

Personenverkehr in prekärer Lage

Vorstand: "Wirtschaftliche Situation ist dramatisch" - Höhere Vergütungen von Bund und Ländern verlangt

Semmering - Die ÖBB-Personenverkehr AG kämpft nach einem massiven Investitionsschub in neue Züge mit zu geringen Einnahmen. Nahverkehrsvorstand Wilhelmine Goldmann hat daher am Montagabend am Semmering erneut eine Erhöhung der Vergütung durch Bund und Länder verlangt. Ansonsten drohten Leistungsrücknahmen, so Goldmann bei einer Tagung des Verbands der Öffentlichen Wirtschaft.

Derzeit würden die Leistungen der ÖBB "gravierend unterpreisig" bezahlt. Goldmann: "Die wirtschaftliche Situation ist dramatisch".

Investitionsversäumnisse

Grund für die prekäre Lage sind laut Vorstand schwere Investitionsversäumnisse in den vergangenen Jahrzehnten. Das Durchschnittsalter der ÖBB-Züge liege bei 21 Jahren, verglichen mit 12,5 Jahren in der Schweiz. 610 Waggons seien mittlerweile bereits 39 Jahre alt. Der ÖBB-Personenverkehr habe daher nun für 800 Mio. Euro neue Züge bestellt. "Was wir aber nicht haben, sind die finanziellen Mittel", sagte Goldmann.

Der Hintergrund: Das alte Wagenmaterial sei 1992 bereits vollständig abgeschrieben worden. Und anders als etwa in der Schweiz hätten die ÖBB bei der Preisgestaltung auch keine "kalkulatorischen Abschreibungen" berücksichtigt. Würden diese "kalkulatorischen Abschreibungen und Zinsen" nun nachträglich in die Kostenrechnung einbezogen, fehlten den ÖBB 200 Mio. Euro, so Goldmann.

"Als Kaufmann muss man Preise kalkulieren und sehen, dass man sie beim Kunden unterbringt. Wir leisten auch mehr und haben daher auch ein Anrecht, dass das abgegolten wird. Wenn der Kunde nicht zahlt, muss man Leistungen wieder zurücknehmen und Fahrzeuge wieder verkaufen. Sonst steht man in einigen Jahren vor dem Konkursrichter", warnte die ÖBB-Nahverkehrs-Chefin. Auch der in einigen Jahren angepeilte Taktfahrplan sei nur möglich, "wenn es die nötigen Besteller Gelder gibt".

Preiserhöhungen

Bei der Anhebung der direkten Fahrpreise für den Kunden sind die Möglichkeiten laut Bahn-Vorstand aber eher beschränkt. Zuletzt hatten die ÖBB per Jahreswechsel eine Anhebung der Zeitkarten-Tarife in der Ostregion um drei bis fünf Prozent angekündigt. Derartige Preisanträge werde man auch bei den anderen Verbänden stellen.

Anders als in der Schweiz, wo Bahntickets doppelt so teuer seien, sei man in Österreich jedoch an niedrige Fahrpreise gewöhnt. Daher seien Tarifierhöhungen nur in "marktverträglichem Ausmaß möglich. Hauptverhandlungspartner sei daher die öffentliche Hand. Ob und wie viel Bund oder Länder wann und in welcher Form zusätzliches Geld in den ÖBB-Personenverkehr stecken, darüber wird laut Goldmann derzeit heftig verhandelt.

Kukacka will prüfen

Verkehrsstaatssekretär Helmut Kukacka erklärte am Montag dazu, der Vorstand solle zunächst konkrete Pläne und Aufsichtsratsbeschlüsse vorlegen. Dann werde der Bund die

Forderungen prüfen. Ihm zufolge fließen derzeit 1,1 Mrd. Euro an Bundesgeldern in die Abgeltung des ÖBB-Nahverkehrsbaus.

Kukacka verweist außerdem auf die geplante Nahverkehrsreform. Die Mittel sollen, wie berichtet, demnach in Zukunft von den Ländern vergeben, allerdings weiter vom Bund zur Verfügung gestellt werden. "Wir wollen die Aufgaben und Ausgabenverantwortung zu den Ländern überführen, weil wir glauben, dass dort besser und effizienter entschieden werden kann als in den Zentralstellen des Bundes", so Kukacka.

Bund gegen Länder

In den Ländern sieht man das allerdings wegen der sich abzeichnenden Mehrkosten noch skeptisch. Die politischen Verhandlungen sollen im Dezember starten.

Oberösterreichs Landesverkehrsreferent, LHStv. Erich Haider, verweist auf negative Erfahrungen der Länder bei der Verlagerung der Spitäler und der Bundesstraßen. Dabei habe der Bund die Ausgaben gedeckelt und die Mehrkosten den Ländern aufgebürdet. Haider fürchtet jetzt auch im Öffentlichen Verkehr "eine kräftige Unterdotierung". Die Deckelung sei hier "leistungsfeindlich und kontraproduktiv".

Stattdessen spricht sich der oberösterreichische Verkehrslandesrat für eine stärkere Zweckbindung der Verkehrssteuern aus. Der Bund nehme im Verkehr jährlich 10,2 Mrd. Euro Steuern ein. Nur 5 Milliarden davon würden derzeit in Straße und Schiene zurückfließen. Ziel müsse eine Zweckbindung von 60 bis 80 Prozent sein, verlangt Haider. Kukacka begrüßt das, konkrete Pläne dafür gebe es derzeit aber nicht. (APA)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?id=2250994>