

Der neue ÖBB-Chef hat seinen Kassasturz abgeschlossen, die Lage der Bahn ist erschreckend. Die Sanierung wird nochmals viel Steuergeld kosten.

Drei Monate lang hat der neue ÖBB-General Christian Kern Daten für einen Kassasturz gesammelt. Jetzt hat er das Bild des Konzerns zusammen – und es ist ziemlich verheerend. Bis zu 900 Millionen Euro zusätzliches Kapital könnte die Staatsbahn brauchen, so ist aus dem Unternehmen zu hören, um nicht mittelfristig gegen die Wand zu fahren. In stundenlangen Sitzungen wirkte SPÖ-Verkehrsministerin Doris Bures auf Kern ein, die Dramatik der Situation nicht zu übertreiben. Sie fürchtet den Zorn der Eisenbahner und deren mächtiger Gewerkschaft, wenn die Konsequenzen aus der Misere allzu schmerzlich werden. Kern, 44, sprach im Aufsichtsrat dementsprechend vorsichtig, aber dennoch

klar genug von einer „kritischen Situation“ und von „existenzsichernden Maßnahmen“. Er hat ein Strategiepaket vorgelegt, um die totale Entgleisung des Konzerns zu verhindern.

Dem relativ jungen Topmanager bleibt auch gar keine andere Wahl, als jetzt zumindest die Softversion der traurigen Wahrheit auf den Tisch zu legen. So würde Kern – anders als sein Vorgänger Peter Klugar – zumindest ehrenvoll scheitern, wenn auch er die Bahn nicht wieder auf Schiene bringt. Und die Gefahr, an der Politik zu scheitern, ist erheblich.

Die ÖVP setzt dem Staatsunternehmen massiv die Daumenschrauben an. Finanzminister Josef Pröll will 300 Millionen Euro Nachzahlung für zu hohe Pflegegeld-Vergütungen und nicht korrekt versteuerte

Fahrpreismäßigungen für ÖBB-Bedientete. Die Finanzmanager der Bahn sehen darin eine „nachträglich erfundene Steuer“, die nicht gerechtfertigt sei.

Kapital vernichtet. Muss die Bahn zahlen, verschärft sich ihr sowieso schon akutes Liquiditätsproblem weiter. Auch die Eigenkapitalsituation wird immer dramatischer. Die Quote sank innerhalb von nur vier Jahren von 47 auf neun Prozent per Ende 2009. Und das nicht nur, weil die Schulden exorbitant gestiegen sind (für die der Bund haftet): Es wurden durch Verluste und Abwertungen auch 1,4 Milliarden Euro Eigenkapital vernichtet.

Und das setzt sich heuer fort: Laut FORMAT vorliegenden Zahlen hat die Güterverkehrssparte Rail Cargo Austria

(RCA) im ersten Halbjahr 67 Millionen Euro Verlust eingefahren statt der budgetierten 52 Millionen. Für das Gesamtjahr werden 116 Millionen Miese erwartet. Damit wird auch der Gesamtkonzern, für den das Management 60 Millionen Gewinn prognostiziert hat, wieder tief in den roten Zahlen abschließen. Auch weitere Abschreibungen sind nicht zu vermeiden: So steht die ungarische Problemtochter MAV Cargo noch mit 380 Millionen Euro in den Büchern und muss wohl auf 250 Millionen wertberichtigt werden. Christian Kern hat nur noch wenig Eigenkapital-Spielraum, bis die Bahn de facto pleite ist – eine mögliche Kartellstrafe bis zu 500 Millionen noch gar nicht berücksichtigt.

Der ÖBB-Boss wird nun zum Prellbock zwischen den politischen Fronten. Die

ÖVP blockiert Finanzspritzen. SPÖ und Gewerkschaft wittern eine rein parteipolitische Kampagne. Die Roten kontern damit, dass sie auch als betriebswirtschaftlich sinnvoll erkannte Maßnahmen ablehnen, solange die Schwarzen nicht einlenken. „So läuft Politik eben“, ist aus dem Umfeld des Kanzlers ungeschminkt zu hören.

