigungen?	Frage wurde nicht gestellt.	Nein, hierbei geht es nur darum, Kunden zufrieden zu stellen. Im August 2013 lag die Ankunftspünktlichkeit bei 96,1%. Die WESTbahn zählt somit zu den pünktlichsten Bahnen Europas.	Dies kann nicht genau beurteilt werden. Es wäre jedoch logisch und die richtige Vorgehensweise.	Keine Stellungnahme abgegeben.

Tabelle 9: Stellungnahmen zur Pünktlichkeit/Fahrzeit an der Westbahnstrecke II

Frage	ÖBB	WESTbahn	BMVIT	Schienen-Control GmbH
Stellt es für Sie eine Option dar, eine geringere Fahrzeit zulasten höherer Pünktlichkeitswerte (=Senkung der Verspätungsreserven) zu erreichen?	Frage wurde nicht gestellt.	Mit dem neuen Fahrplan reduziert sich die Fahrzeit Wien-Salzburg um 2min. Damit wird der minimale Fahrzeitunterschied zum railjet noch geringer. Salzburg-Wien bleibt wegen Rücksichtnahme auf das Nahverkehrsgefüge bei 2h 32min.	Frage wurde nicht gestellt.	Frage wurde nicht gestellt.

Tabelle 10: Stellungnahmen zur Pünktlichkeit/Fahrzeit an der Westbahnstrecke III

5.2.4. Service

Die WESTbahn versucht mit diversen Vorzügen im Servicebereich zu punkten. Beispielsweise wird ein direkter Ticketverkauf (ohne Preisaufschlag) im Zug angeboten. Des Weiteren wird jeder Wagen von einem WESTsteward begleitet.¹⁹⁷

¹⁹⁷ Vgl. WESTbahn Informationsblatt (2013): Schriftliche Stellungnahme vom 31.07.2013 betreffend einer Anfrage nach Informationsmaterial.

Frage	ÖBB	WESTbahn	BMVIT	Schienen- Control GmbH
<p>Hat sich Ihrer Meinung nach seit dem Markteintritt der WESTbahn das Service in ÖBB-Zügen generell sowie an der Westbahnstrecke im Speziellen verändert? Wenn ja, welche konkreten Veränderungen können genannt werden?</p>	<p>Der Wettbewerb hat dazu geführt, dass sich die ÖBB mehr anstrengen und verbessern. Deswegen wurde der Wettbewerb seitens den ÖBB immer begrüßt. Auch das Service hat sich bei den ÖBB verbessert: verbessertes Catering, gratis WLAN im railjet, verbesserter Kundenservice, Freundlichkeit der ZugbegleiterInnen, Sauberkeit, etc!</p>	<p>Frage wurde nicht gestellt.</p>	<p>Wettbewerb hat im Punkt Service und Qualität sicherlich Ansporn gebracht. WLAN, etc. hat auch den ÖBB den Anreiz gegeben, noch besser zu werden. Die WESTbahn hat keine Personenkassen und bietet den Ticketverkauf somit zwangsweise direkt im Zug an, eine geniale Geschäftsidee, sozusagen der Betriebsknall der WESTbahn.</p>	<p>Die internen Abläufe bei den Unternehmen sind nicht bekannt, daher kann keine direkte Schlussfolgerung gezogen werden. Es hat Verbesserungen gegeben, etwa die Einführung des neuen Onlinebuchungssystems bei den ÖBB, die Ausstattung von railjet-Zügen mit WLAN oder der Wechsel des Caterers bei den ÖBB. Ob diese Neuerungen rascher erfolgt sind bzw. überhaupt unmittelbar auf den Markteintritt der WESTbahn zurückzuführen sind, kann nicht bewertet werden.</p>
<p>Wie wichtig ist es Ihrem Unternehmen, sich in diesem Bereich vom Konkurrenten abzugrenzen?</p>	<p>Frage wurde nicht gestellt.</p>	<p>Service steht bei der WESTbahn an oberster Stelle und wird auch von den Kunden, zusammen mit Freundlichkeit, am meisten geschätzt. Es ist sehr wichtig sich hier richtig zu positionieren und Kundenwünsche zufrieden zu stellen.</p>	<p>Frage wurde nicht gestellt.</p>	<p>Frage wurde nicht gestellt.</p>

Tabelle 11: Stellungnahmen zum Themenbereich Service I

Frage	ÖBB	WESTbahn	BMVIT	Schienen-Control GmbH
Welche Maßnahmen im Servicebereich werden von den Bahnreisenden reichlich beansprucht? Sehen Sie vielleicht bei anderen Maßnahmen Adaptierungsbedarf?	Frage wurde nicht gestellt.	Am meisten beansprucht wird der Kauf des Tickets im Zug. Kunden schätzen es sehr, das Ticket ohne Aufpreis erst direkt im Zug zu kaufen. Auch die getrennten Toiletten, der barrierefreie Einstieg sowie der Waggon für Menschen mit Handicap oder Müttern mit Kinderwagen werden geschätzt. Adaptierungen können immer getroffen werden; demnächst wird es eine Erneuerung geben, das Bahnfahren noch einfacher machen soll.	Frage wurde nicht gestellt.	Frage wurde nicht gestellt.

Tabelle 12: Stellungnahmen zum Themenbereich Service II

Laut Jahresbericht der Schienen-Control GmbH wurden Anträge auf Verspätungsentschädigungen von Reisenden seitens den ÖBB oftmals zu spät bearbeitet und ausbezahlt. Beim direkten Vergleich mit der WESTbahn scheint der Prozess durchaus komplexer. Beispielsweise muss ein separater Antrag bei der Entschädigung von Einzeltickets gestellt werden. Entschädigungen unter 4 Euro werden hingegen gar nicht ausbezahlt.¹⁹⁸

¹⁹⁸ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 97.

Frage	ÖBB	WESTbahn	BMVIT	Schienen-Control GmbH
<p>Dürfen Reisende Ihrer Meinung nach in naher Zukunft mit einer Vereinfachung des Prozesses bei Verspätungsentschädigungen rechnen?</p>	<p>Der Erstattungsprozess entspricht den gesetzlichen Vorgaben.</p>	<p>Frage wurde nicht gestellt.</p>	<p>Das BMVIT ist hier nicht zuständig. Es wäre jedoch wünschenswert und der ÖBB auch dringendst zu empfehlen.</p>	<p>Die WESTbahn verfügt über die technische Möglichkeit, Entschädigungen als Gutschriften direkt auf die Tickets der Fahrgäste zu buchen. Diese können bei einer der nächsten Fahrten verwendet werden. Die Entschädigungszahlung erfolgt somit meist rasch und kundenfreundlich.</p> <p>Bei der ÖBB-PV AG müssen Fahrgäste einen schriftlichen Entschädigungsantrag stellen. Das Bahnunternehmen benötigt die Ticket-Originale oder der Fahrgast muss bei den beigelegten Kopien an Personenkassen die Übereinstimmung mit dem Original überprüfen lassen. Dies bedeutet für Fahrgäste einen Mehraufwand. Derzeit ist von einer Vereinfachung – die von der Schienen-Control begrüßt würde - nichts bekannt.</p>

Tabelle 13: Stellungnahmen zum Prozess bei Verspätungsentschädigungen

5.2.5. Subventionen/Verbot der Quersubventionierung

Die Umsatzerlöse des ÖBB-Konzerns konnten im Jahr 2012 um ca. 20 Mio. Euro gesteigert werden. Allerdings ging der Anteil der auf dem Markt erzielten Umsätze im Vergleich zum Vorjahr zurück, die Beiträge des Bundes, welche ebenfalls zu den Umsatzerlösen hinzugezählt werden, stiegen an. Für die Steigerung des Umsatzes hat demnach die öffentliche Hand gesorgt.¹⁹⁹

Frage	ÖBB	WESTbahn	BMVIT	Schiene- Control GmbH
Wie stehen Sie dieser Entwicklung gegenüber?	Die Konzernbilanz ist für die ÖBB-PV AG nur von geringer Relevanz, da die Konzernbilanz die Umsätze aller Teilgesellschaften, also auch die Umsätze der Rail Cargo Austria, der ÖBB-PV AG und der ÖBB-Infrastruktur AG beinhaltet.	Frage wurde nicht gestellt.	Aus dem Konzernabschluss zu schließen, der eine Vielzahl von Wechselwirkungen hat, dass die Umsatzerlöse aus dem Markt nicht gestiegen seien, kann nicht geteilt werden. Wir haben in Österreich den Nettovertrag, Leistungsbestellungen bei den ÖBB mit klaren Spielregeln. Dies wird auch jährlich von einem externen Wirtschaftsprüfer geprüft. Wir bestellen bestimmte Zugverbindungen und darüber hinaus trägt das Unternehmen das wirtschaftliche Risiko. Dadurch kann es durchaus sein, dass in einem Jahr die Marktumsätze nicht steigen. Anders als bei	Keine Stellungnahme abgegeben.

¹⁹⁹ Vgl. ÖBB Geschäftsbericht (2012), S. 35 ff; vgl. Die Presse Online vom 02.05.2013.

	Bruttoverträgen, bei denen der Besteller die Einnahmen hat, aber auch das wirtschaftliche Risiko trägt.	
--	---	--

Tabelle 14: Stellungnahmen zum Themenbereich der Subventionen I

Die staatliche Leistungsabteilung für Betrieb und Bereitstellung (§42 (1) Bundesbahngesetz) erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 53 Mio. Euro, auf 1.086 Mio. Euro (=21% der Konzernumsatzerlöse).²⁰⁰

Frage	ÖBB	WESTbahn	BMVIT	Schienen-Control GmbH
Welche Gründe können für diese Steigerung genannt werden?	Keine Stellungnahme abgegeben.	Frage wurde nicht gestellt.	Frage wurde nicht gestellt.	Frage wurde nicht gestellt.

Tabelle 15: Stellungnahmen zum Themenbereich der Subventionen II

Die Neufassung des ersten Eisenbahnpakets sieht nicht nur eine getrennte Rechnungsführung zwischen dem Infrastrukturbetrieb und der Erbringung der Verkehrsleistungen vor, sondern auch zwischen Güter- und Personenverkehr und damit das Verbot der Quersubventionierung zwischen Güter- und Personenverkehr.²⁰¹

²⁰⁰ Vgl. ÖBB Geschäftsbericht (2012), S. 37.

²⁰¹ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 9.

Frage	ÖBB	WESTbahn	BMVIT	Schienen-Control GmbH
Begrüßen Sie diesen Schritt der Europäischen Kommission?	Aus der Sicht der ÖBB ist dieser Schritt sinnvoll und wurde auch bereits umgesetzt.	Das 1. Eisenbahnpaket war notwendig und der erste Schritt in Richtung Liberalisierung. Daher begrüßt die WESTbahn den Schritt der Europäischen Kommission.	Frage wurde nicht gestellt.	Frage wurde nicht gestellt.
Welche weiteren Vorteile erhoffen Sie sich neben einer Erhöhung der Transparenz und der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen?	Frage wurde nicht gestellt.	Frage wurde nicht gestellt.	Es bringt mehr Transparenz, andererseits gibt es Mobilitätsunternehmen, die viel verzahnter sind, z.B. die Deutsche Bahn oder die Schweizer Bahn. Es gibt für und wider. Allerdings ist es in Österreich so, dass es zwei getrennte Aktiengesellschaften gibt, demnach ist es kein Thema, weil es ohnehin getrennt ist.	Die angeführten Punkte stellen die primären Vorteile dar.

Tabelle 16: Stellungnahmen zum Verbot der Quersubventionierung

5.2.6. Viertes Eisenbahnpaket

Im Jänner 2013 unterbreitete die Europäische Kommission Vorschläge für ein viertes Eisenbahnpaket. Unter anderem soll der gesamte inländische Schienenpersonenverkehr ab Dezember 2019 für neue Marktteilnehmer in allen Ländern geöffnet werden.²⁰²

²⁰² Vgl. Europäische Kommission (2013).

Frage	ÖBB	WESTbahn	BMVIT	Schienen- Control GmbH
Wie stehen Sie zu den aktuellen Plänen der Europäischen Kommission?	Die detaillierten Inhalte sind derzeit noch nicht bekannt. Grundsätzlich wird ein fairer Wettbewerb begrüßt. Fairer Wettbewerb hat jedoch zum Grundsatz, dass alle Teilnehmer die gleichen Rahmenbedingungen vorfinden und dies ist derzeit nicht gewährleistet.	Frage wurde nicht gestellt.	Es gibt keine abgeschlossene Position Österreichs zu dem Thema. Allerdings gibt es verschiedenste Meinungen, die sehr skeptisch und ablehnend sind. Man hat sich mit einer Subsidiaritätsklage an die Kommission gewendet, weil man die Ansicht vertritt, dass es nicht die Zuständigkeit der Kommission ist, dies festzusetzen, sondern Sache der Regionen. Das System Bahn ist innerhalb Europas nicht vergleichbar.	Verweis auf das Positionspapier der Independent Regulator's Group-Rail.
Sehen Sie beim möglichen Inkrafttreten des vierten Eisenbahnpakets eine Verschlechterung für Bahnreisende?	Durch individuelle Ausschreibungen könnte es dazu kommen, dass der Netzeffekt (Anschlüsse) verloren geht. Zusätzlich könnte es dazu kommen, dass sich der Verwaltungsaufwand (zusätzlicher Abstimmungsbedarf) erhöht, die Nähe zum Kunden verloren geht und das System dadurch teurer wird.	Frage wurde nicht gestellt.	Frage wurde im Zuge des Interviews nicht gestellt.	Keine Stellungnahme abgegeben.

Tabelle 17: Stellungnahmen zum vierten Eisenbahnpaket I

Frage	ÖBB	WESTbahn	BMVIT	Schienen- Control GmbH
Wie sehen Sie in Zukunft die Rolle des Staates?	Keine Stellungnahme abgegeben (Verweis auf das BMVIT).	Eine aktive Unterstützung der Kommission durch die österreichische Politik ist wünschenswert. Die Ziele einer einheitlichen Zulassung von Bahnfahrzeugen und von verpflichtenden Ausschreibungen sind für die Verringerung der Belastung für die Steuerzahler essentiell.	Die Rolle des Staates wird sein, dass er ein noch qualifizierterer Besteller sein wird als er es jetzt ist. Der Wettbewerb in Europa nimmt derzeit stark ab, weil es eine extrem kapitalintensive Branche ist; dazu kommt die Wirtschaftskrise. Dies schränkt den Wettbewerb irrsinnig ein und es bleiben nur die „Großen“ übrig, wir gehen von einem staatlichen Monopol in ein Oligopol über. Das BMVIT möchte nicht, dass der Staat in die Rolle des Unternehmers schlüpfen muss und das Eisenbahnunternehmen selbst ausschließlich der carrier ist. Die Marktverantwortung und den Marktauftritt sollen weiterhin die Unternehmen innehaben.	Keine Stellungnahme abgegeben (Verweis auf das BMVIT).

Tabelle 18: Stellungnahmen zum vierten Eisenbahnpaket II

Frage	ÖBB	WESTbahn	BMVIT	Schienen-Control GmbH
Welche konkreten Vorteile erhoffen Sie sich durch das geplante vierte Eisenbahnpaket für Ihr Unternehmen?	Frage wurde nicht gestellt.	Qualitätsverbesserungen für die Kunden und Kosteneinsparungen für die öffentliche Hand. Liberalisierte Märkte bringen den Kunden einen Technologiesprung, besseres Service und günstige Preise. Um fairen Wettbewerb zu ermöglichen braucht es eine Chancengleichheit bei der Fahrzeugfinanzierung, die Rechte des Regulators müssen erweitert werden und die Verbundstrukturen, die die Liberalisierung verhindern, gehören aufgebrochen.	Frage wurde nicht gestellt.	Frage wurde nicht gestellt.
Rechnen Sie dadurch mit weiterer Konkurrenz an der Westbahnstrecke?	Frage wurde nicht gestellt.	Damit ist immer zu rechnen.	Frage wurde nicht gestellt.	Frage wurde nicht gestellt.

Tabelle 19: Stellungnahmen zum vierten Eisenbahnpaket III

5.2.7. Resümee/Ausblick

Der Markteintritt der WESTbahn liegt nun zwei Jahre zurück.²⁰³

²⁰³ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 52.

Frage	ÖBB	WESTbahn	BMVIT	Schienen-Control GmbH
Was hat sich Ihrer Meinung nach seit dem Markteintritt der WESTbahn für die ÖBB verändert (sowohl positive als auch negative Aspekte)?	Positive Aspekte: Durch den Wettbewerb hat die ÖBB die Chance bekommen, sich am Markt zu beweisen / zu behaupten; was auch gelungen ist. Vermehrte Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit; zusätzliche Bahnkunden wurden akquiriert. Negative Aspekte: Verhandlungen insbesondere in Verbänden wurden langwieriger und komplexer (Stichwort Einnahmenaufteilung); Trassenkonflikte.	Positive Aspekte: Die ÖBB haben sich bewegt. Negativer/Positiver Aspekt: Sie haben einen ernstzunehmenden Mitbewerber auf der Schiene zwischen Wien und Salzburg bekommen.	Grundsätzlich haben sich das Angebot und das Service verbessert. Als weitere Veränderungen können die erwarteten Kämpfe um Ressourcen, Trassen und Preise genannt werden. Aber das ist Wettbewerb.	Der seit Ende 2011 erstmals direkt stattfindende Wettbewerb zwischen zwei Personenverkehrsunternehmen könnte als Testlauf für mögliche weitere Anbieter, die in und nach Österreich fahren möchten, gesehen werden. Es wird davon ausgegangen, dass österreichische und ausländische Bahnunternehmen den beginnenden Wettbewerb im Personenverkehr genau beobachten und analysieren werden.
Wie sehen Sie den Wettbewerb gegenwärtig und zukünftig am Markt agieren?	Keine Stellungnahme abgegeben.	Man sieht den Mitbewerber bemüht seine Angebote auszuweiten.	Frage wurde nicht gestellt.	Frage wurde nicht gestellt.

Tabelle 20: Stellungnahmen zu einem Resümee/Ausblick I

Frage	ÖBB	WESTbahn	BMVIT	Schienen- Control GmbH
Wie sehen Sie die beiden Wettbewerber gegenwärtig und zukünftig am Markt agieren?	Frage wurde nicht gestellt.	Frage wurde nicht gestellt.	Keine Stellungnahme abgegeben.	Die WESTbahn agiert mit modernen und einfachen Prozessen (Ticketbuchung, Entschädigung) und mit einem niedrigeren Preisniveau. Vermutlich sah sich die ÖBB durch den neuen Marktteilnehmer ebenfalls zu Verbesserungen veranlasst, zumindest erfolgte zeitnah die Einführung der SparSchiene-Tickets Österreich und des neuen Onlinebuchungssystems. Für die ÖBB wird ein höherer Preisdruck bestehen, beide Unternehmen setzen vermehrt Aktionen ein. Für die Kunden hat die Wettbewerbssituation zu einem größeren Zugangebot, zu mehr Ticketaktionen und zu verbessertem Service geführt. Allerdings müssen sie durch die nun bestehende Auswahl mehr Informationen einholen und vergleichen.

