

Privatisierter Öffentlicher Verkehr – ein Widerspruch an sich?

Mag. Sylvia Leodolter

Leiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr

AK Wien

15. Oktober 2012



Appetit auf das öffentliche Auftragsvolumen ist groß..

- Die öffentliche Auftragsvergabe spielt in Europa eine große Rolle.
- Das Auftragsvolumen öffentlicher Institutionen in der EU macht etwa **20 Prozent des BIP** aus. Von diesem Kuchen wollen auch die privaten Anbieter essen.
- Wäre es kein **lukratives Geschäft**, würde es wohl kaum soviel Druck in Richtung weiterer Liberalisierung und Privatisierung geben.



Wieso ist der Öffentliche Dienstleistungs-Sektor für Private Investoren interessant?

Sie wollen wirtschaftliche Vorteile nutzen:

- Langfristige Verträge
- Sichere Einnahmen
- (vermutete) Produktivitätspotentiale der öffentlichen Anbieter ermöglichen Gewinne



Sie wollen (und können!) Nachteile und Risiken abwälzen:

- Investitionen in die Infrastruktur werden öffentlich finanziert oder abgesichert
- Soziale oder Universaldienstziele werden öffentlich finanziert (Teil der Bestellungen)
- Spezifisch höhere Personalkosten („Altverträge“) werden öffentlich getrennt finanziert



WIEN

wien.arbeiterkammer.at

Was bringt Liberalisierung im Öffentlichen Verkehr?

- Öffentliche Dienstleister müssen sich in einem liberalisierten Markt mit privaten Konkurrenten messen – **nach rein betriebswirtschaftlichen Effizienzkriterien**
- Volkswirtschaftliche Auswirkungen bleiben **unberücksichtigt**
- Private Leistungserbringung ist kein Garant für eine bessere und kostengünstigere Leistungserbringung !
- **Privatisierungskosten sind nicht Teil der Privatisierungsdiskussion und werden von Allgemeinheit übernommen** (großzügige Entschuldung von Betrieben, steigende Zahl von Arbeitslosen, Folgeschäden aufgrund unterlassener Investitionen)
- **Scheitert der Private**, muss die Öffentlichkeit auch die Kosten des Rückkaufs und Wiederaufbaus tragen



WIEN

wien.arbeiterkammer.at

Liberalisierung - Privatisierung

- Bei der Liberalisierung wird den öffentlichen Unternehmen die **Möglichkeit genommen, andere als betriebswirtschaftliche Ziele** zu verfolgen.
- Märkte öffnen bedeutet **soziale Spielregeln verändern** → Sozialabbau auch im öffentlichen Bereich (Forba)
- **Hauptmotiv** der Öffentlichen Eigentümer/Auftraggeber für Privatisierungen: **Kosten sparen** bei öffentlichen Dienstleistungen
- Druck wird durch **Wirtschaftskrise** massiv verstärkt!



Motive für Kostenreduktion sind nicht durchdacht...

- Kostenersparnis durch Privatisierung **und** Liberalisierung folgt einer **kurzfristigen, kurzsichtigen Logik**
- nicht einbezogen sind **langfristige Infrastrukturinvestitionen**, Folgen am **Arbeitsmarkt, Kaufkraftverlust**, Verlust der demokratischen Kontrolle, Kosten des „Controlling“ (bei Auftragsvergabe)
- Privatisierung ist auch wirtschaftlich ein **schlechtes Geschäft** für die Öffentliche Hand (AK Studie)



Was Privatisierungen kosten...

- Ökonomische Analyse der AK
- Konkrete Fälle: **OMV, Telekom Austria, Post**
- Je nach Berechnungsmethode: kumulierter **Verlust von 1,25 bis 1,78 Mrd Euro für den Staat!!**
- Schätzung der finanziellen Auswirkung möglicher weiterer Privatisierungsschritte (Schwerpunkt Energieversorger): Weitere deutliche **Verschlechterung der Staatsfinanzen!** (statt Budgetsanierung)



Liberalisierungswahn Eisenbahn

- Europäische Kommission verfolgt das Ziel der völligen Liberalisierung (und Privatisierung) der Eisenbahnen
- Derzeit nur der Güterverkehr geöffnet
- Personenverkehr massiv in Gefahr, Öffnung wird vorbereitet
- **Motive sind – zumindest verkehrspolitisch – nicht zu erklären**
- **Der Grad der Liberalisierung entscheidet nicht über die Qualität der Bahn**
 - Es gibt keinen Zusammenhang zwischen Liberalisierung und **hohen Marktanteilen**
 - Es gibt keinen Zusammenhang zwischen Liberalisierung und **zufriedeneren Kunden**
 - Es gibt keinen Zusammenhang zwischen Liberalisierung und **niedrigen Ausgleichszahlungen** durch die öffentliche Hand



WIEN

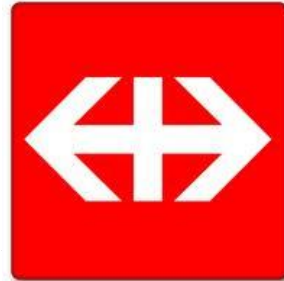
Weitere Liberalisierung droht: Planungen der EU-Kommission (4. Eisenbahnpaket, Änderung PSO)

- Zu erwarten ist, dass **alle Strecken geöffnet** werden: Der **Regionalverkehr** genauso wie die **Städteverbindungen**
- Konzession, Sicherheitsbescheinigung und Trasse sollen ausreichen ... → **soziale Standards** fehlen aber!
- **Verbot der derzeit möglichen Direktvergabe** im Schienenverkehr bei Ausschreibungen (PSO-VO)
- Ob und wie der **gemeinwirtschaftliche Verkehr** „abgesichert“ wird, ist unklar.



