

Welchen Wettbewerb bewirken Ausschreibungen?

DI Dr. Ulrich Puz, MBA
GF SCHIG mbH

Inhalt

- Liberalisierung
- Die Österreichische Eisenbahn
- Wettbewerb im Bahnsektor
- Element des Wettbewerbs

Liberalisierung

- Im Jahr 1776 schrieb Adam Smith in seinem Buch „Wohlstand der Nationen – Eine Untersuchung seiner Natur und seiner Ursachen“ ([Smith]):
- *„Personen gleichen Handwerks kommen selten, auch bloß ihres Vergnügens wegen, zusammen, ohne dass sich ihr Gespräch zu Verabredungen gegen das Publikum hinlenke, und mit Entwürfen zu Erhöhung der Preise endige. Durch Gesetze lassen sich Zusammenkünfte der Art nicht verbieten, wenigstens durch keine, die mit Freiheit und Gerechtigkeit vereinbar, oder auch nur ausführbar wären. Indes, wenn das Zusammenkommen der Leute von einerlei Gewerbe durch Gesetze nicht verhindert werden kann: so sollte es doch nicht durch Gesetze erleichtert, noch weniger notwendig gemacht werden.“*

Liberalisierung

- Joseph Schumpeter, 1911: „Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung“ ([Schump]). Wesen der Theorie ist es, dass der Unternehmer innovativ ist und dadurch Entwicklung entsteht.

These – Synthese:

Verknüpft man nun die Theorie Smith's mit der von Schumpeter muss kombiniert werden, dass Entwicklung – und hier soll diese Entwicklung mit Wertschaffung gleichgestellt werden – erst durch Wettbewerb möglich ist. In einem monopolistischen oder überregulierten System könnten sich diese schöpferischen Kräfte nicht entfalten und somit könnte keine Wertschaffung stattfinden.