Tabelle 21: Stellungnahmen zu einem Resümee/Ausblick II

Frage	ÖBB	WESTbahn	BMVIT	Schiene- Control GmbH
Hat sich Ihrer Meinung nach das Verhältnis zwischen den ÖBB und der WESTbahn seit dem Markteintritt verändert?	Keine Stellungnahme abgegeben.	Die ÖBB und die WESTbahn kommen gut miteinander aus.	Frage wurde im Zuge des Interviews nicht gestellt.	Keine Stellungnahme abgegeben.
Geht das Verhältnis zwischen den ÖBB und der WESTbahn Ihrer Meinung nach möglicherweise in Richtung einer Coopetition (Dualität von Konkurrenz und Kooperation)?	Keine Stellungnahme abgegeben.	Fest steht, dass in bestimmten Bereichen kooperiert wird, um dem Kunden das optimale Angebot zu ermöglichen. Ob es in Zukunft eine Coopetition in der Hinsicht geben wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht zu sagen.	Es ist schwer zu beurteilen und eine Entscheidung der Unternehmen, keine des BMVIT. Es hätte gewiss Vor- und Nachteile. Auf der einen Seite wäre ein Gesamtangebot vielleicht leichter darstellbar für den Kunden, andererseits hätte es auch Nachteile, weil der Wettbewerb wegfällt. Außerdem ist dies auch eine kartellrechtliche Frage.	Die weiteren Entwicklungen sind abzuwarten. Eine wie in der Fragestellung beschriebene Coopetition wäre zumindest im Sinne des Kunden.

Tabelle 22: Stellungnahmen zu einem Resümee/Ausblick III

5.3. Interpretation der Ergebnisse

Im vorliegenden Abschnitt werden die in Kapitel 5.2. dargestellten Ergebnisse der Befragung anhand der definierten Themenbereiche Preiswettbewerb/Preisgestaltung, Peak-Aufpreise bei der WESTbahn, Pünktlichkeit/Fahrzeit, Service, Subventionen/Verbot der Quersubventionierung, viertes Eisenbahnpaket sowie Resümee/Ausblick interpretiert und zusammengefasst. Des Weiteren wird zu jenen Bereichen, in denen eine aussagekräftige Verknüpfung zur Theorie (Kapiteln 2 bis 4 dieser Arbeit) hergestellt werden kann, auf die Ergebnisse der selbigen hingewiesen, um festzustellen, inwieweit die empirischen Ergebnisse mit der vorherigen Analyse übereinstimmen bzw. voneinander abweichen.

5.3.1. Preiswettbewerb/Preisgestaltung

Alle vier befragten Stakeholder sahen die Preispolitik der ÖBB unmittelbar vor dem Markteintritt der WESTbahn weder als überraschend noch als besonders aggressiv an. Es wurde des Öfteren betont, dass der Preis einen wichtigen Einflussfaktor in Wettbewerbssituationen darstelle. Die ÖBB erklärten in ihrer Stellungnahme allerdings, dass es sich beim Tarif SparSchiene Österreich um einen ständigen Bestandteil des Tarifangebots handle sowie die Aktion „Ab in den Westen“ aufgrund der Eröffnung des Westbahnhofes eingeführt worden sei – auf einen direkten Zusammenhang mit dem Markteintritt der WESTbahn kann laut Aussage des Unternehmens nicht geschlossen werden.

Den derzeitigen Preiswettbewerb an der Westbahnstrecke sehen die Interessengruppen teilweise recht differenziert. Während die WESTbahn der Meinung ist, dass sich der Preiswettbewerb definitiv verstärkt habe, sieht das BMVIT ein erreichtes Limit für den Preiskampf. Die ÖBB weisen darauf hin, dass der Preiswettbewerb derzeit durch die WESTbahn dominiert werde. Auch die WESTbahn weist in ihrer Stellungnahme auf die von ihr stark betriebene Aktionspolitik hin.

Die vorherige Analyse (siehe Kapitel 3.4.1. dieser Arbeit) zeigt ein ähnliches Bild auf. Der Konkurrenzkampf zwischen den beiden Unternehmen hat zweifelsohne zu einem

Preiswettbewerb geführt.²⁰⁴ Dadurch konnten die Fahrpreise an der Westbahnstrecke, vor allem durch die zahlreich durchgeführten Aktionen, gesenkt werden.

5.3.2. Peak-Aufpreise bei der WESTbahn

Bezüglich dieses Themenbereichs sind die Meinungen der befragten Stakeholder sehr unterschiedlich.

Die WESTbahn weist in ihrer Erklärung deutlich darauf hin, dass die Einführung der Peak-Aufpreise nachvollziehbar sei, da der extreme Pendlerzuwachs nicht mehr gemeistert werden könne. Nach wiederholten erfolglosen Appellen an das BMVIT habe dieser Schritt gesetzt werden müssen. Das BMVIT sieht Peak-Load Pricing aus Unternehmenssicht als einen strategisch durchaus richtigen Schritt an, allerdings wird nicht die Meinung der WESTbahn geteilt, dass die Einführung des Peak-Aufpreises aufgrund des mangelnden Zuschusses seitens des BMVIT gemacht werden habe müssen. Sowohl die ÖBB als auch das BMVIT weisen darauf hin, dass es Diskriminierungsfreiheit zwischen den ÖBB und der WESTbahn gebe und beide auf der Westbahnstrecke zwischen Wien und Salzburg keine Subventionen erhielten. Der Regulator, die Schienen-Control GmbH, gibt keine endgültige Stellungnahme diesbezüglich ab, da der Aufschlag zurzeit rein rechtlich im Rahmen der Tarifbestimmungen überprüft werde.

Alle zu dieser Frage befragten Stakeholder sind der Meinung, dass ein Wechsel der Pendler von der WESTbahn zur ÖBB aufgrund der Einführung der Peak-Aufpreise aus der Sicht der Pendler nachvollzogen werden könne bzw. ein Wechsel auch bereits verzeichnet werden könne.

Neben einer Einführung von Peak-Aufpreisen hat die WESTbahn verlautbart, den Bahnhof Tullnerfeld in Zukunft nicht mehr zu bedienen. Als Grund für die Auflösung des Halts könne laut WESTbahn die Reaktion des vom BMVIT abgelehnten Antrags einer Leistungsbestellung angesehen werden. Sowohl das BMVIT als auch die Schienen-Control GmbH legen dar, dass es nicht die Pflicht der ÖBB sei, die Ange-

²⁰⁴ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 52.

botseinschränkung der WESTbahn zu kompensieren. Da es sich um eigenwirtschaftliche Strecken handle, sei die Haltepolitik ausschließlich eine Entscheidung des jeweiligen Unternehmens.

Die vorherige Betrachtung (siehe Kapitel 4.4.2. dieser Arbeit) führt zum gleichen Ergebnis als die Befragung der Stakeholder. Die jeweiligen Standpunkte zum Themengebiet der Peak-Aufpreise sind sehr unterschiedlich. Die WESTbahn einerseits, sowie das BMVIT und die ÖBB andererseits vertreten völlig entgegengesetzte Ansichten hinsichtlich dieses wettbewerbspolitischen Problembereichs.

5.3.3. Pünktlichkeit/Fahrzeit

Im Grunde genommen sind sich alle befragten Stakeholder einig, dass Pünktlichkeit als wesentliches Merkmal im Schienenverkehrsbereich angesehen wird. Dennoch merken beide Eisenbahnunternehmen an, dass für sie sowohl Pünktlichkeit als auch eine geringe Fahrzeit relevant seien und auch angestrebt würden. An dieser Stelle weisen jedoch sowohl das BMVIT als auch die Schienen-Control GmbH darauf hin, dass die Züge der ÖBB mit denen der WESTbahn nicht komplett vergleichbar seien, da sie unterschiedliche Haltemuster und somit verschieden lange Fahrzeiten aufwiesen.

Die zuvor gezeigte Analyse (siehe Kapitel 3.4.2. und 3.4.3.) ergibt, dass die WESTbahn höhere Pünktlichkeitswerte als die ÖBB erreichen konnte. Da Züge des neuen Eisenbahnunternehmens im Vergleich zu jenen der ÖBB nicht mit anderen Zugangeboten vernetzt sind²⁰⁵, kann jedoch kein aussagekräftiger Vergleich gezogen werden. Die vorherige Betrachtung der Fahrzeit hat sich vertiefend mit der Fahrzeitverkürzung zwischen zwei Betrachtungszeiträumen auseinandergesetzt, weniger mit den unterschiedlichen Haltemustern der Züge. Somit kann hier keine direkte Verknüpfung zwischen Theorie und Empirie erfolgen.

²⁰⁵ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 68.

5.3.4. Service

Sowohl die ÖBB als auch das BMVIT vertreten die Ansicht, dass sich das Service in ÖBB-Zügen seit dem Markteintritt der WESTbahn verbessert habe. Als Verbesserungen werden bspw. das verbesserte Catering, gratis WLAN im railjet oder die Einführung eines neuen Onlinebuchungssystems bei den ÖBB genannt. Die Schienen-Control GmbH führt in ihrer Stellungnahme an, dass aus ihrer Sicht nicht bewertet werden könne, ob die Neuerungen aufgrund des Markteintritts des Konkurrenzunternehmens rascher erfolgt sind bzw. überhaupt unmittelbar auf den Markteintritt der WESTbahn zurückzuführen sind.

Die WESTbahn verlautbart in ihrer Stellungnahme, dass Service beim neuen Bahnunternehmen an oberster Stelle stehe. Als die am meisten bevorzugte Maßnahme im Servicebereich wird seitens des Unternehmens der direkte Ticketverkauf im Zug angegeben.

Der Prozess bei Verspätungsentschädigungen erscheint bei den ÖBB durchaus komplexer als bei der WESTbahn (siehe Kapitel 3.4.4.). Auf die Frage, ob Reisende in naher Zukunft mit einer Vereinfachung des Prozesses bei Verspätungsentschädigungen rechnen dürfen, gab die ÖBB-PV AG an, dass der Erstattungsprozess den gesetzlichen Vorgaben entspreche. Sowohl das BMVIT als auch die Schienen-Control GmbH verlautbarten in ihrer Stellungnahme, dass sie eine Vereinfachung begrüßen würden.

Die vorherige Analyse hinsichtlich des Prozesses bei Verspätungsentschädigungen deckt sich weitgehend mit den Ergebnissen der Befragung. Die WESTbahn gestaltet den Prozess grundsätzlich einfacher und unkomplizierter für den Kunden als der Mitbewerber. Da allerdings jener der ÖBB ebenfalls den gesetzlichen Bestimmungen entspricht, bleiben Änderungen diesbezüglich abzuwarten.

5.3.5. Subventionen/Verbot der Quersubventionierung

Die Umsatzerlöse des ÖBB-Konzerns konnten im Jahr 2012 um ca. 20 Mio. Euro gesteigert werden. Der Anteil der auf dem Markt erzielten Umsätze ging im Vergleich zu 2011 zurück, die Beiträge des Bundes stiegen an.²⁰⁶ Auf die Frage, wie die ÖBB dieser Entwicklung gegenüberstehen, gab das Unternehmen an, dass die Konzernbilanz für die ÖBB-PV AG nur von geringer Relevanz sei. Auch das BMVIT gab bekannt, dass der Konzernabschluss aus einer Vielzahl von Wechselwirkungen bestehe und somit keine direkten Schlüsse gezogen werden könnten.

Laut Stellungnahme der beiden Bahnunternehmen wird der Schritt der Europäischen Kommission hinsichtlich der Neufassung des ersten Eisenbahnpakets begrüßt. Die ÖBB geben an, dass aus ihrer Sicht der Schritt sinnvoll sei und auch bereits umgesetzt worden sei. Auch das BMVIT gab bekannt, dass es in Österreich zwei getrennte Aktiengesellschaften bereits gebe und eine Trennung somit ohnehin vorliege. Eine Erhöhung der Transparenz und eine Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen stellen für die Schienen-Control GmbH generell die primären Vorteile der Neufassung des ersten Eisenbahnpakets dar.

Die zuvor gezeigte Betrachtung hinsichtlich der Neufassung des ersten Eisenbahnpakets (siehe Kapitel 2.5. dieser Arbeit) lässt ebenfalls auf strengere Vorschriften betreffend einem Verbot der Quersubventionierungen schließen. Die daraus resultierenden Vorteile für den Eisenbahnmarkt decken sich weitgehend mit jenen, die die Befragten genannt haben.

5.3.6. Viertes Eisenbahnpaket

Auf die Frage, wie die Stakeholder zu den aktuellen Plänen der Europäischen Kommission hinsichtlich des vierten Eisenbahnpaketes stehen, sind die Antworten recht differenziert. Während die WESTbahn den Schritt der Europäischen Kommission laut einer Aussendung begrüßt, betont das BMVIT, dass es keine abgeschlossene Position Österreichs zu dem Thema gebe. Allerdings seien viele Meinungen sehr skeptisch und ablehnend, denn das System Bahn sei innerhalb Europas nur schwer ver-

²⁰⁶ Vgl. ÖBB Geschäftsbericht (2012), S. 35 ff; vgl. Die Presse Online vom 02.05.2013.

gleichbar. Die ÖBB begrüßen grundsätzlich einen fairen Wettbewerb. Allerdings habe fairer Wettbewerb laut der Stellungnahme des Unternehmens den Grundsatz, dass alle Teilnehmer dieselben Rahmenbedingungen vorfinden müssten – dies sei zurzeit nicht gewährleistet. Das Eisenbahnunternehmen vertritt die Ansicht, dass durch individuelle Ausschreibungen der Netzeffekt (Anschlüsse) verloren gehen könnte.

Keine Stellungnahme abgegeben wurde von den ÖBB und der Schienen-Control GmbH auf die Frage, wie sie die zukünftige Rolle des Staates sehen. Beide Stakeholder verweisen auf das BMVIT. Dieses weist in seiner Erklärung darauf hin, dass der Staat ein noch qualifizierterer Besteller sein werde, als er es zurzeit sei. Die Tatsache, dass es sich beim Schienenverkehrsmarkt um eine sehr kapitalintensive Branche handle, schränke den Wettbewerb in Europa stark ein. Des Weiteren betont das BMVIT klar, dass es nicht erwünscht sei, dass der Staat in die Rolle des Unternehmers schlüpfen muss und das Eisenbahnunternehmen selbst ausschließlich der carrier ist. Die WESTbahn wünscht sich eine aktive Unterstützung der Kommission durch die österreichische Politik. Das Unternehmen weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass die Ziele einer einheitlichen Zulassung von Bahnfahrzeugen sowie von verpflichtenden Ausschreibungen essentiell seien.

Die WESTbahn erhofft sich durch das geplante vierte Eisenbahnpaket einige konkrete Vorteile, beispielsweise werden Qualitätsverbesserungen für die Kunden sowie Kosteneinsparungen für die öffentliche Hand erwartet. Das Unternehmen sei der Meinung, dass liberalisierte Märkte den Kunden einen Technologievorsprung, besseres Service sowie günstige Preise bringen würden. Allerdings sei auch mit weiterer Konkurrenz an der Westbahnstrecke zu rechnen.

Die vorherige Betrachtung bezüglich des vierten Eisenbahnpaketes (siehe Kapitel 2.5. dieser Arbeit) zeigt, dass eine Umsetzung des Maßnahmenbündels einen weiteren Liberalisierungsschritt mit sich bringen würde. Nachdem die Pläne dafür allerdings erst am Beginn stehen, kann auf konkrete Auswirkungen auf den Schienenverkehrsmarkt noch nicht endgültig geschlossen werden.

5.3.7. Resümee/Ausblick

Der letzte Themenbereich umfasst ein Resümee der verschiedenen Stakeholder bzw. es soll seitens der vier befragten Interessengruppen ein Ausblick getroffen werden.

Auf die Frage, was sich seit dem Markteintritt der WESTbahn für die ÖBB positiv verändert hat, geben die befragten Interessengruppen verschiedene Aspekte an. Die ÖBB sind der Meinung, dass das eigene Unternehmen durch den Wettbewerb die Chance bekommen habe, sich am Markt zu beweisen. Des Weiteren dürfe man mit vermehrter Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit rechnen bzw. konnten neue Bahnkunden akquiriert werden. Auch die WESTbahn vertritt die Ansicht, dass sich der Wettbewerb positiv auf die ÖBB ausgewirkt hat. Das BMVIT ist davon überzeugt, dass sich durch die Wettbewerbssituation das Angebot und das Service verbessert hätten. Die Schienen-Control GmbH sieht den Wettbewerb zwischen den beiden Unternehmen als möglichen Testlauf für weitere Anbieter, die zukünftig in und nach Österreich fahren möchten. Des Weiteren gibt der Regulator an, dass die Wettbewerbssituation zu einem größeren Zugangebot, zu mehr Ticketaktionen und zu einem verbesserten Service für Kunden geführt habe. Allerdings müssten Bahnreisende nun mehr Informationen einholen und Vergleiche durchführen.

Als negative Aspekte werden seitens den ÖBB die seit dem Markteintritt der WESTbahn als langwieriger und komplexer erscheinenden Verhandlungen in Verbänden angesehen bzw. die oftmals vorkommenden Konflikte um die Trassenvergaben. Auch das BMVIT gibt bei der Fragestellung die Kämpfe um Ressourcen, Trassen und Preise an, allerdings wurde betont, dass es sich hierbei um gewöhnliche Wettbewerbselemente handle.

Auf die Frage, ob das Verhältnis zwischen den ÖBB und der WESTbahn in Zukunft möglicherweise in Richtung einer Coopetition gehen könnte, sind die erhaltenen Aussagen der Interessengruppen recht reserviert. Während die ÖBB-PV AG hierzu keinerlei Stellungnahme abgegeben hat, gibt die WESTbahn an, dass zurzeit zwar in bestimmten Bereichen kooperiert werde, um den Kunden ein optimales Angebot zu ermöglichen, ob es jedoch in Zukunft zu einer Coopetition kommen könnte, sei zum

jetzigen Zeitpunkt noch nicht zu sagen. Das BMVIT könne dies nur schwer beurteilen und sieht die Entscheidung einzig bei den beiden Eisenbahnunternehmen selbst. Die Schienen-Control GmbH warte ebenfalls die weiteren Entwicklungen ab, allerdings sei sie der Meinung, dass eine Dualität von Konkurrenz und Kooperation im Sinne des Kunden wäre.

Auf die Interpretation der Ergebnisse folgt nun im nachfolgenden Kapitel eine Zusammenschau bzw. Conclusio dieser Masterarbeit.

6. Zusammenschau und Conclusio

Der bis dato erfolgte Liberalisierungsprozess des europäischen Eisenbahnsektors wurde in drei sogenannten Eisenbahnpaketen vollzogen. Durch die bisher erfolgte Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs war es der WESTbahn Management GmbH möglich geworden, im Dezember 2011 in den österreichischen Markt einzutreten. Seitdem steht das Unternehmen in direkter Konkurrenz zum Angebot der ÖBB an der Westbahnstrecke zwischen Wien und Salzburg.

Das Ziel dieser Masterarbeit war es, festzustellen, inwieweit Auswirkungen des Konkurrenzunternehmens auf die Positionierung der ÖBB im österreichischen Schienenpersonenverkehr gegenwärtig abzuleiten sind bzw. wie diese in Zukunft aussehen könnten.

Demzufolge wurden verschiedene Themenbereiche, die für eine mögliche Aussage essentiell sind bzw. sein könnten, in einem ersten Schritt theoretisch beleuchtet. In einem zweiten Schritt wurde eine Befragung der wichtigsten Stakeholder durchgeführt, um nähere Informationen über bestimmte Sichtweisen und Wertvorstellungen der Interessengruppen zu erfahren.

Der Wettbewerb zwischen den beiden Unternehmen hatte zweifelsohne Auswirkungen auf das Preisniveau der Fernverkehrstickets. Eine Analyse ergab, dass der Konkurrenzkampf zu einem Preiswettbewerb geführt habe, welcher sich in günstigeren Fahrpreisen für die Bahnreisenden auswirkte.²⁰⁷ Das BMVIT sieht laut seiner Stellungnahme ein bereits erreichtes Limit für den Preiskampf. Ob der Preiswettbewerb nun tatsächlich sein Maximum erreicht hat, bleibt allerdings abzuwarten.

