

Privatisierung und Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen in der EU-15:

Eisenbahn und ÖPNV

Mag. Dagmar Hemmer, Bela M. Hollos

Wien, September 2003

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	3
2. EU-rechtliche Grundlagen für den Eisenbahnverkehr	4
2.1. Eisenbahnpaket I.....	4
2.2. Eisenbahnpaket II.....	4
3. Der Stand der Liberalisierung und Privatisierung in den Eisenbahnverkehren der EU	5
4. Erfahrungen in den einzelnen Ländern der EU	7
4.1. Belgien.....	7
4.2. Dänemark.....	8
4.3. Deutschland.....	9
4.4. Finnland	11
4.5. Frankreich	12
4.6. Griechenland	14
4.7. Großbritannien.....	15
4.8. Irland.....	19
4.9. Italien.....	20
4.10. Luxemburg.....	21
4.11. Niederlande.....	22
4.12. Österreich	23
4.13. Portugal.....	26
4.14. Schweden.....	27
4.15. Spanien	30
5. Trennung von Bahninfrastruktur und Betrieb - Zusammenfassung	33
6. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)	35
6.1. Private Unternehmen.....	37
6.2. Länderberichte	38
7. Schlussfolgerungen.....	46
8. Literatur.....	48
9. Internetlinks.....	49
9.1. Bahngesellschaften.....	49
9.2. Andere Links	49

1. Einleitung

Die vorliegende Studie soll einen Überblick über die Liberalisierungsvorgaben seitens der EU und über den Stand der Liberalisierung am Eisenbahnsektor in den EU-Mitgliedstaaten geben. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Trennung von Netzbetrieb und Schieneninfrastruktur, die – entgegen der Behauptungen der österreichischen Bundesregierung¹ – von der EU in keiner Weise gefordert wird.

Für die Bereiche Restrukturierung und Liberalisierung der Eisenbahnen wird vor allem auf eine Studie der Internationalen Transportarbeitergewerkschaft ITF² und auf eine Studie³ von *IBM Business Consulting Services GmbH*⁴ (vormals *PWC Consulting*), für den Teilaspekt „Trennung von Infrastruktur und Betrieb“ wird auch auf eine Studie von *LITRA*⁵ zurückgegriffen.

¹ Staatssekretär Helmut Kukacka (damals Abgeordneter und Verkehrssprecher der ÖVP im Nationalrat): Bei ihrer Forderung nach einer Teilung der Bahn beruft sich die ÖVP auf die Vorgaben der EU, die eine Trennung als "Voraussetzung und Bedingung für eine europäische Bahnliberalisierung" ansehe, in: APA0020, 6.1.2003

² Bahnrestrukturierung: aktuelle Entwicklungen, September 2002

³ Liberalisierungsindex Bahn 2002. Vergleich der Marktöffnung in den Eisenbahnmärkten der 15 Mitgliedsstaaten der Europäischen Union, der Schweiz und Norwegens. Berlin, 20.1.2003

⁴ in Zusammenarbeit Prof. DDr. Christian Kirchner⁴, wurde von der Deutsche Bahn AG in Auftrag gegeben.

⁵ Bahnreform 2: Die Vorteile der integrierten Bahn, Mai 2001

2. EU-rechtliche Grundlagen für den Eisenbahnverkehr

2.1. Eisenbahnpaket I

Das sogenannte Eisenbahnpaket I umfasst mehrere Richtlinien und hat generell die Marktöffnung auf dem Eisenbahnsektor zum Ziel:

Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 (idF. RL 01/12/EG) zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft:

Die Mitgliedsländer werden aufgefordert, folgende Rahmenbedingungen im Schienenverkehr umzusetzen:

- Unabhängige Betriebsführung der staatlichen Eisenbahnunternehmen
- Buchhalterische Trennung zwischen Betrieb der Infrastruktur und Erbringung von Verkehrsleistungen
- Abbau der Verschuldung und finanzielle Sanierung der staatlichen Eisenbahnunternehmen
- Zugangsrechte zur Eisenbahninfrastruktur auch für Private

Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 (idF. RL 01/13/EG) über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Eisenbahnunternehmen:

Für die Erteilung einer Betriebsgenehmigung werden folgende Voraussetzungen formuliert: Zuverlässigkeit, Finanzkraft, Fachliche Eignung, Versicherung des Eisenbahnverkehrsunternehmens.

Richtlinie 95/19/EG des Rates vom 19. Juni 1995 (idF. RL 01/13/EG) über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Wegegntelnen:

Um Transparenz, Marktwirtschaft und Gleichbehandlung in der Fahrwegzuweisung zu garantieren ist in dieser Verordnung folgendes geregelt: Vorschriften für die Aufteilung der Infrastrukturkapazitäten, Entgeltregelungen.

Zum Eisenbahnpaket I gehören darüber hinaus noch die beiden Interoperabilitäts-Richtlinien RL 01/16/EG und RL 96/48/EG zur technischen Harmonisierung der Schienenverkehrssysteme.

2.2. Eisenbahnpaket II

Die EU-Verkehrsminister stimmten im März 2003 dem Eisenbahnpaket II zu. Es sieht eine Überarbeitung der bestehenden Richtlinien vor, die Schaffung der Europäischen Eisenbahnagentur (EEA) v.a. zur technischen Unterstützung der EU-Kommission sowie eine Harmonisierung der Sicherheitsbestimmungen in den EU-Mitgliedstaaten. Im Güterverkehrsbereich findet bereits jetzt eine vollständige Liberalisierung statt. Frankreich, Belgien und Luxemburg wurden diesbezüglich von den anderen EU-Staaten überstimmt. Spätestens ab 2006 sollen neben den Strecken der Transeuropäischen Netze auch Nebenstrecken und ab März 2008 auch die rein nationalen Strecken liberalisiert werden. Die Einführung eines europäischen Lokführerscheins wurde vereinbart, eine Vereinheitlichung der sozialen Bestimmungen (z.B. Arbeitszeit) fehlt allerdings. Zur Liberalisierung des Personenverkehrs, für die sich auch das EU-Parlament einsetzt, soll die EU-Kommission Ende 2003 einen Vorschlag vorlegen.

3. Der Stand der Liberalisierung und Privatisierung in den Eisenbahnverkehren der EU

Liberalisierung

Die in der Einleitung erwähnte Studie von IBM Business Consulting hat den Stand der Liberalisierung anhand zahlreicher Merkmale detailliert beschrieben. Der Liberalisierungsindex (kurz: „**LIB-Index**“) gibt Auskunft über die Markteintrittsmöglichkeiten eintrittswilliger Dritter Eisenbahnverkehrsunternehmen (Dritte EVU⁶) anhand dreier Fragen, die mit Teilindizes allerdings unterschiedlich stark gewichtet werden:

1. gesetzliche Grundlagen für Dritte EVU; also auch nationale Zugangsrechte, organisatorische Struktur des bisher marktführenden Eisenbahnunternehmens Vorbereitungsgrad des TERNF⁷, Regulierungsbehörde; **Teilindex LEX** (25%)
2. faktische Marktzugangsmöglichkeiten und –barrieren; **Teilindex ACCESS** (50%)
3. Dynamik/Intensität des Wettbewerbs; **Teilindex COM** (25%)

Im **Teilindex LEX** ist der Themenkomplex „staatliche Regulierungsbehörde“ am stärksten gewichtet. Die staatliche Aufsicht ist z.B. in Deutschland, Großbritannien, Österreich, Portugal, Dänemark und der Schweiz am weitesten entwickelt.

Der zweite Themenkomplex ist die vertikale Struktur der *Incumbents*, also der bislang marktbeherrschenden Eisenbahnunternehmen. Schweden, die Niederlande, Großbritannien, Dänemark und Norwegen haben ihre Staatsbahnen sowohl vertikal institutionell (Netz und Transport) als auch horizontal (bilanzielle Trennung von Personen- und Güterverkehrssparte) getrennt. Diese Reihung ist insofern problematisch, als die institutionelle Trennung von der EU nicht gefordert wird.

Im dritten Themenkomplex Marktzugang gibt es nur geringe gesetzliche Unterschiede zwischen den Staaten. Alle Staaten weisen gesetzliche Zugangs- und Transitrechte vor, alle *Incumbents* haben einen Unabhängigkeitsstatus und haben – vom Staat getrennt – ein eigenes Vermögen, einen eigenen Haushaltsplan und eine eigene Rechnungsführung. In allen Staaten ist die von der EU vorgeschriebene getrennte Buchhaltung für Infrastruktur und Transport umgesetzt.

Im **Teilindex ACCESS** sehen die AutorInnen der IBM-Studie zwei Staatengruppen. Zur Gruppe „Leichter Marktzugang“ gehören demnach die Staaten Deutschland, Niederlande, Schweiz, Dänemark, Schweden, Großbritannien und Italien. Zur Gruppe „Beschränkter Marktzugang“ gehören die Staaten Belgien, Finnland, Frankreich, Norwegen, Österreich, Portugal, Irland, Griechenland, Luxemburg und Spanien.

Als erstes Kriterium für den praktischen Netzzugang sehen die AutorInnen die Vergabe von Lizenzen und Sicherheitszertifikaten. Hier geben sie Deutschland zwar die höchste Punkteanzahl, da dort kein „gesondertes restriktives Sicherheitszertifikat“ erforderlich sei und Sicherheitsaspekte bereits in der Lizenzvergabe enthalten sind. Interessant ist dennoch, dass im deutschen Personenfernverkehr de facto kaum Wettbewerb besteht, was an den hohen Markteintrittskosten für rollendes Material, an den hohen Trassenbenutzungsentgelten und

⁶ Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) mit Ausnahme der ehemaligen Monopolisten in ihrem Heimatland (*incumbents*).

⁷ Europäisches Güterverkehrsnetz, das in der RL 2001/12 beschrieben wird und bis zum 15.3.2003 für Dritte EVU geöffnet werden musste.

an der Trassenverfügbarkeit liegt. Diese Tatsachen finden aber in der von der DB AG beauftragten Studie keinen Niederschlag.

Als zweites Kriterium nehmen die AutorInnen die Verfügbarkeit von ausführlichen und kundenfreundlichen Informationen über den Netzeintritt.

Im **Teilindex COM** schließlich werden anhand aggregierter Marktgrößen die drei Themenkomplexe „Marktentwicklung des Modal Split“, „Dritte EVU“ und „Zugänglicher Markt“ bewertet. Großbritannien nimmt darin eine Sonderstellung ein, da kein *Incumbent* mehr existiert. Die anderen Länder werden in die Ländergruppen „Beginnender Wettbewerb“ und „Fortbestand des Monopols“ eingeteilt. In der ersten Gruppe befinden sich Schweden, Deutschland, Dänemark und die Niederlande. Alle anderen Länder haben nach Ansicht der AutorInnen einen sehr geringen bzw. überhaupt keinen Wettbewerb im Schienenverkehrsmarkt.

Die AutorInnen der Studie teilen die EU-Staaten (plus Schweiz, Norwegen) anhand des zusammenfassenden **LIB-Index** in drei Gruppen ein:

In der ersten Gruppe, „Marktöffnung im Zeitplan“, befinden sich die Staaten Großbritannien, Schweden, Deutschland, Niederlande, Dänemark (und Schweiz).

In der zweiten Gruppe, „Verzögerte Marktöffnung“, befinden sich die Staaten Italien, Österreich, Finnland, Belgien, (Norwegen), Portugal und Frankreich.

In der dritten Gruppe, „Anfänge der Marktöffnung“, sind die Staaten Irland, Luxemburg, Griechenland und Spanien.

Privatisierung

Hinsichtlich der Privatisierung bisher staatlicher Eisenbahnunternehmen lässt sich feststellen:

In praktisch allen EU-Staaten (außer Griechenland) erfolgte meist in den frühen 90 Jahren die Umwandlung des staatlichen Eisenbahnen in Wirtschaftsunternehmen sowie die Aufteilung des Unternehmens in mehrere Teilunternehmen, die für die Infrastruktur, den Personen- und Güterverkehr, die Gebäude und andere Dienstleistungen zuständig sind. Die - zumindest buchhalterische - Trennung von Infrastruktur und Betrieb ist in allen Ländern (außer Griechenland) vollzogen.

In 13 der derzeit noch 15 EU-Mitgliedstaaten ist die Staatsbahn noch im alleinigen Eigentum des jeweiligen Staates, in Italien im Mehrheitseigentum des Staates, und allein in Großbritannien wurden die ehemaligen Staatsbahnen 1995-1997 vollkommen privatisiert.

Konkrete Privatisierungsabsichten oder -pläne bestehen aber in Deutschland, wobei ein bereits für 2003 geplanter Börsegang vorerst auf unbestimmte Zeit verschoben wurde. In Frankreich gibt es Absichten, einzelne Unternehmen der SNCF-Gruppe im Güterverkehr zu privatisieren, die aber durch einen Beirat der Regierung kritisch beurteilt werden. Auch in Irland hat die Regierung angekündigt, die Bahn privatisieren zu wollen. In Italien erfolgte 2000 die Teilprivatisierung des für die Hauptbahnhöfe zuständigen Sub-Unternehmens der italienischen Bahn. Und auch die für den Passagier- und Frachtverkehr zuständige „*Trenitalia*“ soll privatisiert werden. In den Niederlanden wurde eine bereits geplante Privatisierung 1999 wieder auf Eis gelegt mit der bemerkenswerten Begründung, mehr Mobilität zu gewährleisten sei wichtiger als Gewinnmaximierung. In Portugal wurde eine neue Bahnstrecke (über den Tejo von Lissabon nach Südportugal) als PPP-Projekt finanziert und einem Privatunternehmen eine Konzession zum Betrieb übergeben. In gleicher Weise wurde die neue Brückenverbindung zwischen Schweden und Dänemark (Öresund) finanziert und betrieben. Zudem wurden in Schweden bereits etliche Bahnstrecken privaten Betreibern übergeben. In Spanien soll die staatliche *RENFE* bis Ende 2004 privatisiert und später an die Börse gebracht werden. An der Grenze von Spanien und Frankreich wird derzeit die erste in Privatbesitz befindliche und privat betriebene Hochgeschwindigkeitsbahn gebaut.

4. Erfahrungen in den einzelnen Ländern der EU

4.1. Belgien

4.1.1. Der Incumbent

Die belgischen Staatsbahnen „*Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen*“ (NMBS) wurden 1926 gegründet, um den Eisenbahnverkehr im gesamten belgischen Netz zu koordinieren. 1992 wurde das Unternehmen als „*Société Nationale des Chemins de fer Belges*“ („SNCB“) per Gesetz in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, mit dem Staat als einzigem Aktionär. Gleichzeitig wurden Beihilfen für die Bereiche internationaler Reisezugverkehr und Einzelwagen-/Teilladungsverkehr auf dem Güterverkehrssektor gestrichen. Die „SNCB“ müssen in diesen Bereichen rein betriebswirtschaftlich arbeiten. Sie erfüllt die Funktion eines öffentlichen Dienstleisters, hauptsächlich im Bereich des Personen-Binnenverkehrs und der Instandhaltung der Eisenbahninfrastruktur.

4.1.2. Restrukturierung

Im Anschluss an eine Rezessionsphase Anfang der 90er Jahre und – daraus resultierend – wirtschaftlichen Schwierigkeiten der „SNCB“, folgten zunächst Kostensenkungsprogramme und zunehmende Arbeitskonflikte. 1996 wurde zwischen den „SNCB“, den Eisenbahngewerkschaften und der Regierung ein Investitionsplan bis 2005 und eine Neugliederung der „SNCB“ vereinbart. Die Schulden des Unternehmens wurden vom Staat nicht übernommen, aber der Staat sagte den „SNCB“ einen jährlichen Investitionszuschuss zwischen € 350 und 500 Mio.⁸ zu, sowie eine Entschädigung für die Kosten, die sich aus der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben ergeben. Zur Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen hat die belgische Regierung einen Investitionsfonds eingerichtet, in den sowohl staatliche als auch private Beiträge fließen, denn es werden Zinsen auf Investitionen bezahlt. 1999 beliefen sich die staatlichen Unterstützungen auf einen Gesamtbetrag von € 860 Mio. oder 28% der Gesamteinnahmen von „SNCB“.

Die Neugliederung der „SNCB“ trat am 1.1.1998 in Kraft. Das Unternehmen war nun nicht mehr direkt dem Ministerium unterstellt, sondern einem Aufsichtsrat verantwortlich. Die Behörden schließen seitdem Leistungsverträge mit dem Management der „SNCB“ ab und greifen nur bei strategischen Entscheidungen direkt in die Unternehmensführung ein. Das Unternehmen wurde in zehn Tätigkeitszentren, fünf Servicezentren und sieben zentrale Koordinierungseinheiten restrukturiert.

Durch die „Eurostar“-Verbindung nach London (1994) und die „TGV“-Verbindung nach Paris (1995) hat sich die internationale Personenverkehrsanbindung Brüssels deutlich verbessert. „SNCB“ und die französische „SNCF“ betreiben die neue Schnellfahrstrecke gemeinsam über das Gemeinschaftsunternehmen „*Thalys International*“, auch die deutschen und niederländischen Bahnen wurden miteinbezogen. Im Jahr 2000 erreichte das Unternehmen ein Verkehrsaufkommen von 5,5 Mio. PassagierInnen und einen Einkommenszuwachs in der Höhe von 20,5%.

Die Güterverkehrsdienste der „SNCB“ werden als „*B-Cargo*“ vermarktet. Die Strategie von „*B-Cargo*“ basiert auf der Nutzung von Gruppensynergien aus der Zusammenarbeit mit zwei

⁸ In der verwendeten Literatur sind zahlreiche Geldbeträge noch in US-Dollar angegeben. Aufgrund der hohen Schwankungen des Wechselkurses im Beobachtungszeitraum wird zur Vereinfachung zwischen US-Dollar und Euro Wechselkursparität angenommen.

weiteren „SNCB“-Töchtern, dem Paketdienst „ABX“ und „JFB“ („InterFerryBoats“), das auf den Terminalbetrieb für intermodalen Verkehr sowie Logistik spezialisiert ist. Außerdem entwickelt „SNCB“ eine Telekommunikationssparte, indem sie u.a. ihr Lichtwellenleiternetz vermarktet.

Zur weiteren Modernisierung der Bahnen (1999 waren von den 13.472 km Streckennetz nur 20% elektrifiziert) hat die belgische Regierung im März 2001 ihre Zustimmung zu einem Investitionsplan in der Größenordnung von € 15 Mrd. gegeben. Das Ziel ist eine 50%ige Erhöhung des Bahnverkehrsaufkommens bis 2010.

4.1.3. Trennung von Infrastruktur und Betrieb, Privatisierung

Die „SNCB“ befindet sich zu 99,8% im Staatseigentum und sind eine Aktiengesellschaft öffentlichen Rechts. Privatisierung ist derzeit im Bereich Eisenbahn nicht geplant, dennoch regt sich in den starken belgischen Gewerkschaften Unmut über die Liberalisierungsbestrebungen der EU. Derzeit wird in Belgien die Trennung der Geschäftsbereiche Infrastruktur und Betrieb in separate Unternehmen diskutiert, eine Entscheidung steht noch aus. Befürchtet wird von Gewerkschaftsseite auch, dass der profitable Teil der „SNCB“ (wie der Warentransport) in einigen Jahren durch Private übernommen wird und den Staatsbahnen nur die unrentablen Geschäftsbereiche bleiben. Seit 1998 kommt es u.a. deswegen immer wieder zu Streiks bei der „SNCB“, das Hauptthema der Auseinandersetzungen ist aber der chronische Personalmangel. Zum Beispiel wurde 1996 die 36-Stunden-Woche eingeführt, doch kaum jemand kann seine zusätzliche Freizeit aus Arbeitskräftemangel auch konsumieren. „SNCB“ beschäftigt „reguläre Arbeitskräfte“, Vertragsarbeitskräfte und Zeitarbeitskräfte. Nur die erste Gruppe (rund 90 % der ArbeitnehmerInnen) genießt Beamtenstatus, der spezifische Bestimmungen hinsichtlich Arbeitsbedingungen, Bezahlung, Leistungen und Prämien vorsieht. Im Jahr 2001 waren 40.600 Menschen bei den belgischen Staatsbahnen vollzeit-beschäftigt. Im Zeitraum von 1990-1998 verringerte sich der Personalstand der belgischen Staatsbahnen um 11,5%.

4.2. Dänemark

4.2.1 Der Incumbent

Die dänische Eisenbahngesellschaft „Danske Statsbaner“ („DSB“) wickelt 95% des Schienenpersonenverkehrs und 99% des Schienengüterverkehrs in Dänemark ab. Den Rest teilen sich 13 kleinere private Unternehmen, die in der „Vereinigung dänischer Privatbahnen“ zusammengeschlossen sind. Die „DSB“ verfügen über ein Streckennetz von 500km und befördern jährlich etwa 12 Mio. Fahrgäste. Sowohl die „DSB“ als auch die Privatbahnen werden vom Staat unterstützt.

1997 gab die dänische Regierung bekannt, dass das Transportmonopol der „DSB“ per 1.1.1999 ausläuft und dass ab Jänner 2000 private Personenverkehrsunternehmen in direkter Konkurrenz zur „DSB“ treten können. Laufend werden „DSB“-Fahrgastdienste ausgeschrieben, nicht ausgeschrieben öffentliche Verkehrsdienste werden wie verkaufte Dienste behandelt.