Kein Zusammenhang zw. Liberalisierung und gutem Bahnangebot

- Paradebeispiel einer **erfolgreichen Bahn im Personenverkehr**
Schweizer SBB: **Komplett ohne Liberalisierung und Privatisierung**, getragen vom politischen Willen ein hochwertige und transparentes System (auch bei den Förderungen) zur Verfügung zu stellen



- **Erfolgreichste Bahn im Güterverkehr:**
ÖBB vor Liberalisierung → derzeit **massiv bedroht**



- Probleme existieren aber auch in einem nicht privatisierten Markt:

S-Bahn Berlin: Kollaps des Systems, Überforderung der politischen Entscheidungsträger

Hintergrund allerdings: geplanter Börsegang der Mutter DB



Berliner S-Bahn Desaster...

- S-Bahn Berlin (Krise seit 2009): gehört zum DB-Konzern
- Politische Pläne zum **DB-Börsegang**
- Devise für die S-Bahn: Rationalisieren „wir wollen die Bahn kapitalmarktfähig machen“
- Einsparungsziele: Reduktion der Reservekapazitäten (Wagenmaterial wurde teilweise verschrottet), Abbau der Belegschaft, Schließung der Werkstätten, Verlängerung der Wartungsintervalle → Folge **Zusammenbruch des S-Bahnverkehrs** (mehrmals, 2009, 2010, 2011)



Krieg Privat gegen Allgemeininteresse Krieg Börse gegen Fahrgast...(zit. Winfried Wolf)

- **Zitat Ramsauer** November 2011 (Berliner Zeitung):

„Um die hohen Renditeforderungen des Mutterkonzerns DB zu erfüllen, haben die S-Bahn Manager ihren **Laden ausgepresst wie eine Zitrone** – auf Kosten der Sicherheit und des Services.“

- 2011/2012: gewisse Stabilisierung, aber keine Änderung der DB-Politik; **neue Probleme**: Mangel an Triebfahrzeugführer, weiter massiver Personalabbau in den Bahnhöfen, geplante Ausschreibung von Teilsystemen der Berliner S-Bahn

Berliner Zeitung



WIEN

wien.arbeiterkammer.at

Liberalisierungswunder Großbritannien: Mind the gap!

- **Völlige Liberalisierung und Privatisierung** der Bahn
- Infrastruktur und Verkehrsunternehmen in privater Hand
- Wenige **Oligopole** teilen sich den Markt
- **Gewinne zu Lasten der Sicherheit**: Infrastruktur verfällt, Zusammenbruch und teure **Wiederverstaatlichung der Infrastruktur**
- **teuerste Bahntickets** Europas
- Katastrophale Anschlüsse
- Die **Kosten** für einen Personenkilometer sind in Großbritannien fast **doppelt so hoch wie in der Schweiz**
- **vervielfachte Subventionen** – zumeist direkt in die Taschen der Aktionäre



Auswirkungen Beschäftigte Liberalisierung Eisenbahn

- Enormer **Personalabbau**, in manchen - auch westeuropäischen - Ländern auf ein Drittel
- **Reduktion** der Gehaltssprünge, der Zulagen und Prämien
- Schlechtere oder gar **keine Kollektivverträge**
- **Lohnreduktion um bis zu 25%** für neue Arbeitskräfte
- Niedrigere Löhne bei **Outsourcing** und neuen Anbietern
- Tendenzen zum **Lohndumping** – Etablierung von Niedriglohnsektoren droht
- Wachsende **Intensivierung der Arbeit und Stress**:
- **Neue Arbeitszeitregime**: Flexibilisierung, Verdichtung und Verlängerung
- Individualisierung der Beschäftigungsverhältnisse:
Einkommensunsicherheit
- Einführung von **prekären und atypischen Beschäftigungsformen**
- Reduktion der Lehrstellen und der Weiterbildung



