

Band 129 - Vergabe von Eisenbahnverkehrsleistungen in der EU

Kurzfassung

Friedrich Klug, Schriftleiter des IKW

In der öffentlichen Diskussion wird die volkswirtschaftliche Bedeutung der Schienenbahnen oft unterschätzt und vielfach werden nur die Betriebsabgänge und hohen Investitionskosten einer durchaus kritischen Betrachtung unterzogen, nicht jedoch die volkswirtschaftlichen und sozialen Nutzeneffekte. Gemäß einer Studie beläuft sich die Bruttowertschöpfung der Bahn im Jahr 2011 auf rund € 4,1 Milliarden. Mit den induzierten Effekten wird eine Wertschöpfung von ca. € 9 Milliarden erzielt, womit rund 128.000 Arbeitsplätze gesichert werden (Industriellenvereinigung 2013: Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn, Seite 7).

Einer Studie über die volkswirtschaftliche Bedeutung der privaten Schienenbahnen ist zu entnehmen, dass im Jahr 2013 durch die Betriebsleistung dieser Bahnen eine Bruttowertschöpfung von € 326 Mio. erzielt wurde. Der Beschäftigungseffekt beläuft sich auf 5.064 Arbeitsplätze mit einem Multiplikator von rund 2,0.

Das Steuer- und Abgabenaufkommen der Privatbahnen beläuft sich auf rund € 93,6 Mio. wobei die Sozialversicherungen und der Bund am meisten profitieren.

Der Wertschöpfungseffekt der Investitionen zwischen 2004 und 2013 beläuft sich auf € 398,2 Mio. mit einem Multiplikator von 1,85. Der Beschäftigungseffekt der Investitionen beträgt 5.120 Personen mit einem Multiplikator von 2,1.

Auf Basis der in der vorliegenden Studie zusammengefassten Sekundärdaten aus Deutschland errechnet sich eine durchschnittliche Ausgleichsleistung von € 8,08 je Zugkilometer. Nach Zusammenführung der ermittelten Transaktionskosten ergeben sich zusätzlich okkulte Kosten von € 11,51 je Zugkilometer, somit insgesamt von € 19,59 je Zugkilometer in der wettbewerbsorientierten Bundesrepublik.

Die Ausgleichsleistung beläuft sich in Österreich auf € 8,98 je Zugkilometer. Hinzu kommen je nach angewendeter Berechnungsmethode € 0,28 oder € 2,38 oder € 4,77, maximal also € 11,36 bis € 13,75 je Zugkilometer, wie folgender Aufstellung zu entnehmen ist:

Ausgleich je Zugkilometer

€ 8,98 Österreich

€ 8,08 Deutschland

Ausgleich zuzüglich okkulte und volkswirtschaftliche Kosten

€ 19,59 Deutschland inklusive okkulte Kosten insgesamt

€ 11,36 bis € 13,75 Österreich inklusive volkswirtschaftliche okkulte Kosten

Die um 10 % niedrigeren direkten (betriebswirtschaftlich relevanten) Ausgleichsleistungen in Deutschland hängen mit dem höheren Tarifniveau zusammen und beruhen auf verkehrspolitischen Entscheidungen über die Höhe des Tarifniveaus und somit der Zuschussgewährung an den öffentlichen Schienenverkehr. Im demokratischen Entscheidungsprozess ist eine möglichst gerechte Aufteilung der Kostentragung zwischen dem Staat, den Steuerzahlern und den Fahrgästen herbeizuführen. Letztlich hängt dies von politischen Entscheidungen und von der Zahlungsbereitschaft der Verkehrsteilnehmer ab.

Die von den deutschen Aufgabenträgern angegebene Kostenbelastung durch Ausschreibungen erscheint als zu niedrig bemessen, zumal die Verbundunternehmungen bemüht sind, ihre erzielten qualitativen Verbesserungen und Frequenzerhöhungen ins rechte Licht zu stellen. Diese Erfolge werden nämlich mit „okkulten“ Kosten erkaufte, die wegen des in Deutschland vorherrschenden Wettbewerbsregimes systemimmanent sind. So entstehen Kosten, die mit dem administrativ aufwändigen Ausschreibungsverfahren und Transaktions- und Überwachungskosten zusammenhängen. Des Weiteren sind in der Privatwirtschaft übliche Gewinnzuschläge zu kalkulieren, können erzielte Einsparungen zu Lasten der Verkehrsbediensteten gehen und sind die Pensions- und Zinslasten vom Staat zu tragen. Vorgenommene Tarifierhöhungen treffen wiederum die Fahrgäste oder sind letztlich von der öffentlichen Hand aus sozialen und verkehrspolitischen Gründen abzugelten.

Die quantitativen und qualitativen Vorgaben für die von den Gebietskörperschaften zu leistenden Abgeltungen sind von den Aufgabenträgern zu prüfen, sodass Managementkosten entstehen. Daher ist mit „okkulten“ Gemeinkosten von mindestens 4

% für den Gewinnzuschlag zuzüglich Managementkosten von weiteren 4,6 % zu rechnen, die letztlich vom Staat bzw. von den Steuerzahlern, von der Belegschaft oder von den Fahrgästen zu tragen sind. Wenn diese Prozentsätze unter Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Effekte gerechnet werden, ergeben sich die oben angeführten Kilometersätze. Die immer wieder behaupteten Kosteneinsparungen durch den Ausschreibungswettbewerb von rund 20 % können auf Grund der Ergebnisse der Studie nicht nachvollzogen werden, vielmehr besteht wegen der deutlichen Erhöhung der bestellten Zugkilometer sogar ein deutlich höherer öffentlicher Mittelbedarf.

Unter Berücksichtigung der okkulten Kosten errechnen sich Gesamtkosten je Zugkilometer von € 19,59 in Deutschland, die bis zu 72 % über den Kosten in Österreich von derzeit 11,36 bis 13,75 Euro liegen. Wenn nun Österreich dem Beispiel Deutschlands folgt, ist zu befürchten, dass die Gesamtkosten auf das deutsche Niveau ansteigen. Für die Aufgabenträger mögen zwar bei kurzfristiger, betriebswirtschaftlicher Betrachtung Kostenreduktionen erzielbar sein, die jedoch zu Lasten anderer Behörden, Gebietskörperschaften, Verkehrsunternehmen, Bediensteter und letztlich auch der Fahrgäste gehen. Der Wettbewerb hat eben seinen Preis, der sich in den „okkulten“ Kosten niederschlägt und offen oder versteckt schließlich von der Allgemeinheit bzw. „Dritten“ zu zahlen sein wird. Die Entlastung eines Bereichs führt zur Belastung anderer Stakeholder.

Da es sich beim Schienenverkehr um öffentliche Leistungen mit sozialen, verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen Zielsetzungen handelt, sollte die Betrachtungsweise nicht nur auf der betriebswirtschaftlichen Grundlage beruhen, sondern erweitert werden, damit die wahren Dimensionen erkannt und Fehlallokationen von Ressourcen vermieden werden. Der durch die „okkulten“ Kosten entstandene, volkswirtschaftliche Ressourcenentzug schiebt nämlich die Ressourcen von der öffentlichen zur privatwirtschaftlichen Verfügungsgewalt um. Eine Umverteilung in Richtung privater, auch internationaler Anbieter würde damit induziert. Private Wettbewerber gewinnen im zunehmenden Maße an Boden; sollten sie scheitern, muss wiederum die Allgemeinheit einspringen.