Sowohl die vorherige Analyse, als auch die Befragung der Stakeholder ergab, dass die Wettbewerbssituation das Service in ÖBB-Zügen an der Westbahnstrecke verbessert hat. Die ÖBB geben in ihrer Stellungnahme an, dass der Wettbewerb dem Unternehmen den Anreiz gegeben habe, sich mehr anzustrengen und zu verbessern.

²⁰⁷ Vgl. Schienen-Control GmbH (2012), S. 50.

Des Weiteren wurden auch einige negative Auswirkungen genannt, die sich seit dem Markteintritt der WESTbahn verstärkt haben. Beispielsweise werden die komplexer erscheinenden Verhandlungen in Verbänden genannt oder auch die Konflikte um Trassenvergaben.

Es wurde des Öfteren erwähnt, dass eine getrennte Rechnungsführung zwischen dem Betrieb der Infrastruktur und der Erbringung von Verkehrsleistungen essentiell sei, um dem Problembereich der Quersubventionierung entgegenzuwirken. Die Neufassung des ersten Eisenbahnpakets sieht des Weiteren eine Trennung zwischen dem Güter- und Personenverkehr vor und damit das Verbot der Quersubventionierung zwischen diesen beiden Bereichen. Laut Stellungnahmen der ÖBB und des BMVIT wurde durch die Gründung von getrennten Aktiengesellschaften bei den ÖBB dieser notwendige Schritt bereits vor Jahren umgesetzt. Auch die Analyse ergab, dass der Problembereich der Quersubventionierung durch zahlreiche Vorschriften bereits erfolgreich vermindert werden konnte.

Im Jänner 2013 unterbreitete die Europäische Kommission Vorschläge für ein viertes Eisenbahnpaket, das die Liberalisierung wirksam vorantreiben soll. Allerdings wird die von der Kommission geforderte komplette Öffnung des gesamten inländischen Schienenpersonenverkehrs für neue Marktteilnehmer in allen Ländern von den verschiedenen Interessengruppen teilweise kritisiert. Die weiteren Entwicklungen diesbezüglich bleiben daher abzuwarten. Allerdings ist anzumerken, dass das BMVIT davon ausgeht, dass sich die zukünftige Rolle des Staates verändern werde.

Die zukünftigen Entwicklungen sind schwer abzuschätzen, zumal das geplante vierte Eisenbahnpaket noch am Beginn steht und die Kommissionsvorschläge vom Europäischen Parlament und den Regierungen der Mitgliedsstaaten gerade diskutiert werden. Der bisherige Liberalisierungsprozess hat jedoch gezeigt, dass bereits Veränderungen am österreichischen Schienenpersonenverkehrsmarkt festzustellen sind und durch den Markteintritt der WESTbahn ein weitgehend positiver Wandel für Bahnreisende erkennbar ist. Allerdings ist auch hier anzumerken, dass gegenwärtig bspw. durch die Einführung von Peak-Aufpreisen bei der WESTbahn neue Problembereiche entstanden sind.

Literaturverzeichnis

Monografien:

Baumol, William J. (1986): Superfairness: Applications and Theory, Cambridge, Massachusetts und London 1986.

Borrmann, Jörg / Finsinger, Jörg (1999): Markt und Regulierung, München 1999.

Fagagnini, Hans Peter (2009): Zukunft Bahn? Die Schiene im Spannungsfeld von Gesellschaft und Wirtschaft, Luzern 2009.

Hametner, Andreas (2013): Bahnreform in Österreich: Schienenverkehr zwischen Markt und Staat, Frankfurt am Main 2013.

Hermann, Christoph / Flecker, Jörg (2012): Privatization of Public Services: Impacts for Employment, Working Conditions, and Service Quality in Europe, New York 2012.

Rihs, Georg (2009): Liberalisierung von Infrastrukturnetzen: Festnetztelefon-, Elektrizitäts- und Schienennetz in der österreichischen Rechtsordnung, Wien 2009.

Segalla, Patrick (2002): Offener Netzzugang im Schienenverkehr, Wien 2002.

Sharkey, William W. (1982): The Theory of Natural Monopoly, New York 1982.

Train, Kenneth E. (1991): Optimal Regulation – The Economic Theory of Natural Monopoly, Cambridge, Massachusetts und London 1991.

Windisch, Rupert (1987): Privatisierung natürlicher Monopole im Bereich von Bahn, Post und Telekommunikation, Tübingen 1987.

Beiträge in Sammelwerken:

Segalla, Patrick (2004): Gemeinschaftsrechtliche und innerstaatliche Grundlagen der Eisenbahnliberalisierung, in: Dullinger, Kurt / Holoubek, Michael, Segalla, Patrick (Hrsg.): Recht und Praxis der Eisenbahnliberalisierung, Wien 2004.

Zeitschriftenaufsätze:

Graziosi, Grazia (2008): European Union Railway Liberalisation, in: *Trasporti: Diritto Economia Politica*, Nr. 104 (2008), S. 85.

Höpner, Martin (2006): Determinanten der Quersubventionierung: Ein Vorschlag zur Analyse wirtschaftlicher Liberalisierung, in: *Berliner Journal für Soziologie*, 16 (1), 2006, Verlag für Sozialwissenschaften, S. 8.

Lahounik, Gregor (2011): Mit fünf Promille aufs Abstellgleis, in: *Wirtschaft & Umwelt – Zeitschrift für Umweltpolitik und Nachhaltigkeit*, Heft 4/2011, S. 18.

Puz, Ulrich (2013): Die Auswirkung des Ersten Eisenbahn-Paketes auf das Benützungsentgelt, in: *Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 60. Jahrgang, Heft 4/2013, S. 13.

Warnecke, Christiane / Rompf, Dirk (2011): Bahn frei für den Kunden?, in: *Internationales Verkehrswesen*, Heft 3/2011, S. 71.

Gesetzestexte:

Bundesbahngesetz (1923): Bundesgesetz vom 19. Juli 1923 über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ (Bundesbahngesetz), BGBl. Nr. 407/1923.

Bundesbahngesetz (2009): Bundesgesetz, mit dem das Bundesbahngesetz, das Privatbahngesetz 2004 und das Eisenbahngesetz 1957 geändert werden, BGBl. I Nr. 95/2009.

BundesbahnstrukturG (2003): Bundesbahnstrukturgesetz 2003 BGBl I Nr. 138/2003.

RL 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft.

RL 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft.

RL 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen.

RL 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur.

RL 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung.

RL 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems.

RL 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft.

RL 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur.

RL 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen.

RL 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlich europäischen Eisenbahnraums.

VO (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur.

VO (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates.

VO (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr.

Internetquellen:

BMVIT (2013a): Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Aufgaben des Ministeriums

<http://www.bmvit.gv.at/ministerium/organisation/aufgaben.html> (Abfrage: 20.07.2013).

BMVIT (2013b): Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Klarstellung zu Westbahn-Bericht in der „Presse“

<http://www.bmvit.gv.at/presse/aktuell/nvm/2013/0907OTS0034/0907OTS0034.html>

(Abfrage: 20.10.2013).

BMVIT (2013c): Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Bures zu Westbahn-Tariferhöhung: Keine Nachteile für Pendler

<http://www.bmvit.gv.at/presse/aktuell/nvm/2013/0902OTS0213/0902OTS0213.html>

(Abfrage: 20.01.2013).

Bundeskartellanwalt (2013a): Aufgaben und Wirkungsbereich

<http://www.justiz.gv.at/web2013/html/default/8ab4a8a422985de30122a92c3e89637f.de.html> (Abfrage: 28.07.2013).

Bundeskartellanwalt (2013b): Leitbild des Bundeskartellanwalts

http://www.justiz.gv.at/web2013/file/8ab4a8a422985de30122a92c3e89637f.de.0/leitbild_bkanw.pdf;jsessionid=D486625DE46A606A15F151C3532693BE

(Abfrage: 28.07.2013).

BWB (2013a): Die Bundeswettbewerbsbehörde

<http://www.bwb.gv.at/DieBWB/Seiten/default.aspx> (Abfrage: 26.07.2013).

BWB (2013b): Aufgaben der Bundeswettbewerbsbehörde

<http://www.bwb.gv.at/DieBWB/Aufgaben/Seiten/default.aspx> (Abfrage: 26.07.2013).

Die Presse Online, „ÖBB: Über die Gestaltbarkeit von Bilanzen“

http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/diebilanz/1396600/OeBB_Ueber-die-Gestaltbarkeit-von-Bilanzen (erschieden am 02.05.2013, Abfrage am 27.09.2013).

Europäische Kommission (2013): „Neue Weichenstellung für die europäischen Eisenbahnen: Kommission unterbreitet Vorschläge für ein viertes Eisenbahnpaket“

http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-65_de.htm (Abfrage: 26.08.2013).

Kurier Online, „Haselsteiner wird Haupteigentümer“

<http://kurier.at/wirtschaft/unternehmen/haselsteiner-wird-haupteigentuemmer/10.061.954>

(erschieden am 23.04.2013, Abfrage am 20.08.2013).

ÖBB-Holding AG (2013a): Österreichische Bundesbahnen Holding AG: Gesetzliche Grundlagen

http://www.oebb.at/holding/de/Gesetzliche_Grundlagen/Einfuehrung/index.jsp

(Abfrage: 28.07.2013).

ÖBB-Holding AG (2013b): Österreichische Bundesbahnen Holding AG: Strategische Leitgesellschaft

http://www.oebb.at/holding/de/Aufgaben/Strategische_Leitgesellschaft/index.jsp

(Abfrage: 29.07.2013).

ÖBB-Holding AG (2013c): Österreichische Bundesbahnen Holding AG: Organisation

<http://www.oebb.at/holding/de/Servicebox/OeBB-Konzern/Organisation/index.jsp>

(Abfrage: 29.07.2013).

ÖBB-Infrastruktur AG (2013): Daten & Fakten

http://www.oebb.at/infrastruktur/de/2_0_Das_Unternehmen/Daten_und_Fakten/index.jsp (Abfrage: 16.08.2013).

ÖBB-Personenverkehr AG (2013a): Rechtliche Grundlagen

<http://personenverkehr.oebb.at/> (Abfrage: 05.08.2013).

ÖBB-Personenverkehr AG (2013b): Daten & Fakten

http://personenverkehr.oebb.at/de/Daten_und_Fakten/index.jsp

(Abfrage: 05.08.2013).

Rail Cargo Austria AG (2013a): Geschichte der ÖBB

http://www.railcargo.at/de/Ueber_uns/Geschichte/index.jsp (Abfrage: 10.08.2013).

Rail Cargo Austria AG (2013b): Rail Cargo Group

http://www.railcargo.at/de/Ueber_uns/RC_Group/index.jsp (Abfrage: 12.08.2013).

Schienen-Control GmbH (2013): Europäisches Recht

<http://www.schienencontrol.gv.at/deutsch/schienen-control/recht/europaeisches-recht/europaeisches-recht.html> (Abfrage: 24.08.2013).

SCHIG mbH (2013): Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH: Aufgaben und rechtliche Grundlagen

<http://www.schig.com/ueber-die-schig-mbh/aufgaben-und-rechtliche-grundlagen-chronologie/> (Abfrage: 21.07.2013).

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes - Schiene (2013): Aufgaben

<http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/bav.html> (Abfrage: 26.07.2013).

VERSA (2013): Verkehrssicherheitsarbeit für Österreich, Bundesanstalt für Verkehr, Tätigkeitsbericht 2011

http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/download/versa_bericht2011.pdf#page=6 (Abfrage: 26.07.2013).

WESTbahn (2013a): Über WESTbahn – Hintergrund, Team der WESTbahn

<https://westbahn.at/unternehmen/ueber-westbahn/> (Abfrage: 17.08.2013).

WESTbahn (2013b): Pendler Aufpreis bei WESTbahn seit 9. September 2013

<https://westbahn.at/pendler-aufpreis/> (Abfrage: 20.10.2013).

WESTbahn (2014): Entwicklung VOR

<https://westbahn.at/entwicklung-vor/> (Abfrage: 22.01.2014).

Wirtschaftslexikon Gabler (2013): Definition Quersubventionierung

<http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Definition/interne-subventionierung.html> (Abfrage: 15.10.2013).

Sonstige Materialien:

AK Wien (2013a): Kammer für Arbeiter und Angestellte in Wien: Öffentlicher Verkehr hat Zukunft! Herausforderungen und Gefahren für den Öffentlichen Nahverkehr in Österreich, Tagungsband, Wien 2013.

AK Wien (2013b): Kammer für Arbeiter und Angestellte in Wien: Volkswirtschaftliche Effekte der Liberalisierung des Eisenbahnpersonenverkehrs in Österreich, Wien 2013.

BMVIT (2012): Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Faktenblatt zur österreichischen Verkehrspolitik: Öffentlicher Verkehr – Gemeinwirtschaftliche Leistungen im Schienenpersonenverkehr (SPV), Wien 2012.

Kahl, Arno (2005): Die Umstrukturierung der ÖBB aus der Sicht des Wettbewerbsrechts, Vortrag im Rahmen des Arbeitsausschusses für Verkehrsrecht, Wien 2005.

Schienen-Control GmbH (2008): Eisenbahnregulierung 2008-Tätigkeitsbericht Schienen-Control GmbH, Wien 2009.

Schienen-Control GmbH (2011): Tätigkeitsbericht 2011, Schienen-Control GmbH, Wien 2012.

Schienen-Control GmbH (2012): Jahresbericht 2012: Wir fördern einen fairen Wettbewerb, Wien 2013.

ÖBB Geschäftsbericht (2012): Geschäftsbericht 2012 der ÖBB-Holding AG, Wien 2013.

WESTbahn Informationsblatt (2013): Schriftliche Stellungnahme vom 31.07.2013 betreffend einer Anfrage nach Informationsmaterial.

Anhang A: Fragenkatalog und schriftliche Stellungnahme der ÖBB²⁰⁸

THEMENGEBIET I: Preiswettbewerb / Preisgestaltung

Bereits zwei Monate vor dem Markteintritt der WESTbahn, im September 2011, führten die ÖBB den Tarif SparSchiene Österreich ein (Wien-Salzburg um 19 Euro). Mit diesem Aktionstarif änderten sie ihre Preispolitik im Fernverkehr grundlegend, denn bis dahin waren nur ausländische Ziele mit dem SparSchiene Ticket erreichbar. Ende November 2011 wurde eine weitere Aktion „Ab in den Westen“ eingeführt.

Was waren die Hauptgründe Ihres Unternehmens für diese herausfordernd wirkende Preispolitik?

Die Sparschiene ist kein ÖBB-Aktionstarif sondern Yield Management (Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Ertragsmanagement>) und damit ein ständiger Bestandteil des gesamten ÖBB-Tarifangebots. Die Einführung von Yield Management wurde von der ÖBB-PV AG jahrelang – weit bevor bekannt war dass es zukünftig Wettbewerb geben wird – vorbereitet. Yield Management gibt es auch bei anderen Unternehmen. Sehr bekannt für die Verwendung dieses Systems sind z.B.: Airlines.

Die Aktion Ab in den Westen wurde aufgrund der Eröffnung des Wiener Westbahnhofes durchgeführt. Vergleichen wir die Aktion mit Handelsunternehmen wie z.B.: Möbelhäuser etc., die bei Neueröffnungen ebenfalls Aktionen starten, so ist eine derartige Aktion keine Besonderheit. Seit dieser Aktion gab es jedoch keinerlei weitere Aktionen die direkt die Weststrecke betroffen haben.

Die Aktion „Ab in den Westen“ war ein temporäres Angebot. Der Tarif SparSchiene Österreich wird hingegen zusätzlich zu den Standardtarifen weiterhin angeboten.

Wie sehen Sie derzeit den Preiswettbewerb an der Westbahnstrecke?

Wenn Wettbewerb gewünscht ist, dann wird natürlich auch Preiswettbewerb gewünscht. Derzeit wird der Preiswettbewerb durch die Westbahn dominiert. Grundsätzlich orientiert sich die Westbahn zwar an den Tarifen der ÖBB-PV AG, zusätzlich betreibt die Westbahn aber auch eine starke Aktionspolitik.

²⁰⁸ Übermittlung der schriftlichen Stellungnahme am 21.11.2013 durch eine Mitarbeiterin der ÖBB-Personenverkehr AG (Fernverkehr).

Hat er sich Ihrer Meinung nach seit dem Markteintritt der WESTbahn verschärft oder vermindert?

Vor dem Markteintritt der Westbahn Management GmbH existierte kein Preiswettbewerb. Der Preiswettbewerb ist wie in jedem anderen Wettbewerbsmarkt.

THEMENGEBIET II: Peak-Aufpreis bei der WESTbahn

Die WESTbahn kann laut eigenen Angaben die Nachfrage zu Spitzenzeiten nicht mehr meistern und verrechnet seit kurzem Aufpreise in Höhe von 2-3 Euro pro Bahnfahrt (werktags vor 9 Uhr, Mo-Do zwischen 15:30-19:00 Uhr, freitags zwischen 13:30-19:00 Uhr). Das Unternehmen sieht sich zu diesem Schritt gezwungen, nachdem einem Ansuchen nach Subventionen eine klare Absage durch das BMVIT erteilt wurde.

Ist es Ihrer Meinung nach nachvollziehbar, dass die WESTbahn solche Aufschläge den Pendlern seit kurzem verrechnet?

Aus ÖBB-Sicht können wir diesen Schritt nicht nachvollziehen. Die rechtlichen Rahmenbedingungen des Verbundvertrages mit seinen Mitgliedern, sehen keinen derartigen Aufschlag vor. Prinzipiell ist der Aufschlag daher ein Verstoß gegen den Verbundvertrag.

Zu ihrer Aussage: „Das Unternehmen sieht sich zu diesem Schritt gezwungen, nachdem einem Ansuchen nach Subventionen eine klare Absage durch das BMVIT erteilt wurde“, gehen wir davon aus, dass das BMVIT Ihnen bereits mitgeteilt hat, dass der ÖBB-Fernverkehr auf der Weststrecke zwischen Wien und Salzburg ebenfalls keine Subventionen erhält und die Leistung genauso wie die Westbahn eigenwirtschaftlich erbringt.

Könnten bei den ÖBB solche Peak-Aufpreise in Zukunft ebenfalls in Betracht gezogen werden?

Nein, aus ÖBB-Sicht sind die Regeln (Vertragsgegenstände) einzuhalten.

Wie beurteilen Sie das Peak-Load Pricing unter Effizienzgesichtspunkten überhaupt?

Grundsätzlich ist ein Peak-Load Pricing sinnvoll.

Ab dem nächsten Fahrplanwechsel am 15.12.2013 werden Züge der WESTbahn nicht mehr im niederösterreichischen Bahnhof Tullnerfeld halten. Die ÖBB haben

versichert, in Zukunft in diesem Bahnhof verstärkt zu halten, um die Einschränkung zu kompensieren.

Können Sie diesen Schritt der WESTbahn nachvollziehen?

Die Preisentscheidung obliegt natürlich dem Anbieter, allerdings sind vertragliche Rahmenbedingungen einzuhalten.

Ist es Ihrer Meinung nach die Pflicht der ÖBB, die Angebotseinschränkung der WESTbahn zu kompensieren?

Die ÖBB sieht sich als die Bahn für Österreicher und ÖsterreicherInnen. Daher möchten wir unseren KundInnen – je nach Möglichkeit - ein attraktives Angebot zur Verfügung stellen.

THEMENGEBIET III: Pünktlichkeit / Fahrzeit

Die ÖBB konnten im Vergleichszeitraum Dezember 2012 geringere Pünktlichkeitswerte als die WESTbahn erreichen. Das Angebot der WESTbahn ist zum einen zwar fahrplantechnisch nicht mit anderen Zugangeboten vernetzt, zum anderen weisen die Fahrzeiten der WESTbahn jedoch höhere Verspätungsreserven auf. Beispielsweise benötigt ein Zug der WESTbahn für die Strecke Wien- Salzburg 10 Minuten länger als ein Zug der ÖBB. Es scheint so, als ob beide Unternehmen unterschiedliche Werbestrategien verfolgten.

