



Endstation Sehnsucht

BUNDESBAHNEN.

Die ÖBB in der Dauerkrise: Die Bilanz 2008 ist desaströs. In teure Neubauprojekte fließen Unsummen, für den laufenden Betrieb fehlt das Nötigste. Die Bahn droht, mit Hochgeschwindigkeit zu entgleisen – doch ein Fahrdienstleiter, der die Weichen richtig stellt, ist nirgendwo in Sicht. Der Vorstand wird 2009 den Offenbarungseid leisten müssen und erkennt die ÖBB erstmals als Sanierungsfall.

Von Othmar Pruckner und Andreas Lampl

Am Anfang war das Wort. Und das klingt aus dem Mund von Doris Bures so: „Ich bin kein Prophet und schon gar nicht der liebe Gott“, stellt die Infrastrukturministerin mit der ihr eigenen Bescheidenheit fest. „Man baut hier ja kein Kleingartenhaus, wo die Risiken ziemlich genau abschätzbar sind.“ Stimmt: Der Koralmtunnel, über dessen Bau- und Kostenfortschritt die Frau Minister unlängst berichtete, ist keine Schrebergartenhütte. Er wird 32,9 Kilometer lang sein, in Summe mindestens fünf Milliarden Euro kosten – und irgendwann einmal, in rund zehn Jahren, die Fahrzeit zwischen Graz und Klagenfurt auf unter eine Stunde drücken. Der wichtigere Semmeringtunnel ist dann freilich noch lange nicht fertig. Das Risiko, von dem Bures nicht spricht, dass das Koralm-Projekt ein trauriges Wahrzeichen des irregeleiteten Bahnausbaus werden könnte.

Horst Pöchlhammer sitzt in seinem Büro im Ministerium am Wiener Stubenring, in Rufweite von Doris Bures. Der Aufsichtsratspräsident der ÖBB ist ein freundlicher Mann und in der Causa Koralm um kommunikative Schadensbegrenzung bemüht. „Über den Tunnel kann man streiten“, sagt er durchaus problembewusst. Und weiß wie kein Zweiter: Das Geld, das hier verbaut wird, kann „in den nächsten Jahren niemand hereinverdienen. Mit den Tickets lässt sich das nicht refinanzieren.“ Seine Kritik richtet sich an die hohe Politik: „Die Bahn muss viele große Investitionen im Interesse der Volkswirtschaft tragen. Wenn sie diese Investitionen nicht hereinverdienen kann, dann jammern alle.“

Die Bahn als Spielball der Politik, als Maschine, die wie geschmiert im Dienste von Baukonzernen, Gewerkschaft und Landeshauptleuten Großbaustellen sonder Zahl abzuwickeln hat – das ist die eine Seite der Medaille. Die andere ist die des aktuellen Eisenbahnbetriebs. Seit Jahr und Tag laboriert die Bahn an vielen hausgemachten Krankheiten und Ineffizienzen. Jetzt wird es aber wirklich eng. Zeit zum Jammern gibt es keine mehr. Die ÖBB haben 2008 mit einem Horrorverlust von 900 Millionen Euro abgeschlossen. 2009 wird nicht einmal mehr das operative Ergebnis im Personen- und Güterverkehr positiv ausfallen. Das erste Quartal verlief katastrophal, vor allem wegen des Rückgangs im Gütertransport um rund 25 Prozent.

Der dreiköpfige Vorstand der ÖBB-Holding, durch vier Millionen Bonuszahlungen ins Gerede gekommen, ist entschlossen, das Heft

des Handelns gegenüber Politik und Gewerkschaft stärker in die

Hand zu nehmen. In vielen Meetings hat vor allem Finanz-

chef Josef Halbmayer darauf gedrängt, die Bahn als Sanie-

rungsfall zu erkennen und ein diesbezügliches Be-

wusstsein zu schaffen. Es soll weniger über die großen

Strukturen geredet werden als über Maßnahmen,

die kurzfristig helfen, den Brand zu löschen. Ein

Sanierungspaket, das schon 2009 und 2010 kos-

tenwirksam wird, ist mithilfe der Consulting-

firma Arthur D. Little in Ausarbeitung.