4.2.2. Restrukturierung

1996 hat sich die „DSB“ von ihrem Bus- und ihrem Schifffahrtsunternehmen („DSB Busser“ und „DSB Rederi“) getrennt. 1999 wurde „DSB“ in fünf Betriebseinheiten („DSB“ S-Bahnen, Fahrgastdienste, Verkauf und Bahnhöfe, Rollmaterial) und 13 Unternehmens- bzw. Dienstleistungsfunktionen restrukturiert. „DSB“ wurde ein unabhängiges öffentliches Unternehmen im alleinigen Besitz des Transportministerium.

1996 waren noch etwa 21.000 Personen bei der „DSB“ beschäftigt. Nach der Abtrennung der Schieneninfrastruktursparte 1997 (3.087 Beschäftigte) und der weiteren Aufsplitterung des Unternehmens arbeiteten 2001 nur mehr 9.700 ArbeitnehmerInnen für die „DSB“. Das Personal wurde also in der Zeit von 1996-2001 um ca. 54% reduziert, wobei ein Großteil nunmehr für andere Unternehmen tätig ist. Die Mehrheit der Eisenbahnbediensteten (rund zwei Drittel) sind BeamtInnen. Für sie sieht das Beamtengesetz bei Verlust ihres Arbeitsplatzes entweder eine angemessene Ersatzstellung (an einem beliebigen Ort in Dänemark), eine spezielle Entschädigung (normales Gehalt für einen Zeitraum von drei Jahren) oder eine spezielle Entlassungsabfindung (zwei Drittel des Gehalts über einen Zeitraum von fünf Jahren) vor.

4.2.3. Trennung von Infrastruktur und Betrieb, Privatisierung

Die „DSB“ wurde per Gesetz am 1.1. 1997 in zwei Unternehmen getrennt. „Banestyrreisen“ übernahm die Infrastruktur und ist außerdem für die Zugsteuerung und das Krisenmanagement zuständig, während die „DSB“ den Betrieb behielt, aber nun für die Gleisnutzung bezahlt. Alle Bahnbetreiber haben freien Zugang zu diesem Netz und können in Konkurrenz zur „DSB“ treten. Das Gesetz galt jedoch nicht für die kleinen Privatbahnen, die von den Gemeinden mit staatlichen Zuschüssen betrieben werden.

Die „DSB“, ihre Versandaktivitäten, das Eisenbahnnetz und eine Reihe von Tochtergesellschaften im Bahnfrachtgeschäft wurden schrittweise abgetrennt. Es wurden einige Schritte in Richtung Privatisierung oder zumindest „Korporatisierung“ (Bildung eines Unternehmens, das jedoch Staatseigentum bleibt) durch Gründung internationaler Jointventures im Gütertransport sowie bei den Schnellzügen und Reisebüros unternommen.

Die Güterverkehrssparte der „DSB“ wurde im Dezember 2000 von der „Deutschen Bahn AG“ aufgekauft, nachdem Verhandlungen mit den Schwedischen und Norwegischen Staatsbahnen über die Gründung eines gemeinsamen Gütertransportunternehmens Ende 1998 gescheitert waren (vorgesehener Name: „Nordic Rail International“, NRI).

Der konservative Verkehrsminister Flemming Hansen erklärte Anfang Februar 2002 im dänischen Parlament, dass er den Verkauf der „DSB“ für möglich halte.

4.3. Deutschland

4.3.1. Der Incumbent

Am 1.1.1994 wurden mit dem Gesetz zur Neuordnung des Bahnwesens die westdeutsche *Bundesbahn (DB)* und die ostdeutsche *Reichsbahn (DR)* zusammengelegt und anschließend in einen öffentlichen und einen unternehmerischen Bereich geteilt. Der öffentliche Bereich besteht aus dem *Eisenbahn-Bundesamt (EBA)* und dem *Bundeseisenbahnvermögen (BEV)*, das für die Personal-, Grundstücks- und Schuldenverwaltung zuständig ist. Der unternehmerische Bereich ist die *Deutsche Bahn AG*, deren Aufgabe die Verwaltung der Eisenbahnwirtschaft ist. Alleinigter Aktionär war zunächst die Bundesrepublik Deutschland. Die *DB AG* beschäftigt derzeit etwa 160.000 MitarbeiterInnen.

4.3.2. Restrukturierung

1999 wurde die „DB AG“ umfassend entschuldet und von hoheitlichen Aufgaben entbunden. Sie wurde zu einer Unternehmensgruppe mit fünf Unternehmensbereichen umstrukturiert, die als betrieblich und finanziell selbständige Tochterunternehmen agieren:

1. Personenfernverkehr („*DB Reise & Touristik*): Betreibt über 1.400 Personenfernzüge, 400.000 Fahrgäste täglich, bietet über 13 Tochterunternehmen touristische Dienste in Deutschland und dem Ausland an.

2. Personennahverkehr („DB Regio“): 29.000 Züge im Stadt- und Regionalverkehr mit rund 4 Mio. Fahrgästen täglich.
3. Personenbahnhöfe („DB Station & Service“): 5.794 Bahnhöfe und Haltestellen in ganz Deutschland.
4. Güterverkehr („DB Cargo“): 6.200 Güterzüge täglich; es werden jährlich etwa 300 Mio. Tonnen Güter befördert. Das Unternehmen ist im Besitz von über 4.300 Loks und 131.000 Güterwaggons.
5. Fahrweg („DB Netz“): betreibt, wartet und vermarktet das Schienennetz der „DB“ (~65.000km) und stellt rund 100 Bahnbetreibern die Netzinfrastruktur gegen eine Trassenbenutzungsgebühr zur Verfügung.

Als staatliche Aufgaben verbleiben die Regulierung und technische Überwachung des Eisenbahnsektors, die Garantie des Wettbewerbs im Eisenbahnwesen, die Erhaltung einer angemessenen Schieneninfrastruktur durch Unterstützung von Infrastrukturprojekten sowie die Sicherung gemeinwirtschaftlicher Eisenbahnverkehrsleistungen – derzeit ausschließlich im Nahverkehr – durch Einkauf bei Eisenbahnverkehrsunternehmen. Diese Aufgaben wurden im Zuge der Regionalisierung an die Bundesländer übertragen.

4.3.3. Trennung von Infrastruktur und Betrieb, Privatisierung

Die Trennung zwischen Betrieb und Fahrweg wurde mit der Gründung der „DB Netz AG“ vollzogen, die zwar im Konzern verblieben ist, aber sonst eigenständig agiert. Zugang zum Schienennetz der „DB“ haben alle Bahnunternehmen mit Lizenz und Sitz in Deutschland. Für die Trassennutzung werden Preise nach dem Kostendeckungsprinzip erhoben. Der Wettbewerb findet vor allem im Nahverkehr über öffentliche Ausschreibungen durch die Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs – in der Regel Institutionen der Bundesländer – und im Güterverkehr statt.

Das *Eisenbahn-Bundesamt* (EBA) hat als Aufsichts- und Genehmigungsbehörde die Befugnis, sich in trassenbezogene Verhandlungen zwischen „DB Netz AG“ und Bahnbetreibern einzuschalten, Pläne für neue Strecken zu genehmigen und Betriebszulassungen zu vergeben.

Ursprünglich sollte die „DB AG“ im Jahr 2003 an die Börse gehen und ab diesem Zeitpunkt ohne Bundesleistungen auskommen. Allein für die „DB Netz AG“ gilt die gesetzliche Einschränkung, dass die Bundesrepublik Deutschland Mehrheitsaktionär bleiben muss. Der Börsegang wurde zunächst auf 2005 verschoben und im April 2003 gänzlich auf Eis gelegt. Ein Grund für diese Entscheidung sei das ramponierte Image des Konzerns, dessen Probleme im Personenverkehr nicht zuletzt auf das umstrittene neue Preissystem zurückzuführen seien. Als weiterer Grund gelten die Erfahrungen mit dem Börsegang der Telekom, bei dem die (Klein-) Aktionäre eine Menge Geld verloren haben.⁹

Im Zuge der Umwandlung in eine AG wurden die BahnbeamtInnen in neue Arbeitsverhältnisse überführt. Weil sie als BeamtInnen nicht direkt von der „DB AG“ beschäftigt werden können, wurde eine spezielle öffentliche Einrichtung (*Bundeseisenbahnvermögen*) geschaffen, die nun als Arbeitgeberin der Beamten fungiert. Gleichzeitig wurden die bestehenden Unterschiede zwischen ArbeiterInnen und Angestellten bei Lohnstufen und Kündigungsschutz aufgehoben und der Schutz der ArbeitnehmerInnen allgemein verbessert. Inzwischen sind nur mehr rund ein Viertel der DB-Beschäftigten BeamtInnen. Seit der Umstrukturierung der „DB“ 1994 wurden 30% des Personals abgebaut, wenn man die Vergleichszahlen aus dem Jahr 1990 (Ost- und Westdeutschland) zugrundelegt, so beträgt der Personalrückgang sogar 56,5%.

⁹ APA0398, 15.4.2003

Auf dem Schienengüterverkehrssektor ist die „DB AG“ dabei, ihren Einfluss in mehreren EU-Staaten durch Kooperationen und Beteiligungen auszudehnen. Ein Beispiel dafür sind die grenzüberschreitenden Kooperationen im Rahmen des „*Railion-Verbundes*“ mit der niederländischen „*Railion Benelux*“ und der „*Railion Denmark*“. Intensiviert hat die „DB AG“ auch ihre Zusammenarbeit mit der schwedischen „*SJ Cargo AB*“, der österreichischen „*ÖBB*“ und der schweizerischen *Lötschbergbahn BLS*. Außerdem wird eine Zusammenarbeit mit der tschechischen „*CD*“ und der polnischen „*PKP*“ angestrebt. Mittlerweile haben die „DB Cargo“ und die französische Güterverkehrstochter „*SNCF-Fret*“ die gemeinsame Projektmanagementgesellschaft „*Rail Euro Con-cept SAS*“ gegründet.

4.4. Finnland

4.4.1. Der Incumbent

Die staatliche finnische Eisenbahngesellschaft „*Valtionrautatiet*“ („*VR*“) wurde 1990 in ein öffentliches Wirtschaftsunternehmen umgewandelt. Am 1. Juli 1995 wurde sie weiter in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt, an der der finnische Staat sämtliche Anteile hält.

4.4.2. Restrukturierung

Die „*VR*“ wurde als Unternehmensgruppe mit folgenden Teilunternehmen organisiert (in Klammer findet sich jeweils der staatliche Anteil an diesen Unternehmen):

- Die Muttergesellschaft „*VR Group Ltd.*“ (100%) hat 320 Beschäftigte, ist für die Administration und das Management zuständig und bietet Dienste in den Bereichen Finanzen, Verwaltung, Informationstechnologie und Grundstücksverwaltung an. „*VR Ltd.*“ und „*VR Track Ltd.*“ sind Tochterunternehmen von „*VR Group Ltd.*“.
- „*VR Ltd.*“ (100%) betreibt den Langstreckenpersonenverkehr und Nahverkehrsdienste in ganz Finnland, hat 10.300 Beschäftigte und absolvierte 1998 51,4 Mio. Fahrten (3,4 Mrd. Fahrgastkilometer).
- „*VR Cargo*“ ist ein Zweig der „*VR Ltd.*“ und wickelt den Güterverkehr ab. Das Unternehmen hat einen Kooperationsvertrag mit der „*DB Cargo*“ abgeschlossen.
- „*VR-Track Ltd.*“ (100%) bietet Dienste im Bereich der Planung, Bau und Wartung der Gleisanlagen und sonstigen Infrastruktur an, 3.300 Beschäftigte.
- „*VR Data Ltd.*“ (60%) kümmert sich um den Datentransfer zwischen den Unternehmensteilen,
- „*IT Solicom Oy*“ (60%) ist ein IT-Serviceunternehmen,
- „*Railtelia Oy*“ (60%) besorgt Logistik- und Telekommunikationsaufgaben,
- „*Avecra Oy*“ (k.A.) ist das Catering- und Restaurantunternehmen der finnischen Eisenbahn,
- „*Avarra Oy*“ (k.A.) führt die Gebäude- und Wohnungsverwaltung durch.

Im Zuge der Umstrukturierungen fand auch in Finnland ein massiver Personalabbau statt. Zwischen 1990 und 1998 verloren über 31,7% der Beschäftigten ihren Job. Eisenbahnbedienstete genießen in Finnland keinen BeamtenInnenstatus.

4.4.3. Trennung von Infrastruktur und Betrieb, Privatisierung

Die Trennung von Bahninfrastruktur und Betrieb ist seit 1995 vollzogen, wobei die Infrastruktur gemäß dem Eisenbahngesetz von 1994 Eigentum der finnischen Bahnverwaltung bleibt,

die dem Ministerium für Verkehr und Kommunikation unterstellt ist. Die Bahnverwaltung ist für die Netzentwicklung, die Bahnsicherheit, die Betreiberlizenzierung und die Zugtypenzulassung verantwortlich. Sie wird durch eine jährliche Budgetzuteilung und durch Infrastrukturbenutzungsgebühren finanziert. Die Bahnverwaltung beauftragt Unternehmen mit den notwendigen Infrastrukturarbeiten, die ausgeschrieben werden müssen. Hauptauftragsempfänger ist die „*VR Track Ltd.*“.

Die Gewinne der „*VR Group*“ betragen 2002 € 21,7 Mio. (€ 42 Mio. in 2001)., „*VR Cargo*“ transportierte 41,7 Mio. t Fracht und „*VR Ltd.*“ transportierte 57,7 Mio. Fahrgäste. Sozial notwendige Dienste werden vom Staat jährlich mit etwa € 35 Mio. bezuschusst.

Im März 2003 hat Verkehrsminister Kimmo Sasi überraschenderweise einen Großteil des Vorstandes der „*VR Group*“ ausgewechselt. Der neue Vorstandsvorsitzende, Vesa Puttonen, war Professor für Finanzwissenschaften an der *Helsinki School of Economics*. Ob mit der Umbesetzung eine Privatisierung vorbereitet werden sollte, ist derzeit noch offen.

4.5. Frankreich

4.5.1. Der *Incumbent*

Die „*Société des Chemins de Fer Français*“ („*SNCF*“) ist ein rechtlich unabhängiges Unternehmen mit privatwirtschaftlichem Status, aber zu 100% in öffentlicher Hand. In Frankreich herrscht ein weitgehendes staatliches Monopol im Bereich Eisenbahnen. 1998 beförderte die „*SNCF*“ 826 Mio. Fahrgäste und 133,8 Mio. t Güter. Die drei kleinen privaten Eisenbahnbetreiber (Tochterunternehmen von *Vivendi*) sind nur für einzelne lokale Strecken von Bedeutung.

4.5.2. Restrukturierung

Die „*SNCF*“-Gruppe ist ein höchst aufgesplittertes Unternehmen. Zu den rund 450 Tochterunternehmen gehören auch Speditionen, Hotels, Reiseagenturen und Fährschiffsbetreiber. „*SNCF*“ ist in vier Geschäftsbereiche unterteilt, die jeweils über ihr eigenes Budget verfügen:

- „*Grand-Ligne*“ ist zuständig für den Langstrecken-Fahrgastverkehr.
- „*Transport de Proximité Régionaux et Locaux*“ ist für den städtischen und regionalen Fahrgastverkehr zuständig. Die „*Train Express Régional*“ („*TER*“) bilden das regionale Netz.
- Das Netz der Fahrgastverkehrs im Großraum Paris (Ile de France) setzt sich aus fünf Regionalexpress-Linien („*RER*“) zusammen, die gemeinsam mit den Pariser Verkehrsbetrieben „*RATP*“ betrieben werden.
- „*Fret SNCF*“ besorgt mit seinen Tochterunternehmen „*Sernam*“ (Paketdienst) und „*GEO-DIS*“ den gesamten Güterverkehr und die Logistik.

Daneben gibt es noch eigene Infrastrukturunternehmen und Betriebe, die die Gebäude der „*SNCF*“ verwalten.

Seit 2002 erarbeiten die Regionalregierungen die Pläne für den öffentlichen Verkehr der „*TER*“ und schließen Leistungsverträge mit der „*SNCF*“ ab, die das Betriebsmonopol behält. Die Regionen sind für die Finanzierung zuständig, erhalten aber staatliche Zuschüsse, um die Defizite bei den regionalen Diensten auszugleichen.

Bei der „*SNCF*“ fand seit Anfang der 90er Jahre ein gleichmäßiger Arbeitsplatzabbau statt. 1990 waren noch 202.000 Menschen bei der „*SNCF*“ beschäftigt, 1999 waren es nur mehr 174.000, das entspricht einem Rückgang von 14% (1990-1998: -13,4%). Gestoppt wurde diese Entwicklung durch die 1999 eingeführte 35-Stunden-Woche. Die neuen Arbeitszeitver-

einbarungen sind mit einer Änderung der Arbeitsgestaltung verbunden, die nach Auffassung der Gewerkschaften zum beiderseitigen Vorteil ist, da sie nicht nur die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Unternehmens verbessert und den ArbeitnehmerInnen mehr Freizeit verschafft hat, sondern zugleich auch neue Arbeitsplätze entstehen dürften.

ArbeitnehmerInnen der „SNCF“ haben einen „speziellen“ Status, der sich mit dem Beamtenstatus vergleichen lässt. Neben der höheren Arbeitsplatzsicherheit gibt es für sie ein spezielles Kranken- und Rentenversicherungssystem. Als dieses Versicherungssystem Mitte der 90er Jahre von der damaligen Regierung öffentlich in Frage gestellt wurde, folgte einer der ausgedehntesten Streiks in Frankreich seit dem Zweiten Weltkrieg.

4.5.3. Trennung von Infrastruktur und Vertrieb, Privatisierung

1997 wurde in Frankreich gemäß der EU-Richtlinie 91/440 ein halbstaatliches Unternehmen gegründet, welches das Eisenbahnnetz besitzt („Réseau ferré de France“, „RFF“) und rund 150 MitarbeiterInnen beschäftigt. „RFF“ musste aber auch die Schulden für den Infrastrukturausbau übernehmen. Die „SNCF“ verwaltet das Eisenbahnnetz im Auftrag der „RFF“, ist zuständig für die Zulassung neuer Bahnbetreiber und für die Zuteilung der Zugtrassen, wobei die eigenen Züge Priorität genießen. Die „RFF“ wird von der „SNCF“ und anderen Betreibern für die Trassennutzung bezahlt, die Einnahmen reichen nicht aus, um die Kosten der „RFF“ zu decken, der Staat gleicht die Verluste aus.

Die Gebietskörperschaften führen im Abstand von mehreren Jahren Ausschreibungen durch. Die Belegschaften sind bei Neuvergaben mit zu übernehmen, der Wettbewerb zwischen den BetreiberInnen spielt sich auf der Ebene der Qualität und der organisatorischen Innovation ab, Kosten wurden großteils durch rationellere Leistungserbringung eingespart, nicht durch simples Lohndumping.

Es sind Pläne zur Privatisierung einzelner Unternehmen der „SNCF“-Gruppe im Güterverkehr vorhanden. Die Übergabe einiger Trassen an private BetreiberInnen ist in den nächsten Jahren möglich.

Seitens der französischen Eisenbahnergewerkschaft wurde befürchtet, dass mit der Aufspaltung der „SNCF“ in „RFF“ und „SNCF“ eine Privatisierung eingeleitet werden sollte. 1999 wurde von der französischen Regierung der „Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire“ (CSSPF) eingerichtet, der zu den großen Leitlinien in der französischen Bahnpolitik Stellung nimmt. Die Stellungnahme des CSSPF zur Privatisierung in Großbritannien ist kritisch¹⁰. In einer Stellungnahme wird auch die neue Struktur von „SNCF“ und RFF kritisiert¹¹.

Die „SNCF“ ist zwar in staatlicher Hand und im Bereich des Personenverkehrs wird sich in absehbarer Zeit daran nichts ändern. Sie bewirbt sich aber andererseits um Bahndienste und Kooperationsverträge im europäischen Ausland und gilt dabei als große Gegenspielerin der Deutschen Bahn AG.

1997 erwarb „SNCF“ „British Rail International“, eine Tochter der „British Rail“, die auf den Verkauf von Bahnreisen ins Ausland und Bahnferien in Großbritannien spezialisiert ist.

„SNCF“ hat Jointventures mit anderen nationalen Betreibern gegründet: „Eurostar“, „Rail France Suisse SAS“ (Paris – Schweizer Großstädte), „Alpetunnel“ (Paris – Mailand über Turin), „Thalys International“ (Paris – Brüssel mit Verbindungen nach Amsterdam und Köln), „Elipsos“ (Paris – Madrid).

¹⁰ <http://www.csspf.fr/index.php/filemanager/download/87/>

¹¹ <http://www.csspf.fr/index.php/filemanager/download/7/>

Die „SNCF“ bietet in Zusammenarbeit mit fünf Fluggesellschaften („Air France“, „Delta Air“, „United Airlines“, „American Airlines“, „Lufthansa“) kombinierte Bahn-/Flugdienste unter der Bezeichnung „TGV Air“ an.

4.6. Griechenland

4.6.1. Der Incumbent

Bei der staatlichen griechischen Eisenbahngesellschaft „OSE“ hat es in den letzten Jahren keine einschneidenden Veränderungen gegeben. „OSE“ betreibt ein Streckennetz von 2.571km, 765 davon sind elektrifiziert, befördert rund 12,8 Mio. Fahrgäste und 2,2 Mio. t Güter und hat etwa 9.000 Beschäftigte.