Erscheint Ihnen die Werbestrategie (Stichwort TV Werbung) hinsichtlich einer geringeren Fahrzeit erfolgsversprechender als die einer höheren Pünktlichkeit?

Die ÖBB-PV AG wirbt sowohl mit einer geringen Fahrzeit, als auch hoher Pünktlichkeit und Service. Diese Punkte sind für unsere KundInnen allesamt relevant.

Stellt es für Sie eine Option dar, höhere Pünktlichkeitswerte zulasten einer geringeren Fahrzeit zu erreichen?

Die ÖBB-PV AG möchte den KundInnen hier ein Optimum bieten: Ein Optimum das einerseits eine geringe stabile Fahrzeit und andererseits eine Höhe Pünktlichkeit garantiert.

THEMENGEBIET IV: Service

Die WESTbahn versucht mit diversen Vorzügen im Servicebereich zu punkten. Beispielsweise wird ein direkter Ticketverkauf (ohne Preisaufschlag) im Zug angeboten. Des Weiteren wird jeder Wagen von einem WESTsteward begleitet.

Hat sich Ihrer Meinung nach seit dem Markteintritt der WESTbahn das Service in ÖBB-Zügen generell sowie an der Westbahnstrecke im Speziellen verändert?

Der Wettbewerb hat natürlich dazu geführt, dass sich die ÖBB mehr anstrengen und verbessern. Deswegen haben wir den Wettbewerb auch immer begrüßt.

Wenn ja, welche konkreten Veränderungen können genannt werden?

Das Service hat sich auch bei den ÖBB verbessert: Verbessertes Catering, Gratis WLAN im railjet, Verbesserter Kundenservice, Freundlichkeit der ZugbegleiterInnen, Sauberkeit, Etc.

Laut Jahresbericht der Schienen-Control GmbH wurden Anträge auf Verspätungsentschädigungen von Reisenden seitens den ÖBB oftmals zu spät bearbeitet und ausbezahlt. Beim direkten Vergleich mit der WESTbahn scheint der Prozess durchaus komplexer. Beispielsweise muss ein separater Antrag bei der Entschädigung von Einzeltickets gestellt werden. Entschädigungen unter 4 Euro werden hingegen gar nicht ausbezahlt.

Dürfen Reisende Ihrer Meinung nach in naher Zukunft mit einer Vereinfachung des Prozesses bei Verspätungsentschädigungen rechnen?

Der Erstattungsprozess entspricht den gesetzlichen Vorgaben.

THEMENGEBIET V: Subventionen / Verbot der Quersubventionierung

Die Umsatzerlöse des ÖBB-Konzerns konnten im Jahr 2012 um ca. 20 Mio. Euro gesteigert werden. Allerdings ging der Anteil der auf dem Markt erzielten Umsätze im Vergleich zum Vorjahr zurück, die Beiträge des Bundes, welche ebenfalls zu den Umsatzerlösen hinzugezählt werden, stiegen an.

Für die Steigerung des Umsatzes hat demnach die öffentliche Hand gesorgt.

Wie stehen Sie dieser Entwicklung gegenüber?

Da Sie sich hier auf die ÖBB-Konzernbilanz beziehen, können wir als ÖBB-PV AG hierzu leider keine Stellungnahme abgeben. Die Konzernbilanz ist für die ÖBB-PV

AG nur von geringer Relevanz, da die Konzernbilanz die Umsätze aller Teilgesellschaften, also auch die Umsätze der Rail Cargo Austria, der ÖBB-Personenverkehr AG und auch der ÖBB-Infrastruktur AG beinhaltet.

Die staatliche Leistungsabgeltung für Betrieb und Bereitstellung (§42 (1) Bundesbahngesetz) erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 53 Mio. Euro, auf 1.086 Mio. Euro (=21% der Konzernumsatzerlöse).

Welche Gründe können für diese Steigerung genannt werden?

Diese Frage ist durch das BMVIT zu beantworten.

Die Neufassung des 1. Eisenbahnpakets sieht nicht nur eine getrennte Rechnungsführung zwischen dem Infrastrukturbetrieb und der Erbringung der Verkehrsleistungen vor, sondern auch zwischen Güter- und Personenverkehr und damit das Verbot der Quersubventionierung zwischen Güter- und Personenverkehr.

Begrüßen Sie diesen Schritt der Europäischen Kommission?

Aus unserer Sicht ist dieser Schritt sinnvoll und dieser wurde auch bereits umgesetzt.

THEMENGEBIET VI: Viertes Eisenbahnpaket

Im Jänner 2013 unterbreitete die Europäische Kommission Vorschläge für ein viertes Eisenbahnpaket. Unter anderem soll der gesamte inländische Schienenpersonenverkehr ab Dezember 2019 für neue Marktteilnehmer in allen Ländern komplett geöffnet werden. Unternehmen, wie die ÖBB, sollen demnach nur noch ein Drittel des nationalen Nahverkehrsdienstes bedienen dürfen.

Wie stehen Sie zu den aktuellen Plänen der Europäischen Kommission?

Die detaillierten Inhalte sind derzeit noch nicht bekannt. Grundsätzlich begrüßen wir einen fairen Wettbewerb. Fairer Wettbewerb hat aber zum Grundsatz, dass alle Teilnehmer die gleichen Rahmenbedingungen vorfinden und dies ist derzeit nicht gewährleistet.

Sehen Sie beim möglichen Inkrafttreten des 4. Eisenbahnpakets eine Verschlechterung für Bahnreisende?

Durch individuelle Ausschreibungen könnte es dazu kommen, dass der Netzeffekt (Anschlüsse) verloren geht. Zusätzlich könnte es dazu kommen, dass sich der Ver-

waltungsaufwand (zusätzlicher Abstimmungsbedarf) erhöht, die Nähe zum Kunden verloren geht und das System prinzipiell teurer wird.

Wie sehen Sie in Zukunft die Rolle des Staates?

Diese Frage ist durch das BMVIT zu beantworten.

THEMENGEBIET VII: Resümee / Ausblick

Der Markteintritt der WESTbahn liegt nun knapp zwei Jahre zurück.

Was hat sich Ihrer Meinung nach seit dem Markteintritt der WESTbahn für die ÖBB verändert (sowohl positive als auch negative Aspekte)?

Positive Aspekte:

- *Durch den Wettbewerb hat die ÖBB die Chance erhalten, sich am Markt zu beweisen / zu behaupten. Dies ist uns auch gelungen.*
- *Vermehrte Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit auf das Thema „Bahnfahren“*
- *Zusätzliche Bahnkunden wurden akquiriert*

Negative Aspekte:

- *Verhandlungen insbesondere in Verbänden wurden langwieriger und komplexer (Stichwort: Einnahmenaufteilung)*
- *Trassenkonflikte*

Wie sehen Sie den Wettbewerber gegenwärtig und zukünftig am Markt agieren?

Hat sich Ihrer Ansicht nach das Verhältnis zwischen den ÖBB und der WESTbahn seit dem Markteintritt verändert?

Geht das Verhältnis zwischen den ÖBB und der WESTbahn Ihrer Meinung nach möglicherweise in Richtung einer Coopetition (Dualität von Konkurrenz und Kooperation)?

Anhang B: Fragenkatalog und schriftliche Stellungnahme der WESTbahn²⁰⁹

THEMENGEBIET I: Preiswettbewerb / Preisgestaltung

Bereits zwei Monate vor dem Markteintritt der WESTbahn, im September 2011, führten die ÖBB den Tarif SparSchiene Österreich ein (Wien-Salzburg um 19 Euro). Ende November 2011 wurde eine weitere Aktion „Ab in den Westen“ eingeführt. Die WESTbahn führte daraufhin von der Betriebsaufnahme am 11.12.2011 bis zum 31.01.2012 den Aktionstarif „Ab in die WESTbahn“ ein.

Haben Sie mit einer solch herausfordernd wirkenden Preispolitik seitens den ÖBB gerechnet?

Klar, es war uns bewusst, dass der Mitbewerber nicht schlafen wird und mit Aktionen versuchen wird den Wettbewerb zu starten. Der Markteintritt der WESTbahn hat der ÖBB gut getan – das Angebot wurde definitiv verbessert. Nichts desto trotz bleiben wir unschlagbar auf der Westbahnstrecke zwischen Wien und Salzburg. ☺

Seit der 2. Jahreshälfte 2012 sind die meisten Ticketaktionen der WESTbahn zumeist nur noch im Internet oder in Trafiken erhältlich, z.B. das Trafik-Aktiv-Ticket für Senioren. Ticketaktionen in den Zügen werden hingegen zumeist keine mehr angeboten.

Wie sehen Sie derzeit den Preiswettbewerb an der Westbahnstrecke? Hat er sich Ihrer Meinung nach seit dem Markteintritt der WESTbahn verstärkt oder vermindert?

Der Preiswettbewerb hat sich definitiv verstärkt. Das bringt ein Wettbewerb mit sich – unser Haustarif entspricht dem Vorteilspreis des Mitbewerbers. Dazwischen haben wir immer wieder Aktionen für Senioren, Jugendliche oder Themenbezogen.

THEMENGEBIET II: Peak-Aufpreis bei der WESTbahn

Die WESTbahn kann laut eigenen Angaben die Nachfrage zu Spitzenzeiten nicht mehr meistern und verrechnet seit kurzem Aufpreise in Höhe von 2-3 Euro pro Bahnfahrt (werktags vor 9 Uhr, Mo-Do zwischen 15:30-19:00 Uhr, freitags zwischen 13:30-

²⁰⁹ Übermittlung der schriftlichen Stellungnahme am 28.10.2013 durch eine Mitarbeiterin der WESTbahn Management GmbH.

19:00 Uhr). Ihr Unternehmen sieht sich zu diesem Schritt gezwungen, nachdem einem Ansuchen nach Subventionen eine klare Absage durch das BMVIT erteilt wurde.

Ist es Ihrer Meinung nach nachvollziehbar und richtig, dass die WESTbahn solche Aufschläge den Pendlern verrechnet?

Ja, als WESTbahn Mitarbeiterin ist es für mich nachvollziehbar. Jahrzehntlang gab es eine bewährte Sozialtarifabgeltung zur Sicherung der Pendlertarife auf niedrigem Niveau und Halbpreise mit Vorteilsticket. Damit wurden die Menschen im öffentlichen Verkehr unterstützt nach den Grundsätzen: alle gleich, fair und sozial. Dann änderte das BMVIT die Spielregeln und ab Februar 2011 gab es neue Verträge, wonach keine Sozialtarife mehr gestützt wurden, sondern die fehlende Effizienz von Eisenbahnunternehmen ausgeglichen wird. Die Folge: Bei den ÖBB: Steigerung der gemeinwirtschaftlichen Leistungsbestellungen, bei den Privatbahnen: weniger Geld und die WESTbahn erhält keinerlei Zahlungen.

Aufgrund der Parkraumbewirtschaftung hatten wir einen extremen Pendlerzuwachs, der sich im 1. Halbjahr mehr als verdoppelt hat (gegenüber 2012). Wir mussten reagieren und uns an das BMVIT wenden, um zum Beispiel die Qualität für Kunden, die zum Haustarif reisen, zu wahren.

Wir haben mehrmals an das BMVIT appelliert und wurden „nicht gehört“. Es funktioniert auch im Familienministerium: Dort gibt es die Förderungen für Schüler und Studenten. Nun, bei Pendlern sollte es auch einen Sozialtarif geben, denn da geht es um den Transport zur Arbeitsstelle, wo Steuern abgegeben werden. Warum kann hier keine Förderung erfolgen? – diese Frage muss dem BMVIT gestellt werden.

Besteht Ihrer Meinung nach die Gefahr, dass viele Pendler verärgert reagieren und wieder zu Zügen der ÖBB wechseln?

Selbstverständlich können wir den Ärger der Pendler/innen nachvollziehen. Es war auch Anfangs ein Wechsel zu verzeichnen. Die Pendler/Innen haben verstärkt das Angebot der ÖBB genutzt. Mittlerweile können wir sagen, dass wir zwar Pendler verloren haben, aber einige Jahresnetzkartenbesitzer hinzugewonnen haben.

Wie beurteilen Sie das Peak-Load Pricing unter Effizienzgesichtspunkten überhaupt?

Wir haben mehr Raum geschaffen und überfüllte Wagen verhindern können. Die Pendler/innen konnten zum Großteil den Schritt nachvollziehen. Die Informationspolitik hat gut funktioniert und darüber sind wir sehr froh. Aber wer weiß, vielleicht ändert das BMVIT die Meinung ja noch 😊

Ab dem nächsten Fahrplanwechsel am 15.12.2013 werden Züge der WESTbahn nicht mehr im niederösterreichischen Bahnhof Tullnerfeld halten. Die ÖBB haben versichert, in Zukunft in diesem Bahnhof verstärkt zu halten, um die Einschränkung zu kompensieren.

Welche genauen Gründe haben Ihr Unternehmen dazu bewogen, den Bahnhof Tullnerfeld in Zukunft nicht mehr zu bedienen?

Ist es Ihrer Meinung nach die Pflicht der ÖBB, die Angebotseinschränkung der WESTbahn zu kompensieren?

Die Auflösung des Halts Tullnerfeld ist die Reaktion des vom Verkehrsministerium abgelehnten Antrags einer Leistungsbestellung (finanzielle Stützung) für die WESTbahn. Dies ist auch der Grund dafür, dass ab 9. September Peak-Aufpreise für Pendler zwischen Wien und Amstetten, die im Besitz einer Zeitkarte des VOR/VVNB sind, eingehoben werden müssen. Als Folge davon wechseln viele WESTbahn-Pendler durch das ausgeweitete Angebot der Österreichischen Bundesbahnen in Tullnerfeld in andere Züge. Der Bedarf für die Bedienung der Haltestelle durch die WESTbahn ist daher nicht mehr gegeben.

THEMENGEBIET III: Pünktlichkeit / Fahrzeit

Die WESTbahn konnte im Vergleichszeitraum Dezember 2012 höhere Pünktlichkeitswerte als die ÖBB erreichen. Das Angebot der WESTbahn ist zum einen zwar fahrplantechnisch nicht mit anderen Zugangeboten vernetzt, zum anderen weisen die Fahrzeiten der WESTbahn jedoch höhere Verspätungsreserven auf. Beispielsweise benötigt ein Zug der WESTbahn für die Strecke Wien-Salzburg 10 Minuten länger als ein Zug der ÖBB. Es scheint so, als ob beide Unternehmen unterschiedliche Werbestrategien verfolgten.

Erscheint Ihnen die Werbestrategie hinsichtlich einer höheren Pünktlichkeit erfolgsversprechender als die einer geringeren Fahrzeit?

Aus Erfahrung kann ich sagen, dass Kunden Pünktlichkeit für wesentlich wichtiger ansehen, da sie auf den Bahnsteigen nicht warten wollen bzw. die Fahrzeit dadurch abschätzen können. Die Pünktlichkeit ist ein wesentliches Asset am österreichischen Bahnmarkt, das wir vorweisen können.

Verfolgen Sie mit dieser Strategie auch andere Ziele (bspw. weniger Kundenanträge betreffend Verspätungsentschädigungen)?

Nein, dabei geht es uns wirklich darum, Kunden zufrieden zu stellen. Ich glaube, jeder von uns kann sich in die Situation hinein versetzen, wenn ein Zug lange auf sich warten lässt. Das ist unangenehm und das Gefühl sich auf das Unternehmen verlas-

sen zu können schwindet. Das wollen wir absolut vermeiden. Auf die WESTbahn ist immer Verlass. Wir bemühen uns sehr immer pünktlich zu sein. Im August lag die Ankunftspünktlichkeit der WESTbahn-Züge im Durchschnitt bei sagenhaften 96,1 Prozent. Die WESTbahn zählt damit zu den pünktlichsten Bahnen Europas!

Stellt es für Sie eine Option dar, eine geringere Fahrzeit zulasten höherer Pünktlichkeitswerte (=Senkung der Verspätungsreserven) zu erreichen?

Mit dem neuen Fahrplan reduziert sich Fahrzeit von Wien Richtung Salzburg um 2min auf 2h30min. Damit wird der minimale Fahrzeitunterschied zum railjet noch geringer. Salzburg – Wien bleibt wegen Rücksichtnahme auf das Nahverkehrsgefüge die Fahrzeit bei 2h 32min, trotz Entfall des Haltes in Tullnerfeld.

Eine Option ist es somit, aber pünktlich bleiben wir nichts desto trotz.

THEMENGEBIET IV: Service

Die WESTbahn versucht mit diversen Vorzügen im Servicebereich zu punkten. Beispielsweise wird ein direkter Ticketverkauf (ohne Preisaufschlag) im Zug angeboten. Des Weiteren wird jeder Wagen von einem WESTsteward begleitet.

Wie wichtig ist es Ihrem Unternehmen, sich in diesem Bereich vom Konkurrenten abzugrenzen?

Welche Maßnahmen im Servicebereich werden von den Bahnreisenden reichlich beansprucht? Sehen Sie vielleicht bei anderen Maßnahmen Adaptierungsbedarf?

Service steht bei der WESTbahn an oberster Stelle und wird auch von den Kunden, zusammen mit Freundlichkeit, am meisten geschätzt (das bestätigt auch eine Umfrage der ISA unter Univ.Prof. Dr. Peter Filzmaier). Es ist das A und O uns hier richtig zu positionieren und die Kundenwünsche zufrieden zu stellen. Mit unserem tollen Personal (Stewards) ist uns dies bisher auch gelungen.

Am meisten beansprucht wird der Kauf des Tickets am Zug. Die Kunden schätzen es sehr vorher keinen Stress haben zu müssen sondern bequem und einfach in den Zug zu steigen und ohne Aufpreis dort das Ticket zu kaufen. Aber auch unsere getrennten Toiletten, der barrierefreie Einstieg und unser Waggon für Menschen mit Handicap oder Mütter mit Kinderwagen wird sehr geschätzt.

Adaptieren kann man immer! Vor allem unsere IT zerbricht sich täglich den Kopf über Maßnahmen, wie was vereinfacht werden kann. Demnächst werden wir wiederum eine Erneuerung haben, die Bahnfahren wieder einfacher macht. Aber mehr darf ich dazu nicht verraten ☺

THEMENGEBIET V: Verbot der Quersubventionierung

Die Neufassung des 1. Eisenbahnpakets sieht nicht nur eine getrennte Rechnungsführung zwischen dem Infrastrukturbetrieb und der Erbringung der Verkehrsleistungen vor, sondern auch zwischen Güter- und Personenverkehr und damit das Verbot der Quersubventionierung zwischen Güter- und Personenverkehr.

Begrüßen Sie diesen Schritt der Europäischen Kommission?

Das erste Eisenbahnpaket war notwendig und der erste Schritt in Richtung Liberalisierung. Daher begrüßen wir den Schritt der Europäischen Kommission sehr wohl.

THEMENGEBIET VI: Viertes Eisenbahnpaket

Im Jänner 2013 unterbreitete die Europäische Kommission Vorschläge für ein viertes Eisenbahnpaket. Unter anderem soll der gesamte inländische Schienenpersonenverkehr ab Dezember 2019 für neue Marktteilnehmer in allen Ländern komplett geöffnet werden.

Laut einer Aussendung Ihres Unternehmens begrüßt die WESTbahn die Vorschläge der EU-Kommission.

Welche konkreten Vorteile erhoffen Sie sich durch das geplante vierte Eisenbahnpaket für Ihr Unternehmen?

Qualitätsverbesserungen für die Kunden und Kosteneinsparungen für die öffentliche Hand. Andere Branchen wie Telekom, Rundfunk oder Strom haben es vorgezeigt: Liberalisierte Märkte bringen den Kunden einen Technologiesprung, besseres Service und günstige Preise. Verloren gegangene Arbeitsplätze werden durch neue, produktivere ersetzt.