ÖBB-General Peter Klugar will rasch wenig

befahrene Nebenstrecken schließen, andere

zumindest über Nacht dichtmachen (siehe

Interview Seite 38). Man bereitet sich auf eine

Auseinandersetzung mit der Eisenbahnerge-

werkschaft vor. Die Zahl der ÖBBler soll bis

2010 um fast 3000 auf 40.000 sinken. Betroffen

vor allem die Infrastruktur Betrieb AG, die jähr-

lich eine Milliarde Euro Staatszuschuss erhält. Ein

Paket, das auch Kurzarbeit und unbezahlte Ur- >

laube einschließt, soll die Personalkosten weiter senken. Interne Versetzungen werden forciert. „Das Thema Wirtschaftlichkeit ist weit ins Hintertreffen geraten“, sagt ein ÖBB-Manager. „Das muss sich jetzt ändern.“

Für wichtige Verbesserungen fehlt das Geld. Mehr als tausend Langsamfahrstellen bremsen derzeit die Züge der Bahn. Oftmals quälen sich Züge langsamer als vor dem Ersten Weltkrieg über die

Gleise. Nur ein Beispiel: Auf der Westbahn müssen ICEs und Railjets bei der Durchfahrt von Attnang-Puchheim auf vierzig Stundenkilometer abbremsten – weil es für die armen Attnang-Puchheimer bis heute keine unterirdischen Zugänge zu ihren Bahnsteigen gibt. Bahn-Chef Peter Klugar zeigt sich selbstkritisch, sieht „Nachholbedarf“. Allein in Niederösterreich stehen hunderte Kilometer Nebenbahnen vor dem Zusperrern. Dazu Waggonen ohne Heizung, ohne Licht, Verspätungen.

Nein, ein „Annus horribilis“ sei das Jahr 2008 noch lange nicht, beschwichtigt Horst Pöchlhammer, es gebe eben einmalige, „völlig aperiodische Einflüsse“. Damit meint er die schiefgegangenen Spekulationsgeschäfte sowie die nun zum Problemfall gewordenen Cross-Border-Leasing-Verträge mit US-Investoren, die zusammen mit mehr als einer halben Milliarde Euro zu Buche schlagen. Zu allem Überfluss müssen 2008 auch noch so genannte Impairment-Abschreibungen auf Loks und Waggonen getätigt werden – in einer Höhe von über 300 Millionen Euro. Während die ersten beiden Posten als Altlasten durchgehen, stehen die Abschreibungen mit dem aktuellen Investitionsprogramm in Zusammenhang. Und dieses sei, meint ein ÖBB-interner Kritiker, viel zu avanciert ausgefallen. 825 Millionen Euro berappt die Bahn allein für ihre neuen Renommier-Züge, die 230 Stundenkilometer schnellen Railjet-Garnituren. Bis 2014 werden 67 dieser „Jets“ über die

Gleise düsen – oder besser gesagt: zuckeln. Denn eigentlich ist der Railjet – mit Ausnahme der Westbahn – für Österreichs Schienennetz einfach zu schnell; zu viele der Züge wurden zu früh angeschafft. Mit der fatalen Folge, dass sich die Investition nach den nunmehr vorgeschriebenen IFRS-Standards nicht rechnet. „Die neuen Fahrzeuge sind da, die Umsätze können aber nicht sprunghaft erhöht werden“, umschreibt Finanzvorstand Halbmayr das Problem, der im Übrigen mit der 2008er-Bilanz „reinen Tisch“ machen will, um sich in Zukunft brav aufs „Kerngeschäft“ konzentrieren zu können.

Genau dieses Kerngeschäft ist in den letzten Jahren sträflich vernachlässigt worden. Rasch wechselnde Vorstände, politisch motivierte Postenbesetzungen, ein ÖBB-Gesetz, das statt Strukturberreinigung völliges Chaos auslöste, Intrigen und Ineffizienzen blockierten den Bahnbetrieb. „Das erklärte Hauptziel der Bahnreform, den Finanzierungsbedarf des Gesamtsystems ÖBB durch Effizienzsteigerungen und Erhöhung des Selbstfinanzierungsgrads kurzfristig zu stabilisieren und bis 2010 deutlich abzusenken, blieb bislang unerreich“, kritisiert der Rechnungshof harsch.

Nun wird an der Reparatur des missratenen Gesetzes gearbeitet. Aufsichtsrat Pöchlhammer ist voller Einsicht: „Bei der Bahnreform 2003 ist ein großer Blödsinn passiert. Die für den Streckenerhalt zuständigen Mannschaften wurden zwischen Bau und Betrieb aufgeteilt. Das erschwert die Koordination.“ Es gilt als offenes Geheimnis, dass die Teilgesellschaften der ÖBB (und ihre zahlreichen Vorstände) bislang mehr gegeneinander als miteinander arbeiteten. Ein beleidigter Gewerkschaftsvorsitzender, der das Konzernergebnis Wochen vor der Veröffentlichung munter ausplaudert, Intrigen >

gegen den Holding-Chef – all das lässt die Bahn schlingern. Dass der Personalabbau bei 42.800 Mitarbeitern stockt, kritisiert der Rechnungshof besonders: „Bis 2010 wird der Zielwert nach Köpfen um rund 22 Prozent verfehlt werden.“ Laut Pöchlhammer wird sich das ändern. Vorstand Klugar verspricht besseren Personaleinsatz: „Die Mitarbeiter werden flexibler agieren müssen.“