4.6.2. Restrukturierung

1998 begann Griechenland mit der Umsetzung eines 5-jährigen Modernisierungs- und Umstrukturierungsprogramms. Vorgesehen waren Investitionen in der Höhe von € 4,4 Mrd. und der Abbau von Schulden. Die Abwicklung des Programms erfolgt durch das Unternehmensberaterkonsortium „Hellas Rail Consult Jointventure“, an dem u.a. die österreichische „ILF Consulting Engineers“ zu 15% beteiligt ist. Das Konsortium organisierte u.a. den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung zwischen Athen und Thessaloniki sowie die Strecke Athen-Patras. Bis 2006 werden die Infrastrukturausbauten der „OSE“ aus dem Kohäsionsfonds gefördert.

In den letzten Jahren wurde in der stark defizitären „OSE“ immer wieder Personal abgebaut. 1990 waren noch 13.500 Menschen bei den griechischen Bahnen beschäftigt, 1999 waren es nur mehr 10.500, das entspricht einem Rückgang von 22% (1990-1998: -19,6%). Für Jahresende 2003 wird ein Stand von 8.700 Beschäftigten angestrebt.

4.6.3. Trennung von Infrastruktur und Betrieb, Privatisierung

Seit 1999 steht die Bahninfrastruktur auch dritten Bahnbetreibern offen, seit 2000 vergibt die „OSE“ Instandhaltungsarbeiten auch an private Betreiber.

Obwohl die Liberalisierungsvorhaben bisher nur in politischen Absichtserklärungen vorkommen, kämpft die griechische Eisenbahngewerkschaft „POS“ schon seit 1998 gegen diese Entwicklungen. Ausgedehnte Streiks richteten sich seither gegen:

- die Aufspaltung der „OSE“ in verschiedene Unternehmen,
- die Schließung von Teilen des Eisenbahnnetzes,
- die Benutzung der „OSE“-Trassen durch Dritte,
- Arbeitsplatzabbau, und
- den Abbau von ArbeitnehmerInnenrechten.

Es existieren allerdings Pläne zur Gründung von Unternehmen, die regionale Strecken mit hohem Fahrgastaufkommen bedienen sollen. Aufgrund der hohen Kosten für die dringend notwendigen Modernisierungen gibt es derzeit aber keine privaten InteressentInnen auf dem griechischen Eisenbahnsektor.

4.7. Großbritannien

4.7.1. Der *Incumbent*

Der Prozess der Privatisierung

Die britischen Staatsbahnen „*British Railways*“ wurden 1948 gegründet. Aufgrund steigender Defizite begann die konservative Regierung Thatcher schon 1979, erste Dienstleistungsbe- reiche der BR auszugliedern, Tochterfirmen zu gründen und zu privatisieren:

- „*British Transport Hotels*“ (1983/84)
- „*Sealink UK Ltd.*“ (für Schifffahrts- und Hafenaktivitäten) (1984)
- „*British Transport Advertising*“ (1987)
- Station catering (1988)
- „*British Rail Engineering Ltd.*“ (1989)

Die Planungen für die Privatisierung des Zugbetriebes der „BR“ begannen nach den Wahlen von 1992. Im Juli 1992 wurde die Detailplanung für die Privatisierung von „BR“ in einem White Paper, „*New Opportunities for the Railways*“, veröffentlicht. Folgende Punkte sollten durch die Privatisierung verwirklicht werden:

- Anreize für eine größere KundInnenorientierung geben
- Wettbewerb durch Zerschlagung der Monopolstellung von BR, Trennung von Zugbetrieb und Schieneninfrastruktur mit der Schaffung von „*Railtrack*“
- Freie Entscheidungen des Managements ohne staatliche Einmischung
- Schaffung rentabler Frachtunternehmen, die verkauft werden können
- Schaffung von einheitlichen und einforderbaren Qualitätsstandards
- Installation eines Rail Regulators, der Franchises für den Passagierbetrieb vergibt
- Berücksichtigung lokaler Firmen bei der Franchise-Vergabe, um die Belegschaft zu motivieren
- Höhere Effizienz und Kostenvorteile durch lokale, näher bei den KundInnen agierende Management-Strukturen
- Möglichkeit des Verkaufs oder der Leasing-Vergabe von Bahnhöfen
- Wettbewerb beim Betrieb der Schieneninfrastruktur
- Etablierung eines Sicherheits-Managements unter der Aufsicht von Health & Safety Executive.

Es wurde ein verpflichtender Zeitplan aufgestellt, um diese Ziele bis zum Ende der Legislaturperiode 1997 zu verwirklichen. Die Konservativen erwarteten eine Abwahl und wollten die Privatisierung auf Biegen und Brechen durchziehen. 5 Wochen vor der Wahl 1997 war die Privatisierung vollzogen, über 500 Gesetzesnovellen mussten dafür beschlossen werden. Knapp 50 Jahre nach ihrer Gründung stellte die „BR“ 1997 den Zugbetrieb ein.

Nach dem Eisenbahnverkehrsgesetz von 1993 wurde die „BR“ im Zeitraum von 1995 bis 1997 in nahezu 100 eigenständige Unternehmen zerteilt. Die Grundlage hierfür bildete die Trennung der Eisenbahninfrastruktur vom Beförderungsbetrieb und vom Eigentum an Eisenbahnausrüstungen. Aufgrund der de facto Zerschlagung von „*British Rail*“ ist Großbritannien das einzige Land der EU, in dem von einem *Incumbent* nicht mehr gesprochen werden kann.

4.7.2. Trennung von Bahninfrastruktur und Betrieb, Privatisierung

Für die Eisenbahninfrastruktur wurde eine eigene Gesellschaft („*Railtrack*“) gegründet. Auf Basis des *Railways Act* erhielt „*Railtrack*“ im März 1994 eine „*Network Licence*“, unter der Annahme, dass „*Railtrack*“ eine Organisation in staatlichem Eigentum mit direkter Durchgriffsmöglichkeit des Verkehrsministers sein würde. Kurzfristig wurde 1996 vor den Wahlen des Jahres 1997 entschieden, „*Railtrack*“ vollständig zu privatisieren.

„*Railtrack*“ wurde im Mai 1996 – ohne Änderung der Regulierung – vollständig an die Börse gebracht, der Verkaufserlös betrug 1,95 Mrd. GBP. Bereits zuvor war „*Railtrack*“ in seiner eigenen Wertschöpfung durch Ausgründungen massiv verschlankt worden. Für die Infrastrukturinstandhaltung waren sieben regionale Gesellschaften gegründet und verkauft worden. Diese erhielten mehrjährige Verträge (IMC) mit „*Railtrack*“, die in den Folgejahren im Wettbewerbsverfahren neu ausgeschrieben wurden. Des Weiteren wurden sechs Gleisbaubetriebe und sieben Planungsbüros einzeln verkauft. In der gesamten Privatisierung wurde angenommen, dass sich „*Railtrack*“ vollständig selbst finanzieren und keine staatliche Unterstützung benötigen würde.

Dabei spielte die Überzeugung der britischen Konservativen eine entscheidende Rolle, dass die Eisenbahn ein aussterbendes Verkehrsmittel ohne Bedarf an Neuinvestitionen sei.

Die Privatisierung schien zuerst eine Erfolgsgeschichte zu werden. Die Fahrgastzahlen und der Marktanteil der Bahn sind 1997 bis 2001 durchgehend angestiegen. Auslöser waren neben der positiven Wirtschaftsentwicklung und den mangelnden Reisealternativen in den Ballungsräumen auch die Marketingaktivitäten.

Nach Berechnungen des „*Economist*“ erzielte die gesamte Bahnbranche im Geschäftsjahr 97/98 eine durchschnittliche Umsatzrendite von 19 Prozent.

„*Railtrack*“ erzielte in den Jahren nach dem Börsengang jeweils Umsatzrenditen von zwölf bis 15 Prozent. Seit 1996 bis 2001 wurden jährlich Dividenden ausgeschüttet, in Summe fast 700 Mio. GBP. Der Aktienkurs von „*Railtrack*“ stieg vom Ausgabepreis von 390 Pence auf bis zu 1768 Pence im November 1998.

In der britischen Öffentlichkeit zeigte sich ab etwa 1999 zunehmende Unzufriedenheit damit, dass zwar die Gewinne der Branche exzellent waren, sich jedoch die Qualität im Personenverkehr nicht besserte.

Die öffentliche Kritik am Bahnsystem verschärfte sich nach zwei schweren Unfällen. Als Unfallursache wurde jeweils grob fahrlässiges Verhalten der Mitarbeiter festgestellt. In beiden Fällen haben Untersuchungen gravierende Mängel in den Managementprozessen als eigentliche Ursache identifiziert. In der Folge geriet „*Railtrack*“ wegen weiterer Vorfälle unter Druck:

- Die Kosten für drei von „*Railtrack*“ verantwortete Großprojekte (West Coast Main Line, East Coast Main Line, Channel Tunnel Rail Link) explodierten.
- Die Regierung musste „*Railtrack*“ Anfang 2001 mit zusätzlichen Subventionen (500 Mio. GBP) und Krediten (1,5 Mrd. GBP) stützen, eine weitere Milliardenforderung wurde im Sommer 2001 vorgelegt.
- „*Railtrack*“ begann, durch gesellschaftsrechtliche Umstrukturierungen Teile des Unternehmens aus dem Geltungsbereich der Regulierung herauszulösen (inzwischen regulierungsseitig gestoppt).
- Mehrere Gutachter haben „*Railtrack*“ vorgeworfen, selbst elementare Managementprozesse nicht zu beherrschen.

In Folge wurde „*Railtrack*“ auf Antrag des britischen Verkehrsministers im Oktober 2001 wegen drohender Insolvenz unter Zwangsverwaltung gestellt. Zeitgleich mit dem Beschluss über den Insolvenzantrag hat der britische Verkehrsminister sein Konzept vorgestellt, die Eisenbahninfrastruktur künftig durch eine privatrechtliche Gesellschaft ohne Eigentümer

verwalten zu lassen (*Company Limited by Guarantee* – CLG). Im Oktober 2002 ging die Verantwortung für das britische Schienennetz, rund 40.000km Streckenlänge und 2.500 Bahnhöfe, auf „*Network Rail*“ über.

„*Network Rail*“ ist eine Non-profit-Gesellschaft, sie soll privatwirtschaftlich agieren, darf aber keine Dividenden ausbezahlen, sondern muss erwirtschaftete Gewinne vollständig reinvestieren. Die „*Railtrack*“-Aktionäre erhielten dennoch 260 Pence pro Aktie, das waren fast 90% des Aktienwertes bei Aussetzung des Aktienhandels im Oktober 2001. „*Network Rail*“ dagegen übernimmt die Schulden von „*Railtrack*“ in der Höhe von 7,1 Mrd. £.

Die Rechtmäßigkeit dieser Vorgangsweise musste erst vom obersten Gerichtshof bestätigt werden. Vor allem weil 22 Fondsgesellschaften, unter ihnen UBS, Merrill Lynch und Fidelity, klagten, dass „sie das Vertrauen in die Regierung verloren hätten“, und dass in künftigen Vereinbarungen die Position der Privatinvestoren besser abgesichert werden müsse. Der ehemalige Generaldirektor von „*Railtrack*“, John Armitt, wurde übrigens (wegen seines großen Erfolges?) Generaldirektor der neuen Gesellschaft „*Network Rail*“.

4.7.3. Auswirkungen der Privatisierung

Die offiziellen Erfolgsmeldungen lauten:

- Über 1.000 Zugverbindungen täglich mehr als vor der Privatisierung.
- Zuwächse um 21% bei den Passagierzahlen von 735 Mio. (1994/95) auf 892 Mio. (1998/99).
- Zuwächse beim Frachtaufkommen um 10% von 93 Mio. Tonnen (1994/95) auf 102,1 Mio. Tonnen (1998/99).
- Die Investitionen stiegen von 2,025 Mrd. € (1994/95) auf 2,724 Mrd. € (1998/99).

Tatsächlich aber liegt gerade der Bahnverkehr in Großbritannien bekanntermaßen im Argen:

- Im Bereich Instandhaltung und Sicherheit betrifft das Hauptversagen das Management der Firma „*Railtrack*“. Um die Gewinne zu erhöhen, wurde vor allem bei der Instandhaltung gespart, die Zahl der ArbeiterInnen, die Gleise und Signale warten, wurde halbiert.
- In einem nicht veröffentlichten Bericht über „gefährliche Signalübertretungen“ machte die Behördenaufsicht „*Railtrack*“ als Eigentümerin von Signalanlagen und Gleisen und die privaten Betreiber der Züge verantwortlich für einen massiven Anstieg der Zahl der Züge, die auf Rot gestellte Signale missachteten. Die Zunahme der „gefährlichen“ Signalübertretungen betrug allein von 1997 auf 1998 8%. 1998 wurde 643 mal ein Haltesignal missachtet.
- Das internationale Sicherheitssystem „*ATP*“ wurde von den britischen Konservativen vor der Privatisierung der Bahn verhindert. Ein Memorandum der Geschäftsleitung von „*Railtrack*“ vom Februar 1995 warnte vor den Kosten der Installation, und dass sie den Aktienkurs der gerade privatisierten Gesellschaft unter Druck setzen würde.
- Heute gibt Großbritannien nur 0,9 % seines BIP für das Verkehrsnetz aus. Dies erklärt, warum das System veraltet ist. In Frankreich sind es vergleichsweise 1,1% des BIP, in Deutschland 1,2% des BIP.
- Das Personal bekam die Folgen bereits im Vorfeld der Privatisierung Mitte der 90er Jahre zu spüren. 30.000 der 120.000 Beschäftigten schieden aus dem Bahndienst aus (1990-1998: -36,5%). Die Kosten für diese Freisetzungen trug selbstverständlich der Staat.
- Im Oktober 1999 entgleiste ein Schnellzug von London nach Leeds bei Hatfield wegen einer schadhafte Schiene, vier Menschen kamen dabei ums Leben. Bei der folgenden Untersuchung stellte sich heraus, dass „*Railtrack*“ bereits zehn Monate von den kaputten

Gleisen wusste, aber diese nicht reparieren ließ. Bei der dafür nötigen Streckensperrung wäre Schadenersatz an die Zugfirma angefallen. „*Railtrack*“ hat daraufhin in ganz England an rund 570 Stellen des Streckennetzes drastische Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt, anstatt die Stellen zu reparieren.

- Da „*Railtrack*“ Reparaturen und Instandhaltungen an Subunternehmen vergibt, fehlen diesen wichtige Informationen über den aktuellen Zustand des Schienennetzes. Im November 1999 entgleiste ein mit 400 Menschen besetzter Schnellzug kurz vor Glasgow bei gerade einmal 25 km/h. Der Gleisabschnitt war wenige Tage zuvor überprüft und für gut befunden worden.
- Die Pünktlichkeit wurde nur kurzfristig verbessert, hat aber sehr bald wieder deutlich abgenommen. Auch die Zuverlässigkeit bei den Zugverbindungen hat ab 1997 deutlich abgenommen. Die „*Daily Mail*“ berichtete in einer eigenen Serie „Eisenbahn-Elend“, dass Ende November 1999 30 Passagiere von London ins 202 Schienenkilometer entfernte Nottingham reisen wollten. Die normale Fahrzeit beträgt 1 Stunde 40 Minuten. Wegen eines Stromausfalls und Gleisbauarbeiten aber dauerte die Fahrt - das letzte Stück in einem ungeheizten Bus - neun Stunden.
- Die Fahrpreise richten sich oft nach der Tageszeit. In Stoßzeiten sind sie bis zu dreimal höher, attraktive Strecken wurden extrem verteuert. Der Heathrow-Express vom Airport zum innerstädtischen Bahnhof Paddington kostet für die einfache Fahrt (27km) 21 € (knapp 290 S), das entspricht etwa dem Preis für die Strecke Wien-Linz (190km).
- Ein weiterer Preisvergleich zeigt die im europäischen Vergleich hohen Belastungen für die Fahrgäste. Während eine Reise zweiter Klasse von 80 km in Österreich, Deutschland und der Schweiz etwa 14 € kostet, in Frankreich knapp 16 €, in den Niederlanden knapp 17 €, beträgt der Preis für eine einfache Fahrt zweiter Klasse von Oxford nach London Paddington über 25 €. Eine Monatsfahrkarte zweiter Klasse für dieselbe Strecke kostet gar 488 € (ca. 6.700 S). Die offizielle Pünktlichkeitsrate dieser Strecke beträgt 88,4 %. Diese Statistik verheimlicht, dass Züge oft mehr als eine halbe Stunde Verspätung haben und aus Kostengründen zu wenige Waggonen führen, so dass ein Teil der Passagiere die tägliche Fahrt stehend bewältigen muss.
- Das angestrebte Ziel, die staatlichen Subventionen zu reduzieren, ist nicht gelungen. Wegen Veränderungen bei den Bilanzierungsmethoden ist es schwierig, Vergleiche zu ziehen, aber von der Ausgabenwirksamkeit für den Staatshaushalt hat die staatliche Unterstützung für die britischen Eisenbahnbetriebe seit der Privatisierung um 23% zugenommen! Staatliche Subventionen für den Frachtbetrieb wurden sogar verzehnfacht. Nach dem Unfall von Hatfield 1999 bekam „*Railtrack*“ Milliarden-Zuschüsse aus Steuergeldern für die Sanierung des maroden Schienennetzes, im gleichen Jahr wurde aber auch die Dividende für die AktionärInnen erhöht.

Für Tony Blair, der 1997 Premierminister wurde, hatte die Modernisierung der Eisenbahnen zunächst keine besondere Priorität. Erst nach den schweren Unfällen und den folgenden Untersuchungen, in denen schwere Mängel aufgedeckt wurden, hat sich das geändert. Für den marktliberalen „*Economist*“ war die Bahn-Privatisierung in Großbritannien ein „desaströser Misserfolg“. Als „*Railtrack*“ im Oktober 2001 unter Zwangsverwaltung gestellt wurde, wurde in Großbritannien auch die Re-Verstaatlichung der Eisenbahn diskutiert.

Bahnbeschäftigte in Großbritannien starteten eine Kampagne unter dem Motto „Save Mail on Rail“, nachdem das für die Beförderung eines Großteils der Postsendungen im Land zuständige Unternehmen Pläne bekannt gegeben hatte, den Postverkehr von der Schiene auf die Straße zu verlagern. Die der „*ITF*“ angeschlossene Gewerkschaft der Bahnbeschäftigten „*ASLEF*“ fordert ein Eingreifen der Regierung, um zu verhindern, dass das staatseigene Unternehmen *Royal Mail* diese Pläne im März 2004 umsetzt. Die Gewerkschaft weist darauf hin, dass das Verkehrsaufkommen auf Großbritanniens Straßen ohnehin täglich wächst und

immer mehr Staus, Luftverschmutzung, Sicherheitsgefährdungen und Gesundheitsprobleme verursacht. Die Pläne der *Royal Mail* stehen in den Worten der Gewerkschaft in offenem Widerspruch zu "den Zielen der Regierung in den Bereichen Verkehrs-, Umwelt- und Beschäftigungspolitik."

4.8. Irland

4.8.1. Der Incumbent

Die staatliche Bahngesellschaft der Republik Irland „*Iarnród Éireann*“ („*IE*“) ist Teil der staatlichen Transportgesellschaft „*Córas Iompair Éireann*“ („*CIÉ*“). Zur „*CIÉ*“ gehören folgende Unternehmen, die im Transportgesetz von 1986 festgelegt wurde:

- „*Iarnród Éireann*“ („*IE*“); sie betreibt den Personen- und Güterverkehr auf nationaler, regionaler und zum Teil auch lokaler Ebene (5.500 Beschäftigte).
- „*Bus Éireann*“; die staatliche Busgesellschaft betreibt Buslinien quer durch Irland, mit Ausnahme der Hauptstadt Dublin (2.500 Beschäftigte).
- „*Bus Átha Cliath*“; sie betreibt die städtischen Busse in Dublin (3.100 Beschäftigte).
- Daneben gehört noch die Busreisegesellschaft „*CIÉ Tours*“ zur *CIÉ*-Gruppe.

„*Iarnród Éireann*“ betreibt sämtliche Bahndienste in Irland, auf einem Netz, dass – zusammen mit dem Nahverkehrsschnellbahnsystem von Dublin – eine Streckenlänge von 1.947km und eine besondere Spurweite (1.602mm) hat. Neben Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr betreibt das Unternehmen einen Straßentransportdienst, Catering-Dienste und den Hafen Rosslare. Ende 1999 hatte „*IE*“ 5.303 Angestellte.

4.8.2. Trennung von Bahninfrastruktur und Betrieb, Privatisierung

1999 genehmigte der Verstaatlichtenminister ein Investitionsprogramm zur Verbesserung der Bahnsicherheit, dass bis 2003 läuft. Im Jahr 2000 hat die irische Regierung Vorschläge zur Umstrukturierung von „*IE*“ eingebracht, die u.a. die Aufspaltung des Unternehmens in die Bereiche Infrastruktur und Betrieb beinhalten. Auch die Option, das für den Betrieb verantwortliche Unternehmen zu privatisieren oder Teile der Dienste auszuschreiben, soll offengehalten werden. Eine unabhängige Regulierungsbehörde für den Bahnverkehr soll geschaffen werden. „*CIÉ*“ soll zu einem eigenständigen Unternehmen umfunktioniert werden.

Der für Staatsbetriebe zuständige Minister macht immer wieder Andeutungen, dass die Monopolstellung der irischen Eisenbahngesellschaft „*IE*“ zu Ende gehen könnte, während die Regierung bereits verkündet hat, dass sie die Privatwirtschaft dazu ermuntern will, sich an den öffentlichen Versorgungsbetrieben zu beteiligen. Seit 1998 ist die „*IE*“ laut den öffentlichen Versorgungsverträgen dazu verpflichtet, als Gegenleistung für quantifizierbare, rechenpflichtige Finanzhilfen, Dienstleistungen in einer vereinbarten Qualität zu erbringen (Leistungsverträge).

