

"Haben pro Auto orientierte Steuerpolitik"

Interview | Luise Ungerboeck, 24. August 2012, 17:40

Christian Kern über neue Züge, alte Eisen, Steuervorteile für Autofahrer und warum Österreich kein Generalticket für Bus und Bahn braucht



foto: apa/techt

Kern: "Die steuerliche Förderung von Dienstwagen geht in die falsche Richtung. Da verzichtet der Fiskus auf 1,6 Milliarden Euro."

Standard: In der Schweiz ist das Generalabonnement ein Erfolg, in Österreich wird eine Jahreskarte für alle Verkehrsträger seit Jahren diskutiert, aber nie realisiert. Woran liegt das?

Kern: Wir haben natürlich Interesse an so einem Produkt, es ist aber eine Frage der finanziellen Abgeltung. In der Schweiz gibt es die entsprechende Nutzung und Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. In Österreich gibt es föderale Strukturen, unterschiedliche Förder- und Tarifsysteme, die hartnäckig und beständig sind.

Standard: Heißt auf gut Deutsch, von acht Verkehrsverbänden sind sieben zu viel, weil das Land klein und die Mittel begrenzt sind?

Kern: Das möchte ich so nicht sagen. Die

Bundesländer wissen selbst, wie sie ihren Verkehr organisieren. Aber wir sind ein kleines Land, das ist wahr.

Standard: Der [ÖBB](#)-Personenverkehr ist als größter Verkehrsträger in allen Verkehrsverbänden aber nicht ohne Einfluss. Warum machen Sie den nicht geltend?

Kern: Der Punkt ist, Sie müssen Zahler finden. So ein Generalabo kostet Geld, und in Zeiten der Konsolidierung der öffentlichen Haushalte sind die Mittel schlicht begrenzt. Deshalb sind wir von einer solchen Initiative in Wahrheit weiter entfernt als vor einigen Jahren.

Standard: Von welchen Beträgen reden wir da?

Kern: Es geht um signifikante Millionenbeträge. Wir müssen die Wirtschaftlichkeit der ÖBB sicherstellen.

Standard: Der Personenverkehr erfreut sich - auch dank hoher Spritpreise - regen Zulaufs. Das wäre doch Rückenwind, um so ein innovatives Produkt einzuführen, oder?

Kern: Stimmt, wir sind auch sehr zufrieden. Es ist auch so, dass wir in den vergangenen Monaten eine Reihe von Kooperationen entwickelt haben. Der Erfolg gibt uns recht, in Tirol, Vorarlberg, Kärnten oder der Steiermark haben wir signifikante Fahrgastzuwächse, in manchen Regionen plus 50 Prozent binnen fünf Jahren. Fünf bis sechs Prozent Zuwachs wie in den vergangenen Monaten, das ist in unserem Geschäft viel.

Standard: Ein Generalticket würde wohl nicht nur Mehrkosten verursachen, weil es ja nicht nur von neuen Fahrgästen genutzt würde. Aber vorhandene Mittel aus diversen Töpfen müssten umgeschichtet werden, oder? Anhand der Fahrgastzahlen ließe sich die Konsumation dann ja umrechnen auf die einzelnen Verkehrsträger ...

Kern: Sie meinen, ein Generalabo wäre aufkommensneutral? Mit Sicherheit nicht. Schon allein deshalb, weil wir für den Zuwachs die entsprechenden Kapazitäten zur Verfügung stellen müssten, und das kostet. Aber wir gehen jetzt einen eigenen Weg. Wir haben unsere Österreich-Card stark verbilligt, Sie fahren damit um drei Euro pro Tag im ganzen Netz. Mit der Österreich-Card der ÖBB sind ohnehin mehr als neunzig Prozent des Schienenangebots nutzbar.

Standard: Wir brauchen also gar kein Ticket für alle Verkehrsträger, weil es ohnehin die ÖBB-Österreich-Card gibt? Die gilt ja nicht einmal für den ÖBB-[Postbus](#) ...

Kern: Stimmt, das müssen wir überdenken. Im Vergleich mit der Schweiz sind Tickets in Österreich jetzt schon billiger. Würden wir einen weiteren Preisvorteil gewähren, würden wir nicht dramatisch dazugewinnen, aber niedrigere Erträge haben. Der Wettbewerb spielt sich ja mit dem Auto ab. Wer Bahn fährt, erspart sich im Jahr 4000 Euro. Wer darauf verzichten kann, wird auch auf 4500 Euro verzichten.