Das große Problem: Obwohl immer noch jährlich über fünf Milliarden Euro (inklusive Pensionszuschüssen) in die Bahn fließen, wurde die Qualität für den Kunden nicht spürbar verbessert. Einer der Hauptgründe ist altbekannt: Die ÖBB werden über das Infrastrukturressort gelenkt; die Vorgaben des Eigentümers stehen mit den Zielen des Unternehmens allerdings oft im Widerspruch. Die Minister (und -innen) arbeiten auf Zuruf der Landesfürsten – >

und genau so schaut das Streckennetz der ÖBB auch aus: ein Fleckerlteppich, gewoben aus Partikularinteressen. „Die Bahn hat auf Wunsch der Politik immer sehr viele Einzelbaustellen empfohlen bekommen, die betrieblich nicht koordiniert waren“, sagt Horst Pöchlhammer. Den Vorwurf, die Bahn baue viel zu teuer, reicht er an die Politik zurück: „Um die Trasse im Tiroler Unterinntal bei den Bürgermeistern durchzusetzen, hat man alle Gemeindegewünsche erfüllt, die Trasse in die Erde verlegt. Das macht den Bau irre teuer – und nicht, dass der Beton so viel kostet.“ Ein anderes Beispiel für Geldverschwendung ist die Güterzugumfahrung St. Pölten. Die, so kritisiert die grüne Verkehrssprecherin Gabriela Moser, als „reines Lärmschutzprojekt“ 900 Millionen Euro kostet – aber nicht einmal einen Anschluss an den Terminal St. Pölten hat.

Klar, dass auf diese Weise sinnvolle Projekte zu kurz kommen. ÖVP-Verkehrssprecher Ferdinand Maier kritisiert den versäumten „Ausbau Ost“ (siehe Interview). So wird die Strecke von Wien nach Bratislava einfach nicht gebaut – obwohl, wie die Industriellenvereinigung berechnete, dort sehr rasch ein Return on Investment zu erzielen wäre.

Der Verkehrsclub Österreich vermisst wie viele Bahnfreunde einen Masterplan. „Was fehlt, ist eine klare Gesamt-Vorwärtsstrategie“, sagt VCÖ-Experte Martin Blum. Insbesondere für die Umsetzung des für 2012 geplanten Taktfahrplans fehle Geld wie Konzept. „Die nötigen Ausbauten sind politisch noch gar nicht akkordiert. Es fehlt der Politik an Fantasie.“

Kann man so sagen: Ministerin Bures verkündet ungerührt, dass der Brenner-Basistunnel plötzlich acht statt bislang sechs Milliarden Euro kosten werde (Finanzierung noch nicht inkludiert). Ebenso ungerührt verkündet sie, dass 30 Millionen fehlen, um das „Österreich-Ticket“ – eine Netzkarte für Bahn und Bus – zu finanzieren.

Während am Brenner oder auf der Koralmbahn Geld scheinbar keine Rolle spielt, wird im laufenden Betrieb geknausert, dass die Schwellen krachen. Die ÖBB sind drauf und dran, ihr halbes C-Netz, die viel zitierten Nebenbahnen, endgültig aufzugeben. „Auch potenziell sinnvolle Strecken werden bewusst herabgewirtschaftet, um sie liquidieren zu können“, klagt ein frustrierter Bahnmanager.

Der Vorstand der ÖBB hat ohnedies bereits entschieden, insbesondere sämtliche Schmalspurstrecken sind spätestens 2010 Geschichte. Aufgegeben wird mit Sicherheit die Ybbstalbahn. Die Wachaubahn, die in der Schweiz unter Garantie ein touristischer Renner wäre, steht ebenso auf der roten Liste wie die Bahn aus dem Traisental nach St. Pölten. Die ÖBB sind nicht einmal mehr bereit, Sitzplätze auf der Mariazeller Bahn zu reservieren – angeblich fehlt das Personal, um die Reservierungszettel anzubringen. >

Am Beispiel Niederösterreich zeigt sich ganz deutlich, dass die Politik null Interesse an einer sinnvollen Entwicklung der ÖBB hat. Bund und Land kämpfen erbittert um die Finanzierung von Strecken wie Lokomotiven, schieben einander den schwarzen Peter zu, stehen sich als „Rot“ und „Schwarz“ unversöhnlich gegenüber – und das auf dem Rücken der Kunden. Ein nationaler Bahn-Grundkonsens, so wie in der Schweiz, ist in Österreich nicht in Sicht. Die Bahn wird das Image des ewigen „Defizitbringers“ nicht los, verkauft ihre positiven Seiten denkbar schlecht. „Generaldirektor Klugar ist ja eher nur ein Ausführer“, ätzt VCÖ-Experte Blum.

