

Verschweizert die Bahn!

16.06.2010

Skandale, Spekulationsverluste, Milliarden Schulden: Der neue ÖBB-Chef Christian Kern muss die Bahn auf Schiene bringen. Aber wie?

Zusammen mit Michael Weiss

Wenn Peter Haibach nach dem Wochenende seine E-Mails checkt, ist sein Postfach voll. Passagiere, die über Verspätungen klagen. Passagiere, die sich über unfreundliche Schaffner mokieren. Passagiere, die man nicht mit dem Fahrrad in die Bahn einsteigen ließ, obwohl sie reserviert hatten: Sie alle klagen dem Sprecher der Vereinigung [“probahn ÖSTERREICH”](#) ihr Leid. Was Freundlichkeit, Pünktlichkeit und Service angeht, sagt Haibach, sind die ÖBB nämlich „Staatsbahn im schlechten Sinn: Viele, die dort arbeiten, verhalten sich offenbar nach dem Motto: Wenn es dir nicht passt, fahr doch bei jemand anderem mit.“

Schlechtes Service mag ein Grund sein für die Imageprobleme der österreichischen Bundesbahn. Schwerer noch wiegen jedoch Schlagzeilen über Eisenbahnerprivilegien, Postenschacher, verschwenderische Großprojekte, politischen Hickhack und – zuletzt – die obskuren Spekulationsgeschäfte, mit denen die Bahn 295 Millionen Euro auf den Finanzmärkten verbrannte. Es ist ein deprimierendes Lied, das [Christian Kern](#), der neue ÖBB-Vorstand, allorts und jederzeit zu hören bekommt. Dabei wären eigentlich wohllichere Klänge angesagt: Denn selten war ein Moment günstiger, die holpernde Staatsbahn auf gerade Geleise zu stellen und bei der Gelegenheit auch gleich ein neues Gesamtkonzept für den öffentlichen Verkehr auf den Tisch zu legen.

Wie in der Schweiz

Wenn Haibach von ÖBB-Reform spricht, dann träumt er von übersichtlicher Tarifpolitik, von einem [Generalticket](#) wie in der Schweiz oder Deutschland, das auf allen öffentlichen Verkehrsmitteln in- und außerhalb der Stadt gilt, und davon, dass man nicht minutenlang in der ÖBB-Service-Hotline festhängt, wenn man telefonisch ein Ticket bestellen will. Dass Haibach als Fahrgastvertreter von derlei schwärmt, ist weiter nicht verwunderlich.

Aber es gibt viele, die auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht den ÖBB dazu raten, Kundenfreundlichkeit die Priorität zu geben. Experten wie der emeritierte TU-Professor [Hermann Knoflacher](#) zum Beispiel, der zuletzt dem Land Südtirol half, die von der italienischen Bahn stillgelegte Vinschgauer Strecke zwischen Meran und Mals wiederzubeleben. Wenn Knoflacher von Reform spricht, blickt er mit Vorliebe in die Schweiz, ins Arkadien des öffentlichen Verkehrs, wo jeder Bürger mit 2800 Kilometern pro Jahr doppelt so viel Bahnstrecke zurücklegt als hierzulande. Wo nach einer richtungsweisenden Volksentscheid Mitte der 1980er-Jahre der Bau von Hochgeschwindigkeitstrassen und teuren Tunneln zugunsten einer feinen Taktabstimmung des gesamten öffentlichen Verkehrs hintangestellt wurde und wo man das Netz sukzessive zum leistungsfähigsten und lukrativsten Europas ausgebaut hat.

Die SBB verstehen es ausgezeichnet, durch Tarifangebote Fahrgäste längerfristig an das Unternehmen zu binden: Von den rund 7,7 Millionen Schweizern sind 400.000 Inhaber von Generalabonnements, mit denen sie für 3100 Schweizer Franken (2221 Euro) auf allen öffentlichen Verkehrsmitteln fahren können – und auf Bergbahnen zu ermäßigten Preisen.

„In der Schweiz gehört der öffentliche Verkehr inzwischen zum Lebensgefühl dazu“, sagt der Schweizer Verkehrsexperte Horst Schaffer. „auch dort wird der öffentliche Verkehr zwar kritisiert, wenn etwas einmal nicht funktioniert, aber er wird als Teil des Lebens und als Teil der Lebensqualität gesehen. Wenn zum Beispiel die Schweizer Bahn Doppelstockzüge kauft, fiebert das ganze Land mit.“ Für Schaffer besteht ein Teil des Erfolgsrezeptes darin, dass die Fahrpläne von Bahn und Bus im städtischen wie im ländlichen Raum so aufeinander abgestimmt wurden, dass es keine Ortschaft mehr gibt, die nicht ans öffentliche Netz angeschlossen wäre. „Die Erreichbarkeit des Bahnnetzes ist es, die darüber entscheidet, ob die Fahrgäste sich für oder gegen den Zug entscheiden“, sagt auch Knoflacher. „Wenn sie einmal im Zug sitzen, ist es völlig egal, ob sie für eine Strecke 15 Minuten länger oder kürzer brauchen. Sie sitzen am Computer und arbeiten. Oder sie schauen aus dem Fenster und entspannen sich.“

Dass es gelang, im ganzen Land einen Halbstunden- oder Stundentakt einzurichten, ist eine logistische Leistung, die nirgendwo sonst in der Welt realisiert wurde. Nicht im bahnbegeisterten Frankreich, nicht in Deutschland, obwohl ein Taktfahrplan auch dort Zielvorgabe war. Und nicht in Österreich, wo die Umsetzung derartiger Konzepte – meint Knoflacher – vor allen Dingen an fehlgeleiteten Investitionen scheitert.