Unmöglicher Spagat. Wie verfahren der Karren ist, zeigt das Beispiel der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen. 655 Millionen Euro überweist der Bund heuer an die ÖBB für Dienstleistungen, die nicht kostendeckend, aber politisch erwünscht sind: den Großteil für den Personennahverkehr und Regionalbahnen, rund 100 Millionen entfallen auf den Güterverkehr. Pröll will die Beiträge kürzen, gleichzeitig schreien

jedes Mal Politiker auf, wenn die Bahn dann auch ihre Leistungen reduziert. Und als die RCA im Vorjahr für den schwer defizitären Stückgut-Transport verstärkt Lkws einsetzen wollte, um bis zu 20 Millionen Euro einzusparen, legte Ministerin Bures ein Veto ein, weil aus umweltpolitischen Gründen Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden soll. Ein Spagat, der für die ÖBB-Führung nicht zu schaffen ist.

Prölls Zurückhaltung ist jedoch verständlich. Der Rechnungshof stellte kürzlich fest, dass die Gemeinwirtschaftlichen Leistungen nicht den EU-Erfordernissen „an Transparenz und Leistungsorientierung“ entsprechen. Es gibt keinerlei Controlling durch das Ministerium, ob die Mittel effizient eingesetzt werden.

FOTOS: RENE PROHASKA, LUKAS BECK

Milliarden grab ÖBB

Kern-Strategie

- WENIGER OVERHEADS** Zahl der Führungskräfte wird dreistellig sinken.
- PERSONALABBAU** Bis zu 1.000 Jobs in Ungarn, 380 Zugbegleiter bei uns.
- FRISCHES GELD** Die Bahn will vorerst zumindest 300 Millionen vom Bund.
- KV-VERHANDLUNGEN** Moderate Erhöhung nur bei niedrigen Gehältern.
- ÖFFENTL. LEISTUNGEN** Höhere Abgeltung wird kaum durchsetzbar sein.
- FAHRPREISE** Sollen steigen, nachdem sich die Servicequalität verbessert hat.
- BERATERVERTRÄGE** Kosten von zuletzt 14 Millionen Euro werden halbiert.
- PENSIONIERUNGEN** Widerstand der Politik, aber für Sanierung wohl nötig.

BAHNCHIEF Christian Kern. Die Gefahr, bei der Sanierung zwischen den Fronten der Politik zerrieben zu werden, ist groß.



>> Wenn der frühere Verbund-Vorstand Kern in seinem Programm für die ÖBB formuliert, dass „der sorglose Umgang mit Steuermitteln endet“, so bestätigt er damit, dass bis dato Steuergeld verschwendet wurde. Einsichten wie diese sollen helfen, die ÖVP wieder ins Boot zu holen, die alle ihre Aufsichtsräte aus der Bahn abgezogen hat. Als Kontaktmann fungiert der frühere Strasser-Kabinettschef Philipp Ita, der zum Leiter „International Affairs“ aufgestiegen ist. Kern weiß: Ohne Konsens in der Regierung steht er auf verlorenem Posten.

Ein solcher zeichnet sich aber nicht ab. ÖVP-Verkehrssprecher Ferdinand Maier übersetzt ÖBB mit „Österreichs Bedeutendste Baustelle“ und meint, dass es keinerlei Reformen geben werde, „weil die Stimmen der Eisenbahner und ihrer Familien für die SPÖ 12 Nationalratsmandate sind“. Und zu Kern sagt er: „Wenn er wirklich ein Manager wäre, was er nicht ist, müsste er gleich wieder zurücktreten, weil ihm die Infrastrukturministerin ständig ins Handwerk pfuscht.“ Konsens sieht anders aus.

sich nicht dramatisch verringert – das Geld ist trotzdem weg, weil die Rücklagen nach und nach aufgelöst wurden, um die Ergebnisse aufzupolieren. Nun hat Kern keinen Spielraum mehr: Ohne Kapital keine echten Sanierungsmaßnahmen.