Das Einzige, was stetig nach oben geht, sind die Schulden. Allein heuer werden für Bahnhofsrenovierungen und Schienennetz 2,25 Milliarden Euro eingesetzt, bis 2014 werden 14 Milliarden in die neue Bahn gepumpt. Das Horrorszenario: Der Schuldenberg der ÖBB wird auf rund 25 Milliarden steigen. Den Vorständen drohe, so meinen Bahnexperten, ein Ötsch-Schicksal. Aufsichtsratspräsident Pöchlhammer bestreitet

die prognostizierten 25 Milliarden Schulden gar nicht mehr – sieht aber das Positive zuerst: „Der Fleckerlteppich der letzten zwanzig Jahre wächst jetzt schön langsam zusammen.“ Er kritzelt ein Schaubild auf ein Blatt Papier. Ab 2020, so hofft er, „werden die Investitionen deutlich weniger, dann steigen die Einnahmen über die Ausgaben“. Auch der Schuldenberg werde ab 2020 abschmelzen. Sein Blick ist milde, seine Stimme leise: „Eine systemimmanente Entschuldung ist abzusehen. Es explodiert kein Budget. Und es besteht auch keine Sorge, dass die Bahn insolvent wird.“

Allerdings: Mit dieser Lehrmeinung steht Pöchlhammer ziemlich alleine da. Viele Experten und nicht zuletzt der Finanzminister sind davon überzeugt, dass die Bahn-Schulden bald einmal aus Steuergeldern getilgt werden müssen. ●

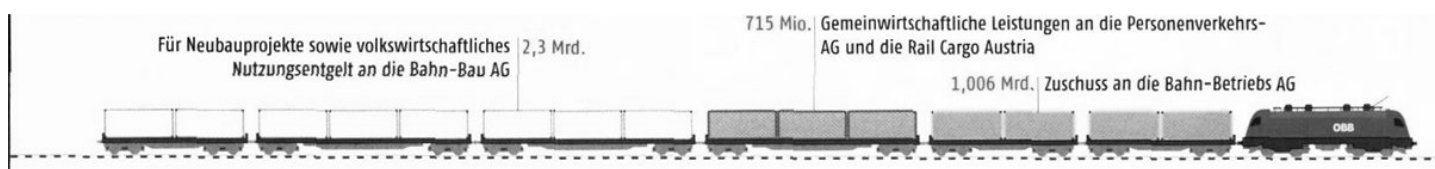
Zug um Zug

Das Unternehmen ÖBB in Zahlen.

Streckennetz	5.702 km
Neubaustrecken, in Bau bzw. Planung	360 km
Brücken	6.586
Weichen	16.000
Tunnels	277
Mitarbeiter	42.800
Beförderte Fahrgäste	447 Mio.
Fahrgastkilometer	8,9 Mrd.
Lokomotiven	1.255
Triebwagen	485
Personenwagen	3.058
Güterwaggons	19.200
Güterverkehr-Tonnenkilometer	19,233 Mrd.
Operatives Ergebnis 2008	+ 50 Mio € *
Konzernverlust 2008	ca. 900 Mio € *

Zahlen tw. von 2007 bzw. * prognostiziert.

4021 Millionen Euro. Diese Summe fließt 2009 vom Bund an den ÖBB-Konzern. Der Löwenanteil geht in den Infrastrukturausbau. „Gemeinwirtschaftliche Leistungen“ wie Sozialtarife werden aufgestockt, auch die Verkehrsverbünde bekommen zusätzlich Geld. Im Overhead-Bereich müssen dagegen 20 Prozent eingespart werden. Zusätzlich zahlt der Bund noch 1,6 Milliarden Euro für die Eisenbahnerpensionen.



Wettfahrt im nahen Osten

Die Raaberbahn sucht einen starken „strategischen Partner“ – und tritt damit den ÖBB auf die Zehen.