WIEN

wien.arbeiterkammer.at

Auswirkungen Beschäftigte Liberalisierung Eisenbahn

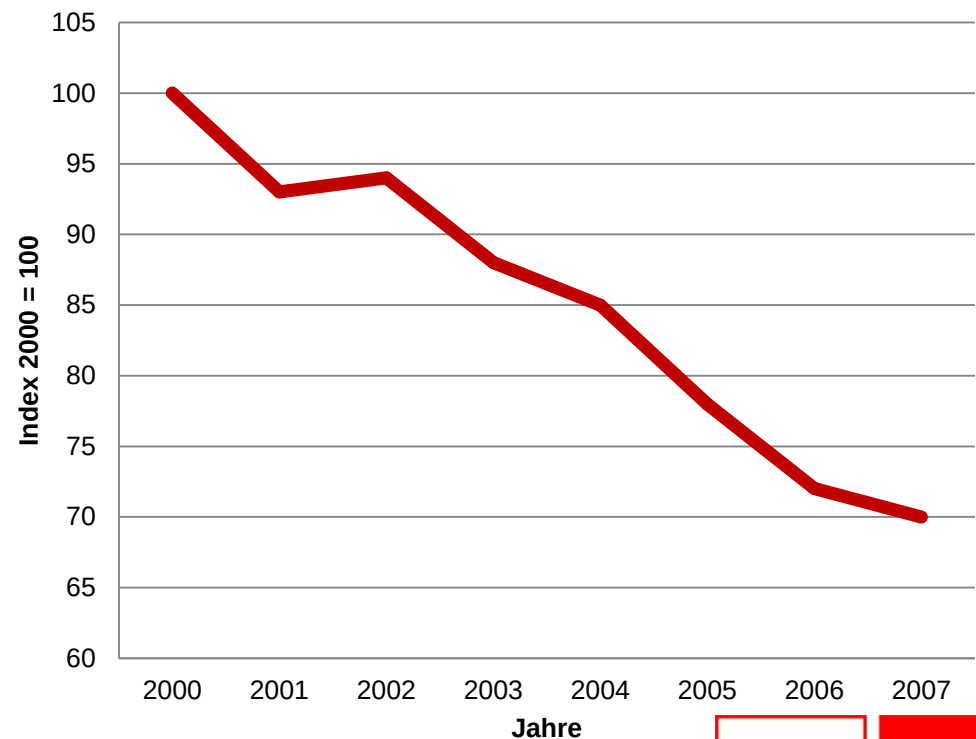
- „Wettbewerb und Innovation haben sich positiv auf den Arbeitsmarkt im Verkehrssektor ausgewirkt“ → ???

Aus: „Nachhaltige Zukunft für den Verkehr“
Europäische Kommission 2009

- „Im Eisenbahnsektor hat sich die Beschäftigtensituation in den meisten Ländern stabilisiert“ → ???

Aus: „Für ein mobiles Europa“
Europäische Kommission 2006

Entwicklung der Anzahl der
Beschäftigten bei Eisenbahnen
EU 27, 2000-2007



Quelle: Report From the Commission to the Council and the European
Parliament on monitoring development of the Rail Market, April 2012



WIEN

wien.arbeiterkammer.at

Daher→ Öffentlichen Verkehr in öffentlicher Hand!

- Die Kosten der Mobilität sind eine **soziale Frage** – eine leistbare, flächendeckend Grundversorgung mit Öffentlichem Verkehr ist die Antwort
- Öffentlicher Verkehr muss attraktiv sein – **Qualität** des Angebots ist zentral
- Öffentlicher Verkehr ist ein **leistungsstarker Wirtschaftsmotor** und ein zentrales Element der Stabilisierung in der Krise - Arbeitsbedingungen müssen fair sein
- Straßenverkehr ist eine enorme **Umwelt- und Gesundheitsbelastung** – Öffentlicher Verkehr ist eine nachhaltige Antwort
- Öffentlicher Verkehr ist eine unverzichtbare Dienstleistung der Daseinsvorsorge – **Liberalisierung und Privatisierung sind eine massive Bedrohung**



