

ÖBB-Kampagne - Hintergrundpapier

Nein zu ÖBB-Tariferhöhungen! - Ja zu mehr Qualität im Nahverkehr!

Reinhard Gschöpf

Ab 1.7.2009 sollen die ÖBB-Tarife um „durchschnittlich knapp 5 Prozent“ erhöht werden. Parallel auch Tariferhöhung im VOR/Verkehrsverbund Ostregion, außer Zeitkarten in Wien.

Wir fordern von Verkehrsministerin Doris Bures und der Bundesregierung:

1. Keine Tariferhöhung bei den ÖBB!
2. Keine Millionen für gescheiterte ÖBB-Manager!
3. Ausbau von Bahn- und Busverbindungen im Nahverkehr!

ÖBB sind finanziell schwer unter Druck

- 613 Mio Euro wurden mit CDOs/„Swap-Geschäften“ verspekuliert und müssen wohl zur Gänze abgeschrieben werden, zusätzlich noch 60 Mio für Cross-Border-Lease-Geschäfte (die mit diesen Swaps eigentlich besichert hätten werden sollen). Politische Aufsicht des 100%-Eigentümers Republik Österreich (sitzt in allen Aufsichtsräten) hat völlig versagt.
- Kürzlich vorgelegte Bilanz 2008 weist – auch, aber nicht nur wegen Spekulations-Desaster plus Verkehrsrückgang wegen Wirtschaftskrise – einen Verlust von knapp 1 Mrd Euro aus, obwohl so gut wie alle verfüg- und auflösbaren Rücklagen verbraucht wurden
- Auch das operative Ergebnis drehte anders als versprochen von positiv in negativ (Vorsteuerergebnis ohne Abschreibungen und Wertberichtigungen -52 Mio)
- ÖBB-Personenverkehr verdient am Markt nicht einmal Abschreibungen für Investitionen
- ÖBB-Infrastruktur Bau AG kann nur mehr dank der zugehörigen Kraftwerke bilanzieren
- ÖBB insgesamt verdient mit 2,5 Mrd nur mehr ca die Hälfte der Umsatzerlöse (5 Mrd) und weniger als die jährlich getätigten Investitionen (ca 3 Mrd) am Markt
- ÖBB haben insgesamt gut 14 Mrd Schulden, jährlich kommen gut 2 Mrd dazu. Vieles davon ist Folge politisch gewünschter teurer Großprojekte, die die ÖBB zum Großteil selbst finanzieren müssen, obwohl sie politisch, nicht betrieblich bedingt sind. ÖBB verdienen nicht einmal mehr die ca. 420 Mio pro Jahr betragenden Zinsen dieser Schulden. Staat zahlt nur – und das erst seit kurzem – einen Gutteil (70%) der Annuitäten. Das für Projekte wie Brenner, Koralm, Semmering, Spange Götzendorf viel strapazierte Arbeitsplatz- und Konjunkturargument hatscht, weil andere Investitionsschwerpunkte wie Streckenerhaltung, Bahnhöfe, Sicherungstechnik, Barrierefreiheit wesentlich mehr Effekt pro Geldeinheit haben als der stark automatisierte Tunnel- und Hochleistungs-Ausbau.
- Mit dem dzt auf 6 Mrd für die Österreich-Hälfte (ohne Zulaufstrecke!) geschätzten Brennerbasistunnel steht gerade der Einstieg in ein zusätzliches, besonders teures und wg fehlender Rahmenbedingung, die seine Nutzung sicherstellen würden, besonders fragwürdiges Großprojekt bevor – internat. Absichtserklärung soll am 18.5. unterschrieben werden, Regierung hat am 12.5. bereits zugestimmt
- Dank Wirtschaftskrise (= sinkenden Einnahmen, insbes. bei -20 bis -30% im Güterverkehr, bei zugleich unveränderten Ausgaben für Personal und explodierenden Investitionen) verschärfen sich die finanziellen Probleme der ÖBB rasant: Im 1.Quartal 2009 gab es ein operatives Minus von 70 bis 80 Mio Euro, weniger Güterzüge heisst auch weniger Schienenmaut, daher weniger Einnahmen bei der Infrastruktur Betrieb AG, die aus diesen Einnahmen u.a. das Bestandsnetz erhalten muss ... eine Negativspirale.