Ferdinand Schmidt wird den RCA-Vorstand demnächst verlassen und die Geschäftsführung der Produktions-GmbH übernehmen. Auch RCA-Vorstandssprecher Friedrich Macher wäre Kern gerne los. Doch Macher hat die Rückendeckung von Bahn-Aufsichtspräsident Horst Pöchlhammer. Daher sind dem neuen ÖBB-Generalmann im Moment die Hände gebunden.

Viel Stoff für Zoff. Das Sanierungsprogramm, das Christian Kern auf Basis der Statusanalyse begonnen hat zu erarbeiten, ist noch etwas vage. Der Feinschliff soll in den kommenden Monaten folgen. Die Eckpunkte stehen aber schon – und bergen Stoff für ausreichend Zoff, den sich der oberste Zugführer mit der Politik und mit dem mächtigen Boss der Eisenbahnergewerkschaft, Wilhelm Haberzettl, einhandeln wird.

Kerns Erfolg steht und fällt damit, ob ihm Reformen an der Personalfront gelingen. Ohne Einsparungen bei den 2,32 Milliarden Euro Personalkosten (2009) wird die ÖVP andere

wichtige Maßnahmen torpedieren. Das stellt Finanzstaatssekretär Reinhold Lopatka klar: „Die ÖBB haben viel zu viel Personal, vor allem im Verschub und in der Traktion. Außerdem hatten die ÖBB-Beamten regelmäßig höhere Lohnabschlüsse als alle anderen Bundesbeamten.“ Aufgrund der schnellen Vorrückungen befinden sich 90 Prozent der rund 45.000 Bediensteten in der für sie höchstmöglichen Gehaltsstufe. Lopatka fordert



MASSIVE EINSPARUNGEN hat Gewerkschaftsboss Haberzettl stets vereitelt. Lenkt er diesmal ein?

Einschnitte: „Würde das Dienstrecht geändert, könnten laut Rechnungshof pro Jahr 117 Millionen eingespart werden. Und das Sonderpensionsrecht bei den ÖBB wird den Bund bis 2056 kumuliert zusätzliche 2,2 Milliarden kosten.“ Das durchschnittliche Pensionsantrittsalter liegt bei 52,5 Jahren.

Die Kern-Strategie enthält auch – aber nicht nur – Personalthemen.

● Der ÖBB-Chef ist in intensiven KV-Verhandlungen mit der Gewerkschaft. Eine Nulllohnrunde, wie von Lopatka gefordert, ist nicht realistisch. Kern hofft aber auf einen Abschluss unter 1,8 Prozent für niedrige Einkommen und eine Erhöhung nahe der Null-Linie für höhere Gehälter. Noch fordert Haberzettl jedoch mehr.

● Um gegenüber der Gewerkschaft guten Willen zu zeigen, wird Kern den Abbau von Overheads vorantreiben. Neben den Änderungen bei der RCA hat er in der Infrastruktur zwei von fünf Vorständen eingespart und die erste Führungsebene von 34 auf 20 Personen reduziert. Ähnliches ist für den gesamten Konzern beschlossen. Die Zahl der Führungskräfte ist in den



REFORMEN BLOCKIEREN wird Ministerin Bures, solange die ÖVP ihre „Hetzkampagne“ fährt.

letzten Jahren auf weit über 1.000 explodiert. Nun wird eine deutlich dreistellige Zahl auf niedrigere Positionen mit weniger Gage zurückgestuft. Etliche müssen das Unternehmen auch verlassen. Kern ist mit der Qualität zahlreicher leitender Mitarbeiter unzufrieden. „Es werden viele Strukturpapiere produziert, aber wenig umgesetzt“, sagte er kürzlich gegenüber FORMAT.