WIEN

wien.arbeiterkammer.at

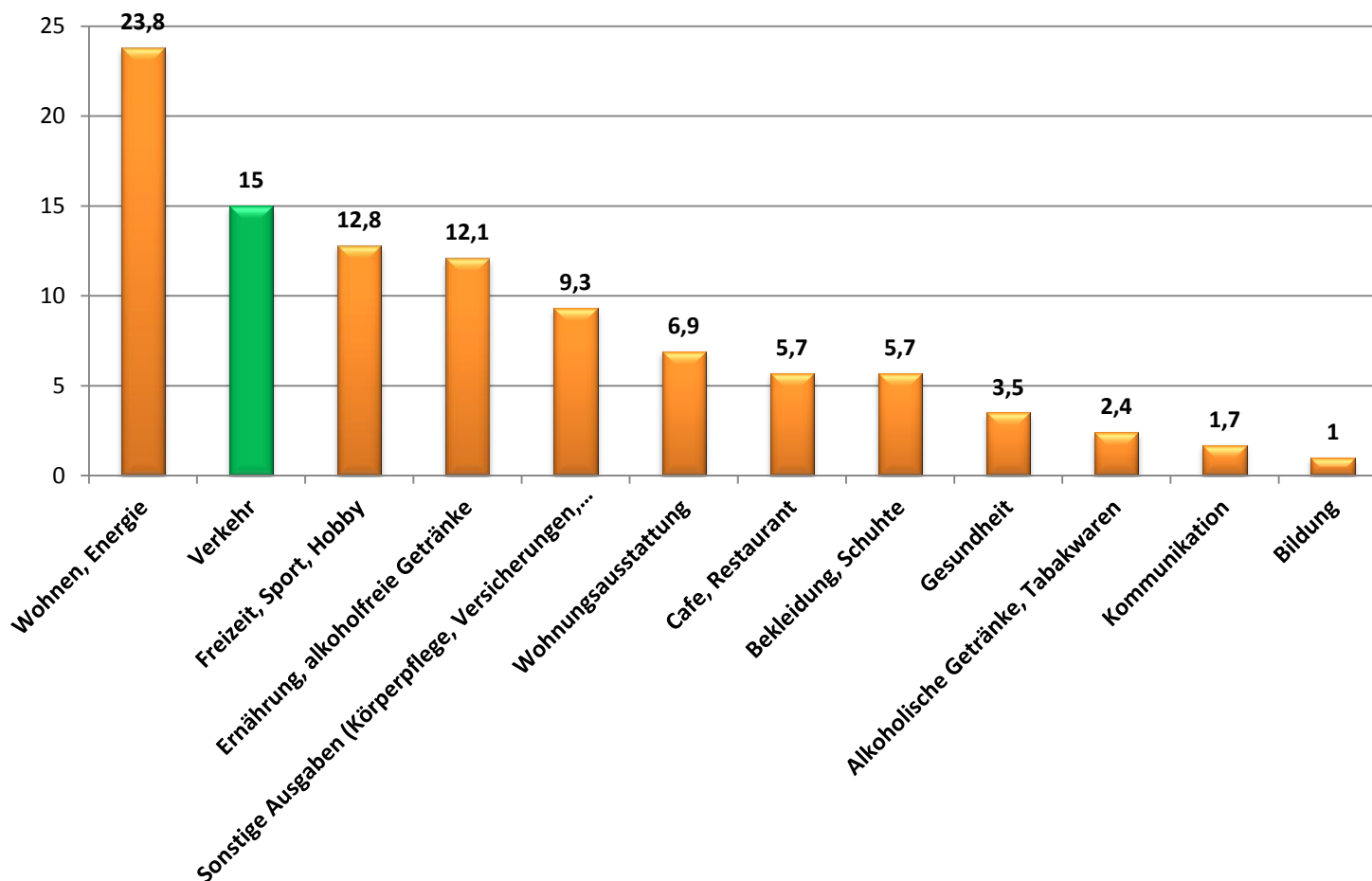
Öffentlicher Verkehr sichert Teilhabe am sozialen Leben

- Erreichbarkeit von Bildungsstätten
- und Arbeitsplätzen
- Sicherung der Lebensbedürfnisse – Einkaufen, Gesundheitsversorgung, Ämter
- Teilnahme am sozialen Leben – Kultur, Freunde, Bekannte, Freizeit
- Öffentlicher Verkehr soll flächendeckend, leistbar und barrierefrei zugänglich sein!



Verkehrsausgaben sind die zweitgrößte Belastungsquelle österreichischer Haushalte

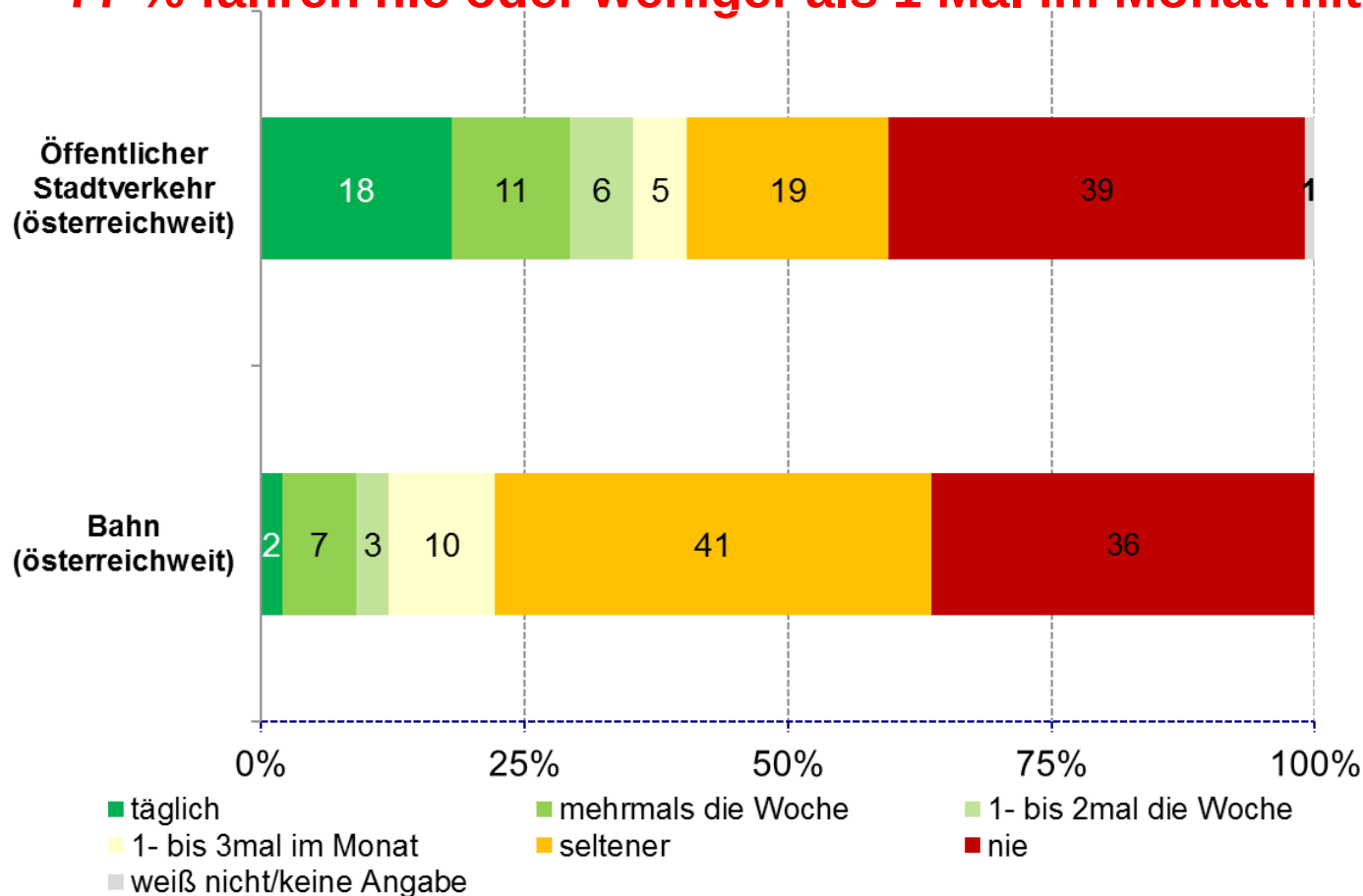
Quelle: Statistik Austria, Hauptergebnisse der Konsumerhebung 2009/10



