

**Kaum trat mit 2005 die neue ÖBB-Struktur in Kraft, gingen auch schon wieder die massiven Angriffe auf die Bahnbeschäftigten los. Das alte Lied: Zu viele, zu teuer. Stehen die ÖBB vor der Entgleisung?**

**Der jüngste Vorstoß** erfolgte im Feber durch Vizekanzler und Verkehrsminister Hubert Gorbach: Ein neues ÖBB-Dienstrecht soll im Parlament behandelt werden. Ziel: Derzeit unkündbare ÖBBler kündbar zu machen. Um dies zu rechtfertigen, wird der als Leiter der Pensionsreformkommission der Regierung bekannt gewordene Sozialrechtler Univ.-Prof. Theodor Tomandl bemüht. Dieser meint, dass die Unkündbarkeit von ÖBB-Bediensteten auch ohne Verfassungsbestimmung (d. h. ohne einer notwendigen zwei Drittel-Mehrheit im Parlament) beschränkt werden kann, wenn öffentliches Interesse nachgewiesen und die Verhältnismäßigkeit gewahrt wird.

### Hintertür

Erinnerlich haben die Eisenbahner Ende 2003 drei Tage für die Erhaltung ihres Dienstrechtes gestreikt. Erfolgreich. Danach hatte die Regierung weitere gesetzliche Änderungen des Dienstrechtes praktisch ausgeschlossen. Jetzt aber soll über

die Hintertür erreicht werden, was in der offenen Auseinandersetzung mit den Bahnbeschäftigten nicht zu erzielen war? Und stimmt es, dass bei den ÖBB zu viele und zu teure Beschäftigte arbeiten?

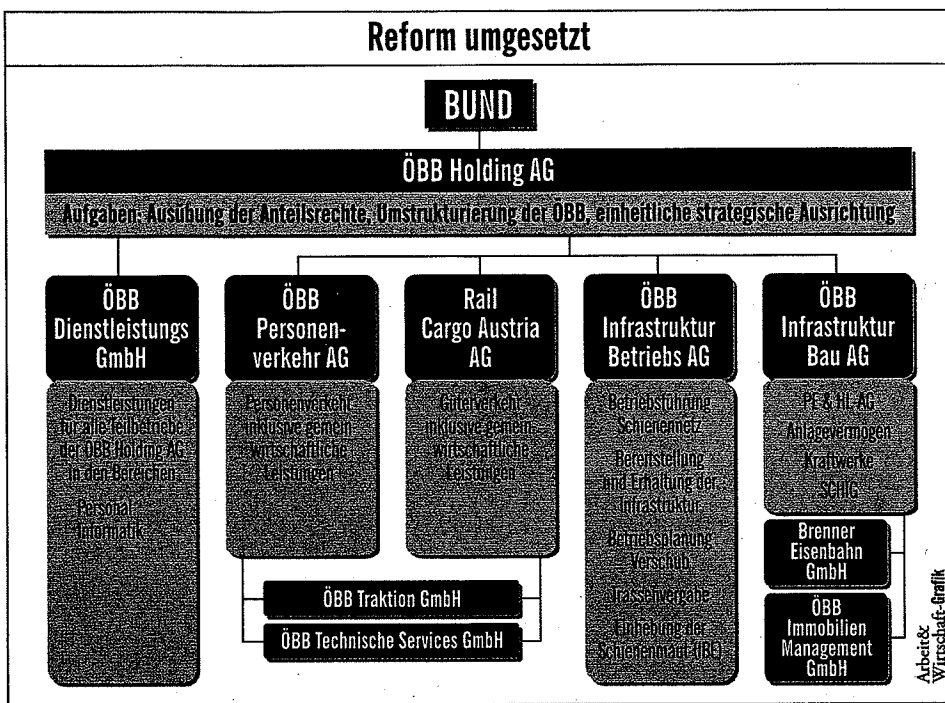
Wenn wo etwas zuviel und zu teuer ist, dann in der neuen Unternehmensstruktur der ÖBB. So wurde das Unternehmen unter einer neuen Holding auf insgesamt neun Teilbetriebe mit entsprechend vielen Direktoren aufgebläht. Der neue ÖBB-Vorstand wurde gar von vier auf 18 Köpfe aufgestockt. Weil die Fahrgastzahlen nur mehr bescheiden steigen und im Güterverkehr wegen des zunehmenden Wettbewerbs auf der Schiene Verluste drohen, will der ÖBB-Vorstand bis 2010 rund 12.000 EisenbahnerInnen abbauen.