● Wesentlich schwieriger ist der Personalabbau auf den unteren Ebenen. Ziemlich sicher ist nur, dass bei der Not leidenden Rail Cargo Hungaria, wo Ende des Jahres die Arbeitsplatzgarantie ausläuft, 700 bis 1.000 Mitarbeiter den Job verlieren. Hierzulande sollen 380 Zugbegleiter im Nahverkehr wegfallen. Sonst gibt es für Österreich keine Zahlen, weil zirka drei Viertel der Beschäftigten Beamte sind, die ohne Hilfe des Eigentümers Bund praktisch nicht abzubauen sind. Dazu kommen Widerstände aus der Gewerkschaft und verkehrspolitische Überlegungen wie etwa bei den 2.000 Mitarbeitern im defizitären Stückgut-Transport. Ein hochrangiger ÖBB-Manager sagt: „Bisher gab es keine



ÖSTERREICHS BEDEUTENDSTE BAUSTELLE, sagt ÖVP-Verkehrssprecher Ferry Maier über die ÖBB.

Reformen, weil es immer geheißen hat, wir bleiben sowieso auf den Personalkosten sitzen. Aber irgendwann müssen wir anfangen. Der Hut brennt.“

● Spürbar entlasten könnte Kern den Konzern nur über Pensionierungen. Die ÖBB haben mehrere Paragraphen, um auch unter 52-Jährige entweder krankheitsbedingt oder aus organisatorischen Gründen in die Rente zu schicken. Als Vorstand einer Aktiengesellschaft müsste der Bahnchef das eigentlich nutzen, wenn es zum Wohl des Unternehmens ist. Der Aufschrei in der Politik wäre jedoch ohrenbetäubend: Diesen Krieg mit der Regierung wird sich Kern nicht antun – auch wenn ein Insider meint: „Ohne Pensionierungen wird er sich noch mehrmals um frisches Geld anstellen müssen.“

● Alternativen sind das Insourcing von Fremdleistungen und die vage Möglichkeit, ÖBB-Beamte in anderen Verwaltungsbereichen unterzubringen. Der Versuch, Bedienstete an die Justiz zu verleasen, ist



UNTER BESCHUSS ist RCA-Vorstand Friedrich Macher wegen der Verluste im Güterverkehr.

wegen unterschiedlicher Dienstrechte aber schon früher kläglich gescheitert.

● Immerhin sollen die Beraterkosten von zuletzt 14 Millionen halbiert werden.

● Um sich wieder bewegen zu können, wird die Bahn-Führung versuchen, die Steuerschulden beim Finanzministerium, für die bereits 300 Millionen rückgestellt



„Kern müsste zurücktreten, wenn ihm die Ministerin ins Handwerk pfuscht.“

Fest steht derzeit nur: Der Steuerzahler wird wiederum bluten. Schon jetzt zahlt jeder erwerbsfähige Österreicher 1.000 Euro pro Jahr für das System Bahn, noch ohne dass er irgendeine Leistung in Anspruch genommen hätte. Und die ÖBB werden nochmals viel frisches Geld brauchen, Hunderte Millionen allein für Restrukturierungen. Beispiel Personal: Ganz gleich, ob der Konzern überzählige Beamte behält oder vorzeitig in Pension schiebt, die Rechnung begleicht der Steuerzahler.

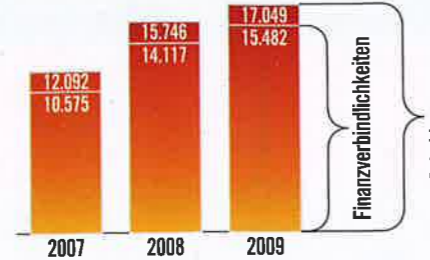
Verlustbringer Güterverkehr. Je genauer man hinsieht, umso erschreckender ist das Bild. Die angebliche Cashcow Güterverkehr ist derzeit das größte Sorgenkind. Bei der Ausgliederung in eine AG im Zuge der neuen ÖBB-Struktur bekam die RCA 2005 exakt 1,037 Milliarden Euro Eigenkapital mit. Enthalten war darin eine Restrukturierungsrücklage für Personalabbau und Strukturvereinbarungen. Noch ohne Auswirkungen der Krise, die den Güterverkehr besonders schlimm getroffen hat, ist das Eigenkapital auf 790 Millionen Euro gefallen. Per Ende 2009 steht der Wert bei 452 Millionen. Restrukturiert wurde sehr wenig, der Personalstand hat

Kern will den sorglosen Umgang mit Steuergeld beenden. Da heißt es einmal abwarten.