Ungenutztes Kundenpotential:

58 % der ÖsterreicherInnen nutzen nie oder seltener als 1 mal im Monat den Öffentlichen Stadtverkehr

77 % fahren nie oder weniger als 1 Mal im Monat mit der Bahn



Quelle: SORA-Umfrage zum Thema „Die Angebote der Daseinsvorsorge im Bewusstsein der österreichischen Bevölkerung“ im Auftrag der AK Wien, Jänner 2012



WIEN

wien.arbeiterkammer.at

Öffentlicher Verkehr schafft und sichert Arbeitsplätze

- **84.000** Menschen arbeiten im Öffentlichen Verkehr
- Gemeinsam mit den Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge sichert der Öffentliche Verkehr **170.000** Arbeitsplätze
- Investitionen in den Ausbau des ÖV haben einen **höheren Arbeitsplatzeffekt** als beim Straßenbau
- Öffentlicher Verkehrssektor ist als Arbeitgeber und Dienstleister für die Wirtschaft ein **zentraler Stabilisierungsfaktor in der Krise**



WIEN

wien.arbeiterkammer.at

Öffentlicher Verkehr braucht öffentliche Mittel

- Öffentlicher Verkehr ist keinesfalls teurer als Individualverkehr, **in das Straßennetz wird insgesamt deutlich mehr als in den öffentlichen Verkehr investiert.**
- Bei Vergleichen Straße – Schiene oder ÖV – IV werden **Landes- und Gemeindestraßen** meist „vergessen“
- Die **Länder** geben deutlich **mehr Mittel für den Straßenbau** aus, als für den Öffentlichen Verkehr!
- 2008 gaben Länder und Gemeinden (ohne Wien) insgesamt knapp **1 Mrd Euro** für den **Straßenbau** aus, aber nicht einmal **100 Mio** für den **Schienenverkehr**
- **Wien gibt jedoch allein 265,5 Mio für die Schiene aus** (Straßenbau: 41,1 Mio)