Liberalisierung

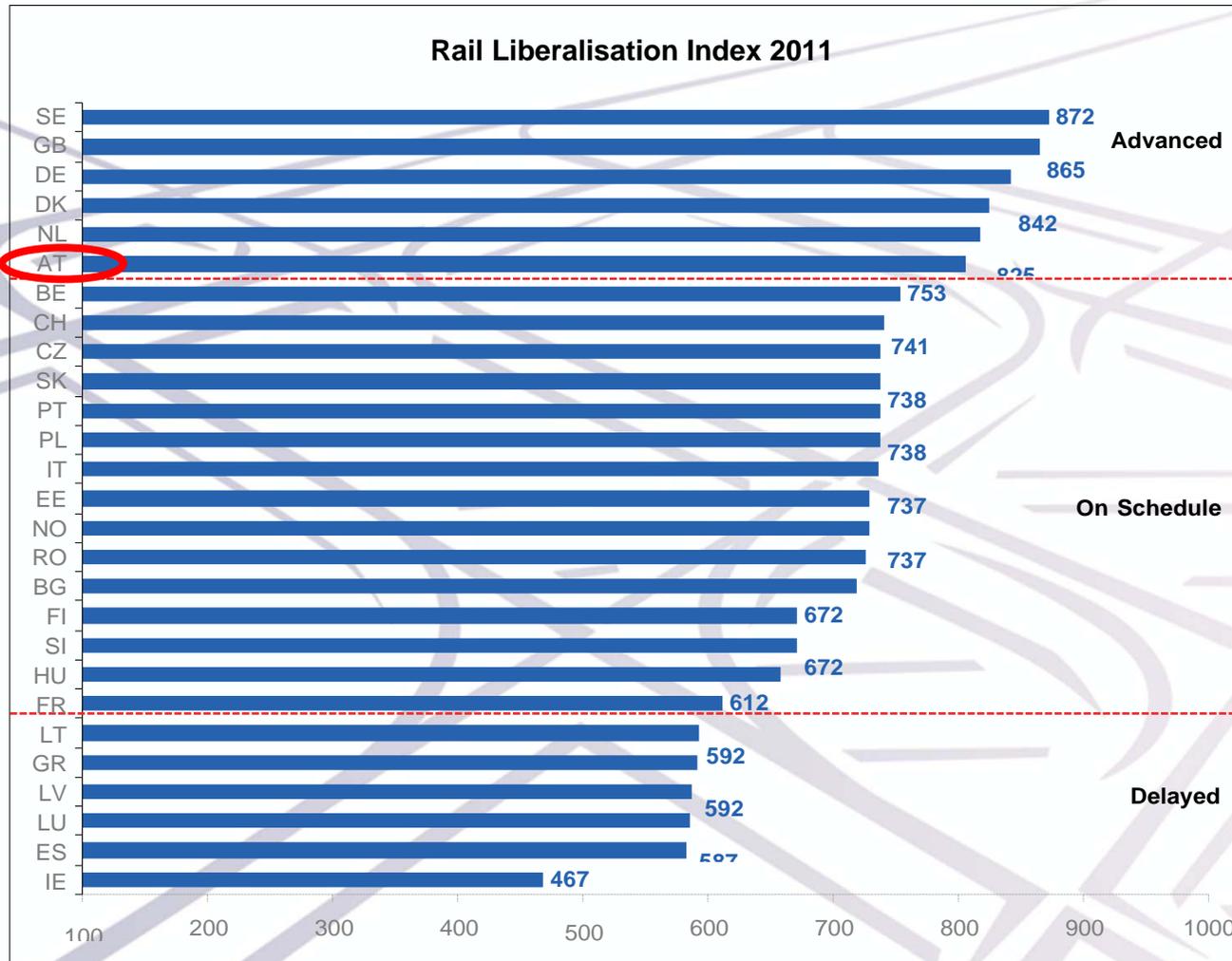
- Am 14.02.2012 schrieb die Frankfurter Allgemeine Zeitung im Wirtschaftsteil einen Artikel über die ehemalige Britische Premierministerin Margaret Thatcher. In einem treffenden Statement wird die Problematik der britischen Wirtschaft in den 1970er Jahren wie folgt zusammengefasst:
- *„Die britische Elite hatte ihre Lehren aus der Zeit der Großen Depression und des Zweiten Weltkrieges gezogen: Man akzeptierte eine enorme Umverteilung über grotesk hohe Vermögensteuern, solange man nur seine drolligen Rituale, altehrwürdigen Hierarchien, Titel und Distinktionen behalten durfte. Das Ergebnis war ein Wirtschaftssystem, das sich durch Ineffizienz, Überregulierung, Produktionsschwäche und Stagnation auszeichnete, während Arbeitskämpfe auch noch einen unrühmlichen Rekord erreichten. Der Tiefpunkt dieses Zustands war Mitte der siebziger Jahre erreicht, als Großbritanniens Bruttoinlandsprodukt hinter dem Italiens rangierte.“*

Liberalisierung

- Dominik Geppert beschreibt 2002 in seinem Buch „Thatchers konservative Revolution: „Der Richtungswandel der britischen Tories (1975-1979)“ ([Gepp]), die Abkehr der britischen Regierung vom Keynesianismus hin zu einer neuen Liberalisierung der Wirtschaft. Es ging um Eigeninitiative, Unternehmertum, Deregulierung und Privatisierung.

Es begann die Zeit der Deregulierung in Europa – die Liberalisierung hatte begonnen.