Die Auswirkungen

- Das bedeutet: Ein zunächst auf 100, mittlerweile schon auf 200 Mio Euro beziffertes Sparprogramm bei den ÖBB.
- Zur Kasse gebeten werden sollen die Fahrgäste! Mit einer Tarifierhöhung von „durchschnittlich“ knapp fünf Prozent. Nur der Preis der Vorteils card wird nicht erhöht.
- Zugleich werden auch im Verkehrsverbund Ost-Region schon wieder die Tarife angehoben (außer Zeitkarten in Wien).
- Jahrelang angekündigte Tarifangebote wie das Österreich-Ticket (Netzkarte für alle Öffis) oder eine Halbpriekarte für alle Öffis (ÖBB-Vorteils card gilt ja nach wie vor nicht einmal auf ÖBB-eigenen Postbussen) werden hingegen auf St. Nimmerlein verschoben.
- Fahrplanverschlechterungen könnten schon mit dem Sommerfahrplan im Juni kommen.

Zu den drei Forderungen der Petition der Grünen:

1. Keine Tarifierhöhung bei ÖBB & Co!

Bahnfahren soll schon wieder teurer werden – wenn es nach Verkehrsministerin Doris Bures und den ÖBB geht um durchschnittlich 5 Prozent ab 1. Juli. Eine Fahrt von Salzburg nach Wien (2.Kl. Vollpreis) also um 3,50 Euro teurer, eine Jahreskarte für Pendler zB zwischen Wr. Neustadt und Wien um mindestens 45 Euro. Danke, große Koalition!

In der Ostregion wäre dies Preiserhöhung Nr.17 seit 1991! Zeitkarten wurden dabei meist weit überproportional verteuert, bei den Stammgästen und Pendlern also besonders heftig abkassiert. In wichtigen Relationen (zB Baden-Wien, Gänserndorf-Wien) sind die Zeitkarten dadurch 1991-2008 um bis zu 270% teurer geworden, jährlich also im Schnitt um 20%! Mit der Inflation, der Energiepreiserhöhung, der Personalkostensteigerung bei den EisenbahnerInnen o.ä., wie von Regierung und ÖBB-Spitze versucht, lässt sich das mit Sicherheit nicht erklären. Und jetzt, ausgerechnet in der Wirtschafts- und Klimakrise sollen die Öffi-Kosten einmal mehr stärker als die Inflation und die Autokosten steigen? Ein politisches Armutszeugnis.

Wenigverdienende, Frauen, Junge und Ältere sind besonders auf leistbare Öffis angewiesen. Hier abkassieren ist auch sozial völlig verkehrt und für eine SPÖ-Verkehrsministerin peinlich.

Ein Tarifstopp bei der Bahn für ein Jahr kostet maximal 30 Mio Euro. Der Brennerbasistunnel soll 6 Mrd Euro kosten - nur für die österreichische Hälfte. Allein mit diesem Geld könnte man also stabile ÖBB-Tarife für 200 Jahre finanzieren!
Sind die Fahrgäste der Regierung so viel weniger wert als die Wünsche der Baumafia?

2. Keine Millionen für gescheiterte ÖBB-Manager!

Nicht überall ist das ÖBB-Geld knapp. Für gescheiterte Manager aus der schwarz-blauen Zeit, die für über 600 verspekulierte Millionen und ähnliches verantwortlich sind oder sich wie Ex-Generaldirektor Huber völlig ungeniert mit Immobiliengeschäften selbst bereichert haben, konnten die Abfertigungen und Abschlagszahlungen gar nicht hoch genug sein. Für Huber gab es sogar einen Konsulentenvertrag für 19.000 Euro monatlich, für die er vertraglich fixiert keine Leistung erbringen musste!

Da wollen die nun zuständigen großkoalitionären Manager nicht zurückstehen: Trotz einer Rekord-Negativbilanz mit fast einer Milliarde Verlust wollen sie ordentliche Boni kassieren!

Für Fehlleistungen am laufenden Band müssen aber hochbezahlte Manager und die Regierung geradestehen, nicht die Fahrgäste. Fahrpreiserhöhung sind die völlig falsche

Antwort auf Milliarden-Missmanagement. Selbst Ministerin Bures würde es nach wochenlanger Nachdenkpause „auch für ein gutes Signal halten, wenn die Topmanager der ÖBB auf einen Teil ihrer Ansprüche verzichten“. Alsdann! Bonuszahlungen für fleißige Angestellte in der dritten und vierten ÖBB-Ebene gerne, aber an der ÖBB-Spitze sind Millionendraufgaben derzeit völlig fehl am Platz!