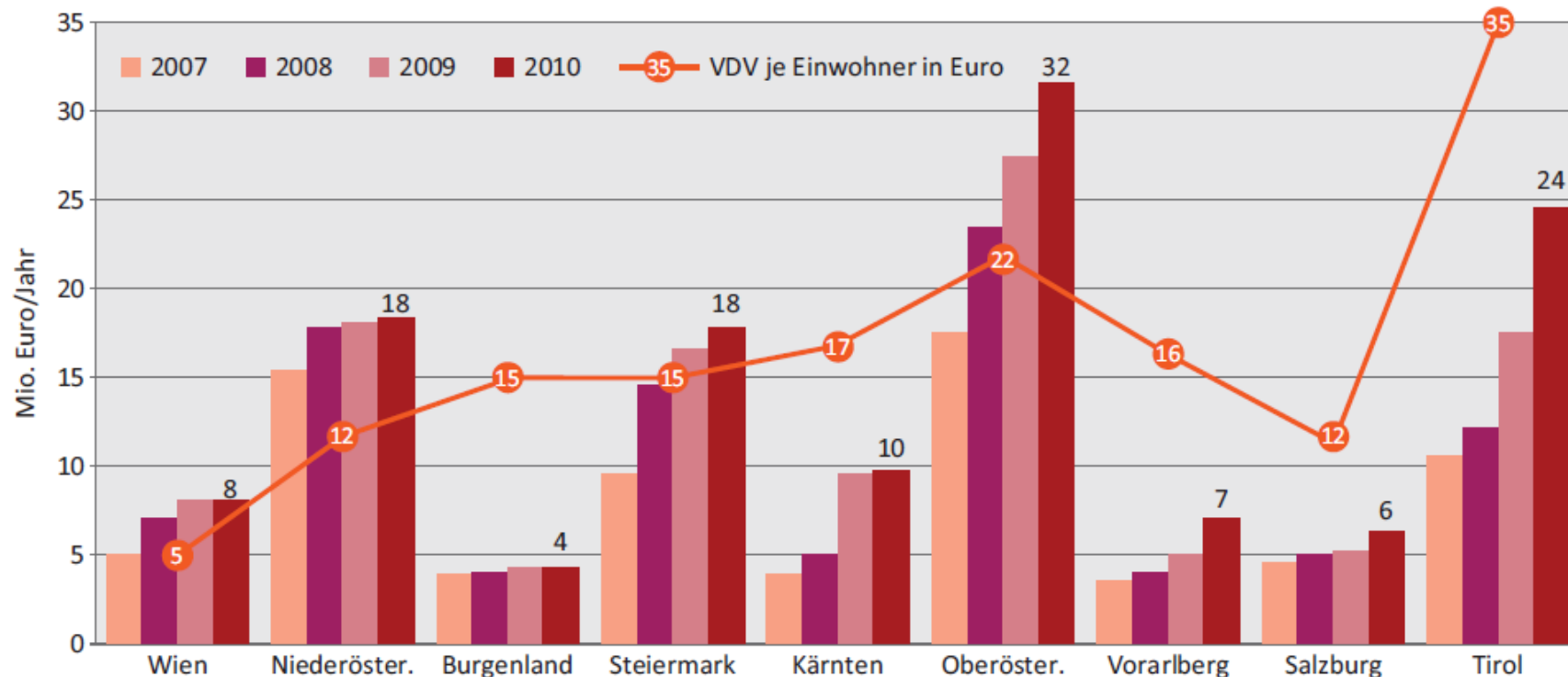


WIEN

Was den Ländern der Öffentliche Verkehr auf der Schiene wert ist...

Abb. 2: Verkehrsdienstevertrag (VDV) der ÖBB-PV

Quelle: ÖBB-PV; Schienen-Control – eigene Berechnungen



Quelle: SchienenControl GmbH, Tätigkeitsbereich 2010

■ Insgesamt zahlen die Länder **22 %**, der Bund **78 %** der Verkehrsbestellungen



WIEN

wien.arbeiterkammer.at

Der (Straßen)Verkehr ist ein Umweltproblem..

- Die **CO2 Emissionen** des Verkehrs beschleunigen den **Klimawandel**
- **Hoher Ressourcenverbrauch**: Treibstoffe, Metalle, Verkehrsfläche
- **Hohe externe Kosten** – Lärm, Schadstoffe, Unfälle