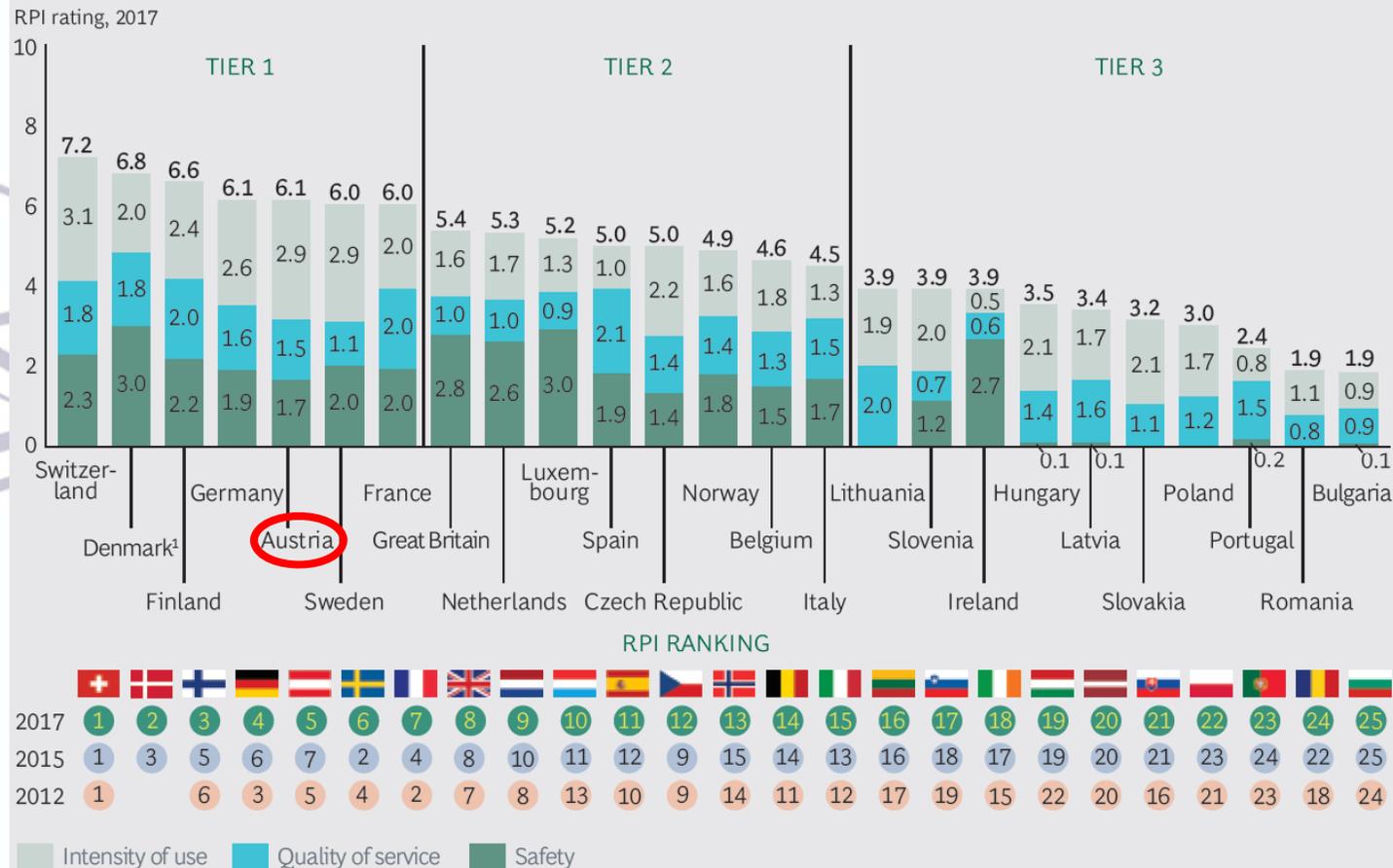
Die Österreichische Eisenbahn



Österreich belegt 2011 den sechsten Platz in Europa im IBM Liberalisierungsindex

Die Österreichische Eisenbahn

EXHIBIT 2 | Country Performance on the RPI



Source: BCG analysis.

¹Denmark was not included in the 2012 RPI.

Aufgrund von Verbesserungen bei der Pünktlichkeit und der Intensität der Nutzung, konnte Österreich wieder in die Spitzengruppe (Tier I) aufsteigen.