Derzeit sind Privatisierungsvorhaben zwar geplant, doch noch höchst unkonkret. 2000 wurde ein groß abgelegtes Investitionsprogramm für die „*IE*“ im irischen Parlament beschlossen, nicht zuletzt um durch eine modernisierte Struktur auch private InvestorInnen anzuziehen. In Irland stehen die von der EU vorangetriebenen Liberalisierungen im Bahnverkehr noch bevor.

Die Beschäftigten der „*IE*“, die bis heute BeamtInnen sind, waren in den letzten Jahren mit massivem Personalabbau konfrontiert. Die starken Gewerkschaften im Eisenbahnsektor, insbesondere der LokfahrerInnen, organisierten in den letzten Jahren mehrere Streiks, um Forderungen nach Lohnerhöhungen und besseren Arbeitsbedingungen durchzusetzen.

4.9. Italien

4.9.1. Der Incumbent

Die staatliche italienische Eisenbahngesellschaft „*Ferrovie dello Stato SpA*“ („*FS*“) wurde 1992 in eine zu 100 % staatliche Aktiengesellschaft umgewandelt. Die Beziehungen der „*FS*“ zum Staat sind durch eine Lizenz geregelt. Diese gewährt der „*FS*“ für die Dauer von 70 Jahren den Betrieb des öffentlichen Schienen- und Seetransports und die Planung und Verwirklichung neuer Strecken und neuer Anlagen. Der Staat als Teilhaber der „*FS*“ beteiligt sich an der Wartung der Infrastruktur und teilt dem Unternehmen Finanzierungen für Investitionen zu. Der Staat kauft die Dienstleistungen, die für den sozialen und wirtschaftlichen Zusammenhalt von Bedeutung sind und die für das Unternehmen keinen Profit abwerfen würden.

4.9.2. Restrukturierung

1996 wurden innerhalb von „*FS SpA*“ sieben unabhängige und gewinnorientierte Abteilungen (Geschäftsbereiche) gegründet. Die Langstrecken- und Personenverkehrsdienste wurden in zwei Bereiche aufgeteilt (*Artesia*, *Cisalpino*). „*FS Cargo*“ ist für den Güterverkehr zuständig, „*Metropolis SpA*“ für die Immobilien- und Vermögensverwaltung. Die anderen Abteilungen sind für Infrastruktur („*ASA Rete*“) und Bau („*Italferr*“) und die Bahnhöfe („*Grandi Stazioni SpA*“) zuständig.

Für Unternehmensbereiche, die sich für Jointventures mit dem privaten Sektor eignen, wurden eigene Tochtergesellschaften gegründet:

- „*Treno SpA*“ für Rollmaterialverwaltung und Vermarktung von Übernachtungsdiensten
- „*Data-Sint*“ für computerunterstützte Datensysteme
- „*TAV SpA*“ für den Bau (Finanzierung) von Hochgeschwindigkeitstrassen
- „*TAV CO SpA*“ für Betrieb und Vermarktung von Fahrgastdiensten auf Hochgeschwindigkeitstrassen.
- „*Passaggi SpA*“ für den Tourismus.

1997 betrug das Defizit der „*FS*“ € 3 Mrd. (nach Kürzung der staatlichen Zuschüsse um € 1,4 Mrd.). In diesem Jahr ging auch die Zahl der Fahrgastkilometer um 1,6% zurück. Der Staat übernahm die von der „*FS*“ angehäuften Schulden und die Kosten für Vorruhestandsregelungen zur Kürzung der Belegschaft. Von 1990 bis 1999 sank die Zahl der Beschäftigten von 209.000 auf 114.500, ein Rückgang um 45%. Es wurde ein Sonderfonds zur Förderung aktiver beschäftigungspolitischer Maßnahmen vorsehen und vorruhestandsberechtigten ArbeitnehmerInnen (ArbeitnehmerInnen mit mindestens 37 Beitragsjahren), zusätzliche Beihilfen zum Lebensunterhalt bis zum Rentenalter gewähren.

1997 haben „*FS*“ und „*SNCF*“ ein Jointventure („*Artesia SAS*“) zur Entwicklung und Vermarktung von Hochgeschwindigkeits- und Nachtverkehren zwischen Italien und Frankreich abgeschlossen. Ein anderes Jointventure („*Cisalpino AG*“) wurde mit den Schweizer Staatsbahnen „*SBB*“ zur Vermarktung von Fahrgastdiensten zwischen Italien, Schweiz und Deutschland gegründet. Sämtliche Intercity und *TAV*-Fahrgastdienste wurden 1998 in einem neuen Betrieb („*Italiana Transporti Ferroviaria*“, „*ITF*“) zusammengefasst.

1998 ratifizierte das italienische Parlament die EU-Richtlinien über getrennte Buchhaltung für Infrastruktur und Betrieb von „*FS*“. Die Zugangsgebühren zum Netz werden von „*ASA Rete*“ festgelegt, sind aber nicht kostendeckend. Defizite werden durch staatliche Zuschüsse gedeckt.

4.9.3. Trennung von Bahninfrastruktur und Betrieb, Privatisierung

1999 hat der italienische Ministerrat ein Dekret verabschiedet, mit dem sich Italien an europäische Vorschriften anpasst und ausländischen Bahngesellschaften erlaubt, der nationalen „FS“ Konkurrenz zu machen. Im Februar 2000 begann die Teilprivatisierung des für die Hauptbahnhöfe zuständigen Unternehmens („*Grandi Stazioni Spa*“). „FS“ wurde in zwei separate und unabhängige Gesellschaften geteilt. „*Trenitalia*“ wurde im Juni 2000 gegründet und ist für den Betrieb zuständig. „*Trenitalia*“ hat eine Passagier- und eine Cargodivision.

Im Sommer 2000 wurden an vier Eisenbahnunternehmen („*Rail Italy*“, „*Del Fungo-Giera*“, „*Ferrovie Nord Milano*“, „*Rail Traction Company*“) Lizenzen für den Schienengütertransport vergeben. 10 Anträge auf Lizenzvergabe waren bis Juni 2000 beim Verkehrsministerium eingegangen. „*Rail Traction Company*“ bietet auf der Strecke zwischen dem Veneto und Bayern über den Brenner, eine der rentabelsten in Europa, ihre Dienste an. Die Drittanbieter müssen der „FS“ für den Gebrauch der Linie eine Gebühr zahlen, die aus den Kriterien Betriebskosten, Typ des Zuges, Schnelligkeit usw. errechnet wird.

Im Juli 2001 wurde von der EU-Kommission (Wettbewerbskommissar Mario Monti) gegen „FS“ ein Verfahren eröffnet, da das Unternehmen den deutschen Eisenbahnbetreiber „*Georg Verkehrsorganisation*“ („*GVG*“) am Zugang zum italienischen Eisenbahnmarkt (Personenverkehr) hindere. Nach eigenen Angaben bemühte sich „*GVG*“ seit 1991 um eine Personenverkehrsverbindung von Deutschland über Basel nach Mailand.¹²

Im Jahr 2001 hat „FS“ nach eigenen Angaben einen Gewinn von € 29 Mio. eingefahren, der erste Gewinn seit der Unternehmensgründung 1905, im Jahr 2002 wurde ein Gewinn von € 60 Mio. ausgewiesen. Für die Modernisierung des Bahnnetzes wurden 2002 € 5 Mrd. investiert, für 2003 sind Investitionen von € 7 Mrd. geplant 2004: € 7,8 Mrd., 2005: € 7,9 Mrd.).

„*Trenitalia*“ soll nunmehr dreigeteilt werden¹³. Eine neu gegründete Gesellschaft soll für den Güterverkehr zuständig sein. Eine andere Gesellschaft für die regionalen Züge und „*Trenitalia*“ für die Hochgeschwindigkeitsstrecken und Langstreckenzüge. Darüber hinaus soll „*Trenitalia*“ nach den Vorstellungen des FS-Präsidenten Cimoli an die Börse gehen. Ministerpräsident Berlusconi hatte im Juni 2002 angekündigt, dass „*Trenitalia*“ in zweiten Privatisierungswelle („*Alitalia*“, Italienische Post) privatisiert werden soll.

4.10. Luxemburg

4.10.1 Der Incumbent

Die staatliche luxemburgische Eisenbahngesellschaft „*Société des chemins de fers Luxembourgeois*“ („*CFL*“) ist ein Monopolunternehmen. Anteile an „*CFL*“ halten seit der Gründung des Unternehmens die Regierungen von Luxemburg, Belgien und Frankreich deren Vertreter auch Mitglieder im Aufsichtsrat sind.

4.10.2. Restrukturierung

1996 hat die Luxemburgische Regierung ihren Anteil an „*CFL*“ von 63,25 auf 94% erhöht und die Unternehmensschulden übernommen. Der Staat wurde aber auch alleiniger Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur. „*CFL*“ wurde in die vier Einheiten Betrieb, technische, geschäftliche und zentrale Dienste untergliedert. Es wurden acht Tochtergesellschaften gegründet, die – teilweise als Jointventures – für den Güterverkehr, für Busdienste, intermodalen Verkehr, Tourismus (Reisebüro), Waggonen und Grundstückerschließung zuständig sind:

¹² APA0282, 6.7.2001

¹³ APA0169, 6.3.2003

- „EuroLuxCargo S.A.“ betreibt den Güterverkehr (100%),
- „Container Logistics Bettembourg S.A.“ („CLB“) operiert im Bereich kombinierter Verkehr (Auto- und Containerzüge) (75%),
- „CFL-IMMO S.A.“ besorgt die Immobilienverwaltung (k. A.),
- „ACTS Luxembourg S.A.“ arbeitet im Bereich Transportlogistik, kombinierter Verkehr und speziell im Bereich Transport von Industrieabfällen (79,2%),
- „Rail Réassurances S.A.“ (Rail/Ré) ist im Bereich Versicherungen tätig (k. A.), und
- „CFL - Evasion S.A.“ ist der Reiseveranstalter der „CFL“ (99,95%).

Zwischen 1990 und 1999 ist die Zahl der Mitarbeiter von 3.500 auf 3.000 zurückgegangen. Der Beschäftigungsstatus der meisten ArbeitnehmerInnen der „CFL“ ist jenem des öffentlichen Dienstes vergleichbar. Nach der Restrukturierung 1996 stieg die Zahl der Fahrten von 1997 bis 2000 von 13,2 auf 15 Mio. Zwischen 2003 und 2020 sollen € 2,5 Mrd. in die Modernisierung des Netzes investiert und der Anteil des Öffentlichen Verkehrs von 13 auf 25% erhöht werden.

4.11. Niederlande

4.11.1. Der Incumbent

Die staatliche niederländische Eisenbahngesellschaft „Nederlandse Spoorwegen“ („NS“) ist wirtschaftlich unabhängiges und betriebswirtschaftlich organisiertes Unternehmen.

4.11.2. Trennung von Infrastruktur und Betrieb

Die Trennung von Infrastruktur und Betrieb wurde bereits 1994 vollzogen. Die „NS“ wurde in zwei Unternehmensgruppen gegliedert. Der Infrastrukturbereich umfasst drei staatlich finanzierte Servicegesellschaften. Den betriebswirtschaftlich agierenden Bereich bildet die „NS Groep NV“, mit einem unabhängigen Passagier- und Güterbereich. Bereits 1994 war geplant, die Güterverkehrssparte „NS Cargo“ mit der Güterverkehrssparte der „DB“ („DB Cargo“) zusammenzulegen. 1998 verzeichnete „NS Cargo“ zwar einen Zuwachs im Beförderungsvolumen von 8% auf 24,7 Mio. t, erwirtschaftete aber ein Defizit von € 90 Mio. Die endgültige Fusion fand am 1.1.2000 statt, das gemeinsame Unternehmen ist das größte Güterschienenverkehrsunternehmen Europas und operierte zunächst unter dem Namen „Rail Cargo Europe“, später unter „Railior“.

„NS-Reizigers“ betreibt den inländischen Personenverkehr, und „NS-Internationaal“ den internationalen Personenverkehr.

Das Eisenbahnnetz war bis 2000 in der Hand von „Railinfra-beheer“, „Railned“ war für die Sicherheit des Netzes zuständig und „Railverkeersleiding“ für die Signalschaltungen. Alle drei operierten unabhängig von NS nach gesetzlichen Regeln. 2001 wurden sämtliche für die Verkehrsinfrastruktur verantwortlichen Unternehmen dem Verkehrsministerium übertragen und in „NS Railinfra Trust“ zusammengefasst.

Im Vergleich zu anderen europäischen Ländern sanken die Beschäftigtenzahlen in den Niederlanden in den letzten Jahren nicht gravierend. 1990 waren rund 26.200 Menschen bei NS beschäftigt, 1999 waren es immer noch 25.800, dies entspricht einem Rückgang von lediglich 1,5%.

4.11.3. Privatisierung

Die Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs im Sinne von Streckenvergaben an Dritte erstreckt sich hauptsächlich auf den Regionalverkehr und auf neue Aktivitäten wie z.B. die

Hochgeschwindigkeitsverbindungen nach Belgien und Frankreich. Zusätzlich zu den niederländischen Staatsbahnen entstanden so in den letzten Jahren einige wenige, meist ausländische Privatanbieter.

In der zweiten Hälfte des Jahres 1999 wurde die geplante Privatisierung der „NS“ (durch Veräußerung eines Teils des Aktienkapitals an der Börse) verschoben. Der Vorstand erläuterte bemerkenswert, die „NS“ werde nicht an die Börse gehen, weil das Hauptziel die gesellschaftliche Aufgabe sei, mehr Mobilität in Holland zu gewährleisten. Ziel sei die Kontinuität des Unternehmens und nicht die Gewinnmaximierung.

Zum Thema Abkehr von den Privatisierungsplänen schrieb die „*Neue Zürcher Zeitung*“ am 17. Oktober 2000:

„Regierung und Parlament in Den Haag distanzieren sich von ihrer ursprünglichen Absicht, die Staatsbahnen zu privatisieren. Da kein privater Anbieter auszumachen ist, will die Mehrheit im Parlament verhindern, dass der öffentliche Transportbetrieb durch einen neuen Monopolisten abgelöst wird. (...) Hoffnungen auf mehr Konkurrenz auf dem niederländischen Schienennetz haben sich erst kürzlich zerschlagen, als „Lovers Rail“, der private Anbieter von Personenzügen auf der Strecke Amsterdam - Haarlem, wegen angeblicher Benachteiligung seinen Betrieb wieder einstellen musste. Die Privatisierung der „NS“ scheint den Haager Politikern aber auch Bauchschmerzen zu verursachen, weil sie bei einem allfälligen Börsengang mit NS-Titeln in ein paar Jahren eine unfreundliche Übernahme durch die ausländische Konkurrenz, namentlich durch die „Deutsche Bahn“ (DB), befürchten. (...) Sämtliche Parteien haben sich inzwischen dafür ausgesprochen, die Pläne noch einmal zu überdenken.“

4.12. Österreich

4.12.1. Der Incumbent

Der Schienenverkehr in Österreich wird durch die 1842 gegründeten „*Österreichischen Bundesbahnen*“ („*ÖBB*“) beherrscht, aber keineswegs alleine betrieben. In Österreich gibt es eine lange Tradition von Privatbahnen, die bislang allerdings nur Konzessionen im Regionalverkehr hatten und dort von Bedeutung waren und sind. Das Streckennetz hat einen Umfang von etwa 5.300 km, von denen 3.300 km elektrifiziert sind. Mitte 2003 beschäftigten die *ÖBB* etwa 47.350 MitarbeiterInnen, bei den kleineren Bahngesellschaften sind insgesamt etwa 2.300 Mitarbeiter/innen beschäftigt.

4.12.2. Restrukturierung

Mit einer rechtlichen Strukturreform (Bundesbahngesetz 1992) wurden die „*ÖBB*“ aus dem Budget ausgegliedert und ab 1.1.1993 als privatrechtlich organisierte Gesellschaft in die unternehmerische Unabhängigkeit übergeführt. Gleichzeitig wurden die Unternehmensbereiche „Infrastruktur“ und „Absatz“ rechnerisch getrennt. Für die Benützung der Infrastruktur haben die „*ÖBB*“ nunmehr eine Gebühr an den Staat zu entrichten. Der Staat seinerseits behielt die finanzielle Vorsorge für die Infrastruktur. In den übrigen Unternehmensbereichen soll die Gesellschaft kaufmännisch agieren und Gewinne erzielen können. Gleichzeitig wurde anderen Eisenbahnunternehmen im EU-Raum der Zugang zur Schieneninfrastruktur ermöglicht. Damit waren die Voraussetzungen zur Umsetzung der EU-Richtlinie 91/440 erfüllt.

Nach einer Vereinbarung aus 1987 übernimmt der Staat die Kosten für neue Infrastruktur und zahlt einen Beitrag zur Instandhaltung des Fahrwegs, gleicht jedoch keine Defizite aus und bezuschusst die Bahnen auch nicht mit Ausnahme von sozial notwendigen Nahverkehrsdiensten. Sämtliche Zusatzleistungen müssen von den Gemeinden 'gekauft' werden, die Sondermittel des Bundes aus dem Mineralölsteuertopf bekommen. Die „*ÖBB*“ erhielten 1998 dennoch rund € 3 Mrd. an Fördergeldern, die Arbeitskosten lagen fast auf gleicher Hö-

he wie der Gesamtumsatz. Im Februar 2003 wurde von der Geschäftsführung das Kostensenkungsprogramm „Power 2005“ vorgelegt, das den Abbau von weiteren 7.000 MitarbeiterInnen vorsieht. Durch die Strukturänderungen der letzten Jahre wurde bei den „ÖBB“ Beschäftigte abgebaut. 1990 waren noch 66.900 Menschen bei den „ÖBB“ beschäftigt, 2000 waren es 50.700, das entspricht einem Rückgang von über 24%.

4.12.3. Trennung von Infrastruktur und Betrieb, Privatisierung

Im Februar 2003 wurde die Trassenvergabe in der „ÖBB“ von den anderen Bereichen operativ getrennt. Die EU fordert jedoch, dass die Zulassung privater Bahnen, die Festlegung der Infrastrukturbenützungsentgelte und die Trassenzuteilung von einer unabhängigen Behörde durchgeführt werden. Verkehrskommissarin Loyola de Palacio drohte daher Österreich – sowie anderen EU-Staaten (Frankreich, Luxemburg, Finnland, Irland, Griechenland) – mit einem Vertragsverletzungsverfahren¹⁴ Verkehrsstaatssekretär Kukacka hat eine vollständige Umsetzung der EU-Richtlinie für den Herbst 2003 angekündigt¹⁵.

Im Jahr 1996 wurde die „*Schieneinfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH*“ (*SCHIG*) gegründet. Eine Gesellschaft, die für die Finanzierung der gesamten österreichischen Schieneninfrastruktur verantwortlich ist. Der Grund für die Schaffung dieser Organisationseinheit lag zum einen in der Begrenztheit der staatlichen Budgetmittel, zum anderen in der Notwendigkeit, die Mittel zu bündeln und koordinieren. Seither ist in Österreich für die Benutzung des Schienennetzes von Bahnbetreibern ein Entgelt an die „*SCHIG*“ zu zahlen. Allein die „*ÖBB*“ zahlen etwa € 250 Mio. pro Jahr. Die Trassenvergabe und Festlegung der Infrastrukturbenützungsentgelte könnte ebenfalls bei der „*SCHIG*“ angesiedelt werden.

Seit Anfang 2000 ist in Österreich eine Eisenbahn-Regulierungsbehörde aktiv („*Schiene-Control GmbH*“), die einen fairen Wettbewerb auf Österreichs Eisenbahnstrecken sicherstellen soll durch:

- Marktbeobachtung, Überwachung von Informationspflichten
- Genehmigung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen
- Kontrolle des diskriminierungsfreien Zugangs – Bescheide
- Entscheidung über Beschwerden
- Stellungnahmen, Gutachten

Als zweite Instanz fungiert die „*Schiene-Control Kommission*“, eine weisungsfreie Kollegialbehörde unter richterlichem Vorsitz. Ein fairer und transparenter Marktzugang ist somit gewährleistet.

Derzeit sind sieben private Bahnen, darunter fünf inländische und zwei ausländische, auf dem öffentlichen österreichischen Schienennetz unterwegs. Als erste nutzte die „*voestalpine*“ die Liberalisierung im Güterverkehr im April 1998 für eine Werksbahn zwischen Linz und einem 60km entfernten Kalkwerk. Ein Monat später die „*DB Regio*“ (die Regionallinien-Tochter der „*DB*“) für die Tiroler Außerfernbahn. In der Folge wurden auch österreichweite Konzessionen an die „*Graz-Köflacher-Eisenbahngesellschaft*“ („*GKE*“), die „*Wiener Lokalbahnen*“, die „*Salzburger Lokalbahn SLB*“, die „*Steiermarkbahn*“ und die Privatbahn „*Stern und Hafferl*“ in OÖ vergeben.