→ **Öffentlicher Verkehr ist die Antwort...**

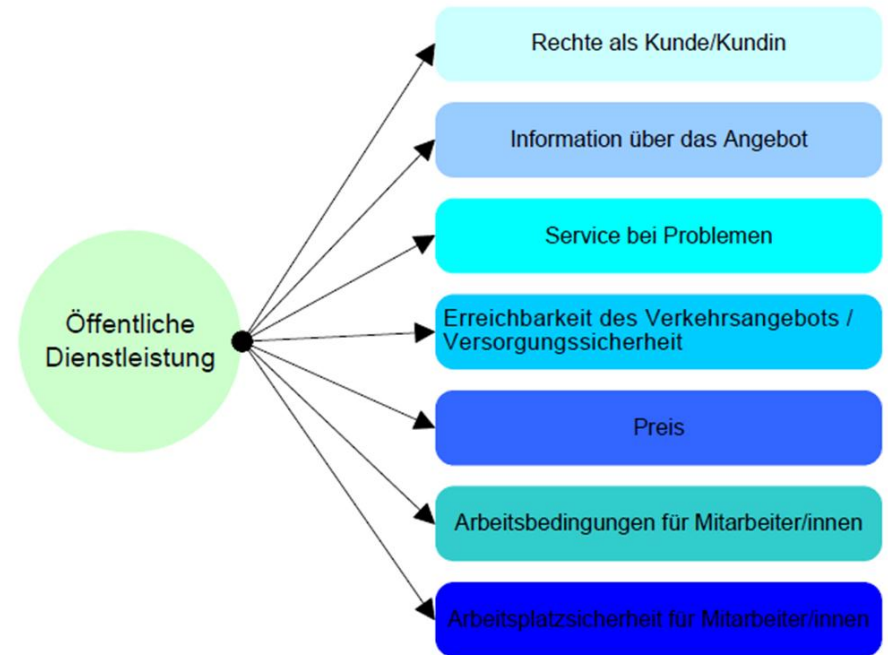


WIEN

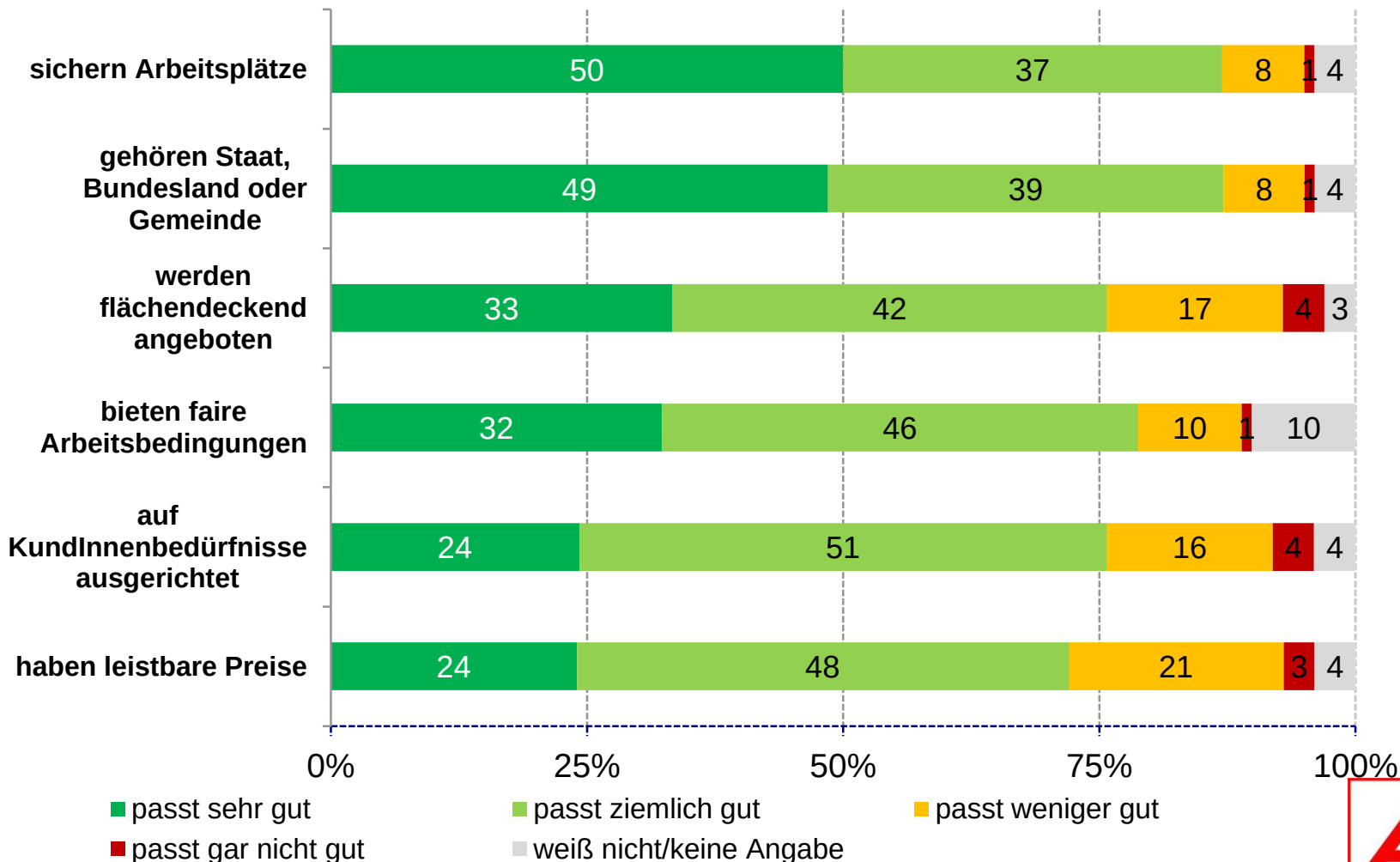
wien.arbeiterkammer.at

Öffentlicher Verkehr ist als Teil der Öffentlichen Daseinsvorsorge unverzichtbar!

- Ergebnisse einer repräsentativen SORA-Umfrage im Auftrag der AK
- Schwerpunkt: Qualität der Dienstleistungen
- Erwartungen – und Erfahrungen! – von Privatisierung und Liberalisierung machen negative Folgen klar



Wie ÖsterreicherInnen Öffentliche Dienstleistungen sehen:



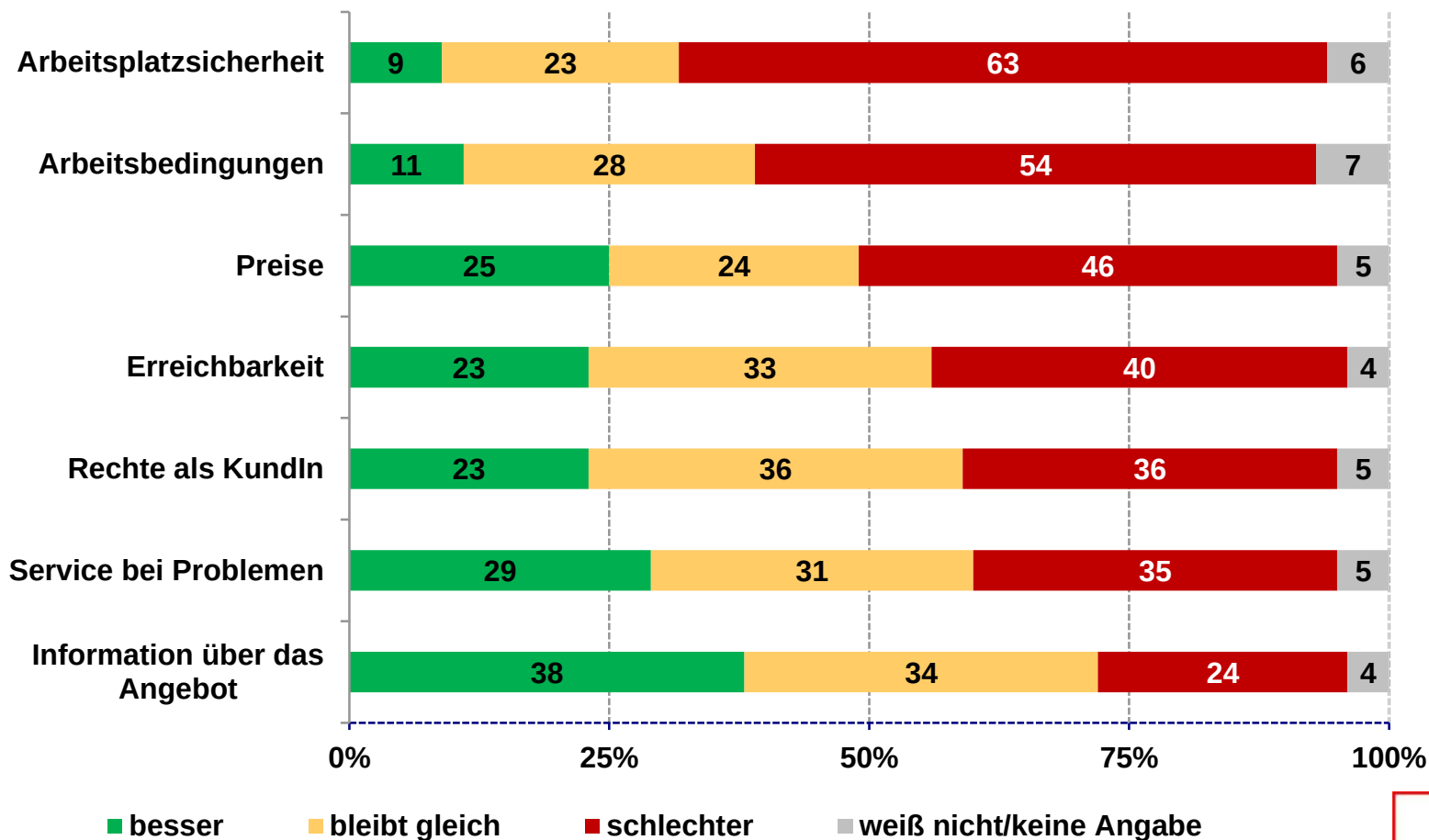
WIEN

Quelle: SORA-Umfrage zum Thema „Die Angebote der Daseinsvorsorge im Bewusstsein der österreichischen Bevölkerung“ im Auftrag der AK Wien, Jänner 2012

wien.arbeiterkammer.at

Was erwarten ÖsterreicherInnen von der Privatisierung Öffentlicher Dienstleistungen?

Weniger und schlechtere Jobs, höhere Preise, schlechteres Service!



Quelle: SORA-Umfrage zum Thema „Die Angebote der Daseinsvorsorge im Bewusstsein der österreichischen Bevölkerung“ im Auftrag der AK Wien, Jänner 2012



WIEN

wien.arbeiterkammer.at

Unsere Forderungen für einen Öffentlichen Verkehr mit Zukunft (EU)

- Keine weitere Liberalisierung
- Verpflichtende Sozial- und Qualitätskriterien im Öffentlichen Verkehr
- Vorrang für Gemeinwirtschaftliche Verkehre und vertaktete Verkehre
- Erhalten der (integrierten) Bahn als Netzanbieter
- Harmonisierung der Anforderungen beim grenzüberschreitend eingesetzten Personals (Ausbildung, Einsatzbedingungen)
- Harmonisierung der technischen Anforderungen
- Verankerung von Mindestkontrollen



Unsere Forderungen für einen Öffentlichen Verkehr mit Zukunft (1)

Flächendeckende Versorgung mit öffentlichen Verkehrsdiensten

- leistbar, hochwertig und sicher
- faire Bedingungen für die Beschäftigten
- Ausbau von Fahrgastrechten für den gesamten
Öffentlichen Verkehr



Österreichweiter Taktverkehr nach Schweizer Vorbild

- optimale Abstimmung der verschiedenen Verkehrsmittel
- Barrierefreiheit bei Zugang, Nutzung und Information



WIEN

Unsere Forderungen für einen Öffentlichen Verkehr mit Zukunft (2)

Bekenntnis der Politik zur Finanzierung öffentlicher Verkehrsmittel

- flächendeckende Erschließung durch die Bahn – Renaissance der Regionalbahn
- gesetzliche Verankerung von Qualitäts- und Sozialstandards für alle Formen des Öffentlichen Verkehrs – kein Wettbewerb über Personalkosten und zulasten der Qualität!
- Mindeststandards für öffentliche Anbindung

Änderung in Raumordnungsgesetzen und Bauordnungen

- Baustrukturen müssen die Versorgung mit einem hochwertigen öffentlichen Verkehrsmittel sinnvoll ermöglichen
- Entsprechende Anpassung der Betriebs- und Wohnbauförderungsprogramme
- Bei gewerbebehördlichen Genehmigungsverfahren: Betriebe müssen klimaschonendes Mobilitätskonzept vorlegen



Danke für Ihre
Aufmerksamkeit!