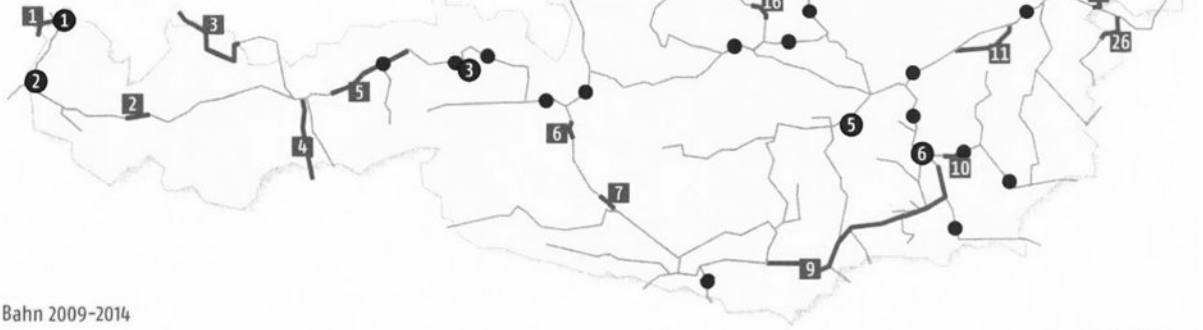
„Wir sind verpflichtet, bis Ende August unsere Güterverkehrssparte aus dem Unternehmen auszugliedern. Da diese nicht allein existieren kann, sind wir gezwungen, für sie einen strategischen Partner zu suchen“, sagt der Generaldirektor der privaten Raab-Ödenburger Eisenbahn, Czaba Szekely. Wer der neue starke Partner sein soll, ist noch offen: „Interesse gibt es von allen Seiten, von Franzosen, Russen, Deutschen.“ Klar ist aber, dass die Liaison über eine Kapitalerhöhung durchaus eng und fest geknüpft werden soll.

Die ÖBB haben mit der internationalen Brautschau der kleinen, aber agilen Konkurrenz absolut keine Freude – denn naturgemäß erwächst auf diese Weise neue Konkurrenz im hart umkämpften Güter-Ostgeschäft. Die ÖBB selbst sind jedenfalls unter Garantie aus dem Rennen. Sie sind im Gegenteil nach der Übernahme der ungarischen MAV-Cargo aus EU-wettbewerbsrechtlichen Gründen gezwungen, ihren über die Speditions-Holding gehaltenen 5,7-Prozent-Anteil an der Raaber Bahn Cargo schleunigst zu verkaufen. Dieser wird plangemäß und dank eines existierenden Vorkaufsrechts vermutlich an die Raaberbahn selbst gehen. Die im Übrigen so klein nicht ist, wie sie oft dargestellt wird: Immerhin werden im eigenen Terminal in Sopron täglich bis zu 1700 Güterwaggons abgefertigt.

Tunnelröhren, Bahnhofsbauten

Die Bahn baut aus – an vielen Orten gleichzeitig.

Bis 2014 fließen 13,9 Milliarden Euro in den Bahnausbau, das sind im Jahresschnitt rund 2,3 Milliarden. Infrastrukturministerin Doris Bures will „aus Gleisen der Monarchie Strecken des 21. Jahrhunderts“ machen, Kritiker bemängeln die Forcierung von Großprojekten auf Kosten des laufenden Betriebs und prophezeien den ÖBB ein Finanzdebakel.



Die wichtigsten Infrastrukturprojekte der Bahn 2009-2014

● Bahnhöfe NEU:

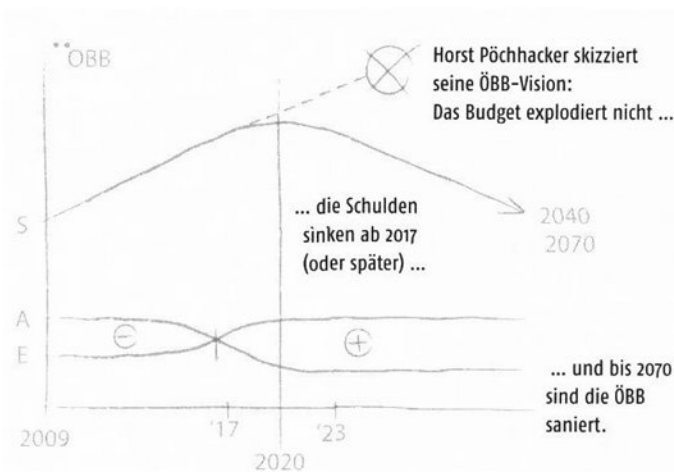
- 1 Erweiterung Terminal Wolfurt
- 2 Bahnhöfe Rheintalkonzept
- 3 Erweiterung Terminal Wörgl
- 4 Salzburg Hbf.
- 5 Bahnhof Zeltweg
- 6 Graz Hbf. Umbau
- 7 Erweiterung Terminal Wels
- 8 Bahnhofsumbauten Linz-Sumerau
- 9 Bhf. Herzogenburg, Phase 1 bis Unterradlberg
- 10 Bahnhof St. Pölten
- 11 Bahnhofsneubauten Wien Hbf., Wien-Mitte, Wien-West, div. Streckenadaptierungen