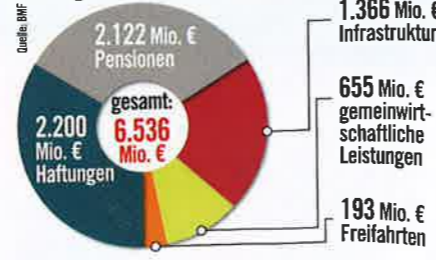
Die vielen Baustellen des neuen ÖBB-Generals

Verbindlichkeiten des ÖBB-Konzerns (in Mio. €)



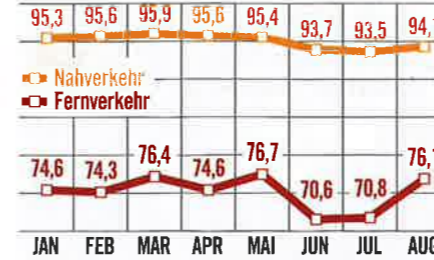
SCHULDENLAST. Der Bund lagert die Finanzverbindlichkeiten für Infrastrukturinvestitionen zur Budgetkosmetik in die ÖBB aus – wird die Schulden aber irgendwann selbst zahlen müssen.

Beiträge des Bundes zu den ÖBB



6,5 MILLIARDEN EURO pumpt der Bund laut ÖVP-Rechnung heuer in den ÖBB-Konzern. Allerdings sind die Eigenleistungen der Eisenbahner bei den Pensionszuschüssen unberücksichtigt.

Pünktlichkeit im Nah- und Fernverkehr (in %)



PÜNKTLICHKEIT wäre eine Zier – doch im Fernverkehr sind 25 bis 30 Prozent aller Züge verspätet. Kern kündigt an, dass sich das ändern und die Kundenorientierung steigen wird.

Preisvergleich (einfach, 2. Klasse, Normaltarif)



PREISERHÖHUNGEN hoffen die ÖBB mittelfristig durchsetzen zu können, weil die Tarife im Vergleich etwa zu Deutschland niedriger sind. Zuerst muss sich aber die Servicequalität erhöhen.

wurden, erlassen zu bekommen – als eine elegante Form der Kapitalerhöhung, die sofort Cash-wirksam wird, ohne dass der Bund Geld in die Hand nehmen muss. Allerdings kann sich ÖVP-Mann Maier bestenfalls eine Stundung vorstellen. Diskutiert wird zudem eine Kapitalspritze für den Ausbau von ÖBB-Kraftwerken, weil auch der Verbund Geld erhalten hat.

● Für den Personenverkehr hätte Kern gern höhere Gemeinwirtschaftliche Leistungen, was aber angesichts der Budgetsituation wohl abgelehnt wird. Er könnte daher Ernst damit machen, Nebenbahnen durch Busse zu ersetzen.

● Mittelfristig hoffen die ÖBB, eine Erhöhung der Fahrpreise durchsetzen zu können, die etwa im Vergleich zu Deutschland klar niedriger liegen. Dafür muss sich aber zuerst die Pünktlichkeit spürbar verbessern, die zuletzt stark zu wünschen übrig ließ (s. Grafik). Flankierend dazu hat Kern eine eigene Abteilung gegründet, die sich nur um Kundenzufriedenheit kümmert.

Kerns Erfolg wird sich nicht nur daran messen, ob er die Bahn-Sanierung ins Rollen bringt, sondern auch daran, wie viele Hundert Millionen er dafür benötigt.

– ANDREAS LAMPL, BARBARA NOTHEGGER