Die Österreichische Eisenbahn

ORFat, Publiziert am 05.07.2018:

- **Österreich Bahnland Nummer eins in EU**
- Die Österreicherinnen und Österreicher sind weiter fleißige Bahnfahrer. Im Schnitt fuhr 2017 jede und jeder 1.439 Kilometer mit dem Zug. Der Marktanteil der ÖBB blieb dabei gleich groß: Die Staatsbahn beförderte rund 246 Millionen Fahrgäste, Mitbewerber wie die Westbahn begrüßten knapp 45 Millionen Passagiere, geht aus gestern von der Schienen-Control veröffentlichten Zahlen hervor.
- Österreich ist damit das Bahnland Nummer eins in der EU geblieben: „Niemand fährt so viel wie die Österreicher“, sagte die Leiterin der Regulierungsbehörde, Maria-Theresia Röhsler, in einer Pressekonferenz. Nur in der Schweiz wird in Europa noch mehr mit der Bahn gefahren als hierzulande. [...]

Wettbewerb im Bahnsektor

*Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien Abteilung Umwelt und Verkehr, 50
Volkswirtschaftliche Effekte der Liberalisierung des Eisenbahnpersonenverkehrs in Österreich*

Internationale Erfahrungen mit Ausschreibungswettbewerben zeigen:

- Nur bei der ersten Ausschreibungswelle kommt es zu Einsparungen.
- Langfristig steigen die Preise wegen der Marktberreinigung wieder.
- Die vertikale Trennung von Infrastrukturbetreibern und Verkehrsdienstleistern führt zu erheblichen Mehrkosten.
- Der Ausschreibungswettbewerb realisiert sich zu Lasten der Qualität der erbrachten Leistungen.
- Der Ausschreibungswettbewerb realisiert sich zu Lasten der Lohn- und Sozialstandards der Beschäftigten.

Wettbewerb im Bahnsektor

*Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien Abteilung Umwelt und Verkehr, 50
Volkswirtschaftliche Effekte der Liberalisierung des Eisenbahnpersonenverkehrs in Österreich*

- Untersuchungen in Großbritannien und Schweden zeigen, dass die Ticketpreise nach der Liberalisierung signifikant gestiegen sind.
- Sowohl in Großbritannien als auch in Schweden kam es nach der Liberalisierung zu teils immensen Verspätungen und Zugausfällen.
- Es kann kein Zusammenhang zwischen KundInnenzufriedenheit und steigendem Grad der Liberalisierung festgestellt werden.
- Es gibt keinen eindeutigen Zusammenhang zwischen Liberalisierungsgrad und Anteil der Eisenbahn am Gesamtverkehrsaufkommen.

Wettbewerb im Bahnsektor

Der Aufgabenträger (= Auftraggeber ?) muss definieren:

- Fahrplan
 - Der AG muss die vollständige Kompetenz zur Fahrplanerstellung besitzen! Früher Tätigkeit des EVU.
- Qualitäten des Rollmaterials (Ausstattung, Größe, Leistungsfähigkeit, Service)
 - Der AG muss die vollständige Kompetenz zur Definition der Qualitäten besitzen! Früher Tätigkeit des EVU.
- ggf. soziale Standards für die Arbeitnehmer des Verkehrsunternehmens
- Ablauf der Qualitätskontrollen
 - Der AG muss die vollständige Kompetenz für alle notwendigen Kontrollen der vertragsgerechten Leistungserbringung besitzen.
- Bei direkter Vergabe: Ex Ante Kalkulation und Ex Post Überkompensations- und Quersubventionskontrolle
 - Der AG muss die Kompetenz zur Ex Ante Kalkulation besitzen und die Möglichkeit der Ex Post Überprüfung haben.