Standard: Stichwort Sparsamkeit: Warum wird die Wiener Schnellbahn nicht besser in das städtische Verkehrsnetz integriert? Das würde so manchen U-Bahn-Bau überflüssig machen und auch gleich Steuergeld sparen.

Kern: Die Konkurrenzsituation von U- und S-Bahn würde ich so nicht sehen. Grundsätzlich sprechen die Zahlen eine deutliche Sprache: Die Autonutzung in Wien geht rapide zurück, vor allem in den Bezirken eins bis neun, 45 Prozent aller Single-Haushalte verzichten auf einen Pkw. Der öffentliche Verkehr gewinnt also massiv im Modalsplit, da wurden die richtigen Entwicklungen eingeleitet. Verbesserungen sind natürlich möglich. Mit dem Hauptbahnhof werden wir neue Schnellverbindungen einführen.

Standard: Auf der Stammstrecke Liesing-Floridsdorf wohl nicht, die ist überlastet. Wo wird ausgebaut?

Kern: Wir bauen Ostbahn-Verbindungen aus, die Flughafen-Schleife Richtung Schwechat - das wird Wirkungen zeigen.

Standard: Wird der Takt auf der S7, wie einst beim Ausbau versprochen, auf 15 Minuten verkürzt?

Kern: Dazu laufen Gespräche mit Wien, Niederösterreich und dem Bund. Wir sind auf einem guten Weg, es gibt die Bereitschaft, uns zu unterstützen, auch bei Investitionen in neue Fahrzeuge. Alles zusammen, neue Wagons, mehr Möglichkeiten durch neue Infrastruktur, mehr Linien, bessere Frequenzen - ich bin überzeugt, dass wir bei Fahrgastzuwächsen noch lange nicht am Ende dieses Systems angekommen sind.

Standard: Mit den weiß-blauen 4020er-Triebfahrzeugen, die jetzt aufgemotzt werden, werden Sie dabei wohl kein Leiberl reißen ...

Kern: Stimmt, die 4020er haben bis zu vierzig Jahre auf dem Buckel, da machen wir aber nur Wartungs- und Erhaltungsreparaturen, um sie sicherheitstechnisch in einen ordnungsgemäßen Zustand zu bringen. Ziel ist es, sie zu ersetzen.

Standard: Geht's ein bisschen konkreter? Wann werden aus dem Rahmenvertrag mit Siemens aus 2010 erste Garnituren geordert?

Kern: Wir sind in Gesprächen. Mit Niederösterreich sind wir schon fertig, mit Wien hoffentlich im Herbst, Steiermark schaut gut aus, Oberösterreich wird kommen, Vorarlberg hat noch Potenzial durch enorme Fahrgastzuwächse. Das ist die Erfahrung, die wir überall gemacht haben: Dort, wo wir neue Fahrzeuge anbieten, kommt es automatisch zu höheren Fahrgastzahlen, weil das Reiseerlebnis besser ist. Das zeigt auch der Einsatz des Railjets auf der Südbahn.

Standard: Wird der Auftrag - es geht um 200 Triebfahrzeuge um bis zu einer Milliarde Euro - ausgeschrieben, oder muss der ÖBB-Personenverkehr bei Siemens kaufen?

Kern: Der Rahmenvertrag wurde korrekt europaweit ausgeschrieben, Siemens bekam den Zuschlag. Ob nun für Österreich Siemens-Nahverkehrszüge gekauft werden, ist in Diskussion. Damals, 2010, waren die Anforderungen andere, es ging es um eine Ausschreibung in Bayern (die die ÖBB aber nicht gewonnen hat, Anm. d. Red.). Die Option mit Siemens besteht, und wir versuchen jetzt, das Problem auf dem Verhandlungsweg zu lösen. Eines ist aber klar: Es gibt auch andere Lieferanten.

Standard: Muss die ÖBB Pönale zahlen, wenn sie "unpatriotisch" nicht bei Siemens kauft?

Kern: Patriotisch ist es, die Interessen der ÖBB zu vertreten. Pönalzahlungen wird es keine geben. Weiter kommentieren möchte ich laufende Gespräche aber nicht. Es geht um eine weitreichende strategische Entscheidung für einen Fahrzeugtyp für die nächsten zwanzig, dreißig Jahre. Unser erklärtes Ziel ist eine Flottenvereinheitlichung, um die Erhaltungskosten zu senken. Die Anschaffung macht ja maximal ein Drittel des Gesamtpreises aus. Daher ist Nachhaltigkeit wichtig. Es gibt jedoch auch andere Lieferanten.