So blieb die längst notwendige Sanierung veralteter Streckenabschnitte jahrelang aus, kritisierte auch der Rechnungshof im April dieses Jahres. Die Folge: Verspätungen nahmen von 2006 bis 2008 um ein Drittel zu. Österreichweit stellten deshalb 3.000 bis 4000 Fahrgäste jeden Monat einen Antrag auf Fahrgastentschädigung. Dabei wäre – wie der Rechnungshof betont – das Geld für die Instandsetzung der Langsamfahrstrecken durchaus vorhanden. Allein: Die Kohle landet in den falschen Kesseln.

Instandsetzung statt Großprojekte

Mehr als 2,1 Milliarden Euro investiert die Bundesbahn jedes Jahr in Infrastrukturprojekte. Seit dem Jahr 2007 trägt die Republik als Eigentümer 70 Prozent dieser Kosten. Der aktuelle ÖBB-Rahmenplan sieht vor, dass bis zum Jahr 2020 34 Milliarden Euro in Bauvorhaben fließen, der größte Teil des Geldes in Großprojekte wie den Brenner Basistunnel (Gesamtkosten: acht Milliarden Euro), die Koralmbahn, die Graz mit Klagenfurt verbinden soll (2,3 Milliarden), den Semmeringtunnel (2,8 Milliarden) oder den neuen Wiener Zentralbahnhof (mindestens 970 Millionen).

Es ist Geld – wie man auch bei den ÖBB freimütig eingesteht –, das oft nicht unbedingt primär der Verbesserung des Bahnverkehrs dient, sondern vor allem der Ankurbelung der Volkswirtschaft. Gerne zitieren Bahnmanager wie die Infrastrukturministerin Doris Bures aus einer Wifo/IHS-Studie, wonach jeder Euro, der in ein Infrastrukturprojekt investiert wird, zumindest das Doppelte an Wertschöpfung bewirkt. Beim Wiener Hauptbahnhof – bei dem es immerhin gelang, bis auf sechs Gehminuten an die U1 heranzurücken – multipliziert sich die eingesetzte Summe angeblich sogar um den Faktor acht. Dazu kommen laut Berechnung des Instituts für Höhere Studien bis zu 40.000 neue Arbeitsplätze und Steuereinnahmen.

Was Landeshauptleute, Lokalpolitiker und vor allem die Bauwirtschaft freut, macht jedoch verkehrspolitisch weniger Sinn. „Die größten und teuersten Projekte in Österreich haben die geringste Verkehrswirksamkeit“, behauptet Thomas Macoun vom Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien. Arbeitsplätze würden auch dann geschaffen, wenn man Feld und Projekte weiter streute. Der Wissenschaftler befasste sich in zahlreichen Studien mit der Sinnhaftigkeit von Großprojekten wie dem Koralmtunnel und

entdeckte dabei Fehler bei der Darstellung von Kosten und Nutzen. Außerdem werde das Fahrgast- und Güteraufkommen regelmäßig überschätzt, Faktoren wie die Instandhaltung eines kilometerlangen Tunnels würden überhaupt ausgeblendet. Sogar der Brennerbasistunnel, die 55 Kilometer lange Unterquerung der Tiroler Alpen von Innsbruck bis Bozen, die das Herzstück der 2200 Kilometer langen Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsachse von Berlin nach Palermo werden soll, werde nur dann so bedeutsam werden wie erhofft, „wenn man zugleich die Inntalautobahn mit rigorosen Lkw-Fahrverboten belegt“, sagt Macoun. Rechnen werde sich das Gemeinschaftsprojekt Österreichs, Italiens und der EU hingegen nie. Noch schlechter beurteilt der Experte die Tunnelprojekte Koralm und Semmering.

Vielleicht ist es angesichts derartiger Befunde fast als Glücksfall zu bezeichnen, wenn Ministerin Doris Bures aufgrund finanzieller Engpässe die Großprojekte nun evaluieren lässt und alle Entscheidung vorerst einmal bis Herbst verzögert.

Entpolitisieren

Gerade die bei Regionalpolitikern so beliebten Großprojekte tendieren regelmäßig dazu, in sich zusammenzubrechen, wenn sich der politische Wind dreht. Ein gutes Beispiel hierfür ist der für rund 90 Millionen Euro errichtete „Waltraudstollen“, den die steirische Landeshauptfrau Waltraud Klasnic in den Semmering hauen ließ, bis die Trasse dann nach Konflikten mit Niederösterreich an eine andere Stelle verlegt wurde.