Um fairen Wettbewerb zu ermöglichen braucht es in Zukunft eine Chancengleichheit bei der Fahrzeugfinanzierung, die Rechte des Regulators müssen erweitert werden und Verbundstrukturen, die die Liberalisierung verhindern, weil die Bestandsunternehmen Verträge entwickelt haben, die Newcomer finanziell schädigen (wie in Salzburg mit dem SVV), gehören aufgebrochen.

Rechnen Sie dadurch mit weiterer Konkurrenz an der Westbahnstrecke?

Damit ist immer zu rechnen ☺

Wie sehen Sie in Zukunft die Rolle des Staates?

Wir wünschen uns von der österreichischen Politik eine aktive Unterstützung der Kommission. Die Ziele einer einheitlichen Zulassung von Bahnfahrzeugen und von verpflichtenden Ausschreibung wo immer Steuergeld fließt sind für die Verringerung der Belastung für die Steuerzahler essenziell.

THEMENGEBIET VII: Resümee / Ausblick

Der Markteintritt der WESTbahn liegt nun knapp zwei Jahre zurück.

Was hat sich Ihrer Meinung nach seit dem Markteintritt der WESTbahn für die ÖBB (und für Kunden der ÖBB) verändert (positive als auch negative Aspekte)?

Positiv: sie haben sich bewegt und sind aufgewacht

Negativ/Positiv: sie haben einen ernstzunehmenden Mitbewerber auf der Schiene zwischen Wien – Salzburg bekommen, der günstiger, einfacher und schneller unterwegs ist.

Wie sehen Sie den Wettbewerber gegenwärtig und zukünftig am Markt agieren?

Wir sehen den Mitbewerber bemüht seine Angebote auszuweiten.

Hat sich Ihrer Ansicht nach das Verhältnis zwischen den ÖBB und der WESTbahn seit dem Markteintritt verändert?

Die ÖBB und die WESTbahn kommen gut miteinander aus.

Geht das Verhältnis zwischen den ÖBB und der WESTbahn Ihrer Meinung nach möglicherweise in Richtung einer Coopetition (Dualität von Konkurrenz und Kooperation)?

Fest steht, dass wir in bestimmten Bereich kooperieren, um dem Kunden das optimale Angebot zu ermöglichen. Ob es in Zukunft eine Coopetition in der Hinsicht geben wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht zu sagen.

Anhang C:

Fragenkatalog und Interview des BMVIT

THEMENGEBIET I: Preiswettbewerb / Preisgestaltung

Bereits zwei Monate vor dem Markteintritt der WESTbahn, im September 2011, führten die ÖBB den Tarif SparSchiene Österreich ein (Wien-Salzburg um 19 Euro). Mit diesem Aktionstarif änderten sie ihre Preispolitik im Fernverkehr grundlegend, denn bis dahin waren nur ausländische Ziele mit dem SparSchiene Ticket erreichbar. Ende November 2011 wurde eine weitere Aktion „Ab in den Westen“ eingeführt.

Haben Sie mit einer solch herausfordernd wirkenden Preispolitik seitens den ÖBB gerechnet?

Die WESTbahn führte daraufhin von der Betriebsaufnahme am 11.12.2011 bis zum 31.01.2012 den Aktionstarif „Ab in die WESTbahn“ ein. Seit der 2. Jahreshälfte 2012 sind die meisten Ticketaktionen der WESTbahn zumeist nur noch im Internet oder in Trafiken erhältlich, z.B. das Trafik-Aktiv-Ticket für Senioren. Ticketaktionen in den Zügen werden hingegen zumeist keine mehr angeboten.

Wie sehen Sie derzeit den Preiswettbewerb an der Westbahnstrecke?

Hat er sich Ihrer Meinung nach seit dem Markteintritt der WESTbahn verschärft oder vermindert?

THEMENGEBIET II: Peak-Aufpreis bei der WESTbahn

Die WESTbahn kann laut eigenen Angaben die Nachfrage zu Spitzenzeiten nicht mehr meistern und verrechnet seit kurzem Aufpreise in Höhe von 2-3 Euro pro Bahnfahrt (werktags vor 9 Uhr, Mo-Do zwischen 15:30-19:00 Uhr, freitags zwischen 13:30-19:00 Uhr). Das Unternehmen sieht sich zu diesem Schritt gezwungen, nachdem einem Ansuchen nach Subventionen eine klare Absage durch das BMVIT erteilt wurde.

Ist es Ihrer Meinung nach gerechtfertigt, dass die WESTbahn solche Aufschläge den Pendlern seit kurzem verrechnet?

Besteht Ihrer Meinung nach seitens der WESTbahn die Gefahr, dass viele Pendler verärgert reagieren und wieder zu Zügen der ÖBB wechseln?

Könnten bei den ÖBB solche Peak-Aufpreise in Zukunft ebenfalls in Betracht gezogen werden?

Wie beurteilen Sie das Peak-Load Pricing unter Effizienz Gesichtspunkten überhaupt?

Ab dem nächsten Fahrplanwechsel am 15.12.2013 werden Züge der WESTbahn nicht mehr im niederösterreichischen Bahnhof Tullnerfeld halten. Die ÖBB haben versichert, in Zukunft in diesem Bahnhof verstärkt zu halten, um die Einschränkung zu kompensieren.

Können Sie diesen Schritt der WESTbahn nachvollziehen?

Ist es die Pflicht der ÖBB, die Angebotseinschränkung der WESTbahn zu kompensieren?

THEMENGEBIET III: Pünktlichkeit / Fahrzeit

Die WESTbahn konnte im Vergleichszeitraum Dezember 2012 höhere Pünktlichkeitswerte als die ÖBB erreichen. Das Angebot der WESTbahn ist zum einen zwar fahrplantechnisch nicht mit anderen Zugangeboten vernetzt, zum anderen weisen die Fahrzeiten der WESTbahn jedoch höhere Verspätungsreserven auf. Beispielsweise benötigt ein Zug der WESTbahn für die Strecke Wien-Salzburg 10 Minuten länger als ein Zug der ÖBB. Es scheint so, als ob beide Unternehmen unterschiedliche Werbestrategien verfolgten.

Erscheint Ihnen die Werbestrategie hinsichtlich einer höheren Pünktlichkeit erfolgsversprechender als die einer geringen Fahrzeit (und umgekehrt)?

Verfolgt die WESTbahn Ihrer Meinung nach auch andere Ziele mit dieser Strategie, z.B. weniger Kundenanträge betreffend Verspätungsentschädigungen?

THEMENGEBIET IV: Service

Die WESTbahn versucht mit diversen Vorzügen im Servicebereich zu punkten. Beispielsweise wird ein direkter Ticketverkauf (ohne Preisaufschlag) im Zug angeboten. Des Weiteren wird jeder Wagen von einem WESTsteward begleitet.

Hat sich Ihrer Meinung nach seit dem Markteintritt der WESTbahn das Service in ÖBB-Zügen generell sowie an der Westbahnstrecke im Speziellen verändert?

Wenn ja, welche konkreten Veränderungen können genannt werden?

Laut Jahresbericht der Schienen-Control GmbH wurden Anträge auf Verspätungsentschädigungen von Reisenden seitens der ÖBB oftmals zu spät bearbeitet und ausbezahlt. Beim direkten Vergleich mit der WESTbahn scheint der Prozess durchaus komplexer. Beispielsweise muss ein separater Antrag bei der Entschädigung von Einzeltickets gestellt werden. Entschädigungen unter 4 Euro werden hingegen gar nicht ausbezahlt.

Dürfen Reisende Ihrer Meinung nach in naher Zukunft mit einer Vereinfachung des Prozesses bei Verspätungsentschädigungen rechnen?

THEMENGEBIET V: Subventionen / Verbot der Quersubventionierung

Die Umsatzerlöse des ÖBB-Konzerns konnten im Jahr 2012 um ca. 20 Mio. Euro gesteigert werden. Allerdings ging der Anteil der auf dem Markt erzielten Umsätze im Vergleich zum Vorjahr zurück, die Beiträge des Bundes, welche ebenfalls zu den Umsatzerlösen hinzugezählt werden, stiegen an. (Quelle: Konzernbilanz 2012, Seite 40-42). Für die Steigerung des Umsatzes hat demnach die öffentliche Hand gesorgt.

Wie stehen Sie dieser Entwicklung gegenüber?

Die Neufassung des 1. Eisenbahnpakets sieht nicht nur eine getrennte Rechnungsführung zwischen dem Infrastrukturbetrieb und der Erbringung der Verkehrsleistungen vor, sondern auch zwischen Güter- und Personenverkehr und damit das Verbot der Quersubventionierung zwischen Güter- und Personenverkehr.

Begrüßen Sie diesen Schritt der Europäischen Kommission?

THEMENGEBIET VI: Viertes Eisenbahnpaket

Im Jänner 2013 unterbreitete die Europäische Kommission Vorschläge für ein viertes Eisenbahnpaket. Unter anderem soll der gesamte inländische Schienenpersonenverkehr ab Dezember 2019 für neue Marktteilnehmer in allen Ländern komplett geöffnet werden.

Wie stehen Sie zu den aktuellen Plänen der Europäischen Kommission?

Sehen Sie beim möglichen Inkrafttreten des 4. Eisenbahnpakets eine Verschlechterung für Bahnreisende?

Wie sehen Sie in Zukunft die Rolle des Staates?

THEMENGEBIET VII: Resümee / Ausblick

Der Markteintritt der WESTbahn liegt nun knapp zwei Jahre zurück.

Was hat sich Ihrer Meinung nach seit dem Markteintritt der WESTbahn für die ÖBB verändert (sowohl positive als auch negative Aspekte)?

Wie sehen Sie die beiden Wettbewerber gegenwärtig und zukünftig am Markt agieren?

Hat sich Ihrer Ansicht nach das Verhältnis zwischen den ÖBB und der WESTbahn seit dem Markteintritt verändert?

Geht das Verhältnis zwischen den ÖBB und der WESTbahn Ihrer Meinung nach möglicherweise in Richtung einer Coopetition (Dualität von Konkurrenz und Kooperation)?

**Interview mit Herrn DI Herbert Kasser, Generalsekretär des BMVIT.
Aufgezeichnet am 25. Oktober 2013.**

Transkription des Interviews (I: Interviewerin, B: befragte Person):

1 I: Beginnen wir mit dem ersten Themengebiet, nämlich bezüglich des Preiswettbe-
2 werbs und der Preisgestaltung zwischen der Westbahn und der ÖBB. Und zwar hat
3 ja zwei Monate vor dem Markteintritt der Westbahn die ÖBB den Tarif Sparschiene
4 Österreich eingeführt, und mit diesem Aktionstarif haben sie ja ihre Preispolitik
5 grundlegend im Fernverkehr geändert, denn bis dato waren ja nur ausländische Ziele
6 mit diesem Sparschieneticket erreichbar. Im November 2011 haben sie dann noch
7 eine weitere Aktion – diese sogenannte „Ab-in-den-Westen“-Aktion eingeführt. Ähm,
8 jetzt stellt sich für mich die Frage, haben Sie persönlich mit einer solch herausfor-
9 dernd wirkenden Preispolitik seitens den ÖBB gerechnet?

10 B: Ja, grundsätzlich, glaub ich, ist es so, dass Wettbewerb sich über Preis und Quali-
11 tät abspielt und, ja, wobei die Formulierung „solch herausfordernd“ kann ich jetzt
12 nicht sagen, weil die Erwartungshaltung natürlich da war, dass sich auf der Preisseite
13 auch Wettbewerb abspielt, es ist ja auch die Westbahn mit gleichem Preis wie ÖBB
14 ohne Vorteils-card, was ja auch eine Kampfansage ist...hineingegangen, also dass
15 die ÖBB da drauf irgendwie reagieren wird, war zu erwarten, aber ich hab‘ auch kein
16 Bild zu sagen, wie stark jetzt dieser Eingriff auch wirklich ist, ob das eine besonders
17 aggressive Sache ist aber ja ...

18 I: Okay, hmm, die Westbahn hat ja daraufhin dann eben, wahrscheinlich auch im Zu-
19 ge dessen, dass die ÖBB mit dieser Aktion „Ab-in-den-Westen“ hat sie ja dann die
20 Aktion „Ab-in-die-Westbahn“ gestartet, weiß man nicht genau, wer da aus erst be-
21 gonnen hat mit dieser Aktion, ähm, und seit der zweiten Jahreshälfte 2012 kann man
22 aber erkennen, dass die meisten Ticketaktionen der Westbahn nur noch im Internet
23 oder in der Trafik erhältlich sind, nicht mehr direkt im Zug wie es eben am Anfang
24 beim Markteintritt der Fall war und, ja, also in den Zügen wird meist nichts mehr an-
25 geboten - und jetzt ist die Frage – wie sehen Sie derzeit den Preiswettbewerb an der
26 Westbahnstrecke... und hat er sich Ihrer Meinung nach seit dem Markteintritt vor
27 zwei Jahren eher verschärft oder vermindert?

28 B: Naja, was man so aus den Medien entnehmen kann, glaub‘ ich, gibt es ein Limit
29 für den Preiskampf, sprich letztendlich muss der Gesamtertrag stimmen, und offen-

30 sichtlich findet die Wettbewerbsfähigkeit dort ein Ende und bezüglich hat sie ein En-
31 de gefunden, weil einfach eine Preisschlacht nur mehr, dass die Züge voll sind, of-
32 fensichtlich keinen Sinn macht, aber so ganz beurteilen kann ich's nicht, aber das
33 nehme ich auch im Prinzip wahr, dass man versucht da nicht noch tiefer zu gehen,
34 also ich glaub' das gilt wahrscheinlich für beide Seiten. Ich glaub', dass das Preisni-
35 veau in Österreich generell jetzt sehr niedrig ist, die Preise im öffentlichen Verkehr
36 sind ja grad bei, glaub ich, auch ein Fragebereich, im Pendlerbereich etc. aber gene-
37 rell öffentlicher Verkehr ist das Preisniveau kein hohes im Vergleich zu Deutschland
38 und der Schweiz, ja, aber die Kosten sind nicht viel anders, also die Züge sind gleich
39 teuer, die Westbahn hat, glaub' ich, kein billiges Wagenmaterial, hochqualitatives,
40 gutes Wagenmaterial für den Kunden, und das kann man nicht nur mit Billigstreben,
41 nehm' ich an, finanzieren...

42 I: Also, irgendwo ist jetzt dieses Limit wahrscheinlich erreicht, dass sie sich...

43 B: Sag ich. Persönlich find' ich's auch gut weil, Mobilität muss auch seinen Preis ha-
44 ben, dass irgendwo das Dumping verschwindet, aber andererseits, wie gesagt, Qua-
45 lität und Preis sind halt die Wettbewerbselemente.

46 I: Okay, gut, dankeschön. Kommen wir nun zum zweiten Themengebiet, ein sehr in-
47 teressantes und auch sehr aktuelles Thema, nämlich diese Peak-Aufpreise bei der
48 Westbahn. Ähm, die Westbahn kann laut eigenen Angaben, hat sie auf der Unter-
49 nehmenshomepage veröffentlicht - die Angabe, die Nachfrage zu Spitzenzeiten nicht
50 mehr meistern und verrechnet eben seit September diese Aufpreise in Höhe von 2-3
51 Euro pro Bahnfahrt, je nachdem, wie weit man halt fährt, eben werktags vor 9 Uhr
52 und nachmittags zur Stoßzeit. Und das Unternehmen hat sich zu diesem Schritt ge-
53 zwungen gefühlt, nachdem eben einem Ansuchen nach finanzieller Unterstützung
54 durch das Bundesministerium für Verkehr eine Absage erteilt wurde, so ist es zumin-
55 dest auf der Homepage zu finden. Jetzt stellt sich für mich die Frage, ist es Ihrer
56 Meinung nach gerechtfertigt, dass die Westbahn Pendlern solche Aufschläge seit
57 kurzem verrechnet?

58 B: Die Frage ist „gerechtfertigt“. In welchem Sinne gerechtfertigt? Das hängt vom
59 Peak-Punkt ab, denn aus Unternehmenssicht ist es wahrscheinlich ein strategisch,
60 unternehmerisch richtiger Schritt, nehme ich an, weil sonst hätt' es die Westbahn
61 nicht gemacht, hier vor dem Hintergrund dass einfach zu Spitzenzeiten der Platz im
62 Prinzip teurer ist oder einfach besser verkauft werden kann, und so kann ich mir jetzt
63 die Logik dieses Schrittes von der Westbahn erklären, dass sie sagt: Warum soll sie

64 Leute mitnehmen, die wenig bis gar nix dazuzahlen, nämlich keinen Grenzertrag
65 mehr, und, ja, im Gegenzug müssen halt Vollzahler stehen oder können nicht mitge-
66 nommen werden? Also ich gehe davon aus, dass das eine logische Abwägung war,
67 natürlich verliert die Westbahn damit einige Kunden, aber füllt die Züge möglicher-
68 weise mit besser zahlenden Kunden. Also es ist eine strategische Entscheidung, die
69 das Unternehmen zu treffen hat und getroffen hat. Was ich natürlich nicht teile, die,
70 so wie Sie zitiert haben, die Einschätzung, dass aufgrund mangelndem öffentlichen
71 Zuschusses das gemacht werden muss, also, hier gibt's Diskriminierungsfreiheit zwi-
72 schen ÖBB und Westbahn, beide bekommen für die gleiche, selbe vergleichbare
73 Leistung keine Zuschüsse, auch die ÖBB bekommt für dieses Fernverkehrsmuster
74 auf der Weststrecke kein Geld... äh, und daher ist es für beide eine unternehmeri-
75 sche Entscheidung, ob sie sich, das ist jetzt keine BMVIT-Sache, sondern diesen
76 Verbundregeln unterwirft, also, indem sie diese Verbundkarten anerkennt, akzeptie-
77 ren sie auch die Spielregeln...und das andere ist verkehrspolitisch, ah, das ist in den
78 (Grenz?) der Verkehrsverbünde, die Tarifierung, also gerade diese Wochen-, Mo-
79 nats- und Zeitkarten, und das hat natürlich schon eine Logik, dass die sagen, dass
80 der Pendler, der fährt ja nicht aus Jux und Tollerei um 8 Uhr morgens, sondern weil
81 in Österreich traditionell irgendwann um diese Zeit die Arbeit beginnt [lacht leise], ob
82 man das jetzt, nämlich nicht nur verkehrs- sondern, ich weiß nicht, sozialpolitisch will,
83 dass jemand, der zur Spitzenzeit fährt und fahren muss, mehr bezahlen muss, ist
84 aus unternehmerischer Verkehrsunternehmenssicht logisch, ist aber vielleicht aus
85 anderer Sicht nicht ganz gewünscht...

86 I: Ist klar, ja!

87 B: Ja, also deswegen gibt's auf Verbundseite diese Regelungen, und letztendlich
88 wird sich die Westbahn da entscheiden müssen, ob sie beim Verbundsystem dabei-
89 bleibt, ist, glaub ich, auch was ich weiß gerade Diskussion, weil sie sagen dabei zu
90 sein, aber nicht ganz...