■ Bahnstrecken NEU:

- 1 St. Margarethen-Lauterbach
- 2 Nachrüstung Arlberg-Bahntunnel
- 3 Außerfernbahn
- 4 Brenner-Basistunnel
- 5 Kundl/Radfeld-Baumkirchen, Ausbau 4-gleisig
- 6 Angerschluchtbrücke
- 7 Tauern-Südrampe, Lückenschluss 2-gleisig
- 8 Salzburg Hbf.-Freilassing, 3-gleisiger Ausbau
- 9 Koralmbahn Graz-Klagenfurt
- 10 Betriebsausweichen Aulal, Lassnitztal, Takern
- 11 Semmering-Basistunnel + Bestandssanierung
- 12 Taufkirchen a. d. Pram-Passau
- 13 Lambach-Breitenschützing

- 14 Asten-Linz Hbf. Lückenschluss
- 15 Linz Hbf.-St. Georgen a. d. Gusen 2-gleisig
- 16 Linz-Selzthal, selektiver 2-gleisiger Ausbau
- 17 Ybbs-Amstetten, Westbahn 4-gleisig
- 18 Raum St. Pölten, Güterzugumfahrung
- 19 Neubaustrecke Wien-St. Pölten
- 20 Ausbau Pottendorfer Linie
- 21 Götzendorfer Spange
- 22 Wien-Atzgersdorf-Baden
- 23 Gänserndorf-Marchegg-Staatsgrenze
- 24 Müllendorfer Schleife
- 25 Wulkaprodersdorf-Eisenstadt-Neusiedl am See (Elektrifizierung)
- 26 Deutschkreutz-Neckenmarkt-Horitschon

Quelle: BMVIT



langen Bahntunnels. Seine Hoffnung: Zwischen 2017 und 2023 sollten die Einnahmen über die Ausgaben steigen – und die ÖBB dadurch aus der Schuldenfalle fahren. Die Fehler der Vergangenheit müssten ehe baldigst repariert werden: „Da wurden riesige Verschubbahnhöfe ohne Straßenanschluss gebaut.“

Prinzip Hoffnung

ÖBB-Aufsichtspräsident Horst Pöchlhammer sieht ein Licht am Ende des





ÖBB, halt!

- > EGT 2008: 900 Millionen Euro Verlust
- > Schulden steigen auf 24,5 Milliarden Euro
- > Ausbau bevorzugt fragwürdige Großprojekte
 - > Überzogene Investitionen in den Railjet
- > 1000 Langsamfahrstellen im Bestandsnetz
 - > Kein Masterplan in Sicht
 - > Kein Geld für den Taktfahrplan 2012
 - > Kein Geld für das „Österreich-Ticket“
- > Regionalbahnen vor dem endgültigen Aus
 - > Missglückte ÖBB-Reform
 - > „Zielverfehlung“ bei Personalkosten um 22 Prozent
- > Bund, Landeshauptleute und Gewerkschaft regieren das Unternehmen



Investition

Railjet:

Zu viele zu schnelle Garnituren für zu langsame Gleise?



Infrastrukturministerin Doris Bures, Baustelle Wien-West:

„Man kann den Schuldenstand auch erhöhen, indem man nichts investiert.“

„Geld falsch eingesetzt“

ÖVP-Verkehrssprecher Ferry Maier kritisiert den mangelnden „Bahnbaust Ost“.

trend: Wie zufrieden sind Sie mit den ÖBB?

Maier: Ich sehe an vielen Stellen Verbesserungsbedarf. Im Personenverkehr ist die Frage der Pünktlichkeit und der Sauberkeit wichtig. Andererseits gibt es zu wenig modern ausgestattete Güterterminals.

Was muss verbessert werden?

Die Frage ist, ob das Geld des Steuerzahlers richtig eingesetzt wird. Man hat immer wieder das Gefühl: Ein Teil des Betrags versickert, ohne Verbesserungswirkung zu erzielen.

Wo versickert das Geld?

Es gibt eine Schnittstellenproblematik zwischen den Gesellschaften. Man muss endlich erkennen können, wo zu welchem Geld Leistungen erbracht werden und ob diese Leistungen wettbewerbsfähig sind.

Die Infrastrukturministerin will in der Verwaltung zwanzig Prozent einsparen ...