Im Juli 2003 hat die *ÖBB* über die Auswirkung der Schienengüterverkehrsliberalisierung erste Bilanz gezogen. Nach Angaben des Unternehmens hat die „*ÖBB*“ deutliche Umsatzeinbußen hinnehmen müssen. Allein durch die „*voestalpine*“, die ihre Güter nun selbst transpor-

¹⁴ APA0483 vom 14.3.2003

¹⁵ APA0508 vom 10.7.2003

tiert, sei der „ÖBB“ eine Tonnage von 1,5 Mio. Tonnen entgangen, Einbussen an Private gab es auch auf der Brennerstrecke.¹⁶ Dass die Liberalisierung auch Sicherheitsrisiken birgt, wurde nach einem Zugsunglück eines Zuges der deutschen „DB Regio“ auf der Außerfern-
bahn im November 2001 bewusst, bei dem mehrere Menschen schwer verletzt wurden. Die Gewerkschaft kritisierte, dass es keine „Führerscheinprüfung“ für Triebwagenlenker anderer Linien gäbe, keine verbindlichen Normen für private Schienenfahrzeuge, keine allgemeingültigen Ausbildungs- und Sicherheitsstandards für Beschäftigte und Betriebsleiter privater Bahnen. Man befürchte „britische Verhältnisse“ auch in Österreich. Der „Lokführerschein“ wurde in Deutschland allerdings mittlerweile umgesetzt.

Die österreichischen Privatbahnen verfügen zusammen über ein eigenes Schienennetz von 563 km Länge, also etwa ein Zehntel der Streckenlänge des „ÖBB“-Netzes, und beschäftigen rd. 2.300 MitarbeiterInnen:

Die „*Graz-Köflacher-Eisenbahngesellschaft*“ (GKE), die älteste unter den Privatbahnen, wurde 1871 gegründet, gehört heute der Republik Österreich, betreibt mehrere Bahn- und Buslinien in der Weststeiermark und beschäftigt 411 MitarbeiterInnen¹⁷.

Die „*Raab-Ödenburg-Ebenfurter Bahn Eisenbahn AG*“ wurde 1876 gegründet, gehört seit 1995 zu 33 % der Republik Österreich, zu 61 % dem Staat Ungarn, den Rest teilen sich der „*Hamburger Hafen*“ und die „*Lagerhaus AG*“. Sie betreibt ein etwa 200 km Gleise umfassendes Güter- und Personen-Bahnnetz zwischen Ostösterreich und Ungarn. 173 der insgesamt 1.800 MitarbeiterInnen sind in Österreich beschäftigt¹⁸.

Die „*Wiener Lokalbahnen AG*“ besteht seit 1888, betreibt u.a. die Badner Bahn und Behindertenbustransporte mit 470 MitarbeiterInnen¹⁹.

Die „*Achenseebahn AG*“ wurde 1889 gegründet, verkehrt zwischen Jenbach und dem Achensee als Dampf-Zahnradbahn und hat 15 Beschäftigte.

Die „*Steiermärkischen Landesbahnen*“²⁰ wurden ebenfalls 1889 gegründet und betreiben mit 200 Beschäftigten mehrere Bahn- und Buslinien, zwei LKW-Unternehmen und ein Reisebüro in der Steiermark. Im Jahr 2000 wurde die *Steiermarkbahn* als Gesellschaft gegründet, die eine österreichweite Personen- und Güterverkehrslizenz erhielt²¹

Die „*Stern & Hafferl VerkehrsGmbH*“ besteht als Eisenbahnbaufirma bereits seit 1883 und betreibt mit 250 MitarbeiterInnen seit 1894 Lokalbahnen und Buslinien im südlichen Oberösterreich, aber auch die Straßenbahn in Gmunden. Fünf Lokalbahnstrecken werden als eigene Gesellschaften geführt²²

Die „*Zillertaler Verkehrsbetriebe AG*“ betreiben seit 1899 eine Schmalspurbahn mit Personen- und Güterverkehr zwischen Jenbach und Mayrhofen und beschäftigen 180 Menschen. Die „*Montafonerbahn AG*“ wurde 1904 gegründet, fährt zwischen Schruns und Bludenz, hat 77 Beschäftigte und betreibt nebenbei noch ein E-Werk und einen Einzelhandel mit Elektrogeräten. Die „*Linzer Lokalbahn AG*“ wurde 1912 gegründet und betreibt mit 89 Beschäftigten eine 60km lange Lokalbahn zwischen Linz und mehreren Umlandgemeinden. 1914 wurde die „*Lokalbahn Mixnitz – St.Erhard*“ gegründet, eine Schmalspur-Güterbahn der steirischen

¹⁶ APA0450 v0m 8.7.2003

¹⁷ Stand 1.2.2003 (www.gke.at)

¹⁸ (www.raaberbahn.at)

¹⁹ (www.wlb.at)

²⁰ (www.stlb.at)

²¹ Eigentümer sind das Land Steiermark/Steiermärkische Landesbahnen (www.steiermarkbahn.at)

²² 470 Beschäftigte, € 40 Mio. Gesamtumsatz (www.stern-verkehr.at)

„Veitsch-Radex Magnesitwerke“. 1979 wurde die „Taurachbahn GmbH“ gegründet, die eine Schmalspurbahn im Murtal betreibt. Die 1899 gegründete „Stubaitalbahn“ wurde 1997 von den Innsbrucker Verkehrsbetrieben übernommen. Die „Salzburger Lokalbahn“, eine Lokalbahn zwischen Salzburg und Timmelkam, wurde lange Jahre von den Salzburger Verkehrsbetrieben geführt, bis diese im Jahr 2000 mit der „Salzburg AG“ verschmolzen wurde, dem neuen großen Salzburger Energie-, Verkehrs- und Telekommunikationsunternehmen von Land und Stadt Salzburg.

Seit November 2001 führt die „LTE Logistik und Transport GmbH“ (eine Tochter der „GKE“ und der Baufirma „Porr“) Zementtransporte zwischen Wien und Marchegg durch.

4.13. Portugal

4.13.1. Der Incumbent

Die portugiesischen Staatsbahnen „Caminhos de Ferro Portugueses“ („CP“) sind ein Staatsbetrieb und für den Zugbetrieb in Portugal zuständig. Bis 1996 vermeldete das Unternehmen jährlich hohe Verluste und hatte Schulden in der Höhe von € 2 Mrd. angehäuft, obwohl von 1991 bis Ende 1997 38% der Arbeitsplätze abgebaut wurden (von 21.037 auf 13.024). Der Abbau erfolgte nur teilweise durch Vorruhestandsregelungen freiwilliges Ausscheiden.

4.13.2. Trennung von Bahninfrastruktur und Betrieb

Am 1.7.1997 übernahm eine neu gegründete Behörde, „Rede Ferroviaria Nacional“ („REFER“) nach und nach das Schienennetz in Portugal und ab 1999 die Stellwerke. Der Staat verpflichtete sich, die Bahnschulden zu übernehmen. Zwei weitere öffentliche Unternehmen gingen in „REFER“ auf: „GECAP“, das für den Ausbau der Tejo-Brücke um ein Bahngleis verantwortlich war, und „GNFL“, das mit der Abwicklung von Bahninvestitionen im Großraum Porto betraut war. „REFER“ ist in die Bereiche Betrieb, Instandhaltung, Infrastrukturtechnik und Bauprojekte gegliedert. Die Einnahmen von „REFER“ setzen sich aus den Netzzugangsgebühren von „CP“ und „Fertagus“, Mieten und staatlichen Zuschüssen zusammen.

Der verbliebene Teil von „CP“ agiert als Bahnbetreiber, die MitarbeiterInnen haben keinen Beamtenstatus mehr. „CP“ hat über 10 Tochterunternehmen gegründet, die für nebengeordnete Aktivitäten verantwortlich sind, u.a. der Fährschiffdienst „Soflusa“. 1998 wurde „CP“ in fünf Geschäftsbereiche gegliedert:

- *UTML*, Gütertransport und Logistik
- *USGL*, Großraum Lissabon, U-Bahn in Lissabon
- *USGP*, Großraum Porto, U-Bahn in Porto
- *UVIR*, Intercity- und Regionalverbindungen
- *UMAT*, Waggons und Lokomotiven

1997 beförderten die „CP“ 178,1 Mio. Fahrgäste und 9,3 Mio. t Güter. Den größten Beitrag für das Passagieraufkommen lieferten „USGL“ und „USGP“, von ihnen werden 82% der Passagiere der CP transportiert.

4.13.3. Privatisierung

Neben den portugiesischen Staatsbahnen existiert bisher nur ein einziger privater Anbieter – „Fertagus“. Nach einer Ausschreibung für die neue Strecke über den Tejo von Lissabon nach Südportugal, an der drei Unternehmen teilnahmen, erhielt das Unternehmen den Zuschlag für eine 30-jährige Konzession. Die größten Anteile an „Fertagus“ halten der französische Konzern „Veolia“ („Vivendi“), die portugiesische Busgesellschaft „Barraqueiro“ und die Bank

„Caixa Geral de Depósitos“. „Veolia“ besitzt darüber hinaus innerstädtische Busse in Lissabon. Weitere Privatisierungen einzelner Bahnstrecken sind in Planung z.B. die Stadtbahnen von Porto.

Die Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs erstreckt sich hauptsächlich auf den Regionalverkehr und auf neue Aktivitäten wie z. B. die Hochgeschwindigkeitsverbindungen nach Belgien und Frankreich. Zusätzlich zu den niederländischen Staatsbahnen entstanden so in den letzten Jahren einige wenige, meist ausländische PrivatanbieterInnen.

4.14. Schweden

4.14.1. Der Incumbent

Die (ehemals) staatliche schwedische Eisenbahngesellschaft „Statens Järnvägar“ („SJ“) beschäftigt rund 3.300 Angestellte. 1999 beförderte SJ 115 Mio. Fahrgäste und konnte in den letzten Jahren seinen Anteil am Geschäftsreisemarkt vor allem auf den Hauptstrecken beträchtlich erhöhen.

4.14.2 Restrukturierung

Die schwedische Bahnreform begann bereits in den achtziger Jahren. Sie hatte als ein Ziel, mehr Güter von der Straße auf die Schiene zu bringen und diente als Modell für die Formulierung der EU-Richtlinie 91-440. Die Auslöser waren unter anderem eine staatlich verordnete Lohnerhöhung bei gleichzeitig stark sinkende Erträgen im Güterverkehr. „SJ“ konnte auf diese externen Einflüsse unternehmerisch nicht reagieren. Gleichzeitig stiegen die Schulden durch eine wenig zweckmäßige Finanzierung stark an.

Im Jahr 1988 wurde die „SJ“ in zwei Bereiche aufgeteilt. Der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur wurde einer staatlichen Behörde („Banverket“) unterstellt. „Banverket“ übernahm rund 80% des Schienennetzes und die Infrastruktur wurde weitgehend entschuldet. 1999 wurde auch der Fahrplan „Banverket“ übertragen (vorher bei „SJ“). Seit 1996 ist der Schienengüterverkehr vollständig liberalisiert. Es befahren neben der Staatsbahn „SJ“ etwa zehn kleinere Güterverkehrsunternehmen sowie Betreiber von Nahverkehrszügen das Netz von „Banverket“.

Per 1.1.2001 wurde die „SJ“ in sechs unabhängige, staatliche Unternehmen aufgeteilt:

- „SJ AB“, der früher für den Fahrgastverkehr zuständige Bereich der SJ, wurde in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, der Staat ist der alleinige Anteilseigner. Die Angebotspalette von „SJ AB“ umfasst Fernverkehrs-, Regional- und Nahverkehrsdienste. 20 Prozent des Geschäfts werden von Vertragspartnern abgewickelt, die vom Staat über die Behörde „Rikstrafiken“ und die 24 regionalen Verkehrsämter beauftragt wurden. Die restlichen 80 Prozent entfallen auf den gewerblichen Verkehr auf dem Stammnetz.
- „Green Cargo AB“ (Güterdienste), ging aus dem ehemaligen Güterbereich von „SJ“ hervor und nahm am 1. Januar 2001 den Betrieb auf. Das Unternehmen ist zu 100 Prozent im Besitz des schwedischen Staates und hat eine Belegschaft von etwa 4.500. Das Unternehmen ist in vier Hauptbereiche unterteilt: Betrieb (Bahnverkehr), Straße und Logistik, Verkauf sowie Produkte und Dienstleistungen. Die Bahn hält gegenwärtig einen Marktanteil von etwas über 20 Prozent am gesamten schwedischen Güterverkehrsmarkt. „Green Cargo“ ist für rund 80 Prozent des Güterverkehrs auf dem schwedischen Bahnnetz verantwortlich und arbeitet von 29 Terminals und Logistikzentren aus. Zu Green Cargo gehören folgende Töchter: „Green Cargo Road & Logistics AB“, ein Unternehmen, das nationale und internationale Speditionsdienste sowie Logistikdienste für Dritte anbietet; „Nordisk Transport Rail AB“ („NTR“), eines der führenden skandinavischen Speditionsunternehmen; „Rail Combi AB“, ein auf intermodalen Verkehr spezialisiertes Unter-

nehmen mit Terminals in ganz Schweden und Verbindungen nach Norwegen und Dänemark; „CombiTrans Sweden AB“, ein weiteres intermodales Speditionsunternehmen entwickelt; „TGOJ Trafik AB“, einer der größten schwedischen Kurzstreckenspediteure, der auf Wagenladungsverkehr für die Schwerindustrie spezialisiert ist.

- „Jerhusen AB“ – Grundeigentum
- „TraffiCare AB“ – Zugreinigung und Bahnhofsdienste
- „EuroMaint AB“ – Technik und Wartung
- „Unigrid AB“ – Informationstechnologiedienste.

Die Beschäftigten von „SJ“ wurden in die neue Struktur übernommen. Für die ArbeitnehmerInnen im staatlichen Eisenbahnsektor gelten die gleichen Bedingungen wie für BeamtInnen. Sie haben vorteilhaftere Pensionsregelungen als ArbeitnehmerInnen aus der Privatwirtschaft, d. h. ältere ArbeitnehmerInnen können bereits mit 60 Jahren in Rente gehen. Beim Staat beschäftigte ArbeitnehmerInnen haben 36 Tage bezahlten Jahresurlaub, während nach privatem Recht beschäftigte ArbeitnehmerInnen nur 25 Tage bezahlte Urlaubstage im Jahr haben. Im Rahmen der Umstrukturierungen kam es zu einem erheblichen Arbeitsplatzabbau.

4.14.3. Trennung von Bahninfrastruktur und Betrieb, Privatisierung

1988 übernahm der Staat die Verantwortung für die Wartung und den Ausbau der nationalen Bahninfrastruktur. Damit trennte Schweden als erstes europäisches Land die Verwaltung von Infrastruktur und Betrieb. Für die Infrastruktur war fortan die nationale Bahnbehörde „Banverket“ (BV) zuständig.

„Banverket“ ist für die Bereitstellung des 9.978 km langen Bahnnetzes zuständig, von dem 7.527 km elektrifiziert sind. Ende 1996 wurde ihr Aufgabenbereich auf den Ausbau und die Koordinierung des Bahnsystems ausgeweitet. Sie wird über jährlich zugeteilte staatliche Gelder finanziert. Der Staat hat die volle Verantwortung für die Wartung und den Ausbau der Bahninfrastruktur, während die Bahnbetreiber Nutzungsgebühren an die BV zahlen. Die BV hält die Bahndämme und Gleisanlagen, Zugbildungshöfe sowie die Elektro-, Signal- und Telekommunikationsanlagen instand. Sie ist außerdem für die Modernisierung bestehender Strecken und den Bau neuer Strecken zuständig.

Das schwedische Modell wird von Trennungsbefürwortern gerne als positives Beispiel angeführt. Mit der Trennung wurden in Schweden auch die Investitionen in das Bahnnetz massiv erhöht und die Trassenpreise wurden sehr niedrig gehalten. Kritisiert werden vor allem die administrativen Rahmenbedingungen, welche bei Ausschreibungen immer wieder zu großen Problemen führten.

- schlechte Vorbereitung der Ausschreibungen;
- zu geringe Konzessionslaufzeiten;
- keine Absicherung integrierter Angebote mehrerer Betreiber;
- zu geringe Qualitätskontrolle.

Das schwedische Modell zeigte Anfangserfolge - nicht zuletzt dank massiv erhöhten finanziellen Beiträgen des Staates. Der Ausschreibewettbewerb war aber schlecht administriert und führte zu einer nachhaltigen Störung des Verkehrs.

Mit 1.7.1996 wurde der Zugang zum Bahnnetz liberalisiert. Obwohl die nationale Betreiber-gesellschaft „SJ AB“ weiterhin das Monopol für nicht staatlich geförderte Fernverkehrsdiens-te hat, können die regionalen Verkehrsämter und der Staat nun für bezuschusste Dienste auf Stamm- und Regionalstrecken Verträge an externe Betreiber vergeben.

Der Fahrgastbetrieb auf regionalen Linien wird von den 24 regionalen Verkehrsämtern ausgeschrieben, die auch die Fahrpläne und -preise festlegen. Die Regionalräte haben die volle finanzielle Verantwortung für ihre Bahndienste abgelehnt, so dass staatliche Zuschüsse jetzt von der nationalen Verkehrsbehörde vergeben werden.

Die Zuteilung der Strecken und die Zugverkehrsregelung fallen in die Verantwortung der schwedischen Bahnverkehrsverwaltung, die zur *BV* gehört, aber betrieblich unabhängig ist. Sie fungiert ferner bei Streitigkeiten über die Fahrplangestaltung und Eigentumsrechte an der Infrastruktur als Schlichter zwischen Zugbetreibern sowie zwischen der *BV* und den Zugbetreibern.

1998 wurden weitere Gesetze verabschiedet, um einen gleichberechtigten Zugang zu allen Teilen des Bahnnetzes zu gewährleisten. Dazu wurde die Verantwortung für gewerbliche Anschlussgleise, Plattformstrukturen und Fahrgastinformationssysteme an „*Banverket*“ übertragen. Für unwirtschaftliche Fernverkehrsdienste ist eine neue Behörde namens „*Rikstrafiken*“ zuständig. Im Güterverkehr kann jeder lizenzierte Betreiber Dienste im Gesamtnetz anbieten, wenngleich bestehende Dienste bei der Streckenzuteilung vorrangig berücksichtigt werden. Für die Zuteilung und die Verkehrsregelung ist „*Banverket*“ verantwortlich.

1998 verfügte das schwedische Parlament per Gesetz eine starke Senkung der Zugangsgebühren, um die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gegenüber dem Straßenverkehr zu erhöhen. Die von Bahnbetreibern bezahlten Gebühren beliefen sich 1996 auf € 100 Mio., gemäß der neuen Regelung sind jetzt insgesamt nur noch € 28 Mio. jährlich zu zahlen. Das ursprüngliche System wurde durch variable Zugangsgebühren ersetzt, wobei man sich an sozioökonomischen Grenzkosten orientierte. Alle Güter- und auch die meisten Fernverkehrs-Fahrgastdienste sollen sich selbst tragen. Einige Interregio-Fahrgastverbindungen allerdings werden noch staatlich bezuschusst. Auch für zwei Strecken gelten Sonderregelungen. Das Betriebsrecht auf der strategisch wichtigen, 447km langen lappländischen Eisenerzlinie von Kiruna zu den Häfen Narvik (Norwegen) und Lulea liegt in den Händen der Bergbaugesellschaft *LKAB*, und der Betrieb der 1.053 km langen Binnenbahn mit drei Anschlussstrecken wurde 1993 auf der Grundlage eines 20-jährigen Vertrags an die „*JBAB*“ vergeben, ein Konsortium örtlicher Behörden entlang der Strecke.

Bis zum Sommer 1999 erhielt die „*SJ*“ den Zuschlag für alle Verträge im Personenverkehr, danach wurde ein großer Teil der weniger rentablen Strecken bzw. Lizenzen für Errichtung und Betrieb neuer Strecken an eine kleine Gruppe von Privatunternehmen abgetreten:

„*Svenska Tagcompaniet AB*“ betreibt seit 1.1.2000 den Nachtdienst zwischen Stockholm und Göteborg

„*Arlanda Express*“ („*A-Train AB*“) betreibt die 40 km lange Direktlinie zwischen dem Stockholmer Hauptbahnhof und drei U-Bahn-Stationen am Flughafen Arlanda. Gemäß einem Vertrag mit dem Staat hat *A-Train AB* das Recht, bis 2040 den Shuttle-Dienst zu betreiben und die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf zu behalten. Im Gegenzug hat das Unternehmen die Strecke gebaut und finanziert.

„*BK Tag AB*“ betreibt eine Reihe von Fahrgast- und Güterdiensten und ist zu 10% am Citypendeln“-Konsortium beteiligt, das ab 1.1.2000 einen Fünfjahresvertrag für den Betrieb des Stockholmer Umlandnetzes erhalten hat.

„*Malmtrafik i Kiruna AB*“ (*MTAB*) betreibt ein 447 km langes Netz in Schweden und eine 42 km lange Strecke in Norwegen, die die Bergwerke in den beiden Ländern miteinander verbindet. Gemäß einem Vertrag mit den Gewerkschaften arbeiten auf einigen Zügen weiterhin Lokführer/innen von *SJ*.

„*Tågkompaniet*“ übernahm den Zugverkehr im hohen Norden Schwedens und will den Traditionszug „*Nordpilen*“ in den hohen Norden des Landes mit Gewinn betreiben.

„*BSM Järnväg*“ bietet den Zugverkehr zwischen Städten in Südschweden an.

Die Öresund-Festverbindung zwischen Malmö und Kopenhagen, die über eine 7,8 km lange Brücke von der schwedischen Küste zu einer künstlichen Insel und von dort aus durch einen 3,5 km langen Tunnel, der von der Insel bis zu einer künstlichen Landspitze in der Nähe des Kopenhagener Flughafens führt, wird vom „Öresund Consortium“ mit Sitz in Malmö betrieben. Das Konsortium hat den Bau finanziert und im Gegenzug eine 40-jährige Lizenz für den Betrieb erhalten.