91 I: Beziehungsweise „Light-Mitglied“ haben sie selbst gesagt...

92 B: Genau, bin da auch nicht so ganz involviert, weil es uns ja nicht ganz betrifft, aber
93 es ist eine Frage, ob dass die Verbünde akzeptieren, da geht es um die Einnahmen-
94 aufteilung, also, sie bekommen die Einnahmen sehr wohl, aber haben andere Kondi-
95 tionen, würden andere Unternehmen auch sagen: „Wir nehmen die auch zu Spitzen-
96 zeiten mit, haben auch Probleme, weil allenfalls Sprungfixkosten muss man bei uns
97 dazurechnen und und und ...“ Ist eine Sache, die die Verbünde und die Verkehrsun-

98 ternehmen untereinander ausmachen müssen, aber ich sag‘, im Prinzip ganz einfach
99 – zwei Sichtweisen: die Unternehmenssicht klar und logisch nachvollziehbar, dass
100 bekanntlich jedes Management machen kann und soll und die ÖBB teilweise auch
101 macht mit Vergünstigungen - wie heißt das „Einfach raus?“ und...

102 I: Ja, genau, das „Einfach-Raus-Ticket“.

103 B: Ja, durchaus etwas, was gemacht wird und machbar ist und g’scheit ist, aber
104 trotzdem zwei Seiten...vielleicht auch noch eine generelle Anmerkung: Auf der einen
105 Seite, viele Kommentare, die da zur Westbahn öffentlich sind, die immer so negativ
106 sind, ich glaub‘, sie haben das nicht angesprochen, aber diese Wettbewerbsregelun-
107 gen, wir haben ja einen starken Regulator in Österreich, dass da manche Sachen
108 einfach (gut?) wären, zum Beispiel dieser Geschwindigkeitszuschlag, das finde ich
109 weder als skandalös und als sonst irgendwas, sondern das ist der Wettbewerb. Dafür
110 gibt’s den Regulator, weiß nicht, im Telekombereich macht der das tagtäglich, dass
111 er eingreift und Regelungen trifft, also das finde ich weder als großen Diskriminie-
112 rungsskandal, sondern eher als einen, der die Spielregeln überwacht und wenn’s
113 Diskriminierungspotential gibt, dann macht er dies. Das andere find ich eher unfair zu
114 sagen, wenn grundsätzlich das Businessmodel nicht passt, dann muss der (als Ver-
115 treter sagen?)...wir, das BMVIT, sind grundsätzlich froh, dass es die Westbahn gibt,
116 wir haben auch die Rahmenbedingungen dafür geschaffen, wir haben ja vom open
117 access, den es in Österreich schon lange gibt, weit vorausgehend, als in Europa es
118 notwendig ist...wir haben auch beispielweise den innerstaatlichen open access ge-
119 öffnet, den es ja in Europa zur Zeit nur überstaatlich gibt, also derzeit ist ja nur der
120 Fernverkehr geöffnet, in Österreich haben wir, und zwar mit der kleinen Klausel, mit
121 Sitz im Inland des Verkehrsunternehmens, aber das ist ja keine Hürde, den Sitz in
122 Österreich zu schaffen, haben wir den innerösterreichischen open access geschaf-
123 fen, mit cross acceptance, also die ganze Fahrzeuganerkennung quasi innerhalb von
124 Wochen erledigt, das ist nämlich ein Schweizer Produkt, das in der Schweiz zuge-
125 lassen ist, und wir haben gesagt, ok, das passt, ist in Österreich auch zugelassen.
126 Würd‘ ich auch einmal europaweit schauen, wo das möglich ist. Und wenn ich mir die
127 Eigentümerstruktur der Westbahn anschau, also, ich glaube, in Frankreich betritt
128 kein fremdes Zugmaterial französischen Boden, oder wir haben auch die Beispiele in
129 Italien und und und, also, ich glaube, hier sind wir durchaus sehr liberal in Österreich.
130 Diese Kombination aus raschen Genehmigungsverfahren und open access an sich
131 und einem starken, auch ein Unikum, aus eigenem heraus... unser Regulator hat

132 das (...?) aus eigenem heraus zu handeln, er darf nicht nur, wie es in anderen Län-
133 dern jetzt auch rechtskonform ist, EU-rechtlich, wenn sich jemand beschwert, son-
134 dern er kann selbst hebend aufgreifen, was er auch tut jetzt...

135 I: Okay, hmm, das ist sicher ein wesentlicher Vorteil.

136 B: Also, ich glaube, wir haben da wirklich ein gutes Umfeld für einen Markteintritt...

137 I: Ja, und den Rest müssen die Unternehmen von selbst...

138 B: Ja genau, ja, der Rest ist Preiskampf, Wettkampf.

139 I: Hmm, ist klar. Also die Westbahn hat auch selbst, also, hab ich auch wieder nur
140 aus Pressemitteilungen gehört, dass sie mit den Fahrgastzahlen sehr zufrieden sind,
141 also, die sind sehr gestiegen, aber einfach mit den Einnahmen nicht soooo, wie sie
142 sich es erhofft haben, anscheinend.

143 B: Ja, aber das Preisniveau sollte sich auch nicht überrascht haben, weil das war....

144 I: Ist klar, dass das andere Unternehmen nicht unbedingt dann zusch....

145 B: Ja, aber auch sonst. Das Preisniveau ist generell nicht allzu hoch. Sie haben gu-
146 tes, hochwertiges Material, in Deutschland, hab' ich gehört, gibt's ja auch jetzt erste
147 wenige Ansätze von Privatbahneintritt, und die haben das halt mit sehr günstigem,
148 älteren Leasingmaterial gemacht. Die Westbahn ist da wirklich hochqualitativ einge-
149 stiegen in den Markt, eben mit guter Qualität, gutem Drum und Dran, Service, Quali-
150 tät, gute Überlegungen mit Tickets im Zug, also wirklich ein tolles Konzept, Hut ab,
151 also wirklich auch gut gemacht, und auch die Kundenakzeptanz ist eine gute, ja, gute
152 Qualität, gutes Produkt.

153 I: Gut, zum Service kommen wir dann eh noch später. Die nächste Frage, die sich
154 dann wohl eh erübrigt, also: Besteht Ihrer Meinung nach seitens der Westbahn die
155 Gefahr, dass viele Pendler verärgert reagieren und zu Zügen der ÖBB wechseln?
156 Sie selbst haben auch gemeint, dass viele Pendler wieder zum Auto gewechselt ha-
157 ben, dadurch.

158 B: Kann sein. Ja, also wenn jetzt ein Pendler just diese Zugverbindung braucht, weil
159 es ist ja gerade auf der Westbahn das Zugsangebot kein ganz schlechtes, also, ich
160 glaub' wenn es grundsätzlich gerade passt für wen, die Leute fahren ja nicht, glaub'
161 ich, also Pendler, just Westbahn oder just ÖBB, sondern...

162 I: Ja, einfach mit was man schneller wohin kommt...

163 B: Ja, der möchte am Westbahnhof fahren, ist so ein generelles verkehrspolitisches
164 Thema, weiß nicht, kommt das, glaub' ich, eh noch.

165 I: Ja, das kommt dann noch. Dass wir vielleicht noch ganz kurz zu den Peak-
166 Aufpreisen...

167 B: Ja.

168 I: Sagen Sie, dass zum Beispiel bei den ÖBB solche Peak-Aufpreise auch in der Zu-
169 kunft möglicherweise in Betracht gezogen werden?

170 B: Hmm, weiß nicht, ich bin nicht die ÖBB, kann's nicht beurteilen, aber, ich glaub' es
171 wär' nicht konform mit den Verbundregelungen, es gibt eine Tarifexklusivität der Ver-
172 kehrsverbände – und das würde dem widersprechen, also, hmm...

173 I: Okay, dann warte ich am besten die Stellungnahme der ÖBB zu der Frage ab.
174 Mmmhmm! Und dieses Peak-Load-Pricing unter Effizienzgesichtspunkten überhaupt,
175 wie beurteilen Sie das? Sie haben eh schon gemeint, dass...

176 B: Ja, also aus Unternehmenssicht ist es eine nachvollziehbare Sache.

177 I: Okay, danke! Kommen wir noch ganz kurz zu dem Fahrplanwechsel, der ja vor-
178 sieht, dass die Westbahn ab 15.12. nicht mehr in Tullnerfeld halten wird, und die
179 ÖBB haben ja versichert, dass sie dort verstärkt halten möchten, um eben diese Ein-
180 schränkung zu kompensieren, ähm, können Sie prinzipiell den Schritt der Westbahn
181 nachvollziehen, dass sie dort jetzt sagen, sie halten dort nicht mehr? ... Aus den
182 ganzen Punkten heraus haben wir das eh schon besprochen...

183 B: Logisch dazu. Also großzügiges Abkehren von den Pendlerpotentialen zu den e-
184 her Fernverkehrspotentialen.

185 I: Hmm, okay. Und ist das Ihrer Meinung nach auch die Pflicht der ÖBB, dass diese
186 Angebotseinschränkung kompensiert wird?

187 B: Nein, nicht, das ist freier Wettbewerb, diese Strecke wird ja nicht von uns bestellt,
188 wenn's vom BMVIT oder vom Land bestellt wäre, dann könnten sie es nicht tun oder
189 müssten sie's tun, je nachdem wie es beauftragt ist, so ist es Sache der ÖBB darauf
190 zu reagieren.

191 I: Hmm, okay, da hätt' ich noch eine ganz kurze Frage: Also, diese Fernverkehrsstre-
192 cke wird ja nicht subventioniert, aber wenn ich jetzt zum Beispiel zwischen Tullner-
193 feld und Hütteldorf fahre, was ja so eine kleine Pendlerstrecke darstellt, die wird
194 ebenfalls nicht subventioniert?

195 B: Na, da gibts ja keine Pendlerstrecke...

196 I: Oder St. Pölten...

197 B: Na, auf der Altbaustrecke gibt's das zwischen... auf der Neubaustrecke meines
198 Wissens keine subventionierten Nahverkehrszüge, weil da gibt's keine Stationen, da
199 gibt's nur Tullnerfeld und ... also, auf der Altstrecke, Neulengbach etc.

200 I: Okay, also eher, was nicht mit einem Schnellzug oder railjet gefahren wird...

201 B: Genau.

202 I: Okay, also, direkt dort bekommt die ÖBB eben auch keine Subventionen...okay,
203 kommen wir nun zum nächsten Themengebiet: Pünktlichkeit, Fahrzeit, ähm, die
204 Westbahn konnte

205 B: Ähm, kurz, ich glaub' das Land bestellt diesen ominösen Rex 2000 oder 200 oder
206 irgend so was, das ist so ein Mittelding, der von Wien nach Amstetten, glaub ich,
207 fährt, den bestellt, glaub ich, das Land Niederösterreich, ich glaub', der fährt auf der
208 Neubaustrecke, der hält öfter noch als Westbahn und öfter als (CIX?) und solche Sa-
209 chen, und solche Halte hat, der ist ein schnellerer Regionalzug.

210 I: Gut, aber jetzt nicht irgendein Zug, der zum Beispiel nach Salzburg weiterfahren
211 würde, der bekommt keine Subventionen.

212 B: [nickt].

213 I: Mhm. Okay, dann schauen wir uns das nächste Themengebiet an: Pünktlichkeit,
214 Fahrzeit. Ich weiß nicht, inwiefern Sie da Antwort geben möchten, ich möcht's nur
215 ganz kurz durchgehen. Die Westbahn konnte im Vergleichszeitraum Dezember 2012
216 höhere Pünktlichkeitswerte als die ÖBB erreichen. Einerseits ist ja das Angebot der
217 Westbahn fahrplantechnisch nicht mit anderen Zugangeboten vernetzt, aber zum
218 anderen weisen auch die Fahrzeiten der Westbahn höhere Verspätungsreserven auf,
219 das heißt ein Zug der Westbahn benötigt zum Beispiel zwischen Wien und Salzburg
220 zehn Minuten länger als ein Zug der ÖBB...und ein Zug wird ja dann pünktlich ge-
221 wertet, wenn er unter diesen fünf Minuten sozusagen Pünktlichkeit hat. Irgendwie
222 scheint es so, dass beide Unternehmen unterschiedliche Werbestrategien verfolgten,
223 die einen punkten sehr mit diesem „Ja, wir sind sehr pünktlich“ und die ÖBB jetzt
224 doch wieder sehr mit der Fahrzeit – zwei Stunden zweiundzwanzig Wien Salzburg,
225 was in den Medien oft mit diesen TV-Werbungen zelebriert wird. Ähm, erscheint
226 Ihnen so eine Werbestrategie hinsichtlich einer höheren Pünktlichkeit erfolgsverspre-
227 chender als die einer geringeren Fahrzeit und umgekehrt, oder sagen Sie: „Es sind
228 andere Gesichtspunkte, die hier verfolgt werden?“

229 B: Ähm, erstens ich bin mir nicht sicher, ob ihre Analyse stimmt. Die ÖBB haben hier
230 ja zwei Kategorien, den Intercity, der eher direkt vergleichbar ist mit der Westbahn,

231 und dann gibt's den railjet. Der railjet ist schneller, aber ist nicht der Intercity etwas
232 langsamer als die Westbahn?

233 I: Ich hab den Vergleich mit dem railjet gemacht, und da sind eben die 2:22.

234 B: Ja, aber da gibt es ja die schnellen railjet, diese 2:22, aber es gibt, aber das ist
235 nicht das gleiche, nicht das gleiche Haltemuster, der bleibt nicht so oft stehen, also,
236 ich glaub' nämlich umgekehrt, dass die Westbahn bei gleichen Halten schneller ist
237 als die ÖBB, weil die haben sozusagen unter diesem Aspekt ein besseres Zugmate-
238 rial, diese Triebwägen, werden bei jeder Achse angetrieben, und die ÖBB hat ja die-
239 ses Lokomotivensystem. Das hat viel höhere Beschleunigungsraten, das heißt die
240 können zum Beispiel, im Vergleich nur, ich hab' mir das selbst einmal angeschaut,
241 nur so spaßhalber, zwischen, weiß nicht, bleibt er in Hütteldorf stehen, bis Hütteldorf,
242 oder Hütteldorf, so kleinere Halte, ich glaub', dass die Westbahn eigentlich schneller
243 ist bei gleichen Halten, ist beides nicht ganz vergleichbar, ich glaub' der Intercity
244 bleibt vielleicht ein bissl öfter stehen, aber ich würd fast meinen, dass die Westbahn
245 fast schneller ist. Der railjet, der ganz schnelle railjet, der bleibt ja kaum wo stehen.
246 Der bleibt in St. Pölten stehen, aber der bleibt in Amstetten nicht stehen, der bleibt
247 nur in Linz eigentlich stehen, St. Pölten, Linz und Salzburg. Aber der Intercity, der
248 eher das vergleichbare Produkt ist...

249 I: Ich hab diesen Vergleich vom Bericht der Schienen-Control, und die haben halt
250 eben den railjet mit dem Zug der Westbahn verglichen und...

251 B: Ja, aber da bin ich mir nicht ganz sicher, ob das vergleichbar ist...und das zweite
252 ist, die Erklärung ist insofern eine nicht ganz unlogische, weil das hat jetzt nix mit
253 Qualität auf dieser Strecke zu tun, sondern die ÖBB werden, wie heißt's immer, „ver-
254 schmutzt“ vom internationalen Verkehr, das heißt die ÖBB fahren ja dann oft nach
255 Innsbruck weiter, Deutsches Eck, und da gibt's immer Riesenprobleme, und das ist
256 eine strategische Entscheidung, Frage von der ÖBB, zu sagen, wie man das in Griff
257 kriegt, aber mit Fahrzeitreserven auf dieser Strecke ist das, glaub ich, nicht ganz
258 damit verbunden.

259 I: Es ist sicher schwer, um einiges schwerer für die ÖBB.

260 B: Genau. Aber grundsätzlich zu sagen, zu dieser Frage, ich glaub' ich bin über-
261 zeugt, dass die Pünktlichkeit wichtiger ist als fünf Minuten mehr oder weniger. Es ist
262 ja auch das System in Österreich an sich so ausgerichtet, unsere Verkehrspolitik, wir
263 haben kein Hochgeschwindigkeits- und Hochleistungsnetz à la Schweiz, unser Ziel
264 ist pünktlich sein, dass die Leute wissen, wennst jetzt nach Salzburg fahrst, von Wien

265 nach Salzburg, du hast dort eine Sitzung und du musst wissen, du brauchst jetzt
266 nicht zwei Stunden vorher wegfahren, sondern du kannst dich wirklich drauf verlas-
267 sen, dass das Ding dort ist und dass du relativ oft Angebote hast. Dass du einfach
268 am Westbahnhof hinfährst und weißt, du hast viertelstündlich ein Angebot und
269 brauchst gar nicht viel schauen, so wie es beim Schweizer Modell ist....Pünktlichkeit
270 ist da sicher ein verkehrspolitisches Ziel, und in dem Fall, glaub' ich, auch konsistent,
271 etwas Unterstützens Wertes, ein unternehmerisches Ziel.

272 I: Okay. Die Frage ist auch noch, ob Sie die Meinung haben, wenn wir das jetzt so
273 weiterspannen, ob die Westbahn dadurch auch noch andere Ziele verfolgt, eben zum
274 Beispiel Verspätungsentschädigungen.

275 B: Kann ich nicht sagen, ist aber logisch und find' ich auch die richtige Vorgehens-
276 weise, genau das zu machen. Also würde ich, wenn ich da zuständig wäre, würde ich
277 mir auch von der ÖBB mehr wünschen.

278 I: Gut. Dann kommen wir jetzt noch zum Servicethema. Die Westbahn versucht ja mit
279 diversen Vorzügen im Servicebereich zu punkten, beispielsweise wird ein direkter
280 Ticketverkauf im Zug angeboten, eben ohne Preisaufschlag oder wird auch jeder
281 Waggon von einem Weststeward oder einer Weststewardess begleitet, und es gibt
282 auch in jedem Waggon ein kleines Café etc. Ihrer Meinung nach, hat sich seit dem
283 Markteintritt der Westbahn das Service in ÖBB Zügen generell sowie das Service in
284 ÖBB-Zügen an der Westbahnstrecke verändert. Und, wenn ja, welche Veränderun-
285 gen könnten Sie nennen?

286 B: Ich glaub', das, was Sie gesagt haben, sind zwei verschiedene Paar Schuhe. Das
287 eine, das Service, was Sie angesprochen haben...ist ja für den Kunden gut wahr-
288 nehmba,r das Service, was Sie angesprochen haben, aber es ist ja der Betriebsknall
289 der Westbahn, weil die Westbahn hat ja keine Personenkassen etc., daher hat die
290 Westbahn sozusagen aus der Not eine Tugend gemacht und gesagt, ich mach' den
291 Ticketverkauf jetzt direkt, supertolles, g'scheites System.

292 I: Wird, glaub' ich, sehr gut von den Leuten angenommen.

293 B: Genau. Auch für ältere Leute oder was auch immer, du steigst in den Zug ein und
294 brauchst dich nicht kümmern, ohne Aufschläge etc. Und das gleichzeitig als guten
295 Service zu verkaufen, ist wirklich eine geniale Idee. Was aber, aber das ist eher das
296 systemische, diese Entscheidung getroffen zu haben, aber das andere ist so in Rich-
297 tung Service generell, ob die dann freundlicher etc. sind, sicher, ich glaub' was wir
298 am Anfang gesagt haben, Qualität und Preis macht's aus, den Wettbewerb, die ÖBB

299 hat sich sicher auch da eingestellt und ihre Leute geschult und hat versucht da mit-
300 zuziehen.

301 I: Mhm, okay, also von dem her kann man sicher Vorteile erkennen.

302 B: Keine Frage. Wettbewerb hat in dem Punkt Service, Qualität sicher Ansporn ge-
303 bracht. Ich würd' jetzt solche Sachen hineinbringen wie Telefonieren, WLAN und sol-
304 che Sachen, dass das auch bei der ÖBB einen Anreiz gegeben hat, noch besser zu
305 werden aus verschiedensten Gründen.