*»Das ist bis jetzt die zukünftige Unternehmensstrategie. Wir sind der Ansicht, dass man sich von immer höher bezahlten Managern durchaus etwas mehr erwarten kann«, so der Vorsitzende der Gewerkschaft der Eisenbahner (GdE), Wilhelm Haberzettl.*

### Gewolltes Chaos

Tatsächlich wird derzeit in der Öffentlichkeit nur mehr eine Debatte darüber geführt, dass zu viele Eisenbahner bei den ÖBB sind. Dabei wurden seit 1996 bereits 15.000 ÖBBler abgebaut. Von den einst 58.000 Mitarbeitern sollen nach Plan von ÖBB-Vorstand und Regierung bis 2010 nur mehr 35.000 übrig bleiben. Dabei bedient sich der neue ÖBB-Chef Martin Huber einerseits so genannter Frühpensionierungen, andererseits eines Abfertigungsmodells auf freiwilliger Basis für Bundesbahnangestellte. Weil aber der Andrang seitens der Beschäftigten nicht so groß war, wurde dieser von der ÖBB-Führung um ein Sonderabfertigungsangebot aufgefettet. Dabei soll aber auch nicht jeder gehen dürfen, der will, um Personalengpässe zu vermeiden. Für GdE-Vorsitzenden Haberzettl ist dieses Chaos typisch, es ist politisch von der Regierung gewollt und war mit der neuen Struktur vorprogrammiert: *»Das Sonderabfertigungsangebot wird kaum von den vom*

ÖBB-Management erwarteten 300 bis 500 Mitarbeitern in Anspruch genommen werden, und wenn, dann kaum von einem 45- oder 50-Jährigen, eher von Jüngeren. Das führt zur einer noch größeren Überalterung und macht die Produktion noch teurer.« Schon jetzt sind die ÖBB überaltert: Drei Viertel aller Eisenbahner sind über 40 Jahre, weil die Regierung keine Neuaufnahmen erlaubt. Nur 4200 sind unter 40 Jahre und im alten Dienstrecht. Fast 70 Prozent davon sind Lokführer und Fahrdienstleiter. »Die sind notwendig für die Aufrechterhaltung des Betriebes, da haben wir jetzt schon Engpässe. Außerdem besteht die Gefahr einer Bestrafungsaktion. Da will vielleicht einer gehen, darf aber nicht, weil ihn das Unternehmen braucht. Der steht dann auf der Liste, wird vielleicht bei der nächsten Beförderung übergangen. Das alles fördert nicht die Mitarbeitermotivation«, befürchtet Haberzettl.



Quelle: Gewerkschaft der Eisenbahner

Abkürzungen: PE & HL-AG: Personalentwicklungs- & Hochleistungs-AG; SCHIG: Schieneninfrastruktur GmbH; IBE: Infrastruktur-Benutzungsentgelt

**Verlogenheit**

Ein weit größerer Personalabbau erfolgt aber gleichzeitig über Frühpensionierungen. Seit Anfang 2005 haben über diese Schiene rund 600 Eisenbahner die ÖBB verlassen. Dabei ärgert sich Haberzettl über die Verlogenheit der Debatte: Während der Bund in den letzten Jahren in

Summe rund 10.000 Bedienstete (Lehrer, Polizisten, Bundesheer) in Frühpension geschickt hat, sind es bei den ÖBB bis jetzt insgesamt nur 2000 Beschäftigte. Haberzettl: »Außerdem hat die Bundesregierung 2001 das Pensionsrecht der ÖBB

mit dem Bundesbahnpensionsgesetz in Gesetzesrang erhoben, ohne mit der GdE zu reden. Teile dieses Dienstrechts sind Gesetz und können so mit einfacher Mehrheit geändert werden. Wenn sich die Regierung also aufregt, dass das ÖBB-Management Frühpensionierungen durchführe, dann bräuchte sie nur das Gesetz aufzuheben. Dazu hat sie die Möglichkeit. Die Frühpensionierungen haben somit nichts mit dem jetzt von Vizekanzler Gorbach ins Spiel gebrachten Kündigungsschutz zu tun. Das ist bloß politischer Populismus, um die Eisenbahner als Verhinderer hinzustellen.« Den Kündigungsschutz wiederum gibt es deshalb, weil die ÖBB ein Monopol als Arbeitgeber hat: »Woanders als bei den ÖBB kann z. B. ein Lokführer nicht arbeiten, wenn er von den ÖBB gekündigt wird. Deshalb sind wir gegen die Aufhebung des Kündigungsschutzes, deswegen werden wir uns dagegen mit allen Maßnahmen bis hin zum Streik wehren«, so Haberzettl.