Die Privatisierung der 300 Kilometer langen Strecke von Malmö nach Göteborg, parallel zur Autobahn E6, scheiterte schon nach drei Monaten. Das Konsortium aus „Via-Cariane“, „Go Ahead“ und „BK Tåg“ ging in Konkurs. Der Betrieb wurde wieder durch die Schwedischen Staatsbahnen „SJ“ aufrechterhalten.

Mit dem Ende der Monopolstellung von „SJ“ endete auch einer der wichtigsten Vorzüge der Bahn: Wer mit verschiedenen Anbietern quer durchs Land fährt, muss sich nun jedes Ticket einzeln kaufen. Ein gemeinsames Buchungssystem kam bislang nicht zu Stande.

Die Verträge mit den privaten Unternehmen haben eine Laufzeit von 3 bis 7 Jahren. In den urbanen Räumen ist die flächendeckende Vergabe im Wettbewerb realisiert, landesweit wurden schon 1996 75 % aller Verkehrsleistungen im ÖPNV ausgeschrieben. Seit Beginn der Ausschreibungen ist das ÖPNV-Angebot um 15 % gewachsen, und der Kostendeckungsgrad ist von unter 30 auf fast 50 % gestiegen.

Weil die Bahnreform in Schweden auch zur Förderung des Schienenverkehrs gedacht war, wurden die staatlichen Beiträge innerhalb von 10 Jahren (1985-1995) vervierfacht.

4.15. Spanien

4.15.1. Der Incumbent

Die Unternehmen im Bereich Schienenverkehr sind in Spanien (mit einer Ausnahme²³) in öffentlichem Besitz. Die spanische Staatsbahn, „Red Nacional de Ferrocarriles Españoles“ („RENFE“), ist der größte Anbieter mit rund 35.000 Beschäftigten. Daneben existieren Regionalunternehmen, die jeweils zwischen 1.000 und 1.300 Menschen beschäftigen. „Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya“ in Katalonien etwa, „Eusko Tren Ferrocarriles Vascos“ (ET/FV) im Baskenland, „Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana“ in Valencia und „Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha“ (FEVE). „FEVE“ ist ein 1965 für den Betrieb des umfassenden spanischen Schmalspurnetzes gegründetes staatliches Unternehmen. Mittlerweile wurde der Betrieb mehrerer zu diesem Netz gehörender Systeme an öffentliche Betreiber vor Ort übergeben, die den Regionalregierungen von Katalonien, Valencia, Mallorca und dem Baskenland unterstehen. „Bei „FEVE“ sind rund 2000 Arbeitskräfte beschäftigt.

4.15.2. Restrukturierung

Gemäß der EU-Richtlinie 91/440 über die organische Trennung von Infrastruktur und Betrieb sowie die Gewährung des Zugangs externer Betreiber zum Bahnnetz, erhielt „RENFE“ 1994 einen neuen rechtlichen Status und eine Restrukturierung in drei Betriebseinheiten:

- Die Einheit Betrieb umfasst vier Geschäftsbereiche für den Fahrgastverkehr (Hochgeschwindigkeit, Fernverkehr, Region und Nahverkehr), Geschäftsbereiche für den Güter- und Intermodalverkehr und Geschäftsbereiche für Lokomotiven und die Wartung des Rollmaterials.

²³ „Euroferro“ wird erst ab 2005 auf der Strecke Figueres-Perpignan seinen Dienst aufnehmen.

- Die Einheit Infrastruktur umfasst die Geschäftsbereiche Liegenschaften und Nahverkehrsplanung, Bahnhöfe, Infrastrukturwartung, Wartung der Hochgeschwindigkeitsinfrastruktur und Verkehr (Betrieb des Bahnnetzes).
- Für die Rollmaterial- und Infrastrukturwartung sind neben Geschäftsbereichen von „RENFE“ externe Vertragsunternehmen zuständig.

„RENFE“ betreibt ein 11.804 km langes Netz (Spurweite: 1.688 mm); davon sind 6.409 km elektrifiziert. Hinzu kommen 428 km mit anderen Spurweiten. Die Belegschaftsgröße geht kontinuierlich zurück: Im gesamten Eisenbahnsektor sind derzeit rund 42.000 Menschen beschäftigt, davon 35.000 bei „RENFE“. 1990 hatte „RENFE“ noch knapp 50.000 Beschäftigte, dies entspricht einem Rückgang von 29%. Der kontinuierliche Personalabbau kam ohne größere Kündigungswellen aus.

Im September 1996 nahm das von „RENFE“ und der französischen „SNCF“ gegründete Unternehmen „Trenes de Talgo Transpirenaicos“ den Betrieb auf. Es betreibt Dienste zwischen Madrid und Paris, Barcelona und Paris, Barcelona und Mailand sowie Barcelona und Zürich und setzt spezielle Talgo-Züge mit variabler Spurweite ein.

Auch im Güterverkehrsbereich gibt es eine Zusammenarbeit. 1998 gründeten „RENFE“, „SNCF“ und das Logistikunternehmen „Decoexsa“ und das Jointventure „Cadaler“, das den Eisen- und Stahltransport von Süd- nach Nordeuropa regelt.

1998 beförderte „RENFE“ 402 Mio. Fahrgäste (17 Mrd. Fahrgastkilometer) und 25,6 Mio. Gütertonnen (11,3 Mrd. Gütertonnenkilometer).

4.15.3. Trennung von Bahninfrastruktur und Betrieb, Privatisierung

Ende 1995 wurden neue Gesetze beschlossen, die den Zugang Dritter zum Bahnnetz erleichterten. Die neue konservative Regierung (ab 1996) war sehr daran interessiert, zunächst im Bereich Güterverkehr private Betreiber zu gewinnen und setzte einen neuen „RENFE“-Präsidenten ein. Sie kündigte an, dem Aufbauministerium (Ministerio de Fomento) weniger öffentliche Gelder für Investitionen in Bahninfrastrukturprojekte zur Verfügung stellen zu wollen. Projekte mit privater Beteiligung sollten Vorrang haben.

1998 wurde die spanische Bahninfrastrukturbehörde „Gestor de Infraestructuras Ferroviarias“ („GIF“) gegründet, um den Bau neuer Strecken zu organisieren und eventuell später einmal sämtliche staatlichen Linien zu übernehmen. Das Hauptprojekt der „GIF“ ist derzeit die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Madrid über Barcelona zur französischen Grenze, etwa 15% werden aus dem EU-Kohäsionsfonds finanziert. Die „GIF“ sollte ursprünglich nach der Fertigstellung der Strecke für den Betrieb, die Vergabe der Dienste und die Erhebung der Zugangsgebühren verantwortlich sein.

Im Juni 2002 gab der spanische Minister für Aufbau die künftige Struktur der Staatsbahn bekannt. Öffentliche und private Betreiber, darunter auch die bestehenden „RENFE“-Geschäftsbereiche, erhalten Lizenzen für den Betrieb der herkömmlichen Hochgeschwindigkeitsnetze. Diese werden von einer neuen Bahninfrastrukturverwaltung geführt und gewartet, der man auch die Infrastrukturaufgaben von „GIF“ und „RENFE“ übertragen will. Für die Vergabe der Betriebslizenzen und die Sicherheitsprüfung soll eine unabhängige, dem Aufbauministerium untergeordnete Bahnbehörde zuständig sein. Außerdem soll ein unabhängiger Aufsichtsbeamter für die faire und transparente Vergabe der Zugangsrechte sorgen und eventuelle Streitigkeiten schlichten.

Ebenso gab die Regierung bekannt, dass die schwer defizitäre „RENFE“ (Verhältnis Einnahmen zu Ausgaben: 1 zu 2,5) bis Ende des Jahres 2004 privatisiert und später auch an die Börse gebracht werden sollen. Die Bahn soll sich auf die rentablen Bereiche, wie den Verkehr mit Hochgeschwindigkeitszügen, die Vermarktung ihres Glasfaserkabelnetzes und die Gründung integrierter Transportunternehmen konzentrieren. Es sollen auch mehrere

Bahnhöfe zum Verkauf oder zur Vermietung angeboten werden. Ausgliedert wurde bisher nur der Bereich Instandhaltung und Kundeninformation.

„Euroferro“, ein französisch-spanisches Konsortium, soll Spaniens erste in Privatbesitz befindliche und auch privat betriebene Bahn sowie deren erste grenzüberschreitende Hochgeschwindigkeitsverbindung bauen und betreiben. Die 45 km lange Verbindung zwischen dem spanischen Figueres und Perpignan in Frankreich wird von „Dragados„ (Spanien) und „Bouygues“ (Frankreich) errichtet und 50 Jahre lang betrieben werden. Sie ist im Süden an die Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid-Barcelona angeschlossen und wird voraussichtlich 2005 den Betrieb aufnehmen. Im ersten Jahr rechnet man mit einem Aufkommen von 3,5 Millionen Fahrgästen und 4,0 Millionen Gütertonnen.

5. Trennung von Bahninfrastruktur und Betrieb - Zusammenfassung

Wie auch im (ersten) Koalitionsabkommen 2000 von ÖVP und FPÖ festgelegt, möchte die österreichische Bundesregierung Bahninfrastruktur und Betrieb trennen. Entgegen der Aussagen von Staatssekretär Kukacka gibt es dazu allerdings keine EU-rechtliche Grundlage. Die EU-Kommission hat zwar mehrfach versucht, die juristische Trennung gesetzlich zu verankern, ist aber mit dieser Vorstellung in den zuständigen Gremien nicht durchgekommen.

Nach Ansicht der ÖVP ist eine Trennung Bedingung für eine europäische Bahnliberalisierung und eine Reform des Schienenverkehrs und der „ÖBB“. Der Bereich Schienenwege soll nach ÖVP-Vorstellungen in zwei Gesellschaften getrennt werden: in eine Schienenwege-Besitzgesellschaft, die Betriebsanlagen und Immobilien verwalten soll und für die Finanzierung verantwortlich ist. Und in eine Schienenwege-Betriebsgesellschaft, an die die Projektgesellschaften der „ÖBB“, die „HL-AG“ und die „Brenner Eisenbahn Gesellschaft“ („BEG“) angegliedert werden²⁴.

Für die operativen Betreibergesellschaften im Bereich des „ÖBB“- Personen- und Güterverkehrs (Absatz) schlägt die ÖVP zwei Möglichkeiten vor. Entweder eine einheitliche „ÖBB AG“, die für den Transport von Gütern und Personen sorgt, oder zwei eigene Gesellschaften, nämlich eine „Rail Cargo Austria AG“ für den Güterverkehr und eine „ÖBB-Personenverkehrs AG“ für den Personenverkehr.

Das schwedische Modell wird dabei gern als Vorbild für ein funktionierendes Trennungsmodell gepriesen. Eine Auswertung der Geschäftsberichte der schwedischen „Banverket“ (Infrastrukturbetreiber) zeigt aber, dass dort der Trend steigender Staatsbeiträge an das Netz anhält:

	1996	1997	1998	1999
Beiträge des Staates (n € Mio.)	290	342	344	353
Erträge aus Betrieb	94	124	133	136
Gesamtertrag	384	466	477	489
Index Staatsbeiträge (1996=100)	100	121	124	127
Anteil Subventionen an Gesamtertrag	67%	71%	75%	71%

Wirtschaftlich erfolgreiche Eisenbahnen wie in den USA, Japan, Australien, Neuseeland und Südafrika sind allesamt vertikal integrierte, also nicht filetierte Bahnunternehmen. Der Schweizer Informationsdienst für den Öffentlichen Verkehr „LITRA“ hat im Mai 2001 eine Studie über die „Vorteile der integrierten Bahn“ veröffentlicht. Die Ergebnisse werden wie folgt zusammengefasst:

1. Alle erfolgreich privatisierten Eisenbahnunternehmungen sind vertikal integrierte Bahnen. Die wenigen Trennungsbeispiele (Schweden, Großbritannien) sind kein ausreichender und v.a. erfolgreicher Beleg, um eine juristische Trennung zu verordnen.
2. Die völlige (d.h. juristische) Trennung ist keine notwendige Voraussetzung für die Öffnung des europäischen Schienenverkehrsmarkts. Voraussetzung ist die unabhängige Aufsicht/Kontrollbehörde, die transparent und fair den diskriminierungsfreien Zugang Dritter garantiert.

²⁴ APA0542 vom 19.1.2001

3. Ein integriertes Unternehmen ist im Allgemeinen besser geeignet, neue Technologien im Bereich Infrastruktur und Vertrieb zu entwickeln. Effizienzsteigerung kann nur erzielt werden, wenn die Maßnahmen bei Infrastruktur und Betrieb koordiniert sind.
4. Die integrierte Bahn garantiert für Sicherheit und Qualität aus einer Hand. Bei einer Trennung würden sich neue Schnittstellen und damit neue Risiken ergeben.

6. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV)

Bis zum Jahr 2000 waren bei den gemeinwirtschaftlichen Linienverkehren die EU-Verordnungen 1191/69 bzw. 1893/91 anzuwenden. Die EU-Verordnung 1191/69 sieht vor, dass wenn eine Behörde ein Beförderungsunternehmen zur Erbringung bestimmter Dienstleistungen verpflichtet, dieser Betrieb eine finanzielle Entschädigung erhalten muss. Diese Regelung wurde durch die Verordnung 1893/91 dahingehend geändert, dass die Beziehungen zwischen Behörden und Betreibern anstatt durch Verpflichtung durch Verträge zu regeln sind.

Nachdem eine Reihe von Mitgliedsländern dazu übergegangen war, die nationalen Märkte und Netze zu öffnen und neben den bisherigen, überwiegend staatlichen bzw. kommunalen Verkehrsunternehmen, weitere Verkehrsdienstleister - auch aus anderen EU-Ländern - zuzulassen, bemüht sich die EU-Kommission um die Schaffung eines EU-weit gültigen Regelwerkes für den Marktzugang im ÖPNV und veröffentlichte im Juli 2000 einen Verordnungsentwurf.

Der Vorschlag der Kommission konzentriert sich auf öffentliche Nahverkehrsleistungen, die nicht gewinnorientiert sind, sogenannte „gemeinwirtschaftliche Verkehre“. Die sogenannten "zuständigen Behörden" sind verpflichtet, den BürgerInnen angemessene öffentliche Nahverkehrsleistungen von hoher Qualität zu bieten. Es wird der Behörde überlassen, die entsprechenden Details festzulegen, weil die lokalen Anforderungen in den einzelnen Städten Europas unterschiedlich sein können.

Der den zuständigen Behörden bisher grundsätzlich frei gestellte Abschluss verbindlicher Verträge über die Erbringung von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen und über deren Finanzierung wurde obligatorisch. Wer berechtigt ist, zeitlich befristet (in der Regel für fünf Jahre) unter Ausschluss anderer möglicher Betreiber eine bestimmte Art von Personenverkehrsdiensten auf bestimmten Relationen und Strecken durchzuführen, muss nach den Vorstellungen der Kommission zuvor durch die zuständigen Behörden in einem fairen und diskriminierungsfreien Ausschreibungsverfahren ermittelt werden. Ausnahmen stellen der Eisenbahn- sowie der U- und Stadtbahnverkehr dar. In diesen Fällen können die Behörden von einer Ausschreibung absehen und die Aufträge direkt vergeben, wenn nationale und internationale Sicherheitsstandards auf andere Weise nicht gewährleistet werden können.

In den letzten Jahren war in den Gremien der europäischen Union bereits mehrfach die Liberalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs diskutiert worden. Die Vorschläge der Kommission gingen in die Richtung, dass alle von Verkehrsunternehmen erbrachten Leistungen öffentlich ausgeschrieben werden. Dies sollte auch dann gelten, wenn der Verkehr bisher von eigenen kommunalen Unternehmen betrieben wurde.

Diese Liberalisierungstendenzen der Europäischen Kommission im Bereich Nahverkehr veranlassten die BürgermeisterInnen großer europäischer Städte (Barcelona, Lissabon, London, Luxemburg, München, Nürnberg, Paris und Wien), gemeinsam ihrer Besorgnis Ausdruck zu verleihen. Sie beharren auf dem in den EU-Verträgen festgeschriebenen Subsidiaritätsprinzip und wollen auf kommunaler Ebene selbst bestimmen, wie der Daseinsvorsorgeauftrag im Bereich öffentlicher Nahverkehr am besten zu erfüllen ist.

In einer Resolution formulierten sie folgende Befürchtungen:

- Die Zerschlagung bisher gut funktionierender Verkehrsanbieter und Verbundsysteme durch die Trennung der Bereiche Betrieb und Infrastruktur
- Risiken im Bereich technischer Sicherheit, besonders bei schienengebundenen Diensten
- Zerstörung komplexer Verkehrsstrukturen, die über Jahrzehnte aufgebaut wurden

- Gefahr der Bildung von europaweiten Verkehrsoligopolen, mit der Konsequenz der Privatisierung von Gewinnen und der Sozialisierung von Verlusten.
- Gefahr der Bildung lokaler, privater Monopole, mit dem sich ergebenden Verlust an öffentlicher Rechenschaftspflicht und demokratischer Kontrolle
- Einsparungen der öffentlichen Hand könnten nur durch Rückgang der Personalkosten, Sinken der Qualität und Erhöhung der Tarife möglich werden

Auch das EU-Parlament plädierte für ein an Bedingungen geknüpftes Wahlrecht der Kommunen, ob sie die Verkehrsleistung in Eigenproduktion erbringen oder fremd vergeben wollen. Im daraufhin von der EU-Kommission geänderten Verordnungsentwurf vom Februar 2002 lehnte die Kommission dieses Wahlrecht zwar grundsätzlich ab. Gleichwohl kam sie den Forderungen des Parlaments und der Kommunen entgegen. So wurde die Möglichkeit eingeräumt, unter gewissen Bedingungen U-Bahn- und Straßenbahnverkehre in Eigenproduktion und ohne Ausschreibung durchzuführen. Ferner sind die Schwellenwerte für auszuscheidende Verkehrsdienste angehoben worden, und bei Busdiensten sollte die Eigenproduktion für acht Jahre fortgesetzt werden können. Schließlich fielen die Übergangsfristen und Vertragslaufzeiten im zweiten Verordnungsentwurf deutlich länger aus.

In einem Rechtsstreit über die Subventionierung von ÖPNV-Leistungen im Landkreis Stendal²⁵ (Deutschland), der bis zum deutschen Bundesverwaltungsgericht und folgend vor den EuGH ging, hat der EuGH am 24.7.2003 folgendes Urteil gesprochen:

Gewährte Zuschüsse müssen nicht zurückgezahlt werden und der EuGH fordert keine sofortigen Ausschreibungen aller Verkehre. Künftig werden die kommunalen Gebietskörperschaften über alle ÖPNV- Leistungen, die in der Regel nicht kostendeckend sind, Verkehrsverträge mit den ÖPNV-Unternehmen abschließen müssen. Das bisherige Eigenleben der ÖPNV-Unternehmen im Umgang mit öffentlichen Mitteln muss einem klaren Besteller-Ersteller-Prinzip zwischen öffentlicher Hand und den Unternehmen weichen.

Mit dem Urteil sind die gängigen Finanzierungsarten eines pauschalen Defizitenausgleichs (wie pauschale Defizitausgleiche am Jahresende) oder der Bezuschussung einzelner Unternehmen und ihrer Einrichtungen nicht mehr möglich.

Der EuGH hat festgestellt, dass der ÖPNV auch teilweise von der Geltung der EU-Vorschriften im eigenwirtschaftlichen Bereich ausgenommen werden kann. Er verlangt aber klare Regeln, damit kein Verkehrsunternehmen unfaire Wettbewerbsvorteile bekommt, und möchte damit Quersubventionierungen unterbinden. Zuschüsse im ÖPNV stellen keine unzulässigen Beihilfen dar, wenn vier Voraussetzungen eingehalten werden:

1. Das Unternehmen muss tatsächlich mit Aufgaben betraut sein, die es ohne entsprechenden Ausgleich nicht durchführen würde.
2. Der Ausgleich muss vorher nach klaren Parametern definiert werden.
3. Der Ausgleich darf die Kosten minus der Einnahmen zuzüglich eines angemessenen Gewinns nicht überschreiten.
4. Wenn die Verkehre nicht ausgeschrieben wurden, sind die Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens zugrunde zu legen.

²⁵ Acht Jahre lang hatte die kommunale Nahverkehrsgesellschaft Altmark (NVG) die Fahrgäste im Landkreis Stendal mit ihren Bussen transportiert. Dann schrieb der Kreis die Konzession neu aus – und der private NVG-Konkurrent Altmark Trans gewann. Daraufhin zog NVG vor Gericht. Die Beschwerde: Der Kreis, der Jahr für Jahr Zuschüsse für die mit Verlust arbeitende Altmark Trans zahlt, hätte die Konzessionsvergabe zumindest öffentlich ausschreiben müssen. Überdies stellten die Zuschüsse eine Beihilfe dar, die mit EU-Recht übereinstimmen müsse.

Der EuGH ist damit nicht den Vorstellungen der EU-Kommission gefolgt, die einen Systembruch durch Einstellung der Subventionen gefordert hat, sondern er will das bestehende System nur im Sinne der Fairness und Transparenz angepasst sehen. Für den EuGH gibt es keine Zuschüsse mehr, sondern nur noch Ausgleichszahlungen. Damit bestätigt der EuGH allerdings, dass der ÖPNV zunächst einmal ein wirtschaftlicher Bereich und nicht zuerst Daseinsvorsorge ist, „gemeinwirtschaftliche Verkehre müssen allerdings nicht zwingend ausgeschrieben werden, „eigenwirtschaftliche Verkehre hingegen schon. Gelingt der Nachweis der Gemeinwirtschaftlichkeit nicht, so muss die ÖPNV-Verordnung samt der vorgeschriebenen Ausschreibungspflicht angewendet werden.