306 I: Okay, als so bestimmte Servicepunkte, sagen Sie, sind einfach deutlich verbessert
307 worden.

308 B: Genau, aber auch Bordservice wär' gut dass einmal neu auszuschreiben, glaub'
309 ich.

310 I: Okay, also von dem Punkt her sind positive Veränderungen zu nennen. Mhm.
311 Dann noch ein zweiter Punkt zum Service: Laut Jahresbericht der Schienen-Control
312 wurden Anträge auf Verspätungsentschädigungen von Reisenden seitens der ÖBB
313 oftmals zu spät bearbeitet und auch ausbezahlt. Beim direkten Vergleich mit der
314 Westbahn scheint der Prozess auch bei den ÖBB weitaus komplexer. Beispielsweise
315 muss ein separater Antrag gestellt werden, wenn man eine Entschädigung möchte.
316 Entschädigungen unter vier Euro werden hingegen gar nicht ausbezahlt. Hmm, wie
317 sehen Sie in Zukunft dies? Können Sie von einer Vereinfachung vielleicht sprechen?
318 Meinen Sie, dass es in Zukunft eine Vereinfachung hier geben wird bei den Prozes-
319 sen?

320 B: Ich bin nicht zuständig, aber ich hoffe und wünsche mir es [lächelt].

321 I: Okay, gut [schmunzelt].

322 B: Ich glaube es wäre der ÖBB dringendst zu empfehlen, das zu tun.

323 I: Okay, kurze, knappe Antwort [lächelt] Gut, kommen wir jetzt zu einem ganz inte-
324 ressanten Thema, zum Thema der Subventionen oder auch zum Thema der
325 Quersubventionierung. Ich hab mir die Konzernbilanz der ÖBB von 2012 angesehen.

326 B: Darf ich da gleich antworten?

327 I: Ja, bitte.

328 B: Äh, ich glaub', das ist etwas aggregiert und kurzgegriffen und, würde ich sagen,
329 stimmt so nicht, diese Schlussfolgerung. Konzernabschluss, der eine Vielzahl von
330 Wechselwirkungen hat, zu schließen, dass die Umsatzerlöse aus dem Markt nicht
331 gestiegen seien. Güterverkehr, Personenverkehr, Infrastruktur, da gibt's unterschied-
332 lichste Mechanismen, was da ausgerechnet wird, und diese Schlussfolgerung würd'

333 ich so nicht sagen. Mein Hintergrund ist, dass es auch anders ist, also im Personen-
334 verkehr sehr wohl die Marktumsätze gestiegen sind, stärker gestiegen sind als die
335 Zuschüsse, mein Wissenstand, aber kann's jetzt nicht zahlenmäßig belegen, gibt's
336 sicher bei der ÖBB vollständig, also das Bild stimmt so, glaub' ich, sicher nicht.

337 I: Okay, also, ich hab' diese Info auch in einem Artikel der „Presse“ gelesen, aber
338 gut.

339 B: Jaja, bin ich mit ziemlich großer Überzeugung, mein Wissenstand, dass das so
340 nicht stimmt. Das zweite ist, unabhängig davon, ist es mir auch egal, weil wir haben
341 das System in Österreich, und das ist auch ein wichtiger Punkt, kommt später, glaub'
342 ich, auch nochmal, nicht nur Österreich, glaub', es ist europaweit so üblich, eine Leis-
343 tungsbestellung bei der ÖBB...und da gibt's klare Spielregeln, EU-rechtlich vorgege-
344 bene Spielregeln, nach denen wir da vorzugehen haben, bei der Vergabe, aber auch
345 bei der Abwicklung, und ein Grundprinzip dabei ist der Nettovertrag. Es gibt auch das
346 andere System, Bruttoverträge, wo quasi der Besteller die ganzen Einnahmen hat
347 und auch das wirtschaftliche Risiko trägt, im Bussystem ist das sehr oft üblich, ein
348 Busunternehmen ist der carrier – und der hat aber sonst keine Verantwortung, ich
349 sag', du fährst von A nach B, und ob da Leute drinnen sitzen oder nicht, ob die was
350 zahlen oder nicht und wie viel sie zahlen, ist alles Auftragsverantwortung. Und der
351 kriegt einfach für seine Leistung bezahlt. Wir haben, ich glaub' das ist europaweit
352 auch so üblich, den Nettovertrag. Das heißt, da gibt's eine Kalkulation, die auch vom
353 Wirtschaftsprüfer ex ante, ex post jährlich geprüft wird, haben auch für bestimmte
354 (Losen?), bestellen auch bestimmte Zugverbindungen, die ja genau kalkuliert wer-
355 den, je nach Auftragssituation, von da weg gibt's natürlich bei so einem langfristigen
356 Vertrag bestimmte Indexierungsregelungen und darüber hinaus wirtschaftliches Risi-
357 ko des Unternehmens. Ob dann dessen Personalkosten steigen oder nicht, ob der
358 ein G'schäft macht oder nicht, seine Tarife senkt oder erhöht ist wirtschaftliches Risi-
359 ko, ob er mehr Leute generiert, aus welchen Gründen auch immer, wegen
360 Parkpickerl oder was auch immer, wenn Katastrophe ausbricht, ist wirtschaftliches
361 Risiko des Unternehmens. Und daher kann's durchaus sein, dass in dem einen Jahr
362 die Marktumsätze nicht steigen, aber die Indexierung des Öffentlichen zum Teil steigt
363 nur, damit er Gewinn macht oder nicht, ist wirtschaftliche Zuständigkeit des Unter-
364nehmens. Also, wenn er die Tarife senkt und sagt, ja, es geht sich trotzdem aus,
365 schön, macht keinen Gewinn, macht einen Verlust in dem Bereich...die Spielregeln
366 sind klar, es gibt nur eine klare Regelung, wir müssen das jährlich ex post prüfen, mit

367 einem externen Wirtschaftsprüfer, der ebenfalls eine Überkompensation ausschließt,
368 also, da gibt's eine bestimmte Rendite, die EU-rechtlich auch quasi ausdupliciert ist,
369 wie hoch die sein darf, äh, und ab der Grenze müssen wir das Geld zurückfordern,
370 müssen wir abschöpfen, da gibt's eine bestimmte Regelung, nicht jährlich, sondern
371 über einen bestimmten Drei-Jahres-Zeitraum wird das geprüft, ob das der Fall ist, es
372 kann immer ein bissl schwanken, dass muss dann ausgeglichen werden, aber dann
373 müssen wir, was wir auch tun, das Geld zurückfordern und abschöpfen, was über
374 dieser Maximalrendite zugestanden wird.

375 I: Okay, gut. In dem Sinn sagen Sie jetzt: „Man kann nicht von einer Entwicklung
376 sprechen, wie das....“

377 B: Erstens, glaub' ich, ist es nicht so, und zweitens ist es die wirtschaftliche Verant-
378 wortung des Unternehmens, und es gibt den Abschöpfungs-Diskriminierungs-
379 Ausschließungsmechanismus.

380 I: Okay, sehr gut. Kommen wir nun noch zum Thema der Quersubventionierung. Also
381 die Neufassung des ersten Eisenbahnpakets sieht ja nicht nur eine getrennte Rech-
382 nungsführung zwischen dem Betrieb der Infrastruktur und der Erbringung von den
383 Verkehrsleistungen vor, sondern auch zwischen dem Güter- und dem Personenver-
384 kehr – und damit eben auch ein Verbot der Quersubventionierung zwischen diesen
385 Bereichen. Jetzt ist für mich die Frage, begrüßen Sie diesen Schritt der Europäi-
386 schen Kommission, so wie das jetzt in diesem Recast angepriesen wurde oder...

387 B: Es ist so... Es sind grundsätzlich zwei verschiedene Geschäfte, puh, man kann's
388 so und so seh'n. Auf der einen Seite bringt's mehr Transparenz, andererseits könnte
389 man auch sagen, weiß nicht, Mobilitätsunternehmen...Deutsche Bahn ist viel ver-
390 zahnter, Schweizer Bahn ist verzahnt, es gibt ja gewisse Produktionsgrundlagen, die
391 die gleichen sind, ich glaub' es gibt für und wider.

392 I: Okay, also keine pauschale Antwort...

393 B: In Österreich ist es eh so, wir haben ja zwei getrennte Aktiengesellschaften, also,
394 so gesehen ist es in Österreich derzeit eh kein Thema.

395 I: Okay, passt. Dieses Verbot betrifft jetzt Ihrer Meinung nach nicht...

396 B: Nein, in Österreich ist es kein Thema, weil wir es getrennt haben.

397 I: Mhm. Gut, dann schauen wir uns noch kurz dieses vierte Eisenbahnpaket an. Im
398 Jänner 2013 hat ja die Europäische Kommission Vorschläge für ein solches viertes
399 Eisenbahnerpaket eben vorgestellt, unter anderem soll ja der gesamte inländische
400 Schienenpersonenverkehr ab Dezember 2019 auch für neue Marktteilnehmer in allen

401 Ländern komplett geöffnet werden. Und es wird hier eben eine vollständige Liberali-
402 sierung erwartet. Wie stehen Sie zu den aktuellen Plänen der EU-Kommission, zu
403 dem Eisenbahnpaket, dem Vierten?

404 B: Ja, jetzt ist die Frage, ob ich mich da ausdrücken kann oder darf. Weil es gibt im
405 Prinzip jetzt keine abgeschlossene, keine Position Österreichs, es gibt nur ver-
406 schiedenste Meinungen, die in Österreich eigentlich quer durch sehr skeptisch und
407 ablehnend sind, es gibt eine Meinung des BMVIT zum Beispiel, sogar eine explizite
408 Deklaration des Bundesrates, wie heißt das, der technische Begriff, die haben sich
409 da in einer Subsidiaritätsklage an die Kommission gewendet, haben gesagt: „Das ist
410 gar nicht eure Zuständigkeit, das festzusetzen, ist Sache der Regionen...also, da
411 gibt's eine in Österreich sehr breite, ablehnende Haltung zu dieser strikten Vorgabe,
412 es muss 100 Prozent ausgeschrieben werden, und das unter relativ rigoroser Weise
413 und auch von der Losgröße her etc...da gibt's in Österreich eine sehr breite Mei-
414 nung, dass man das so nicht tun soll, weil es...es ist so ein Über-den-Kamm-
415 Scheren für ganz Europa, dass das einfach nicht ganz vergleichbar ist. In Deutsch-
416 land ist es anders als in Österreich, als Schweiz, gut, Schweiz ist nicht dabei, aber
417 die sind auch massiv interessiert, zum Beispiel die Schweizer, mit denen wir viel
418 Kontakt haben, lehnen das massiv ab, weil die sagen... verkehrspolitisch, würd' ich
419 mal so sagen, das System wird aus einem Guss gefordert, die Schweizer haben als
420 großes Vorbild mit (General Abo?) und nur hat das System Schweiz null Liberalisie-
421 rung, die haben auch mehrere Verkehrsunternehmen, aber die fahren alle komple-
422 mentär, ergänzen sich einander, Privatbahnen SBB, BLS, wir beurteilen es einfach
423 aus zwei verschiedenen Gesichtspunkten, nämlich: Was ist gut für den Kunden, das
424 ist das oberste, ist das gut für den Kunden? Ist eine Zerstückelung? Ist ja auch das
425 Thema open access, sieht man ja auch gewisse Nachteile, wir haben's diskutiert
426 vorhin, mit Pendlerstrecken, aber auch, ich glaub' die Österreicher haben sich ge-
427 wöhnt oder kennen das, aber es gibt immer wieder auch Kritik, und die Schweiz hat
428 das eben nicht so, dass man am Westbahnhof hinfahren kann und in irgendeinen
429 Zug einsteigt, ganz egal welcher das ist, also das da die gegenseitige Ticketaner-
430 kennung nicht ist, dass da keine gleichen Tarife sind, also rein gesamtverkehrspoli-
431 tisch wär's schöner wenn das ein System ist. Das ist egal, ob das die Westbahn ist,
432 ich fahr' am Westbahnhof und hab viertelstündlich einen Takt, und nicht dass die um
433 die Trassen streiten und jeder sagt: „Ich möcht' fünf Minuten vorm anderen fahren“,
434 und dann ist eine halbe Stunden Pause. Also das sind die Nachteile...das ist eine

435 suboptimale Ausnutzung von Infrastruktur, die kostet Milliarden europaweit, würd' ich
436 das nur den Wettbewerb überlasse und sag, ja, dann wird der Wettbewerb schlecht,
437 ist das sicher der falsche Ansatz. Die Infrastruktur kostet irrsinnig viel Geld, und die
438 Schweizer zum Beispiel, in Österreich ist das immer kritisiert worden, die haben die
439 Infrastruktur konkret für einen Fahrplan gebaut, die haben im Jahr 1985 den Fahr-
440 plan 2000 festgelegt und haben die Infrastruktur genau gebaut, aber keinen Millime-
441 ter mehr. Das heißt die Schweiz hätte keinen Platz und keine Ressourcen, dass dort
442 irgendwer in den Markt eintreten kann. Ist volkswirtschaftlich effizient, jetzt kann man
443 sagen, ja, hab' relativ wenig Wettbewerb auf der Absatzseite, aber insgesamt ein
444 System aus einem Guss, ein Fahrplan, ein Ticketsystem, alles, kann man sagen, das
445 Gesamtsystem ist effizient, das ist der zweite Punkt, das ist gut für den Kun-
446 den...was kostet das ganze System? Und aus dieser Kundensicht muss sich der
447 dann herumschlagen, wer gerade fährt und mit welchem Ticket und etc., wenn das
448 zerstückelt wird, und B: Ist mit so einem System das Gesamteffizienzoptimum gefun-
449 den? Das ist die zweite große Frage. Und je nachdem, das zu beurteilen, da gibt's
450 gewisse Skepsis oder auch Ablehnung, auch zu dieser Vorschrift „Es muss alles
451 ausgeschrieben werden“. Gibt's durchaus auch andere Vorstellungen, dass man
452 sagt, ein Grundangebot einer Konzession vergibt, wobei das durchaus auch wettbe-
453 werbliche Elemente haben kann. Aber so diese Nahverkehrsausschreibung ist...

454 I: Okay, also wird man noch sehen, was die Zukunft bringen wird auf dem Gebiet.
455 Die nächste Frage haben Sie dann eigentlich eh schon...

456 B: Die Rolle des Staates, ich glaub' die Rolle des Staates ist, dass er sicher ein noch
457 qualifizierterer Besteller sein wird, als er es jetzt ist. Ich glaub', das ist ja auch so ein
458 Punkt, die Kommission drängt den Staat auch ein bissl in die Rolle, fast ein bissl Un-
459 ternehmer zu spielen...jetzt ist das Thema, weiß nicht, ob Sie das kennen, Waggons,
460 sozusagen dass der Staat fast Waggoneigner sein soll. Es ist ja derzeit so, dass der
461 Wettbewerb ja derzeit extrem abnimmt in Europa, weil es ist extrem kapitalintensiv,
462 Rohmaterial, Benutzungsdauer dreißig Jahre und mehr, kann sich kaum jemand leis-
463 ten, Wirtschaftskrise dazu, das Kapital aufzustellen schränkt den Wettbewerb irrsin-
464 nig ein und eigentlich bleiben in Wahrheit nur die Großen über, wir gehen von einem
465 staatlichen Monopol in ein Oligopol, also, wenn wir ausschreiben, können wir gleich
466 sagen, liebe DB, nehmt's die ÖBB mit, weil die haben eine Marktmacht und eine
467 Marktgröße, da können die Kleinen nie mithalten, das ist auch eine strategische Fra-
468 ge. Zur Rolle des Staates, was wir jedenfalls nicht wollen, ist, dass wir in die Rolle

469 schlüpfen zu sagen, wir sind die Waggonbesitzer und suchen uns carriers...das wir
470 das gesamte, was nämlich ein bissl eine Logik wäre, wenn ich das will, Marktöffnung,
471 dann muss ich die Kompetenzen der jetzigen ÖBB, die ganze Fahrplangestaltung,
472 müsste eigentlich das gesamte System optimieren, müsst' ich die Waggon beschaf-
473 fen, die ich dann je nachdem zuteile, wer halt gerade fährt...ich glaub' diese Rolle
474 halte ich nicht für g'scheit, es muss schon Unternehmen geben, die Richtung Kunden
475 das optimieren, sonst haben die überhaupt null Interesse, zu sagen jetzt fährt die und
476 ja, kein Interesse, ich bin euer carrier, also..

477 I: Hmm, ist klar.

478 B: Den Marktauftritt, die Marktverantwortung sollten die Unternehmen haben.

479 I: Okay, letztes Themengebiet. Jetzt generell, ein Resümee, einen Ausblick. Weil ja
480 der Markteintritt der Westbahn nun knapp zwei Jahre zurückliegt, ähm, was hat sich
481 Ihrer Meinung nach seit dem Markteintritt der Westbahn für die ÖBB verändert? Wir
482 haben es jetzt eigentlich eh schon besprochen, das Service, haben Sie gemeint, hat
483 sich natürlich verbessert...

484 B: Ja, grundsätzlich das Angebot, das Service hat sich verbessert, ja, natürlich, die
485 aus meiner Sicht erwartbaren, aber vielleicht nicht von allen erwarteten Kämpfe um
486 Ressourcen, um Trassen, um Preise etc. Aber das ist Wettbewerb [lacht]. Ich bin
487 immer erstaunt, dass man einen Wettbewerb will und er dann auch von denen sel-
488 ber, den Wettbewerbersteilnehmern, das kritisiert wird am Wettbewerb. Also irgend-
489 wie..

490 I: Hmm, ja, es stimmt [schmunzelt].....wie sehen Sie die beiden Wettbewerber ge-
491 genwärtig und zukünftig am Markt agieren und denken Sie, dass sich das in Zukunft
492 etwas ändern wird? In diese Richtung geht nämlich auch meine letzte Frage schon,
493 in die Art Richtung, meinen Sie, dass es in Zukunft so eine Art Coopetion geben
494 könnte, also eine Dualität von Konkurrenz und Kooperation? Oder denken Sie, dass
495 das nach wie vor so bleiben wird, oder wie es am Anfang war, so richtiges Konkur-
496 renzdenken...

497 B: Ich kann das natürlich schwer beurteilen, aber es ist eine Entscheidung der Unter-
498 nehmen, also keine Sache von uns....hätte Vor- und Nachteile, auf der einen Seite,
499 ja, vielleicht was ich angesprochen hab', so ein Gesamtangebot vielleicht leichter
500 darstellbar für den Kunden, hätte vielleicht positive, hätt' aber auch sicher Nachteile
501 für den Kunden, weil ja, wenn Wettbewerb wegfällt, dann...

502 I: Hmm, vielleicht wieder Preiserhöhungen...

503 B: Beziehungsweise ist das ja auch eine wettbewerbliche Frage, eine kartellrechtli-
504 che Frage...

505 I: Hmm, okay, also schauen wir einmal, was die Zukunft bringt zu dem ganzen The-
506 ma, okay, dann haben wir eigentlich die Fragen durchgespielt. Vielen, vielen Dank!

Anhang D: Fragenkatalog und schriftliche Stellungnahme der Schienen-Control GmbH²¹⁰

THEMENGEBIET I: Preiswettbewerb / Preisgestaltung

Bereits zwei Monate vor dem Markteintritt der WESTbahn, im September 2011, führten die ÖBB den Tarif SparSchiene Österreich ein (Wien-Salzburg um 19 Euro). Mit diesem Aktionstarif änderten sie ihre Preispolitik im Fernverkehr grundlegend, denn bis dahin waren nur ausländische Ziele mit dem SparSchiene Ticket erreichbar. Ende November 2011 wurde eine weitere Aktion „Ab in den Westen“ eingeführt.

Haben Sie mit einer solch herausfordernd wirkenden Preispolitik seitens den ÖBB gerechnet?