Wettbewerb im Bahnsektor

IKW Verein „Institut für Kommunalwissenschaften - Okkulte (verborgene, versteckte) Kosten bei wettbewerblicher Vergabe von Eisenbahnverkehrsleistungen

- Die Gesamttransaktionskosten machen ohne Berücksichtigung der Kosten des Insolvenzrisikos bis zu 142,5 % der betriebswirtschaftlichen Ausgleichsleistungen aus.
- Die immer wieder behaupteten Kosteneinsparungen durch Ausschreibungswettbewerb von 20 % können auf Grund der Ergebnisse der vorliegenden Studie keinesfalls nachvollzogen werden.
- Vielmehr hat sich herausgestellt, dass die Bestellerentgelte, bezogen auf einen gefahrenen Zugkilometer, nominal um 13,5 % gestiegen sind. Wegen der deutlichen Erhöhung der bestellten Zugkilometer seit der Bahnreform in Deutschland besteht sogar ein deutlich höherer Mittelbedarf.

Wettbewerb im Bahnsektor

IKW Verein „Institut für Kommunalwissenschaften - Okkulte (verborgene, versteckte) Kosten bei wettbewerblicher Vergabe von Eisenbahnverkehrsleistungen

- Unter Berücksichtigung der okkulten Kosten errechnen sich Gesamtkosten je Zugkilometer von € 19,59 in Deutschland und von € 11,36 bis € 13,75 in Österreich, was mit den höheren Transaktionskosten nach der deutschen Bahnreform zusammenhängt und wegen des Wettbewerbsregimes systemimmanent ist.
- Die okkulten, versteckten Kosten übernimmt letzten Endes der Staat, sodass die privatwirtschaftlich agierenden Anbieter entlastet und der öffentliche Sektor belastet wird.
- Tarifierhöhungen und Personaleinsparungen treffen wiederum die Fahrgäste und Bediensteten. Okkulte Gemeinkosten des Wettbewerbs sind mit 4 % für den Gewinnzuschlag und 4,6 % für Managementkosten zu bewerten.

Wettbewerb im Bahnsektor

IKW Verein „Institut für Kommunalwissenschaften - Okkulte (verborgene, versteckte) Kosten bei wettbewerblicher Vergabe von Eisenbahnverkehrsleistungen

Abbildung 15 – Zusammenfassung Transaktionskosten der Behörde

Kosten je Zugkilometer p.a.		in % der Ausgleichsleistung
Ausgleichsleistungen im Schnitt	8,08 €	100,0 %
Transaktionskosten "behördliche Aufgaben" BEV	1,13 €	14,0 %
Transaktionskosten EBA	0,06 €	0,7 %
Transaktionskosten der Behörde für die Vergabe von Eisenbahnleistungen	0,08 €	1,0 %
Sonstige Transaktionskosten der Behörde	0,32 €	4,0 %
Transaktionskosten der Behörde (3)	1,59 €	19,7 %

Quelle: eigene Darstellung (Pauritsch)

Wettbewerb im Bahnsektor

Prof. Binswanger, M. (2010). Sinnlose Wettbewerbe – Warum wir immer mehr Unsinn produzieren. Herder Verlag, Freiburg.

- Ausschreibungswettbewerbe im Schienenverkehr fallen unter die Kategorie der künstlich inszenierten Wettbewerbe außerhalb des Marktes. Solche Wettbewerbe führen nicht automatisch zu mehr Effizienz, sondern sind oft mit erheblichen negativen Anreizen verbunden.
- Das ist auch bei Ausschreibungswettbewerben Schienenpersonennahverkehr der Fall. Es lässt sich einerseits ein starker Anreiz zur Einreichung von zu günstigen Offerten beobachten, der dazu führt, dass Anbieter nach dem Zuschlag immer wieder in finanzielle Probleme geraten, weil sie Kosten vernachlässigt bzw. Risiken kleingerechnet haben.

Wettbewerb im Bahnsektor

Prof. Binswanger, M. (2010). Sinnlose Wettbewerbe – Warum wir immer mehr Unsinn produzieren. Herder Verlag, Freiburg.