6.1. Private Unternehmen

Durch die Privatisierungen sind in Europa einige große private Konzerne im Bereich öffentlicher Personennahverkehr entstanden. Fusionen, Übernahmen und Konzessionszuschläge durch Ausschreibungen haben eine Konzentration in diesem Sektor bewirkt. Ein genauer Blick auf einige dieser Unternehmen soll helfen, einen Eindruck von ihrer internationalen Größenordnung zu bekommen.

6.1.1. „Connex“

Der französische Konzern „*Connex*“ ist ein Tochterunternehmen des global agierenden Konzerns „*Veolia*“ („*Vivendi*“), der in vielen Bereichen wie Telekommunikation, Abfallwirtschaft, Energie und Trinkwasserversorgung aktiv ist und in Konkurrenz zu öffentlichen oder ehemals öffentlichen Unternehmungen tritt. „*Connex*“ bezeichnet sich selbst als größtes privates Personentransportunternehmen Europas, ist in 11 europäischen Ländern tätig, betreibt vor allem Bahn- und Buslinien, ist aber auch außerhalb Europas (vor allem in Australien und den Philippinen) tätig und fährt weltweit Ziele in etwa 4.000 Städten und Gemeinden an. Über 80% seiner Einnahmen aus Geschäftstätigkeit erzielt „*Connex*“ außerhalb Frankreichs. Die Umsätze von „*Connex*“ haben sich von 1996 bis 2002 auf € 4 Mrd. vervierfacht, die Zahl der Beschäftigten wurde auf fast 43.000 verdoppelt. „*Connex*“ betreibt auch Bahnhöfe, baut sie in Geschäftszentren um und steigt in neue Geschäftszweige ein: „*Connex*“ betreibt die Metro von Stockholm und wird eine Monorail-Bahn und das Metronetz von Sydney betreiben. „*Connex*“ hat das schwedische Busunternehmen „*Linjebuss*“ übernommen, das wiederum einen Anteil von 30% am Busmarkt im belgischen Flandern besitzt. In Großbritannien betreibt der Konzern unter dem Namen „*Connex Rail*“ sogar zwei große Eisenbahnnetze südlich von London. In Deutschland besitzt „*Connex*“ die *Deutsche Eisenbahn Gesellschaft* und betreibt verschiedene regionale Eisenbahnlinien. Im Sommer 2001 hat „*Connex*“ auch Interesse an österreichischen Nebenbahnen und an der „*PostBus*“ bekundet. „*Connex*“ ist aber auch dafür bekannt, dass Züge in Großbritannien häufig rote Haltesignale überfahren, sogar in falsche Richtungen gefahren sind und die MitarbeiterInnen im Jahr 2000 für bessere Arbeitsbedingungen gestreikt haben.

6.1.2. „Stagecoach“

Das schottische Unternehmen „*Stagecoach*“ steht in bezug auf internationale Expansion an erster Stelle. „*Stagecoach*“ ist das größte Busunternehmen in Großbritannien und kontrolliert auch vier Eisenbahngesellschaften. Weltweit unterhält „*Stagecoach*“ 20.000 Fahrzeuge bei über 40.000 Beschäftigten und ist vor allem in Nordamerika, China und Australien als Busunternehmen aktiv. „*Stagecoach*“ ist auch im Öffentlichen Personennahverkehr in Skandinavien tätig und darüber hinaus in Portugal, Italien, Malaysia und vielen großen Städten Südamerikas. Von „*Stagecoach*“ erhielt die *Siemens SGB* 2001 einen 342-Mio.€-Auftrag zur Produktion von 1.200 Regionaltriebwagen.

6.1.3. „Transdev“

Das französische Unternehmen „*Transdev*“, das einer französischen Großbank gehört und dadurch mit anderen Tochterunternehmen in Finanzwirtschaft, Versicherungswesen und Baubranche verbunden ist, ist an etwa 100 kommunalen und regionalen Verkehrsunternehmen beteiligt, vor allem Buslinien, aber auch neun U-Bahn- und Straßenbahnlinien vor allem in Frankreich und befördert täglich 3 Mio. Passagiere. „*Transdev*“ betreibt derzeit 6.000 Busse und 430 Bahnfahrzeuge und beschäftigt bei einem Umsatz von € 1,1 Mrd. etwa 14.000 MitarbeiterInnen.

6.1.4. „Arriva“

Das britische Unternehmen „*Arriva*“ entwickelt sich erst Mitte der 90er Jahre von einem Mietwagenverleih zum Betreiber vieler Bus- und Bahnlinien vor allem in Großbritannien bei einem Umsatz € 2,8 Mrd. und 29.000 Beschäftigten im Jahr 2000, hat aber auch den dänischen Buskonzern „*Bus Danmark*“ übernommen, wird die neue U-Bahn in Kopenhagen betreiben und ist auch in Schweden, den Niederlanden, Spanien und Portugal aktiv.

Diese wichtigsten europäischen Akteure zeigen, dass der öffentliche Personennahverkehr in der EU kein geschlossener, lokaler Markt ist. Betreiber operieren zunehmend grenzüberschreitend und betrachten Europa - oder sogar die ganze Welt - als ihr potenzielles Aktionsfeld, so man sie lässt.

6.2. Länderberichte

6.2.1. Belgien

Der Personennahverkehr wurde in Belgien Anfang der 90er Jahre regionalisiert. Im französischsprachigen Teil des Landes, Wallonien, werden unter dem Dach der Transportgesellschaft „*Transport En Communes*“ (TECs), fünf regionale Anbieter von öffentlichen Verkehrsmittel koordiniert („*TEC Brabant Wallon*“, „*TEC Charleroi*“, „*TEC Hainaut*“, „*TEC Liège Verviers*“ und „*TEC Namur Luxembourg*“). Obwohl die Regionen für den öffentlichen Verkehr verantwortlich sind, sind die rund 4.000 Angestellten (3/4 davon BusfahrerInnen) der TEC`s keine BeamtenInnen.

Wie bei den Staatsbahnen kam es auch im ÖPNV der Region Wallonien in den letzten Jahren häufig zu Streiks. Der Gründe lagen zumeist in der Unzufriedenheit mit den jährlichen Lohnabschlüssen.

6.2.2. Dänemark

In Dänemark haben die Gebietskörperschaften schon 1994 begonnen ihre, ÖPNV-Leistungen auszuschreiben. Ausschreibungen sind nicht verpflichtend, aber trotzdem die Regel. Die Behörden legen die Ausschreibungsspezifikationen relativ detailliert fest, bspw. umfassen die Spezifikationen für die Ausschreibungen von Bussen in Kopenhagen Hunderte von Seiten und beinhalten Regeln für Fahrstrecken, Fahrpläne und -preise, Marke, Farbe und Logo der Busse, Vorschriften zum Klimasystem und zur Uniform und sogar zum Auftreten der Fahrer. Es gibt ebenfalls ein detailliertes System für Prämien und Strafen sowie eine starke Beteiligung der KundInnen bei der Bewertung der Leistung eines privaten Betreibers. Da die Behörde einen relativ starken Einfluss hat, ist der Einfluss der Betreiberfirma vergleichsweise gering und beschränkt sich lediglich auf den Betrieb der Busse.

Das formale Ende des landesweiten Monopols auf den Personenverkehr kam am 1. Jänner 2000. Das dänische Recht unterscheidet heute zwei Arten von öffentlichem Verkehr: Leistungsverträge mit der „*DSB*“ sowie öffentlichen Verkehr, der durch Ausschreibungen vergeben wird.

Seither gibt es etwa 200 Busunternehmen und 13 private Bahngesellschaften. Ein wesentliches Element der dänischen Wettbewerbspolitik sollte der Schutz der Belegschaften sein: Die bisherigen ArbeitnehmerInnen müssen samt ihren Arbeitsverträgen von einem neuen Betreiber übernommen werden. Auch das rollende Material und die Werkstätten werden in aller Regel übernommen. Da die Fahrpreise ja von den öffentlichen Aufgabenträgern festgelegt werden, spielt sich der Wettbewerb vor allem auf dem Gebiet der organisatorischen Neuerungen und der Qualität ab.

Die Kosten pro Fahrplanstunde konnten in den ersten Jahren um bis zu 20% gesenkt werden, später stiegen die Kosten aufgrund von notwendigen Investitionen wieder an. Wie in vielen anderen europäischen Staaten nahm die Zahl der Firmenzusammenschlüsse im Zuge der Ausschreibungen stark zu. Die Zahl der Busunternehmen im Linienverkehr sank in den letzten zehn Jahren von 400 auf 200. Die großen Unternehmen wie „Arriva“, „Linjebuss“ und „City Bus“ teilen sich die deutliche Mehrheit des Marktes. Die Aufgabenträger bemühen sich aber, durch die Art der Ausschreibung, Tendenzen zu Oligopolisierung oder Monopolbildung entgegenzuwirken. Derzeit wird überlegt, die zu vergebenden Verkehrsleistungen in kleinen Einheiten auszuschreiben, um auch mittelständischen Unternehmen eine Chance auf dem Markt zu geben.

Das Busunternehmen „DSB Busser“ wurde 1996 nach der Trennung von „DSB“ als staatsnahes Unternehmen unter dem Namen „Combus“ neu gegründet. „Combus“ wurde Anfang des Jahres 2001 endgültig privatisiert und von „Arriva“, dem drittgrößten ÖPNV-Unternehmen Großbritanniens, um einen symbolischen Kaufpreis von € 13,20 übernommen. „Arriva“ hat einen großen Marktanteil in Dänemark, nachdem man 1997 das Privatunternehmen „Unibus“ und 1999 die kommunale „Bus Danmark“ (Verkehrsbetriebe der Hauptstadt Kopenhagen) übernahm. Nach dem Kauf von „Combus“ ist „Arriva“ unumstrittener Marktführer in Dänemark mit fast 50 % Marktanteil. „Combus“ betreibt 1.200 Busse mit 3.000 MitarbeiterInnen in allen Teilen Dänemarks. Anfang 2002 übernahm „Arriva“ gemeinsam mit dem Partner „Serco“ auch den U-Bahn-Betrieb in Kopenhagen, allerdings ohne Fahrgeldrisiko für 5 Jahre (+ 3 Jahre Option).

Die Fahrpreise sind in Kopenhagen zwar zunächst gefallen, aber nur weil „Combus“ alle anderen Unternehmen unterboten und in Pleite getrieben hat. Ohne staatliche Hilfe wäre „Combus“ selbst Pleite geschlittert. Die Buspreise nähern sich wieder dem Niveau vor Ausschreibungsbeginn, die Fahrgastzahlen sind in den knapp 10 Jahren seit Implementierung des Ausschreibungssystems um 7 Prozent gesunken.

Die *Basler Zeitung* berichtet 23. Januar 2001: *“Der 'Fall Combus' geht nun als Lehrstück für missglückte Privatisierungen in die dänische Geschichte ein, denn zusätzlich zum finanziellen Debakel hat der Streit um die Busrouten rund hundert private Fuhrunternehmer in die Pleite getrieben. Die Passagiere wurden durch Streiks und Verspätungen genervt, den Fahrern so harte Fahrpläne aufgedrückt, dass sie kaum noch Pinkelpausen hatten. Die dänischen Steuerzahler hat das Fiasko bisher rund € 100 Mio. gekostet, denn obwohl bei der Gründung von Combus ausdrücklich erklärt worden ist, dass die Staatslinie ohne öffentliche Gelder fahren müsse, verhinderten schließlich doch nur Finanzspritzen aus dem Staatsetat den frühzeitigen Konkurs.”*

6.2.3 Deutschland

Derzeit entfallen von den rund € 20 Mrd. Umsatz im deutschen ÖPNV pro Jahr rund 55 % auf staatliche Hilfen und 45 % auf Fahrgeldeinnahmen. Von den neuen privaten MitbewerberInnen wird vor allem kritisiert, dass dieser Subventionssatz von 55 % höchst ungleichmäßig verteilt ist. Er dürfte je nach Verkehrsbetrieb zwischen 10 und 80 % schwanken.

Im Zuge der üblich gewordenen Ausschreibung von ÖPNV-Leistungen ist starkes Interesse ausländischer Unternehmen zu beobachten, gleichzeitig nehmen auch Unternehmenszusammenschlüsse inländischer Unternehmen immer mehr zu. Der deutsche Markt ist groß

und weckt bei europäischen Systemanbietern Begehrlichkeiten. Da ein Beförderungsverbot für ausländische Firmen (Kabotageverbot) für alle Stadt - Umland Verkehrsverbindungen gilt, haben ausländische AnbieterInnen nur eine Chance, indem sie sich bei deutschen Firmen einkaufen, die wiederum Transaktionen in Deutschland abwickeln. Dies geschieht offen und verdeckt.

Die französische „Connex“-Gruppe etwa hat diesen Weg über den Kauf der „Deutsche Eisenbahngesellschaft Verkehrs GmbH“ sowie mit der Übernahme der „Taeter Aachen GmbH“ begonnen. Zuvor hat „Taeter“ bereits damit angefangen, Bustochtergesellschaften mit kommunalen Verkehrsunternehmen zu gründen. Ähnliche Wege in Deutschland geht das schwedische Unternehmen „Linjebuss“.

6.2.4. Finnland

„Oy Pohjolan Liikenne AB“ und andere Unternehmen der VR Group bzw. Tochtergesellschaften bieten sämtliche ÖPNV-Dienstleistungen an (Busunternehmen).

6.2.5. Frankreich

ÖPNV-Leistungen werden seit Jahren ausgeschrieben. Das französische Ausschreibungsmodell sieht vor, dass eine Kommune den öffentlichen Nahverkehr selbst betreiben kann – das wird als *'régie'* bezeichnet und findet sich z. B. in Paris und Marseille – in den meisten Fällen wird diese Aufgabe aber an Privatfirmen delegiert, was als *'délégation'* bezeichnet wird.

Im Allgemeinen stellt die Kommune nur einen Rahmenplan für den Öffentlichen Personennahverkehr in ihrem Einzugsbereich auf und überlässt die Ausgestaltung des Angebots den interessierten privaten Betreibern. Das Unternehmen, das den Zuschlag bekommt, wird eingeladen, sich an einer Betreiberfirma zu beteiligen, die mehrheitlich der Kommune gehört. Im Gegensatz zum skandinavischen Ansatz wird der Öffentliche Personennahverkehr in Frankreich in ganzen Verkehrsnetzen – häufig das Netz einer gesamten Stadt – ausgeschrieben.

In Frankreich ist der ÖPNV daher seit Jahrzehnten weitgehend in privater Hand. Im Jahr 2000 übernahm die „SNCF“ einen 43%-Anteil am ÖPNV-Betreiber „Via G.T.I.“ und im Jahr 2001 wurde das Unternehmen mit dem SNCF-Busbetreiber „Cariane“ fusioniert und in „Keolis“ umbenannt. „Keolis“ hat mit über 80 lokalen Betrieben einen Marktanteil von 40% des Marktes ab. Mit je 30 Betrieben sind „CGEA“, eine Tochtergesellschaft von „Veolia“ („Vivendit“), sowie „Transce“ die beiden anderen großen Anbieter im französischen ÖPNV-Markt. Diese drei großen Betreiber beherrschen 80% des Marktes in Frankreich. Über „Keolis“ bemüht sich die „SNCF“ auch um Betreiberverträge im städtischen und regionalen Verkehr im europäischen Ausland.

6.2.6. Griechenland

1976 wurden die kommunale Athener „Hellenic Electric Railways“ vom Staat aufgekauft. Die Gesellschaft „Piraeus Electric Railways“ („ISAP“) wurde für den Betrieb der U-Bahn-Linie 1 in Athen gegründet. 1991 wurde „Attiko Metro S.A.“ für die Errichtung und den Betrieb der U-Bahn-Linien 2 und 3 in Athen gegründet. 1992 wurden 8 Busgesellschaften gegründet, die 1993 alle in staatlichen Besitz überführt wurden, wobei privatwirtschaftliche Unternehmensprinzipien angewendet werden sollen. Die Kontrolle unterliegt dem Ministerium für Transport und Kommunikation. 1998 trat das Gesetz über den öffentlichen Verkehr 2669/98 in Kraft. Sämtliche Verkehrsdienste des ÖPNV in der Region Athen wurden der Behörde „OASA“ unterstellt (mit Ausnahme der U-Bahnlinien 2 und 3), die für den Betrieb verantwortlich ist.

Die regionalen griechischen Busverbindungen sind in regionalen Assoziationen zusammengefasst. Etwa 80% des öffentlichen Verkehrs werden von diesen regionalen Unternehmen in öffentlichem Besitz durchgeführt. Liberalisierung und Privatisierung des ÖPNV sind in Griechenland derzeit nicht geplant.

6.2.7. Großbritannien

In der Innenstadt von London wurde Mitte der 90er Jahre durch öffentliche Ausschreibungen ein beschränkter Wettbewerb im Busverkehr zugelassen. Zwischen Jahresbeginn 1994 und Jahresende 1995 wurden alle Buslinien der Londoner Verkehrsbetriebe – “*London Transport*” (*LT*) – ausgeschrieben und unter Koordination der Stadt an private Verkehrsunternehmen abgegeben. Die Hälfte der Buslinien wurde an die Tochtergesellschaften von *LT* vergeben, die andere Hälfte an private Betreiber. Durch die Festlegung von Fahrpreisen und Leistungen kontrolliert *LT* weiterhin das Busnetz. Die privaten Betreiber tragen kein wesentliches wirtschaftliches Risiko, da die Zahlungen für erbrachte Leistungen von der Stadt geleistet werden.

Die Resultate der Privatisierung und Liberalisierung waren:

- Insgesamt kam es in der Tat zu einer Ausweitung des Nahverkehrsangebots für den Kunden. Bei näherem Hinsehen ist jedoch zu erkennen, dass dieser Anstieg sich nur auf kommerzielle Strecken und die Hauptverkehrszeiten bezieht: während der Rush-Hour am Morgen auf den Hauptstrecken in Richtung Innenstadt sowie während der Rush-Hour am Abend auf den Strecken von der Stadtmitte in die Vorstädte. Die Straßen sind verstopft mit langen Schlangen von Bussen, die miteinander um KundInnen konkurrieren.
- Abgesehen von den kommerziell interessanten Strecken und Zeiten sind die Dienstleistungen jedoch stark zurückgegangen.
- Die Fahrpreise sind erheblich angestiegen und insgesamt sind weniger Schutz und Kontrolle vorhanden.

Nach einer Meldung der *BBC* (im Februar 2002) soll die Londoner U-Bahn teilprivatisiert werden. Dafür haben der britische Verkehrsminister Stephen Byers und die staatlichen Londoner Verkehrsbetriebe nun grünes Licht gegeben. Die lang diskutierte Modernisierung des U-Bahn-Netzes soll über ein PPP (Public Private Partnership) finanziert werden, wobei für die Infrastruktur drei private Gesellschaften verantwortlich sein sollen, während der Zugverkehr in öffentlicher Hand bleibt. Gegen dieses Modell kämpfen seit langem der Londoner Bürgermeister Ken Livingstone und der Verkehrsbeauftragte Bob Kiley, die langfristig höhere Zinszahlungen und Fahrpreise befürchten und die Modernisierung der U-Bahn lieber über ein Anleihenmodell erreichen wollen.

Außerhalb von London wurde der Busbetrieb völlig dereguliert. Bei den Gebietskörperschaften registrierte Unternehmen brauchen seit 1986 keine Konzession mehr, sondern können nach eigener Wahl Buslinien anbieten und Tarife festsetzen. Eine Planung der Beförderungsleistungen durch die Gebietskörperschaft erfolgt nicht. Die Qualitätssicherung beschränkt sich auf sicherheitstechnische Mindestanforderungen. Beauftragt wird grundsätzlich jenes Unternehmen, das den geringsten öffentlichen Zuschuss verlangt.

Die Resultate des Wettbewerbs waren:

- 22% Rückgang der Fahrgäste im Zeitraum von 1986 – 1992 durch die mangelnde Koordination der Fahrpläne und durch die Unzuverlässigkeit der Anbieter.
- Die öffentlichen Subventionen gingen um 25% zurück.
- Fahrtkostenreduktionen gab es nur in den ersten Jahren, wobei sie Qualitätsverschlechterungen zur Folge hatten, nach zehn Jahren war eine reale Preissteigerung von 25% zu beobachten.
- Verschlechterung der Arbeitsbedingungen für die FahrerInnen – in der Folge kam es zu einer Knappheit an LenkerInnen.

- Buslinien werden nur mehr dort geführt, wo auch Geld zu verdienen ist, auf den Nebenrouten wurde das Angebot stark ausgedünnt.

6.2.8. Irland

In Irland wurde mit dem *Transport (Railway Infrastructure) Act 2001* eine Bevorzugung für Private Public Partnerships bei Errichtung und Betrieb von Metro- und Schnellbahnnetzen in Dublin gesetzlich festgelegt. Im Februar 2002 wurde „Connex“ vom Ministerium für öffentliche Wirtschaft als bevorzugter Bieter festgelegt, im Mai 2002 erhielt „Connex“ einen Franchisevertrag für den Betrieb des Schnellbahnsystems.

6.2.9. Italien

Straßenbahn-, Schnellbahn- und Metrosysteme werden zumeist von Unternehmen in öffentlichem Besitz durchgeführt, der ÖPNV-Markt ist aber seit Ende der 90er Jahre grundsätzlich geöffnet.