Das könnte noch mehr sein. Das hätte schon längst passieren sollen. Auch im Traktionsbereich stellt sich die Frage nach mehr Effizienz. Wenn wir den Fuhrpark modernisieren, sind da-

mit technische Verbesserungen verbunden, daraus sollte ein effektiverer Personaleinsatz resultieren. Und wenn man die Baukosten international vergleicht, sind wir höher als die anderen.

Die ÖBB bauen zu teuer?

Ja. Das muss verbessert werden. Auch die Verhandlungen zwischen Arbeitnehmern und Arbeitgeber müssen so gestaltet werden, dass man international konkurrenzfähig wird. Die Liberalisierung ist ein Thema, da können wir uns nicht abkoppeln.

Das Management ist schon wieder in Diskussion ...

An dieser Diskussion beteilige ich mich nicht. Allerdings wäre das Management gut beraten, eine langfristige Strategie auf den Tisch zu legen. Zu zeigen, welche Investitionen nötig sind, um wettbewerbsfähig zu werden. Es ist ungeheuerlich, dass jährlich etwa 3,5 Milliarden Euro für Betrieb und Investitionen aufgewendet werden und 1,6 Milliarden für die Pensionen zu zahlen sind. Die Verantwortlichen müssen einen längerfristigen Businessplan vorlegen, aus dem ersichtlich ist, wann welche Bereiche der ÖBB ins Verdienen kommen.

Wird das viele Geld überhaupt richtig eingesetzt?

Wir feiern zwanzig Jahre Fall des Eisernen Vorhangs. Schauen Sie sich die Bahnverbindungen Richtung Osten an: Die Verantwortlichen müssen in den letzten zwanzig Jahren geschlafen haben! Insofern kann man nur sagen: Falsch eingesetzt. Ich fürchte, dass sehr viele Investitionen, welche die Bundesbahn in den letzten 25 Jahren getätigt hat, relativ wenig Return on Investment haben. Mit diesem Zugang sollte man den Bahnausbau diskutieren – und nicht nach den Befindlichkeiten von irgendwelchen Landeshauptheuten gehen.



„Es geht nie schnell genug“

ÖBB-Vorstandssprecher Peter Klugar will rationalisieren, Nebenbahnen schließen und das ÖBB-Gesetz rasch reparieren.

trend: Warum haben Sie so viele Feinde in den ÖBB?

Klugar: Das stimmt gar nicht. Klar ist: Wenn unter der Holding Gesellschaften existieren, die ein hohes Maß an Selbstständigkeit haben, so gibt es oft unterschiedliche Meinungen. Aber unter dem Strich gelingt es immer, gemeinsame Positionen zu definieren.

Sie selbst erscheinen selten in der Öffentlichkeit. Warum?

Das mag im Vergleich zu meinem Vorgänger so sein. Meine Strategie ist, weniger die Person, sondern mehr das Produkt zu kommunizieren.

Kritiker meinen, es gibt keinen sichtbaren Klugar-Plan für die ÖBB.

Das verstehe ich nicht. Wir haben ein Programm, das eine Modernisierung der ÖBB wie der Infrastruktur beinhaltet.

Welches Bahnkonzept schwebt Ihnen vor? Ist es das Modell Schweiz?

Die Schweiz ist im Güterverkehr bei Gott kein Modell. Wir haben die Rail Cargo Austria zur viertgrößten Güterbahn in Europa entwickelt. Da sind wir im Vergleich zur Schweiz sehr gut aufgestellt. Im Personenverkehr ist die starke Vertaktung bis zu einem gewissen Grad ein Vorbild.

Wann kommt in Österreich der integrierte Takt?

Der wird weiterentwickelt. 2012 wird besonders wichtig: durch die Fertigstellung der Verbindung St. Pölten–Wien mit dem neuen Hauptbahnhof Wien.

Man hat das Gefühl: Alles Geld geht in großvolumigen Bau, für Sofortmaßnahmen wie eine Österreich-Netzkarte fehlt das Geld. >

Das Österreich-Ticket steht auf der Agenda. Ich will es haben, aber es wird noch ein langer Weg dorthin sein.

Ich erlebe Fahrten ohne Licht im Waggon, Infrastrukturministerin Bures erzählt von einer Winterreise im ungeheizten Abteil ...

Im Personenfernverkehr gab es in den letzten Jahrzehnten keine großen Investitionen. Mit dem Railjet, der jetzt eingeführt wird, wird es solche Pannen nicht mehr geben.

Wann werden die Langsamfahrstellen verschwinden?