3. Mehr Qualität im Nahverkehr - bessere Öffis statt höhere Tarife!

Dass die ÖBB finanzielle Schwierigkeiten haben, ist Folge der von vielen verzichtbaren Prestigeprojekten geprägten Politik der Bundesregierung. Vor lauter sündteuren Großprojekten für irgendwann bleibt aber regelmäßig die Lösung der Probleme von heute auf der Strecke, das Geld für den ÖBB-Normalbetrieb fehlt. Bahn-Pendlerinnen und Pendler leiden täglich unter Unpünktlichkeit, verpassten Anschlüssen und Langsamfahrstellen wegen schlecht erhaltener Strecken. Mit dem letzten Fahrplanwechsel gab es noch dazu vor allem im Nah- und Regionalverkehr viele Verschlechterungen. Auch kaputtes Wagenmaterial bei Pendlerzügen ist immer öfter ein Problem. So kanns nicht weitergehen! Die ÖBB und die Regierung müssen hier endlich handeln.

Die SPÖ hält dzt aber nicht einmal schon gegebene Versprechen ein. SPÖ beschloss im Sept. 2008 mit Grünen und BZÖ im Parlament Bundesgeld für Öffi-Projekte in Ballungsräumen, wie schon bisher für den Wiener U-Bahn-Ausbau. Umgesetzt hat die SPÖ dies weder im Regierungsübereinkommen mit der ÖVP noch im Bundesbudget 2009/10, das gerade verhandelt wird. Im Gegenteil wird sogar der bisherige Beitrag für den U-Bahn-Ausbau um 20% gekürzt.

Österreich braucht eine Offensive beim Öffi-Angebot. Mehr und bessere Bahn- und Busverbindungen im Nahverkehr, einen Taktfahrplan fürs ganze Land, und Tarif-Innovationen wie das jahrelang angekündigte „Österreich-Ticket“ oder eine Halbpriekarte für alle Öffis wie in der Schweiz. Das zur Konjunkturankurbelung von der Regierung mobilisierte Geld wäre nicht nur verkehrspolitisch weit besser in der Erhaltung der ÖBB-Strecken und Bahnhofssanierungen angelegt, hier sichert jeder eingesetzte Euro auch um bis zu 50% mehr Arbeitsplätze als bei Großprojekten, die vor allem Maschinen beschäftigen.

Einige ÖBB-Fehlleistungen der letzten Zeit

Fahrplanwechsel Dezember 2008: Sollte eigentlich als erste Etappe der Einführung eines bundesweiten Taktfahrplans ein großer Fortschritt werden. Leider wurden Verbesserungen durch zahlreiche Verschlechterungen vor allem für Pendler und Schüler überschattet. Schüler hätten zu tausenden ihre Schulen nicht mehr pünktlich erreicht, Pendler müssen teilweise zweimal zusätzlich umsteigen oder früher losfahren und dafür zwischendurch im Morgengrauen auf Anschluss warten, so zwischen Waldviertel bzw. Krems und Wien oder zwischen dem südlichen NÖ und Wien. Ein wahres „Stammkunden-Vertreibungsprogramm“. Es brauchte Schülerdemonstrationen und finanzielle Last-Minute-Drohungen zB des Landes NÖ, um einen Teil der geplanten Verschlechterungen abzubiegen. Dennoch bis heute: Weniger Pendlerzüge in der Ostregion, weniger Zughalte im S-Bahn-Verkehr, weniger Verbindungen am Abend und am Wochenende. Mit Sommerfahrplan 2009 (Juni) könnten weitere Verschlechterungen statt der dringend nötigen Nachbesserungen erfolgen!

Vergoldete Abgänge überforderter Manager: Ex-GD Huber (> 1 Mio Euro), Ex-Finanzvorstand Söllinger, ... Andere, wie Ex-Infrastruktur-Bau-Vorstand Zimmermann, der sich zu kritisch zu Großprojekten wie der Koralmbahn äußerte, wurden aus politischen Gründen gefeuert, haben dies aber erfolgreich (und mit Kostenfolge für ÖBB) gerichtlich bekämpft. SPÖ-Minister haben klar Partei für die Manager ergriffen:

Faymann: „Abfertigung ist manchmal die beste Investition“ (für die zahlenden Steuerzahler und ÖBB-Fahrgäste?) Bures: „Lieber ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende“ (ersteres für die Manager - letzteres trotzdem für die Fahrgäste, die das brennen müssen?)