Der Preis ist in den meisten Wettbewerbssituationen ein Einflussfaktor, insofern kamen die Neuerungen des ÖBB-Konzerns nicht überraschend. Zudem ist auch die Tariflandschaft in vielen anderen Branchen wie etwa im Flug- oder Busverkehr laufend in Bewegung. Ob der Einstieg der WESTbahn Management GmbH der Auslöser war oder nur als Anlass genommen wurde grundsätzliche Änderungen in der bisher eher konservativen Preispolitik vorzunehmen, kann nur seitens des ÖBB-Konzerns beantwortet werden. Jedenfalls stehen die Bahnunternehmen insbesondere im Fernverkehr in starker Konkurrenz mit den Flug- und Buslinien, welche eine teilweise offensive Preispolitik betreiben.

Zu den Details verweisen wir auch auf unsere beiden Berichte (Jahresbericht 2012, Kapitel Preisentwicklung durch Wettbewerb, ab Seite 52 und Fahrgastbericht 2012, insb. Kapitel Preisentwicklung Bahnen und Verbände, ab Seite 56).

Die WESTbahn führte daraufhin von der Betriebsaufnahme am 11.12.2011 bis zum 31.01.2012 den Aktionstarif „Ab in die WESTbahn“ ein. Seit der 2. Jahreshälfte 2012 sind die meisten Ticketaktionen der WESTbahn zumeist nur noch im Internet oder in Trafiken erhältlich, z.B. das Trafik-Aktiv-Ticket für Senioren. Ticketaktionen in den Zügen werden hingegen zumeist keine mehr angeboten.

Wie sehen Sie derzeit den Preiswettbewerb an der Westbahnstrecke? Hat er sich Ihrer Meinung nach seit dem Markteintritt der WESTbahn verschärft oder vermindert?

Der Wettbewerb hat sich weiterentwickelt.

²¹⁰ Übermittlung der schriftlichen Stellungnahme am 12.11.2013 durch eine Mitarbeiterin der Schienen-Control GmbH.

Das Verhältnis der Basispreise ist unverändert geblieben, beide Bahnunternehmen haben diese gleich angehoben; es geht um die Standardpreise bei der ÖBB-Personenverkehr AG (Kilometertarif) und bei der WESTbahn (Haustarif).

Durch die Angebote der WESTbahn zusätzlich zu jenen der ÖBB-Personenverkehr AG – letztere sind nicht auf die Weststrecke beschränkt – gibt es insgesamt eine größere Vielfalt.

Als Aktionen gibt es bei der ÖBB-Personenverkehr AG in erster Linie die SparSchiene. Die WESTbahn bietet wechselnde, zum Teil nur eine gewisse Zeit gültige, Aktionen an, z. B. Trachtenpärdchen oder 20% Geburtstagsrabatt.

Beide Bahnunternehmen stellen unterschiedliche Angebote in Verbindung mit bestimmten Veranstaltungen und Eintritten bereit. Bei der ÖBB-Personenverkehr AG sind es die zahlreichen Kombitickets, z. B. Kulturgenuss, Advent, Messe und bei der WESTbahn z. B. Schönbrunn.

Für bestimmte Kunden, insbesondere Senioren, verkaufen beide Bahnunternehmen ermäßigte Tickets, beispielsweise die ÖBB-Personenverkehr AG das Senioren-Ticket und die WESTbahn das Trafik-Aktiv-Ticket oder das Ticket Trafik-Aktiv select.

Die WESTbahn bietet des Weiteren noch gewisse Kooperationsangebote mit Firmen, z. B. ÖAMTC oder Kronen Zeitung, und mit Busunternehmen, z. B. FlixBus oder WESTbus, an.

THEMENGEBIET II: Peak-Aufpreis bei der WESTbahn

Die WESTbahn kann laut eigenen Angaben die Nachfrage zu Spitzenzeiten nicht mehr meistern und verrechnet seit kurzem Aufpreise in Höhe von 2-3 Euro pro Bahnfahrt (werktags vor 9 Uhr, Mo-Do zwischen 15:30-19:00 Uhr, freitags zwischen 13:30-19:00 Uhr). Das Unternehmen sieht sich zu diesem Schritt gezwungen, nachdem einem Ansuchen nach Subventionen eine klare Absage durch das BMVIT erteilt wurde.

Ist es Ihrer Meinung nach gerechtfertigt, dass die WESTbahn solche Aufschläge den Pendlern seit kurzem verrechnet?

Grundsätzlich ist die Preispolitik eine Unternehmensentscheidung, sofern eventuell bestehende rechtliche Bestimmungen eingehalten werden. Wir untersuchen diesen Aufschlag derzeit rein rechtlich im Rahmen der Überprüfung der Tarifbestimmungen und können daher diesbezüglich noch keine endgültige Aussage treffen.

Besteht Ihrer Meinung nach seitens der WESTbahn die Gefahr, dass viele Pendler verärgert reagieren und wieder zu Zügen der ÖBB wechseln?

Bislang sind wenige Beschwerden zu diesem Thema bei der Schlichtungsstelle eingelangt.

Laut Medienberichten ist es bereits zu einem deutlichen Wechsel von Pendlern von der WESTbahn zur ÖBB-Personenverkehr AG gekommen. Da die Aufschläge für Fahrgäste, die regelmäßig und oft den Zug benützen (Besitzer von Zeitkarten), durchaus eine Mehrbelastung darstellt, könnte sich dieser Trend fortsetzen.

Könnten bei den ÖBB solche Peak-Aufpreise in Zukunft ebenfalls in Betracht gezogen werden?

Zur Frage allfälliger Aufpreise bei der ÖBB-Personenverkehr AG kann nur das Unternehmen selbst Stellung nehmen. Unsere Kompetenz als Regulator umfasst rein die rechtliche Überprüfung.

Ab dem nächsten Fahrplanwechsel am 15.12.2013 werden Züge der WESTbahn nicht mehr im niederösterreichischen Bahnhof Tullnerfeld halten. Die ÖBB haben versichert, in Zukunft in diesem Bahnhof verstärkt zu halten, um die Einschränkung zu kompensieren.

Können Sie diesen Schritt der WESTbahn nachvollziehen?

Die Entscheidung in welchen Bahnhöfen gehalten wird und die diesbezügliche Bestellung beim Infrastrukturbetreiber liegen bei den Personenverkehrsunternehmen.

Ist es die Pflicht der ÖBB, die Angebotseinschränkung der WESTbahn zu kompensieren?

Nein, es handelt sich bei beiden Unternehmen um eigenwirtschaftliche Verkehre, deren Preispolitik und Haltepolitik eine ausschließliche Entscheidung des jeweiligen Unternehmens ist.

THEMENGEBIET III: Pünktlichkeit / Fahrzeit

Die WESTbahn konnte im Vergleichszeitraum Dezember 2012 höhere Pünktlichkeitswerte als die ÖBB erreichen. Das Angebot der WESTbahn ist zum einen zwar fahrplantechnisch nicht mit anderen Zugangeboten vernetzt, zum anderen weisen die Fahrzeiten der WESTbahn jedoch höhere Verspätungsreserven auf. Beispielsweise benötigt ein Zug der WESTbahn für die Strecke Wien-Salzburg 10 Minuten länger als ein Zug der ÖBB. Es scheint so, als ob beide Unternehmen unterschiedliche Werbestrategien verfolgen.

Erscheint Ihnen die Werbestrategie hinsichtlich einer höheren Pünktlichkeit erfolgsversprechender als die einer geringen Fahrzeit (und umgekehrt)?

Zu berücksichtigen ist grundsätzlich, dass die Züge (ÖBB-rj, ÖBB-EC, ÖBB-IC und WESTbahn) teilweise unterschiedlich viele Halte auf der Strecke und dadurch eine verschieden lange Fahrzeit haben.

Da das Thema nicht in unseren Aufgabenbereich fällt und uns dazu keine Informationen vorliegen, können wir diese Frage nicht beantworten.

Verfolgt die WESTbahn Ihrer Meinung nach auch andere Ziele mit dieser Strategie, z.B. weniger Kundenanträge betreffend Verspätungsentschädigungen?

Dazu können wir keine Einschätzung abgeben. Hierzu müssten Sie direkt beim betroffenen Bahnunternehmen nachfragen.

THEMENGEBIET IV: Service

Die WESTbahn versucht mit diversen Vorzügen im Servicebereich zu punkten. Beispielsweise wird ein direkter Ticketverkauf (ohne Preisaufschlag) im Zug angeboten. Des Weiteren wird jeder Wagen von einem WESTsteward begleitet.

Hat sich Ihrer Meinung nach seit dem Markteintritt der WESTbahn das Service in ÖBB-Zügen generell sowie an der Westbahnstrecke im Speziellen verändert? Wenn ja, welche konkreten Veränderungen können genannt werden?

Die internen Abläufe bei den Bahnunternehmen sind uns nicht bekannt und wir können daher keine direkte Schlussfolgerung ziehen. Es hat Verbesserungen gegeben, etwa die Einführung des neuen Onlinebuchungssystems der ÖBB-Personenverkehr AG, die Ausstattung von railjet-Zügen mit WLAN oder den Wechsel des Caterers bei der ÖBB-Personenverkehr AG. Ob diese Neuerungen rascher erfolgt sind bzw. über-

haupt unmittelbar auf den Markteintritt der WESTbahn zurückzuführen sind, können wir nicht bewerten.

Laut Jahresbericht der Schienen-Control GmbH wurden Anträge auf Verspätungsentschädigungen von Reisenden seitens den ÖBB oftmals zu spät bearbeitet und ausbezahlt. Beim direkten Vergleich mit der WESTbahn scheint der Prozess durchaus komplexer. Beispielsweise muss ein separater Antrag bei der Entschädigung von Einzeltickets gestellt werden. Entschädigungen unter 4 Euro werden hingegen gar nicht ausbezahlt.

Dürfen Reisende Ihrer Meinung nach in naher Zukunft mit einer Vereinfachung des Prozesses bei Verspätungsentschädigungen rechnen?

Die WESTbahn verfügt offensichtlich im Verspätungsfall über die technische Möglichkeit, Entschädigungen als Gutschriften direkt auf die Tickets der Fahrgäste zu buchen. Diese können von den Fahrgästen bei einer der nächsten Fahrten verwendet werden. Die Entschädigungszahlung erfolgt somit in der Regel rasch und kundenfreundlich.

Bei der ÖBB-Personenverkehr AG müssen Fahrgäste bei Verspätungen einen schriftlichen Entschädigungsantrag stellen. Das Bahnunternehmen benötigt laut eigenen Angaben verrechnungstechnisch die Ticket-Originale oder der Fahrgast muss bei den beigelegten Kopien an einer Personenkasse die Übereinstimmung mit den Originalen überprüfen lassen. Für die Fahrgäste bedeutet diese Vorgehensweise insgesamt mehr Aufwand.

Derzeit ist uns nicht bekannt, dass bei der ÖBB-Personenverkehr AG eine Vereinfachung – die wir begrüßen würden – geplant wäre.

THEMENGEBIET V: Subventionen / Verbot der Quersubventionierung

Die Umsatzerlöse des ÖBB-Konzerns konnten im Jahr 2012 um ca. 20 Mio Euro gesteigert werden. Allerdings ging der Anteil der auf dem Markt erzielten Umsätze im Vergleich zum Vorjahr zurück, die Beiträge des Bundes, welche ebenfalls zu den Umsatzerlösen hinzugezählt werden, stiegen an.

Für die Steigerung des Umsatzes hat demnach die öffentliche Hand gesorgt.

Wie stehen Sie dieser Entwicklung gegenüber?

Zu diesem Thema könnte Ihnen eventuell die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) Auskunft geben.

Die Neufassung des 1. Eisenbahnpakets sieht nicht nur eine getrennte Rechnungsführung zwischen dem Infrastrukturbetrieb und der Erbringung der Verkehrsleistungen vor, sondern auch zwischen Güter- und Personenverkehr und damit das Verbot der Quersubventionierung zwischen Güter- und Personenverkehr. Laut Jahresbericht der Schienen-Control GmbH begrüßen Sie diesen Schritt der Europäischen Kommission.

Welche weiteren Vorteile erhoffen Sie sich neben einer Erhöhung der Transparenz und der Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen?

Die von Ihnen angeführten Punkte stellen die primären Vorteile dar.

THEMENGEBIET VI: Viertes Eisenbahnpaket

Im Jänner 2013 unterbreitete die Europäische Kommission Vorschläge für ein viertes Eisenbahnpaket. Unter anderem soll der gesamte inländische Schienenpersonenverkehr ab Dezember 2019 für neue Marktteilnehmer in allen Ländern komplett geöffnet werden.

Wie stehen Sie zu den aktuellen Plänen der Europäischen Kommission? Sehen Sie beim möglichen Inkrafttreten des 4. Eisenbahnpakets eine Verschlechterung für Bahnreisende?

Dazu verweisen wir auf das Positionspapier der IRG-Rail (Independent Regulators' Group-Rail; ein Netzwerk zur engeren Zusammenarbeit der europäischen Schienenregulatoren) zum 4. Eisenbahnpaket. Die Schienen-Control hat dieses Papier mitgeschlossen:

<http://www.irg-rail.eu/app/download/5800660360/IRG-Rail+%2813%29+07+-+Fourth+package+amendments+position+paper.pdf>

Wie sehen Sie in Zukunft die Rolle des Staates?

Eine Stellungnahme dazu könnte Ihnen gegebenenfalls das Verkehrsministerium (bmvit), das Sie auch als Interview-Partner genannt hatten, geben.

THEMENGEBIET VII: Resümee / Ausblick

Der Markteintritt der WESTbahn liegt nun knapp zwei Jahre zurück.

Was hat sich Ihrer Meinung nach seit dem Markteintritt der WESTbahn für die ÖBB verändert (sowohl positive als auch negative Aspekte)? Wie sehen Sie die beiden Wettbewerber gegenwärtig und zukünftig am Markt agieren?

In Österreich findet seit Ende 2011 auf der Westbahnstrecke erstmals direkter Wettbewerb zwischen zwei Personenverkehrsunternehmen statt. Dies könnte als Testlauf für mögliche weitere Anbieter, die in und nach Österreich fahren möchten, gesehen werden. Wir gehen davon aus, dass österreichische und ausländische Bahnunternehmen den beginnenden Wettbewerb im Personenverkehr genau beobachten und analysieren werden.

Das neue Unternehmen WESTbahn agiert mit modernen und einfachen Prozessen (z. B. Ticketbuchung, Entschädigung) und mit einem niedrigeren Preisniveau (der Haustarif der WESTbahn entspricht dem ermäßigten ÖBB-Tarif, für letzteren ist jedoch der Kauf einer VORTEILScard Voraussetzung). Vermutlich sah sich die ÖBB-Personenverkehr AG durch den neuen Marktteilnehmer ebenfalls zu Verbesserungen veranlasst, zumindest erfolgte zeitnah beispielsweise die Einführung der SparSchiene-Tickets Österreich und des neuen Onlinebuchungssystems.

Für die ÖBB-Personenverkehr AG wird aber ein höherer Preisdruck bestehen, beide Bahnunternehmen setzen vermehrt Aktionen ein.

Für die Kunden hat die Wettbewerbssituation auf der Westbahnstrecke zu einem größeren Zugangebot, zu mehr Ticketaktionen und zu verbessertem Service geführt. Sie müssen durch die nun bestehende Auswahl, wie in anderen Branchen mit Wettbewerb, allerdings mehr Informationen einholen und vergleichen (Abfahrtszeiten, Fahrzeiten, Preise etc.).

Hat sich Ihrer Ansicht nach das Verhältnis zwischen den ÖBB und der WESTbahn seit dem Markteintritt verändert?

Geht das Verhältnis zwischen den ÖBB und der WESTbahn Ihrer Meinung nach möglicherweise in Richtung einer Coopetition (Dualität von Konkurrenz und Kooperation)?

Wir stehen als Regulierungsbehörde bei Fragen zu Eisenbahnunternehmen, Fahrgastrechten sowie zu allen prinzipiellen Themen des Eisenbahnmarktes zur Verfügung. Sämtliche Bahnunternehmen in Österreich können sich betreffend Zugang zum Schienennetz an uns wenden. Bei Beschwerden und allfälligen Streitfällen vermitteln wir als neutrale und unabhängige Stelle. In Schlichtungsgesprächen können wir die betroffenen Bahnunternehmen oft zu für alle Parteien akzeptablen Kompromissen führen.

Die weiteren Entwicklungen sind abzuwarten. Eine von Ihnen beschriebene Coopetition wäre zumindest im Sinne der Kunden.

Anhang E: Abstract und Lebenslauf

ABSTRACT (deutsch)

Seit dem Markteintritt der WESTbahn Management GmbH im Dezember 2011 gibt es für die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) einen direkten Konkurrenten an der Westbahnstrecke zwischen Wien und Salzburg. Diese Masterarbeit hat sich das Ziel gesetzt, die gegenwärtig erkennbaren und zukünftigen Auswirkungen des neuen Eisenbahnunternehmens auf die Positionierung der ÖBB sowohl theoretisch als auch empirisch anhand von Befragungen zu beleuchten. Die Analyse ergab, dass das Preisniveau seit dem Markteintritt des Konkurrenten gesenkt werden und das Service in vielen Bereichen erhöht werden konnte. Allerdings lassen sich auch negative Auswirkungen erkennen, beispielsweise die zahlreichen Konflikte um Trassenvergaben. Des Weiteren lässt sich feststellen, dass sich die Rolle des Staates, vor allem aufgrund weiterer geplanter Liberalisierungsschritte seitens der Europäischen Kommission, in Zukunft verändern werde.

ABSTRACT (englisch)

Since the market entry of the private railway company WESTbahn Management GmbH, which provides passenger transport connections between Vienna and Salzburg, there is a new competitor for the Austrian Federal Railways (ÖBB). This master thesis discusses the consequences of the new railway company for the former monopolist. In the first part, the master thesis provides a theoretical overview of this topic. In the second part, empirical statements of four important stakeholders give additional background information on seven different subject areas. The basic findings show that the price level decreased as well as many service features increased since the market entry of WESTbahn. However, there are also some negative effects, for example many conflicts about stretches between the two competitors. Furthermore, the analysis shows that the roles of the EU Member States will change due to further liberalisation steps of the European Commission.

LEBENS LAUF

Persönliche Daten

Vorname und Name: Sabrina Koroschetz, BSc (WU)
Geburtsort: Wien
Staatsbürgerschaft: Österreich
Familienstand: ledig

Studium und Ausbildung

Seit 03/2011 **Masterstudium Betriebswirtschaft an der Universität Wien**
Spezialisierung: Public Utility Management
Spezialisierung: Revision, Steuern und Treuhand
Masterarbeit: „Auswirkungen des Konkurrenzunternehmens WEST-
bahn auf die Positionierung der ÖBB im österreichischen Personen-
verkehr“

10/2006-06/2010 **Bachelorstudium Wirtschafts- und Sozialwissenschaften (Zweig
Betriebswirtschaft) an der Wirtschaftsuniversität Wien**
Spezialisierung: Change Management und Management Development
Spezialisierung: Accounting
Bachelorarbeit: „Auswirkungen eines Generationswechsels auf Füh-
rungsebene am Beispiel des Familienunternehmens Mayer“

09/2001-06/2006 **Vienna Business School - Handelsakademie Floridsdorf**
Reifeprüfung: Juni 2006

Berufserfahrung

Seit 03/2010 Beschäftigt bei Moore Stephens Steuerberatung GmbH in Wien

EDV-Kenntnisse

Sehr gute Kenntnisse in Microsoft Office (Word, Power Point, Excel)
Basiswissen in der Buchhaltungssoftware BMD bzw. NTCS
Kurseinführung in SAP

Sprachkenntnisse

Deutsch: Muttersprache
Englisch: Sehr gute Kenntnisse in Wort & Schrift
Italienisch: Maturaniveau in Wort & Schrift

Gerasdorf bei Wien, im März 2014