



Länder übernehmen Bahn

Der Personennahverkehr wird auf neue Schienen gestellt. Geht es nach dem Bund, sollen die Länder auf diesen Strecken das ÖBB-Personal übernehmen.

FRITZ PESSL

WIEN (SN). Die Verlängerung der Bundesstraßen im Jahr 2002 dient als Vorbild für die Neustrukturierung des Personennahverkehrs auf der Schiene. Künftig sollen nur die ÖBB-Kernstrecken als Bundes-Schienenetz definiert werden, das Ergänzungsnetz mit überwiegend regionalem Charakter soll den Ländern übertragen werden. Das sieht ein im Büro von Verkehrs-Staatssekretär Helmut Kukacka (ÖVP) erarbeitetes Strategiepapier vor, das in diesen Tagen an die Bundesländer zur Stellungnahme ausgesendet wurde.

Bisher war der Bund für den Betrieb im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und für die Errichtung und Erhaltung der Infrastruktur der Regionalbahnen zuständig. Der Rechnungshof hatte wiederholt kritisiert, dass die Bestellung der Leistungen nicht aus einer Hand erfolge und das Geld an den Bestellern (Verkehrsverbünden) vorbei direkt zu den Unternehmen flösse. Dieses System sei äußerst ineffizient, merkte der Rechnungshof an.

Künftig sollen nur mehr jene Fördermittel zur Verfügung gestellt werden, die der Bund selbst zur Besorgung der Aufgaben im Jahr 2003 aufgewendet hat. Insgesamt zahlt der Bund pro Jahr fast eine Milliarde Euro für den Betrieb des Nahverkehrs, inklusive der Infrastrukturkosten sind es 2,3 Mrd. Euro. Vorgesehen ist, die jährlichen Finanztransfers in einem Zehnjahresvertrag mit dem Verbraucherpreisindex zu erhöhen.

Neuen Ideen der Länder sind Tür und Tor geöffnet

Kukacka hält eine Verlagerung nach dem Subsidiaritätsprinzip für sinnvoll. Regionen und Verkehrsverbünde hätten einen genauen Über-

blick über die Bedürfnisse der Kunden, vor allem der Pendler, argumentiert der Staatssekretär. „Die Länder können dann selbstständig entscheiden, welches Verkehrsmittel auf welchen Strecken angeboten wird. Neuen Ideen und Konzepten sind Tür und Tor geöffnet“, sagte Kukacka den SN. Ob unrentable Nebenbahnen eingestellt, der Takt mit Autobussen verdichtet oder Sammeltaxis eingesetzt werden, liege künftig allein in der Verantwortung der Länder.

Hauptbetroffen von der geplanten Reform seien Niederösterreich, Oberösterreich und die Steiermark, so Kukacka. Ziel sei es, mit den bisher eingesetzten Mitteln durch attraktivere ÖPNV-Angebote bis zum Jahr 2015 rund 25 Prozent mehr Kunden – vor allem Pendler – zu gewinnen. Zuletzt war die Zahl der Nutzer trotz steigender Ausgaben stets zurückgegangen. 2003 betrug der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr 17 Prozent.

Das Konzept sieht vor, die ÖBB-Schienenstrecken aus Zweckmäßigkeitsgründen im Eigentum der Bundesbahnen zu belassen. Das Netz könnte aber auch an die Länder verpachtet werden, meinte Kukacka. Brisanz verspricht der Plan,

dass das derzeit für Bau, Erhaltung und Betrieb eingesetzte ÖBB-Personal an die neuen Aufgabenträger verleast werden soll. Voraussetzung dafür ist laut Kukacka ein flexiblerer Einsatz der ÖBB-Bediensteten. Der Staatssekretär kündigte eine Verschärfung der Dienstpflichten an. Das Verweigern einer Umschulung, um innerhalb des Konzerns oder in anderen Unternehmen (Asfinag, Landesbetriebe, private Bauunternehmen) eingesetzt werden zu können, soll ab Anfang 2006 als Verletzung der Dienstpflicht und damit als Kündigungsgrund gelten.

Kukacka plant ein Inkrafttreten der ÖPNV-Verlängerung in Etappen, ähnlich der ÖBB-Reform: Eine „kleine Novelle“ soll Anfang 2006 in Kraft treten. Anfang 2008 soll der Prozess abgeschlossen sein und die gesamte Verantwortung für Verkehrsbestellungen bei den Bundesländern liegen.



Das Land Salzburg soll über den Taktfahrplan der Pinzgaubahn bestimmen. Der Bund zieht sich als Betreiber zurück.

Bild: SN/BAYER