6.2.10. Luxemburg

Die staatliche Bahngesellschaft „CFL“ deckt mit ihrem Netz den Großteil des Landes ab und betreibt in vielen Regionen sowohl Bus- als auch Bahnlinien. Für die Busse und Bahnen der vier ÖPNV-Gesellschaften in öffentlichem Besitz - CFL (*Chemins de Fer Luxembourgeois*), RGTR (*Régime Général des Transports Routiers*), AVL (*Autobus de la Ville de Luxembourg*), TICE (*Syndicat des Tramways intercommunaux dans le canton d'Esch-sur-Alzette*) - gilt ein einheitliches Tarifsystem

6.2.11. Niederlande

Die Niederlande haben den ÖPNV-Markt geöffnet, vor allem die großen europäischen Verkehrsunternehmen haben diese Liberalisierung genutzt: „Arriva Nederland“ ist vor allem im Norden und Nordosten des Landes (Groningen) aktiv. Per 1.1.2003 hat „Arriva“ den gesamten ÖPNV im sogenannten Gebiet "Dordrecht-Alblasserwaard-Vijfheerenlanden" übernommen. Die französische „Connex“ hat zum 1.10.2001 den Stadtbusbetrieb im niederländischen Maastricht übernommen. Für € 8,4 Mio. kaufte „Connex“ 55 Busse und 550 Mitarbeiter. Der Jahresumsatz beträgt 25 Mio. Euro. „Connex“ möchte seine Marktstellung im Dreiländereck Deutschland/Niederlande/Belgien stärken, wo man neben SBM bereits Betriebe im Raum Aachen (*Taeter*) und Hasselt (*Heidebloem*) besitzt. „Connex“ hat auch die niederländische Regionalbusgesellschaft BBA gekauft.

6.2.12. Österreich

Im ÖPNV im Bereich der Ballungsräume Österreichs beherrschen nach wie vor die lokalen Verkehrsunternehmen den Markt. Zubringer zu den Ballungszentren sind neben der Bahn (und der S-Bahn) die Buslinien von Post und Bahn sowie private Buslinien.

„BahnBus“ der ÖBB befördert in Österreich mit 800 Bussen auf 225 Linien jährlich 93 Mio. Fahrgäste und beschäftigt 1.900 MitarbeiterInnen. „Postbus“ betreibt 720 Linien, befördert mit 1.600 Bussen jährlich 145 Mio. Fahrgäste und beschäftigt 3.000 MitarbeiterInnen.

Im Einzugsbereich der Ballungsräume sind auch die bedeutendsten privaten Busunternehmen im Linienverkehr tätig: „Dr. Richard“ und „Blaguss“. „Dr. Richard“, das größte private Busunternehmen Österreichs mit etwa 800 Bussen betreibt 30 Linien vor allem in Niederösterreich und nach Wien hinein. „Blaguss“ betreibt 10 Linien, die ersten schon seit den 50er Jahren, einige davon auch in Zusammenarbeit und Auftrag der „ÖBB-BahnBus“ sowie der „Wiener Linien“.

Die „Innsbrucker Verkehrsbetriebe“ („IVB“), Teil der 1994 gegründeten „Innsbrucker Kommunalbetriebe AG“, bietet ein 191 km langes Straßenbahn-, O-Bus- und Busnetz an, das auch

in einige Umlandgemeinden reicht, transportiert jährlich 47 Mio. Fahrgäste und beschäftigt 500 ArbeitnehmerInnen. Sie gründeten 1998 gemeinsam mit der Stadt die „Innbus GmbH“, um sich – wie es hieß – für den EU-weiten Wettbewerb fit zu machen und Verkehrsdienstleistungen zu „marktgerechten Bedingungen“ anzubieten. Neues Personal sollte nur mehr „zu auf dem privaten Arbeitsmarkt geltenden Kollektivverträgen“ aufgenommen werden. Bis dato ist aber immer noch die „IBV“ die Betreiberin der Buslinien.

Die „Salzburger Verkehrsbetriebe“ wurden 2000 mit den „Salzburger Stadtwerken“ der neuen „Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation“ des Landes und der Stadt Salzburg eingegliedert. Diese betreibt nun die 19 Bus- und O-Buslinien (insgesamt 119 Fahrzeuge) in und um die Stadt Salzburg als „Stadtbus“ sowie die Lokalbahn im Flachgau und befördert in beiden Bereichen zusammen jährlich 49 Mio. Fahrgäste.

Auch das Straßenbahn-, O-Bus- und Busangebot der „Linzer Verkehrsbetriebe“ reicht etwas über die Stadtgrenzen hinaus. Jährlich werden 84 Mio. Fahrgäste mit 171 Fahrzeugen auf 28 Linien befördert.

Die „Grazer Verkehrsbetriebe“, ein Tochterunternehmen der „Grazer Stadtwerke AG“, befördern auf einem 265 km langen Streckennetz im wesentlichen innerhalb von Graz mit 37 Straßenbahn- und Buslinien sowie 202 Fahrzeugen jährlich über 92 Mio. Fahrgäste und beschäftigen 723 MitarbeiterInnen. 2001 beschloss der Grazer Gemeinderat mit den Stimmen von ÖVP, FPÖ und LIF eine Teilprivatisierung der „Grazer Stadtwerke“, den Verkauf des Energiebereiches, der bis dato aber noch nicht erfolgt ist.

Die Verkehrsbetriebe der „Klagenfurter Stadtwerke“ befördern mit 54 Bussen auf 15 Linien jährlich 22 Mio. Fahrgäste. Die FPÖ-Klagenfurt tritt für eine Privatisierung der Stadtwerke ein.

Wichtigstes öffentliches Verkehrsmittel in St.Pölten ist der „CityBus“ der Stadtwerke, mit 11 Linien. Im Umland dominiert die „Postbus“ und der „Wiesel-Bus“, ein 11 Linien umfassender Zubringer vor allem für die LandesbeamtInnen aus ganz Niederösterreich, denen mit Getränken, Zeitungen, Boutique und WC ein überdurchschnittlicher Komfort geboten wird.

Die „Wiener Linien“, das mit Abstand größte regionale Verkehrsunternehmen Österreichs, betreibt 5 U-Bahn-, 32 Straßenbahn- und 80 Buslinie, transportieren täglich 2 Mio. Fahrgäste bzw. eine Dreiviertelmilliarde pro Jahr und beschäftigt etwa 9.000 Menschen. Sie stehen zu 100 % im Eigentum der „Wiener Stadtwerke AG“, die wiederum zu 100 % im Eigentum der Stadt Wien steht. Mit dem knapp 62 km langen U-Bahn-Netz werden mit knapp 700 Wagen jährlich über 400 Mio. Fahrgäste transportiert. Die 32 Straßenbahnlinien befördern auf einem 232 km langen Streckennetz mit 950 Wagen knapp 220 Mio. Fahrgäste. 115 Mio. Fahrgäste fahren jährlich auf den 80 Buslinien der „Wiener Linien“. Es stehen mehr als 500 Busse auf dem über 620 km langem Streckennetz im Einsatz. Für den Verkehr in das und aus dem Umland Wiens sind die 10 S-Bahn-Linien der „ÖBB“ von großer Bedeutung.

6.2.13. Portugal

Ende der 90er Jahre wurde der gesamte ÖPNV-Markt geöffnet. „Veolia“ besitzt innerstädtische Buslinien in Lissabon. Die Privatisierung der Stadtbahnen von Porto ist in Planung.

6.2.14. Schweden

Neben der Liberalisierung im Bahnverkehr wurden 1988 per Gesetz auch alle Konzessionen für den städtischen, staatlichen und privaten Linienvkehr an die Landesverkehrsämter übergeben. Jedem Landesverkehrsamt stand nun frei, die Verkehrsdienste im Wettbewerb auszuschreiben. Einige haben alle ihre regionalen Linien gleichzeitig ausgeschrieben, andere haben das Liniennetz in kleinere Teile geteilt und über eine längere Periode hinweg nach und nach ausgeschrieben, manche haben gar keine Ausschreibung durchgeführt. Begleitet wurde die Liberalisierung durch intensive Koordination der Leistungen zwischen Ländern und

Gemeinden. Da man den öffentlichen Verkehr in Schweden eindeutig als Teil des öffentlichen Sektors sieht, wurden die Verkehrsunternehmen lediglich zu Auftragsfahrern. Die Verträge mit den Unternehmen haben eine Laufzeit von 3 bis 7 Jahren.

Bis 1996 hatte sich die Zahl kommunaler Busunternehmen halbiert, die privaten „*Linjebuss/CGEA*“ und „*Swebus/Stagecoach*“ hatten 79 % Marktanteil erobert. Mittlerweile haben die kommunalen Unternehmen wieder aufgeholt. Durchschnittlich bewerben sich bei einer Ausschreibung 4 bis 5 Unternehmen, so dass augenscheinlich noch nicht von Oligopolisierung gesprochen werden kann. Die drei größten ÖPNV-Anbieter sind heute „*Swebus/Stagecoach*“ (31%), „*Linjebuss/CGEA*“ (16%) und die Stockholmer Verkehrsbetriebe (15%). Die Resultate des Wettbewerbs im ÖPNV waren:

- Die Betriebskosten wurden stark reduziert, in manchen Fällen bis zu 30%. Der Finanzierungsbeitrag der schwedischen Gemeinden konnte in den Jahren 1986 bis 1996 um 17% verringert werden. Der Beitrag der Provinzen sank im selben Zeitraum gar um 28%.
- Die Fahrpreise sanken, die Kundenzufriedenheit stieg.
- Ein Rückgang der Gesamtzahl der Anbieter im Bereich Nahverkehr lässt sich nicht beobachten, jedoch zeichnet sich eine Konzentration des Angebots ab.
- Kein Ausbau des öffentlichen Verkehrs, weil aufgrund des hohen Preisdrucks keine Investitionsrücklagen gebildet wurden.
- Kein Anreiz für Verkehrsunternehmen zur Steigerung der Fahrgastzahlen, da das Erlösrisiko weiterhin der Staat trägt.
- Die Arbeitsbedingungen für die LenkerInnen haben sich zum Teil verschlechtert. Die Verkehrsunternehmen haben Personalrekrutierungsprobleme.

Die Privatisierung des Stockholmer Nahverkehrs gilt auch unter Privatisierungskritikern als positives Beispiel für einen kontrollierten Wettbewerb. 1990 begann man in Stockholm, die städtischen Verkehrsbetriebe – „*Storstockhol Lokaltrafik*“ („*SL*“) – zu privatisieren. Das Interesse der Politik war es vor allem, mehr Leistung für das eingesetzte Steuergeld zu bekommen. Über das Ziel der Effizienzsteigerung hinaus wollte man den öffentlichen Nahverkehr auch ausbauen und kundenfreundlicher gestalten.

Die Umstrukturierung des Unternehmens bedeutete, dass alle Verkehrs- und Haltestellenleistungen ausgeschrieben wurden und alle Betriebe innerhalb des „*SL*“-Gruppe verkauft oder mit andern Unternehmen fusioniert wurden. Die Anzahl der MitarbeiterInnen der „*SL*“ wurde in den letzten zehn Jahren von 13.500 auf 1.000 gesenkt.

Nach den Privatisierungen teilen sich heute 5 private Betreiber den öffentlichen Nahverkehr in Stockholm. „*Buslink*“, ein norwegisches Unternehmen, „*Swebus*“, eine schwedische Firma und „*LinjeBuss*“, ein Unternehmen im französischem Besitz. Der Betrieb der Metro sowie der neuen Tram-Strecken wurde 1999 für 10 Jahre an „*Connex*“ vergeben (ohne die Infrastruktur). „*Connex*“ hat dazu die Mehrheit der Anteile übernommen und trägt volles Fahrgeldrisiko.

Bahnverkehr und Haltestellen in den Vororten werden von „*Citypendeln*“ betrieben, das zu 10% der schwedischen „*BK Tag*“ und zu 90% der französischen „*Via-Cariane*“ gehört. Die Stadt erreichte jedoch (skandinavisches Ausschreibungsmodell), dass die übergeordnete Marke „*Storstockhol Lokaltrafik*“ („*SL*“) erhalten blieb. Alle Fahrkarten tragen das „*SL*“-Zeichen und die privaten Betreiber konnten auch verpflichtet werden, die Firmenfarbe rot für ihre Verkehrsmittel zu verwenden.

Durch den Wettbewerb gab es anfänglich Versuche der privaten Firmen, das Lohnniveau für die FahrerInnen zu drücken. 1996 griff die Stadt schließlich ein und legte per Verordnung eine Entlohnungsgrundlage für FahrerInnen fest. Die Stadt argumentiert, dass die festgelegte Mindestentlohnung Lohndumping verhindert und einen gerechteren Wettbewerb bei den Ausschreibungen garantiert.

Allgemein gilt in Stockholm bei den Ausschreibungen Qualität mehr als der billigste Preis. Erwartet wird von den privaten Betrieben nicht nur, dass sie das Stammpersonal selbstverständlich übernehmen, sondern auch, dass die 35-Stunden-Woche für FahrerInnen eingehalten wird. Darüber hinaus legt die Stadt auch die Tarife und Beförderungsstandards fest. Stockholm ist ein Beispiel dafür, dass privater Wettbewerb kombiniert mit strengen, auch sozialpolitischen Auflagen der Behörden funktionieren kann.

6.2.15. Spanien

Der spanische ÖPNV-Markt ist generell geöffnet, bspw. ist die britische „Arriva“ aktiv.

7. Schlussfolgerungen

Bis auf eine Ausnahme (Großbritannien) sind alle Eisenbahngesellschaften in den EU-Mitgliedstaaten nach wie vor im Mehrheits- oder alleinigen Eigentum des jeweiligen Staates.

Die von der EU verlangte organisatorische Trennung von Eisenbahn-Infrastruktur und Betrieb (eine Voraussetzung für Wettbewerb) wurde aber in fast allen EU-Staaten durchgeführt. Darüber hinaus haben praktisch alle Eisenbahngesellschaften Tochtergesellschaften für einzelne Dienstleistungen gegründet (Busdienste, Fracht, Reisebüros, Kommunikation, Catering, Gebäudeverwaltung usw.). Freien Wettbewerb im Personen- und Güterverkehr auf Eisenbahnstrecken gibt es aber erst in etwa der Hälfte der EU-Staaten.

In praktisch allen staatlichen Eisenbahn-Gesellschaften ist seit dem letzten Jahrzehnt erhöhter Druck zur Rationalisierung und Kosteneinsparung merkbar. Nur in ganz wenigen Fällen (z.B. niederländische Staatsbahnen) wird nicht Gewinnmaximierung, sondern die gesellschaftlichen Aufgabe zum Hauptziel der Tätigkeit erklärt.

Mit den Umstrukturierungen, zum Teil auch Privatisierungen von Dienstleistungen und der Liberalisierung der Märkte im Eisenbahnsektor sind in den öffentlichen Eisenbahnunternehmen der EU seit 1990 um etwa 550.000 Arbeitsplätze – oder rund 40 % - abgebaut worden. Bis dato sind zumindest 65.000 weitere Arbeitsplätze abgebaut worden, sodass der Verlust an Arbeitsplätzen seit 1990 bei bereits deutlich über 600.000 liegt

Beschäftigungsstand im Eisenbahnsektor der EU. Hauptbetreiber (in Tausend, 1990-98)

Land (Hauptbetreiber)	1990	1995	1997	1998	Veränderung in %, 1990-98
Österreich (ÖBB)	66,9	61,3	55,1	53,5	-20,0
Belgien (NMBS/SNCB)	45,2	41,9	40,2	40,0	-11,5
Dänemark (DSB)	20,4	15,7	11,1	10,9	-46,6
Finnland (VR)	20,2	15,2	14,3	13,8	-31,7
Frankreich (SNCF)	202,1	181,1	175,0	175,0	-13,4
Deutschland (DB AG)	482,3(a)	294,9	233,5	209,6	-56,5
Griechenland (OSE)*	13,5	12,5	11,8	10,9	-19,6
Irland (CIE)	11,8	11,1	10,7	10,7	-9,3
Italien (FS)	200,4	129,8	121,8	118,3	-41,0
Luxemburg (CFL)	3,5	3,2	3,1	3,1	-11,4
Niederlande (NS)	26,2	26,6	25,9	25,8	-1,5
Portugal (CP)	22,1	13,1	12,8	10,6	-52,0
Spanien (RENFE)	49,7	39,0	36,4	35,0	-29,6
Schweden (SJ+MTAB)	20,8	14,2	12,1	11,1	-46,6
Vereinigtes Königreich (gesamter Sektor)*	154,7	121,1(b)	98,3	-	-36,5
Gesamt	1.339,8	980,7	862,1	ca.800	ca. – 40 %

Quelle: Europäische Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr bzw. EIRO für Daten, die mit * gekennzeichnet sind. Anmerkungen: (a) Umfasst Daten für die ehemalige Bundesbahn (Westdeutschland) und Reichsbahn (Ostdeutschland), die später zur DB AG fusionierten, (b) 1994, (c) Veränderung im Zeitraum 1990 bis 1997.

In den Eisenbahngesellschaften, wo es BeamtInnen gibt, wird versucht, sie durch – nach Kollektivvertrag bezahlte - ArbeiterInnen und Angestellte zu ersetzen. In den privatisierten und Privat-Unternehmen sind die Arbeitsbedingungen durchwegs schlechter als in den staatlichen Unternehmen (mit wenigen Ausnahmen: Stockholm).

Verbilligungen von Leistungen für die KundInnen gab es – wenn überhaupt - meist nur kurzfristig bei am Markt neuen AnbieterInnen. Notwendige Investitionen zumindest in die Instandhaltung kosten eben Geld. Netzerweiterungen erfolgen kaum durch Private. Fahrpreise werden, wo private Betreiber im öffentlichen Auftrag tätig sind, öffentlich gestützt. In Schweden beispielsweise haben sich die öffentlichen Aufwendungen für Bahnleistungen seit der Liberalisierung des Marktes vervierfacht. Auch bei misslungenen Privatisierungsmaßnahmen sprang meist wieder der Staat oder die staatliche Eisenbahngesellschaft ein, um die Versorgung sicherzustellen („Combus“ in Dänemark, „Railtrack“ in Großbritannien).

Bekanntester negativer Fall ist die Privatisierung der Bahn in Großbritannien, wo die Instandhaltung und Sicherheit so sehr vernachlässigt wurde, dass die Unfallzahlen dramatisch stiegen. Die Pünktlichkeit der Züge nahm ab. Die Fahrpreise sind unübersichtlich und zum Teil erheblich gestiegen. Die völlig privatisierte britische Bahn benötigt und bekommt staatliche Subventionen, während sie Dividenden an ihre Aktionäre ausschüttet.

Mit der Liberalisierung des Sektors sind – ausgehend vor allem von Großbritannien und Frankreich – einige wenige international agierende private Transportkonzerne entstanden, die den Einstieg in die nationalen Märkte suchen. Bei Ausschreibungen von Transportleistungen haben Gebietskörperschaften zunehmend Probleme mit Oligopolbildungen.

8. Literatur

AK Wien (Gregor Lahounik, Wolfgang Lauber): Wohin fährt die Bahn? Zukunft Liberalisierung. Verkehr und Infrastruktur Bd. 11, Wien, 24.3.2000

AK Wien: Endstation Trennung, Wien, 09/ 2001

AK Wien (Gregor Lahounik): Eisenbahnliberalisierung: Sicherheit am Abstellgleis? Verkehr und Infrastruktur Bd.15, Wien, 3/2003

IBM Business Consulting Services GmbH: Liberalisierungsindex Bahn 2002. Vergleich der Marktöffnung in den Eisenbahnmärkten der 15 Mitgliedsstaaten der Europäischen Union, der Schweiz und Norwegens. Berlin, 20.1.2003

International Transport Workers` Federation (ITF): Bahnrestrukturierung: aktuelle Entwicklungen, Studie September 2002

LITRA: Bahnreform 2: Die Vorteile der integrierten Bahn. Analyse und Argumentarium. Bern, 4.5.2001

9. Internetlinks

9.1. Bahngesellschaften

Belgische Eisenbahn – NMBS/SNCB	http://www.b-rail.be
Dänische Eisenbahnen – DSB	http://www.dsb.dk
Deutsche Bahn AG – DB	http://www.bahn.de
Finnische Eisenbahnen – VR	http://www.vr.fi
Französische Eisenbahnen – SNCF	http://www.sncf.com
Griechische Eisenbahnen – OSE	http://www.ose.gr
Britische Eisenbahnen – BR	http://www.rail.co.uk
Irische Eisenbahnen – CIE	http://www.irishrail.ie
Italienische Eisenbahnen – FS	http://www.trenitalia.com
Luxemburgische Eisenbahnen – CFL	http://www.cfl.lu
Niederländische Eisenbahnen – NS	http://www.ns.nl
Norwegische Eisenbahnen – NSB	http://www.nsb.no/en
Österreichische Bundesbahnen – ÖBB	http://www.oebb.at
Portugiesische Eisenbahnen – CP	http://www.cp.pt
Schwedische Eisenbahnen – SJ	http://www.sj.se
Spanische Eisenbahnen – RENFE	http://www.renfe.es

9.2. Andere Links

Europäischer Eisenbahn-Server	http://mercurio.iet.unipi.it
Internationaler Eisenbahnverband	http://www.uic.asso.fr
European Industrial relations Observatory Online	http://www.eiro.eurofound.ie
Seite deutscher Privatisierungsgegner	http://www.bahnvonunten.de
Kommunalpolitische Infothek der Böll Stiftung	http://www.kommunale-info.de