

## **ÖBB kann sich neue Pendlerzüge nicht leisten** **Der Spritpreis treibt viele Pendler in die Öffis. Zusätzliches Angebot an Zügen und Bussen ist trotzdem nicht in Sicht. Der ÖBB fehlt das Geld**



*foto: standard/newald*

*Bahn- und Triebwagengarnituren der ÖBB wie hier am Marchegger Ast sind zum Teil bereits mehr als dreißig Jahre im Einsatz. Ersatz gibt es vorerst nur auf dem Papier, weil das Geld fehlt*

Verlängerung der Laufzeit der seit gut 35 Jahren herumkurvenden blau-weißen Schnellbahngarnituren des Typs 4020. Dagegen sprechen die Kosten. Erneuerungsbedarf und Wartungskosten für die alten Garnituren stünden in keiner Relation zu einer Neuanschaffung.

Wien - So freigebig die Bundesregierung bei den Milliarden für neue Bahntunnels und -strecken ist, so knausrig ist die öffentliche Hand bei den Zügen, die darauf fahren sollen. Derzeit sucht man im Verkehrsministerium händeringend nach Finanzmitteln, um dem ÖBB-Personenverkehr die Anschaffung neuen Wagenmaterials für den Nah- und Regionalverkehr zu ermöglichen.

Wohl gibt es einen Rahmenvertrag aus dem Jahr 2010, gemäß dem die Staatsbahn beim Elektromulti Siemens binnen fünf Jahren 190 bis 200 Züge des Typs Desiro ML abrufen kann. Wie beim Schnellzug Railjet (15 Stück wurden storniert), fehlen der ÖBB aber die Mittel, um die Züge zu bestellen. Nun kursieren im Ministerium alternative Überlegungen, etwa die neuerliche

### **Länder zieren sich**

Bleibt als Ausweg die öffentliche Hand, also die für Bestellung und Bereitstellung öffentlicher Verkehrsdienste zuständigen Länder - und der Bund. Letzterer sieht sich nur bedingt zuständig, weil mit dem soeben fixierten Verkehrsdienstevertrag mit der ÖBB bis 2019 das gesetzliche Grundangebot neu definiert worden sei. Die Länder zögern aber. Wien hat noch gar nichts bestellt für seine S-Bahn-Flotte, bei Vorarlberg, Oberösterreich und Niederösterreich seien die Vorhaben konkreter.

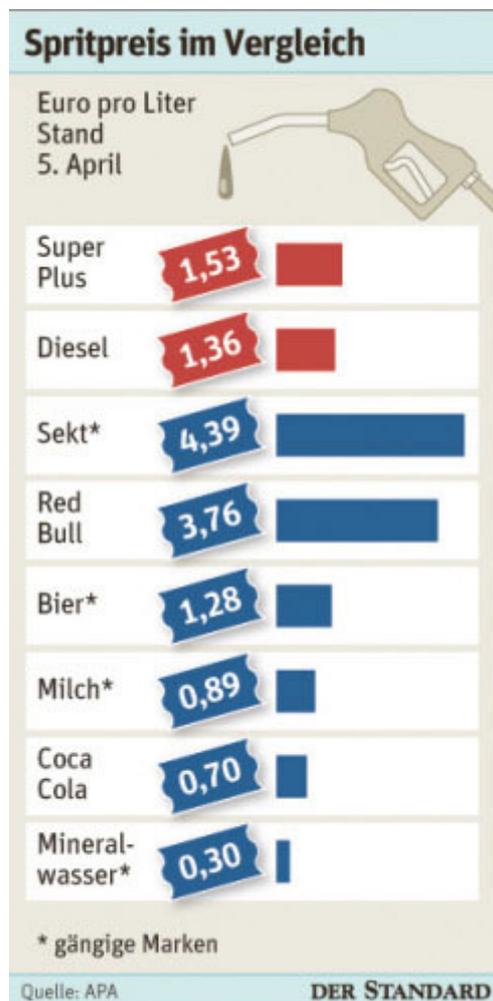
Die ÖBB bestätigt, dass bei Siemens noch keine Desiro bestellt wurden. Eine Sprecherin verweist aber auf laufende Gespräche mit den Ländern, mit denen man eine Kostenteilung anstrebe.

Viel Zeit bleibt nicht: Die erste Tranche über bis zu 35 Zuggarnituren muss heuer fixiert werden, verlautet aus Siemens-Kreisen, andernfalls wäre der Produktionsplan über fünf Jahre in Gefahr. Produziert werden die Züge, wie berichtet in Wien und Krefeld. Inklusive Wartung taxierte Siemens das Gesamtvolumen des Auftrags 2010 mit einer Milliarde Euro.

### **Spritpreis lässt Pendler umsteigen**

Von wachsendem Bedarf ist angesichts der steigenden Treibstoffpreise - Bier ist derzeit um einiges billiger - auszugehen. Das belegen auch Fahrgastzahlen - nicht nur in Wien, sondern

in der ganzen Ostregion. Für der Ostbahn beispielsweise beziffert die ÖBB den Fahrgastzuwachs im Februar (gegenüber Vorjahreszeitraum) mit zehn Prozent, auf Südbahn und Pottendorfer Linie mit je sechs Prozent.



Verdoppelt haben sich die Fahrgäste demnach seit 2002 auf der S3/Salzburg-Golling. In der Steiermark fuhren binnen fünf Jahren um 20 Prozent mehr Personen mit der S-Bahn. Laut Insidern wird ÖBB-intern bereits eine Verkürzung des 30-Minuten-Takts auf 15 Minuten für die S7 bis Wolfsthal, zumindest aber bis zum Flughafen diskutiert. Das wäre von der Zeitschiene theoretisch möglich, könnte aber den Airport-Express CAT beeinträchtigen, den Flughafen und ÖBB gemeinsam betreiben. Mitzahler an Wagenmaterial und den Kosten des Zugbetriebs, fehlen freilich.

Dass es auch an Waggons mangle, um vorhandene Züge zu verlängern (also in Doppeltraktion zu fahren) stellt die ÖBB in Abrede. Die vorhandenen Kapazitäten seien noch ausreichend.

### "Mobilitätsapartheid"

Das sieht ÖBB-Konzernbetriebsratschef Roman Hebenstreit anders. Er ortet sehr wohl einen Mangel an Fahrzeugen und fordert von Bund und Ländern eine Höherdotierung des Fahrbetriebs: "Angesichts höherer Treibstoffpreise und des Versagens der Politik in der Klimaschutzstrategie ist es ein Gebot der Stunde, aus sozialen und ökologischen Gründen eine Öffi-Offensive einzuleiten." Sonst könnten sich immer mehr Menschen Mobilität nicht mehr leisten und es komme zu einer Art "Mobilitätsapartheid".

Auch die 700 Millionen Euro an Steuergeld wären bei Öffis besser angelegt als bei Co2-Zertifikaten, die die Regierung als Ersatz für Klimaschutzmaßnahmen kaufen musste, wettete Hebenstreit am Freitag. Dringend überdenken sollte die Regierung auch die Milliarden für Bahntunnels. Sie seien für den Nahverkehr nur bedingt von Nutzen. (Luise Ungerboeck, DER STANDARD, 7./8./9.4.2012)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/1333528601365/Sparschiene-OeBB-kann-sich-neue-Pendlerzuege-nicht-leisten>