Railjet-Fehlleistung: ÖBB haben in den vergangenen Jahren hunderte „Taurus“-Loks zuviel (bei Siemens – welch Zufall) angeschafft. Um sie irgendwie einzusetzen wurde für den ÖBB-Fernverkehr der neue Zug „Railjet“ erfunden. Dieser besteht aus einer umgebauten Lok und einer mit dieser baulich verbundenen fixen Wagenkomposition, Garnituren für über 800 >Mio Euro sollen angeschafft und damit ein Teil der wegen ca. 20 Jahren Güterverkehrs-Schwerpunkt vernachlässigten Defizite beim Fernverkehrs-Rollmaterial aufgeholt werden. Leider verbindet der Railjet die Nachteile eines lokgeführten Zugs (höherer Stromverbrauch und mehr Schienen- und Lok-Abnutzung durch Antrieb nur an einem Ende des Zugs – deshalb darf der Zug bisher auch nur 200 statt der technisch möglichen 230 fahren) mit den Nachteilen einer Triebwagengarnitur (keine Flexibilität, es können nicht einfach Waggons angehängt werden). Umgekehrt können die jeweiligen Vorteile nicht genutzt werden. Zudem viel zu wenig Kapazität in der 2. Klasse. D.h. entgegen allen Versprechungen keine Lösung für das dauernde Überlastungsproblem auf der Westbahn, trotz Riesen-Investition.

Einige „verkehrte“ ÖBB-Zahlen – zum Staunen

40 Mio Euro für 4 Jahre zahlen die ÖBB an Julius Meinl für den Namen „Meinl am Graben“ und Menüvorschläge für das Catering an Bord des neuen „Railjet“-Fernzugs, das dann jedoch vom ganz gewöhnlichen ÖBB-Speisewagenbewirtschafter bezogen wird!

Wegen einer (angeblichen, real nur durch großzügige interne Zurechnung von Overhead- und Verschubkosten „dahergerechneten“) Einsparung von max. 20 Mio Euro sollen in den nächsten Monaten zahlreiche Regionalbahnen („Nebenbahnen“) zugesperrt und durch Busse ersetzt werden. Dritte, die die Strecken von den ÖBB übernehmen wollten, sehen sich mit unzumutbaren, oft gesetzwidrigen Bedingungen der ÖBB konfrontiert. Mit dem Zusperrern geht nicht nur den Hauptstrecken Transportsubstrat verloren, es handelt sich auch um absolut lächerliche Einsparungen im Verhältnis zu dem anderswo bei den ÖBB verpraßten Geldern und zum Schaden für regionale Wirtschaft, Tourismus und ÖBB-Image. Es geht wohl bei der Zukunft der Regionalbahnen nicht um eine finanziell zwingende Einsparung, sondern um eine politische Entscheidung, was der Regierung und den ÖBB-Verantwortlichen wichtig ist und was nicht.

Auch bei der S45 – im Vergleich zu vielen Strecken in der Region mit 15-Minuten-Intervall (in der Verkehrsspitze dank Grüner Initiative 10 min) und wenige Jahre alten Garnituren ein Aushängschild! – **ist einiges im argen:**

- Neue Talent-Garnituren sind zwar Fortschritt gegenüber alten S-Bahn-Garnituren, haben aber zahlreiche Nachteile.
- Wurden zuerst billig bestellt, dann teuer auf barrierefrei nachgerüstet.
- Für Schnellbahnbetrieb u.a. wegen zu weniger und zu schmaler Türen (= unnötig lange Aufenthalte fürs Ein- und Aussteigen) eigentlich nicht geeignet.
- Besonders defektanfällig, zig Garnituren stehen permanent in den ÖBB-Werkstätten (u.a. mit Bremsdefekten) – dies ist ÖBB schon so unangenehm, dass diese Ausfälle nicht einmal mehr in den internen Werkstättenlisten angegeben werden dürfen!

Auch die denkmalgeschützten Stationen bräuchten eine Sanierung – auch hier wird aber bei Kleinigkeiten gespart, so werden zB auf den Bahnsteigen kaputtgegangene Fliesen nicht mehr ersetzt, sondern billig zuasphaltiert oder überhaupt kaputt gelassen!