Streitereien der Bundesländer untereinander und mit der Hauptstadt, Eifersüchteleien der südlichen Länder gegenüber den nördlichen, regional völlig unterschiedliche Interessen, populistischer Kampf um Wählerstimmen: All das erschwert eine klug durchdachte bundesweite Verkehrspolitik. Während sich etwa Salzburg darum bemühte, private Regionalbahnen wie die Pinzgauer Lokalbahn zuzulassen und zu fördern, nutzt Niederösterreich vornehmlich die vom Bund bezahlten 172 Millionen Regionalförderung, um eine Regionalbahn nach der anderen zu schließen und stattdessen Busse in die Dörfer zu schicken.

Im österreichischen Politrock dienten die ÖBB seit jeher als Trumpf, Wahlen zu gewinnen oder Parteifreunde zu beglücken. Das war zu Zeiten roter Alleinherrschaft so. Und es blieb mit geänderten Vorzeichen so, als die vielen Verkehrsminister der schwarzblau-orangen Wenderegierung das Ruder übernahmen. Während die Minister noch schneller als die ÖBB-Chefs wechselten (auf Michael Schmid folgten Monika Forstinger, auf Mathias Reichold folgte Hubert Gorbach), begann die Wenderegierung damit, die als „rote Vorfelddorganisation“ verunglimpfte Bahn zu filetieren.

Bestanden die ÖBB zu Ende der 1990er-Jahre aus den beiden Unternehmensbereichen Absatz und Infrastruktur, gab es nach der Reform 2003 eine übergeordnete ÖBB Holding AG mit vier operativen Töchtern und dazu sieben selbstständig operierende GmbHs. Rechnungshof, Opposition und Verkehrsexperten kritisierten einhellig die dadurch entstandenen Synergieverluste, die Besetzung mit Parteigünstlingen ohne Fachkompetenz und eine Reihe weiterer Absurditäten: dass zum Beispiel die ÖBB-eigenen Postbusse der Bahn auf denselben Strecken Konkurrenz machen. Oder dass Gorbach während seiner Amtszeit als Infrastrukturminister die ÖBB-Bodenseeschifffahrt an ein Konsortium bestehend aus den Illwerken und dem Touristikunternehmen Walter Klaus verschacherte, für den er kurz nach Ende seiner Amtszeit als Minister und Vizekanzler zu arbeiten begann.

Dienstrecht modernisieren

Als nach der Wende im Jahr 2006 Werner Faymann Verkehrsminister wurde, begann er damit, einige der missglückten Reformen zurückzudrehen. Außerdem dominierten bald wieder rote Parteifreunde – vor allem aus der Baubranche – die ÖBB-Vorstandsetage. Allerdings ließen sich die schwarzorangen Asfinag-Vorstände ihren Abgang vergolden. Gorbach hatte deren Verträge knapp vor der Wahl noch schnell bis 2011 verlängert. ÖBB-Chef Martin Huber, dem der Rechnungshof Verstöße gegen das Aktiengesetz vorwirft, weil er bei hochriskanten, derivativen Finanzgeschäften den Aufsichtsrat nicht wie vorgeschrieben informiert haben soll, zahlte Faymann 820.000 Euro Abfertigung, um ihn aus dem Amt zu bekommen.

„Auch die Schweizer Bahn hat ihre politischen Skandale, ihr Hickhack und ihre Seilschaften geführt“, tröstet der Schweizer Verkehrsexperte Hort Schaffer. Aber was bei den ÖBB Reformen wie in der Schweiz vielfach verhindere, erklärt Schaffer, sei die „Rolle der ÖBB als Eigentümer der Gleiskörper, als Unternehmer, der die Züge betreibt, und als verstaatlichtes Unternehmen am Gängelband der Politik“. Und noch etwas spiele eine Rolle: Die Eisenbahngewerkschaft sei in der Schweiz nie so mächtig geworden wie in Österreich, wo sie jede Anpassungen des Dienstrechtes so lange wie möglich verhindert.

Dies sei – folgert Schaffer – mit ein Grund für die enormen Personalkosten von zuletzt 2,3 Milliarden Euro im Jahr 2009 für 42.000 Mitarbeiter, die nur mithilfe von massiven Zuschüssen durch die öffentliche Hand finanziert werden konnten.

Eine erste Kraftprobe mit der mächtigen Gewerkschaft rund um Wilhelm Haberzettl steht Christian Kern bereits ins Haus: Bis zum 1. Juli müssen die Lohnverhandlungen abgeschlossen sein. Hundert Tage in Ruhe einarbeiten lassen, wie das Infrastrukturministerin Bures dem neuen Mann einräumen wollte, davon kann Kern nur träumen. Weiterhin träumen muss auch Fahrgastvertreter Haibach: Dass in seinem Postfach in naher Zukunft keine E-Mails erboster Bahnkunden mehr landen, ist unwahrscheinlich.

“Falter” Nr. 24/10 vom 16.06.2010 Seite: 10 Ressort: Politik