Die Eisenbahner haben Ende 2003 drei Tage für die Erhaltung ihres Dienstrechtes gestreikt. Erfolgreich. Danach hatte die Regierung weitere gesetzliche Änderungen des Dienstrechts praktisch ausgeschlossen.

**Permanentes Schlechtmachen**

Während auf die ÖBB-Beschäftigten nur Einsparungen warten, ist auf anderen Ebenen sehr wohl Geld vorhanden, weiß Haberzettl: Die Overheadkosten der ÖBB-neu beziffert er mit dem Acht- bis



In der Öffentlichkeit wird eine Debatte darüber geführt, dass zu viele Eisenbahner bei den ÖBB sind. Dabei wurden seit 1996 bereits 15.000 ÖBBler abgebaut. Von den einst 58.000 Mitarbeitern sollen nach Plan von ÖBB-Vorstand und Regierung bis 2010 nur mehr 35.000 übrig bleiben.

Neunfachen. So gibt es jetzt einen um 14 Personen vergrößerten ÖBB-Vorstand und – vor allem auf der zweiten Managementebene – 50 bis 70 Neueinstellungen oder zahlreiche Dienstautos der obersten Kategorie. Und nicht zuletzt bekommt der ehemalige ÖBB-Chef Rüdiger vom Walde für die Ablöse seines bis Mitte 2006 laufenden Vertrages samt einer vereinbarten Abfertigung von einem Jahresgehalt in Summe 1,2 Millionen Euro.

Für den GdE-Vorsitzenden soll die ganze Diskussion um Frühpensionierungen und Eisenbahner-»Privilegien« auch davon ablenken, dass die neue ÖBB weder kostengünstiger als die »ÖBB-alt« ist, noch die neue Struktur dazu dienen wird, die ÖBB auf Zukunftskurs zu bringen: »Zuerst werden die Beschäftigten ständig schlechtmacht, dann soll ins Dienstrecht eingegriffen werden, um die Bahn

lebensunfähig zu machen. Gleichzeitig hat man die ÖBB-Strukturen zerschlagen und Manager hingesetzt, die keine Ahnung von der Bahn haben. Und schließlich wird die nötige Finanzierung verschleppt oder nicht gegeben. Und dann wird es am Ende heißen: Die Bahn bringt nichts zusammen und als Folge werden dann private Partner gesucht. Wie man es jetzt bei den ÖIAG-Betrieben gerade macht. So will man das Unternehmen ÖBB über den Weg des permanenten Schlechtmachens privatisieren.«

Bestätigt wird diese Einschätzung durch den früheren Geschäftsführer der Schienen Control GmbH (SCG), Gerhard Fuhrmann, der mit 1. Februar 2005 von der Regierung abgelöst wurde. Er befürchtet, dass die Bahntarife steigen, der Güterverkehr der ÖBB nach Deutschland verkauft, die Kosten für die Steuerzahler steigen werden und die Schiene im Vergleich zur Straße Marktanteile verlieren werde. Weil die Prioritäten falsch gesetzt wurden, schlittert die Bahn in ein finanzielles Schlamassel. So werden der Bahn

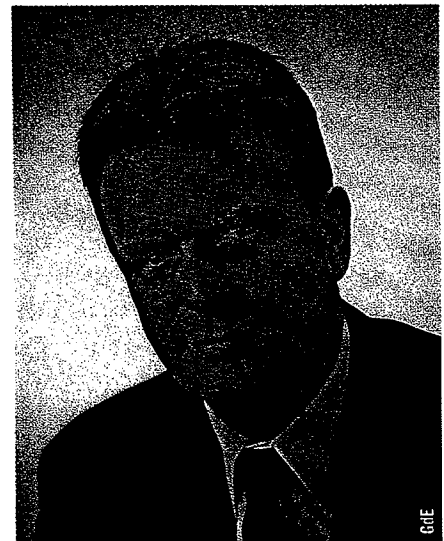
die gesamten Infrastrukturkosten aufgebürdet, wodurch die Schulden ansteigen. Fuhrmann: »Ich fürchte, in drei oder vier Jahren ist die ÖBB wieder mit drei bis vier Milliarden Euro verschuldet, und es wird immer schwieriger werden, politische Zustimmung für die Bahn zu gewinnen.« Außerdem erfolge die Planung nicht nach Kundenbedürfnissen. So würden etwa für den Bau des Koralm- und Brennerbasistunnels 13,2 Milliarden Euro eingesetzt, während die ertragreiche Westbahnstrecke nicht ausgebaut werde.