Das Sparen am falschen Platz kennt bei den ÖBB keine Grenze, so wurden dem Reinigungspersonal bereits die Gummihandschuhe rationiert! Zugleich können Großprojekte

gar nicht teuer genug sein, so ist ein „Cable-Liner“ (eine Klein-Seilbahn) am neuen Wiener Zentralbahnhof um eine zweistellige Mio-Euro-Summe kein Problem, schließlich braucht das Unternehmen ein Demonstrationsobjekt.

Grüne ÖBB-Öffi-Nahverkehr-Position: Qualität und Offensive jetzt!

Bahn und Bus sind – generell und gerade jetzt in der Krise – die kostengünstigste, verkehrssicherste, beschäftigungsintensivste, energieeffizienteste und umweltverträglichste Form von Massenmobilität. Angesichts längerfristig absehbar steigender Erdölpreise ist Öffentlicher Verkehr auch DIE Zukunftsform der Mobilität.

Derzeit sind Bus und Schiene unter Druck: Gravierende Mängel im Nahverkehr selbst haben zusammen mit Kürzungen bzw. Knappheiten der Mittel und einseitig den Pkw bevorzugender Verkehrspolitik (Gesetze, Steuern, Investitionen) zu sinkenden Marktanteilen von Bus und Bahn bei steigenden Kosten für die Fahrgäste und für die Allgemeinheit geführt. Der PKW-Verkehr wächst um ca. 3% pro Jahr. Zugleich treten Bahn und Bus auf der Stelle. Sobald zB Treibstoffpreissteigerungen oder Wirtschaftskrise für verstärktes Umsteigen sorgen, stößt speziell der Nahverkehr sofort an Kapazitätsgrenzen. Stehplätze und unpünktliche Züge sind aber keine Einladung zum Umsteigen.

In der Wirtschaftskrise ist besonders wichtig, dass der ÖV für Österreich 9,5 Mrd Euro Wertschöpfung im Jahr bietet und rund 165.000 Arbeitsplätze sichert; der Handelsbilanzüberschuß des österr. Schienenverkehrssektors beträgt beachtliche 810 Mio Euro im Jahr. Öffis stärken heißt Konjunktur stärken.

Das Ziel der Grünen ist mehr und besserer öffentlicher Nahverkehr zu zumutbaren Kosten - im Sinne der Fahrgäste, der SteuerzahlerInnen und der Umwelt. Weiter wie bisher um dasselbe oder noch mehr Geld ist ebenso wie weiteres Kaputtsparen und Herunterwirtschaften keine Lösung.

Deshalb halten die Grünen - so wie viele Fahrgäste aufgrund der alltäglichen Erfahrung - den Nahverkehr in Österreich für dringend reform- und ausbaubedürftig.

Es braucht eine Offensive, die auch zusätzliches Geld braucht:

- Gesetzlich festgelegte Mindesterschließung mit Bahn, Bus, Rufbus, Sammeltaxi als Basis.
- Bundesweiter, integrierter Taktverkehr und 200 Mio pro Jahr für einen Qualitätsschub beim Nahverkehr (davon mind. 70 Mio Euro im Jahr für die Förderung zusätzlicher Zugs- und Busverbindungen) für beste Vernetzung.
- Komfortsprung für Fahrgäste durch Einführung einer "Mobilitätskarte" möglich, die automatisch den jeweils günstigsten Tarif abbucht und so ganz ohne Anstellen, Automaten & Co Nerven und Geld spart.
- Im Hintergrund bringt eine Organisations- und Finanzierungsreform im Nahverkehr mehr und besseres Angebot um gleiche Geld - gut für Fahrgäste, SteuerzahlerInnen und die Umwelt. Es braucht dazu eine Reform der komplizierten rechtlichen Organisation und der ebenso komplizierten und wenig transparenten Finanzierung aus unzähligen Töpfen von Bund, Ländern und Gemeinden, das Zusammenführen von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung in einer Hand, sowie wo sinnvoll verstärkte Wettbewerbselemente (Ausschreibungen mit hohen Qualitätsstandards, Pönalzahlungen für Unpünktlichkeit, nicht eingehaltene Anschlüsse, defekte Garnituren etc).
- Die Fahrgastrechte müssen auch für PendlerInnen gestärkt werden, zB durch anteilige Vergütung auf Zeitkarten bei Ausfall oder gravierender Verspätung von Verbindungen.