Standard: Nebenbahnen rechnen sich auch nicht. Ist der Ersatz von Zügen durch Linienbusse, wie in Niederösterreich praktiziert, zukunftsweisend? Die stehen ja ebenso im Stau wie die Pendler ...

Kern: Es gibt keine Eisenbahninfrastruktur, die sich rechnet. Am ehesten noch die Bahnhöfe als Erlebnis- und Einkaufszentren. Bei Nebenbahnen ist die Systemadäquanz entscheidend, also Fahrgastzahlen, Zusteiger pro Halt oder das Güterverkehrsaufkommen. Wo dies nicht ausreichend erreicht wird, wäre der Streckenbetrieb nur mit massiven Subventionen aufrechtzuerhalten, daher der Umstieg auf Busse. Die sind in diesem Fall ökologisch kaum schlechter als Dieselloks. Natürlich bietet Bahnfahren mehr Komfort als der Linienbus.

Standard: Was müsste die Politik - insbesondere in Brüssel - tun, um Bahnfahren zu attraktivieren?

Kern: Wir sind, glaube ich, in Österreich auf dem richtigen Weg, wir fühlen uns hinreichend unterstützt. Aber ich würde mir wünschen, dass unser Steuersystem die verkehrspolitischen Ziele mehr fördert. Denn wir haben ein klar pro Auto orientiertes Steuerrecht. Änderungen bei der Mineralölsteuerrückvergütung und die Aufgabe der Energieabgabe-Deckelung haben uns im Vorjahr mit netto 30 Millionen Euro belastet - da ist schon herausgerechnet, was wir über für gemeinwirtschaftliche Leistungen zurückbekommen. Auch die steuerliche Förderung von Dienstwagen geht in die falsche Richtung. Da verzichtet der Fiskus auf 1,6 Milliarden Euro, indem nur 68 Prozent des tatsächlichen Werts versteuert werden, und die begünstigte Personengruppe gehört nicht gerade zu den sozial Entrechteten. Wenn jedes zweite Auto, das in Österreich angemeldet wird, ein Dienstauto ist, muss man sich schon fragen, ob das letztlich nicht eine Überförderung darstellt. Das macht vor dem Hintergrund von Millionenaufwendungen für CO₂-Zertifikate gemäß Kioto-Protokoll wenig Sinn.

Standard: Nebenbahnen schließen heißt die Devise auch beim Bahngüterverkehr. Rückzug aus der Fläche heißt aber immer: mehr Lkws auf den Straßen. Ist das die Zukunft?

Kern: Natürlich ist die Angebotsreduktion problematisch. Diesbezüglich sieht es in ganz Europa wenig rosig aus. Wir wollen beim Schienengüterverkehr zu den Besten zählen. Das werden wir nur dann erreichen, wenn die wirtschaftliche Basis gesund ist.

Standard: Bleiben also nur Transporte auf großen Achsen mit Containern, Ganzzügen. Ist der Kampf gegen die Gigaliner verloren?

Kern: Verloren sicher nicht. Aber im europäischen Güterverkehr gilt es, große Strukturprobleme zu lösen. Viele Bahnen, besonders in Südosteuropa, sind finanziell in desaströsem Zustand, Privatisierungen sind gescheitert, es gibt keine Konsolidierung in der Branche. Der Margenverfall ist gewaltig, daher werden nur die großen Achsen übrigbleiben. Wir und die [Deutsche Bahn](#) haben als einzige den Anspruch, ein dezentrales Netzwerk zu erhalten.

Standard: Ohne Stückgut wird der rückläufige Inlandsbahngüterverkehr noch dünner. Gibt es ein verkehrspolitisches Gegenkonzept?

Kern: Von Brüssel kommt diesbezüglich wenig Ambitioniertes, und die EU-Ziele 2030 im Modal-Mix haben wir längst erreicht. Wir konzentrieren uns daher auf das Machbare: lange Distanzen, große Gewichte. Unser Ziel ist es nicht, wie Italien, Frankreich oder England zu enden, sondern das Netz für die Industrie zu erhalten. Deshalb sind weitere Arrondierungen nötig. Auch der Einzelwagenverkehr muss effizienter werden. (Luise Ungerboeck, DER STANDARD; 25./26.8.2012)

Christian Kern (46) ist seit Juni 2010 ÖBB-Holding-Chef. Zuvor war er im Verbund-Vorstand fürs Auslandsgeschäft zuständig. Er ist verheiratet mit Eveline Steinberger-Kern, die bei Siemens Österreich das Energiegeschäft verantwortet.

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/1345165126106/Haben-pro-Auto-orientierte-Steuerpolitik>