### Provozierte Schuldenfalle

»Begonnen hat die Debatte um die ÖBB mit der Verschuldung und jetzt treibt man die ÖBB erst recht in die Schuldenfalle«, analysiert auch Haberzettl. Für den GdE-Vorsitzenden werden die ÖBB bewusst ausgehungert. Und das geht so: Einerseits belaufen sich die Verbindlichkeiten der ÖBB per Ende 2004 auf 4 Milliarden Euro und bei der Schieneninfrastrukturgesellschaft (SCHIG) auf 6,4 Milliarden Euro, in Summe also auf 10,4 Milliarden Euro. Andererseits muss der Staat laut Bundesbahnstrukturgesetz 2003 Verbindlichkeiten in Höhe von 2,9 Milliarden Euro von der ÖBB und von 3,2 Milliarden Euro von der SCHIG, in Summe also 6,1 Milliarden Euro begleichen. Damit wird der Anschein erweckt, dass das Bahnsystem um 6,1 Milliarden Euro entschuldet würde. Tatsächlich gibt es neben den Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund gleichzeitig auch Forderungen von ÖBB und SCHIG an den Bund aus dem Bereich Infrastruktur (Vorfinanzierung von Erhaltungsinvestitionen für Schiene, Trassen, Leitungen) in Höhe von insgesamt 6,4 Milliarden Euro, die der Bund ÖBB und SCHIG schuldet. Somit löst sich die große »Entschuldung« praktisch als Nullsummenspiel auf und die neue Infrastruktur BAU AG eröffnet ihre Bilanz mit 4,3 Milliarden Euro »Altschulden« und 850 Millionen Schulden aus dem früheren ÖBB-Absatzbereich, also in Summe mit 5,2 Milliarden Euro alten Verbindlichkeiten.<sup>1)</sup> Was aber noch bedenklicher ist, ist der Umstand, dass die ÖBB im Gegenzug zur (nicht erfolgten) »Entschuldung« dafür nach wie vor den Zinsendienst für die »Altschulden« zahlen müssen. Das bedeutet, dass derzeit

1) Zu den gesamtwirtschaftlichen Indikatoren BIP (Bruttoinlandsprodukt) pro Kopf und Produktivität kommen Indikatoren für Beschäftigung, Bildung und Forschung, Wirtschaftsreform, sozialen Zusammenhalt und Umwelt.

jährlich allein 463 Millionen Euro, Tendenz steigend, für die Zinstilgung von den ÖBB aufgewendet werden müssen. Das heißt, in Wirklichkeit erspart sich der Finanzminister auf Kosten der ÖBB die Zinszahlungen für frühere ÖBB-Kredite, die diese aufnehmen musste, weil die ÖBB eben nicht das nötige Geld aus dem Budget bekam. Haberzettl: *»Die ÖBB verlieren dadurch jährlich rund die Hälfte der vom Eigentümer (Republik Österreich) für Investitionszwecke zur Verfügung gestellten 1,3 Milliarden Euro.«* Ergebnis: Will man mit dem Geld auskommen, kann weniger in Erhaltung und Ausbau der ÖBB investiert werden. Folge: Wettbewerbsverlust. Will man den Notwendigkeiten entsprechend investieren, muss man neues Geld bei Banken teuer aufnehmen, was letztlich in die oben dargelegte, staatlich geduldete, ja gesetzlich provozierte, Schuldenfalle führt.



**»Was hier geschieht«, so GdE-Vorsitzender Wilhelm Haberzettl, »entspringt keiner wirtschaftlichen Notwendigkeit. Es gibt keinen wirtschaftlichen Druck zum Ausverkauf. Es ist ein politischer Willkürakt. Das macht der Finanzminister, um Geld für sein Budget zu bekommen. Das geschieht deswegen, um mangels Geld für die ÖBB einen Druck zu erzeugen, Teile der Infrastruktur wie etwa Liegenschaften, Kraftwerke usw. verkaufen zu müssen. So macht man die Bahn kaputt. Der Kündigungsschutz ist da nur ein Vorwand. Wir werden uns zu wehren wissen!«**

*W. Leisch*