- Andererseits besteht ein starker Anreiz zur Ausschöpfung von Konsumentenrenten, was zu uneinheitlichen Angeboten und Tarifstrukturen führt und insgesamt eine Fragmentierung des Bahnangebots mit sich bringt, welche wiederum den Kundennutzen beeinträchtigt. Diese negativen Anreize müssen den positiven Anreizen zu Kostensenkungen bzw. mehr Effizienz im Betrieb gegenübergestellt werden.
- In der Gesamtauswirkung überwiegen dann öfters die negativen Anreize, da sie zusammen mit den hohen Transaktionskosten von Ausschreibungswettbewerben insgesamt zu einem schlechteren Preis-/Leistungsverhältnis führen.

Wettbewerb im Bahnsektor

Prof. Binswanger, M. (2010). Sinnlose Wettbewerbe – Warum wir immer mehr Unsinn produzieren. Herder Verlag, Freiburg.

Aufgrund all dieser Entwicklung ist es naheliegend, dass empirische Studien, welche die unmittelbare Auswirkung von Ausschreibungswettbewerben auf die Kosten untersuchen, jeweils Effizienzverbesserungen feststellen. Doch es gilt auch die Kosten zu berücksichtigen, die mit folgenden Tätigkeiten verbunden sind:

- Rettung oder Ersatz von insolventen Anbietern zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs
- Integration und Koordination eines aufgrund vieler Anbieter fragmentierten Angebots
- Planung und Inszenierung von Ausschreibungswettbewerben
- Stetige Kontrolle des Angebots nach erfolgter Vergabe und notwendige Anpassung der Verträge auf neue Situationen

Element des Wettbewerbs



Alle Züge 2. Klasse

Wien Franz-Joseph-Bahnhof 800	Sigmundshartberg	Schwarzenau B	ÖBB	6350	6352	6356	6358	6362	6364	6370	6372	6374	6376
Ö	7:08	8:03	11:03	13:03	16:03	17:50	19:40	21:30	23:20	25:10	27:00	28:50	30:40
Ö	7:00	8:00	11:00	13:00	16:00	17:50	19:40	21:30	23:20	25:10	27:00	28:50	30:40
km	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120
0 Schwarzenau B	7:06	8:00	11:00	13:00	16:00	17:50	19:40	21:30	23:20	25:10	27:00	28:50	30:40
4 Ganzt B	7:10	8:05	11:05	13:05	16:05	17:55	19:45	21:35	23:25	25:15	27:05	28:55	30:45
6 Bernschlag B	7:12	8:07	11:07	13:07	16:07	17:57	19:47	21:37	23:27	25:17	27:07	28:57	30:47
10 Hornmanna B	7:17	8:12	11:12	13:12	16:12	18:02	19:52	21:42	23:32	25:22	27:12	29:02	30:52
14 Groß Glödnitz B	7:22	8:17	11:17	13:17	16:17	18:07	19:57	21:47	23:37	25:27	27:17	29:07	30:57
17 Groß Haslau B	7:25	8:20	11:20	13:20	16:20	18:10	20:00	21:50	23:40	25:30	27:20	29:10	31:00
18 Ganzt B	7:28	8:23	11:23	13:23	16:23	18:13	20:03	21:53	23:43	25:33	27:23	29:13	31:03
22 Zwettl	7:35	8:30	11:30	13:30	16:30	18:20	20:10	22:00	23:50	25:40	27:30	29:20	31:10
23 Zwettl Stadt B	7:35	8:30	11:30	13:30	16:30	18:20	20:10	22:00	23:50	25:40	27:30	29:20	31:10



Kapital = rollendes Material

Produktion = Fahrplan

Personalkosten

Frage: Was passiert mit dem Gewinn!

Danke für die Aufmerksamkeit

DI Dr. Ulrich Puz, MBA
Geschäftsführer

Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
Lassallestraße 9b | 1020 Wien | Austria
FN 261480 f - Handelsgericht Wien
UID: ATU 61643056 - DVR: 2111586
T. +43 | 812 73 43 1005
F. +43 | 812 73 43 1200
u.puz@schig.com | www.schig.com

RUSSIA



GERMANY



JAPAN



CHINA



FRANCE



East Anglia