Natürlich, die Westbahn ist noch nicht fertig ausgebaut. Aber auf einigen Abschnitten haben wir schon deutlich Kapazität und Qualität gewonnen. Es gibt Nachholbedarf, den wir Schritt für Schritt aufholen. Mir geht's nie schnell genug. Aber Infrastrukturausbau ist eine Arbeit über mehrere Jahre.

Kommen Sie sich von der Politik oft ein wenig misshandelt vor?

Die Politik hat Interessen. Die Interessen sind abzustimmen. Nehmen Sie die Westbahn: Wir werden 2012 zwischen Wien und Linz weitgehend fertig sein, das ist auch in unserem Interesse.

Während die Autofahrer eine Verschrottungsprämie kassieren, bekommen die Bahnfahrer eine Tarifierhöhung. Ist das gerecht?

Die Bahnreisenden bekommen neue Nahverkehrstriebe, Fahrplanverbesserungen. Wir haben aus dem Konjunkturpaket zusätzliche Mittel für Bahnhofsneubauten bekommen. Dass für die Reisenden nichts geschieht, ist ein falsches Bild.

Man fährt günstig mit dem Halbpreispass der ÖBB – aber viele

Menschen wissen gar nicht, dass es den gibt. Warum nicht?

Wir konnten die Zahl der Vorteilscardbenutzer von 1,4 auf 1,6 Millionen steigern. Aber ich bin bei Ihnen: Wir haben in der Vergangenheit Soft Facts wie Umweltfreundlichkeit in den Mittelpunkt gestellt, jetzt wollen wir den Kundennutzen verstärkt darstellen. Wir werden Richtung Produktwerbung gehen.

Das Image der Bahn ist insgesamt schlecht. Wieso?

Wir sind durch Dinge ins Gerede gekommen, die mit der Bahn nichts zu tun haben, wie Finanzgeschäfte oder Vorstandsbesetzungen. Wir sind nun dabei, ein gutes Produkt zu schaffen. Damit drehen wir das Image der Bahn.

Die Hauptkritik ist: Die ÖBB-Milliarden werden nicht effizient eingesetzt.

Wir investieren jetzt in hohem Maß in ein betriebswirtschaftlich sinnvolles System der Betriebsführung, werden Weichen und Signale zentralisiert steuern. Die ist höchst effizient. Wir wollen die

Strecken, auf denen kein Verkehr ist, schließen. Wir werden step by step mit Bussen ein besseres Angebot stellen. Die Schmalspurstrecken sind auf Dauer mit dem Kernnetz nicht verknüpfbar.

Wie reagieren die ÖBB auf die Wirtschaftskrise?

Wir haben schon vergangenes Jahr die Zahl der Mitarbeiter reduziert, fahren Überstunden zurück. Wir werden Güterverkehr-Abfertigungsstellen reduzieren, wenig befahrene Strecken nachts zu sperren. Unsere Mitarbeiter werden auch flexibler agieren müssen. Reduktionen bei Overhead und Verwaltung haben wir uns auch auf die Fahnen geschrieben.

Aufsichtsratschef Pöchlhuber will nächstes Jahr auf 40.000 Mitarbeiter abspecken. Sie auch?

Die Zahl hängt von der wirtschaftlichen Lage ab. Das Ziel ist, positive operative Ergebnisse zu erzielen und alle Chancen, die sich am Markt ergeben, zu nutzen.

Wird 2009 ein positives Ergebnis möglich sein?

2009 wird ein sehr schwieriges Jahr. Aber es wird möglich sein, durch ein Einsparungsprogramm einiges abzufangen.

Stimmt es, dass vom Paradezug Railjet zu viele Einheiten zu früh angeschafft wurden?

Wir brauchen den Railjet ganz dringend. Man kann aber über einen sinnvollen Einsatz der letzten Tranchen nachdenken.

Was heißt das?

Wir planen, in einem Joint Venture mit der Deutschen Bahn die Strecke München–Verona zu fahren. Das ist bereits für Ende des Jahres angedacht. Der Italienverkehr insgesamt ist ausbaufähig.

Wenn Sie einen Termin in Klagenfurt haben, nehmen Sie das Flugzeug?

Nein, ich nehme immer wieder die Bahn, aber auch das Auto. Die Südbahn ist eine Strecke, auf der der Ausbau notwendig ist.

Werden Sie die Fertigstellung des Semmeringtunnels noch erleben?

Ich hoffe, bei guter Gesundheit!

Welche Projekte würden Sie als ÖBB-Chef noch gerne zu Ende bringen?

Ich möchte den Konzern möglichst rasch umbauen, die Schnittstellen verbessern. Das ist keine kleine Baustelle. Zweitens will ich die Modernisierung des Bestandsnetzes abschließen. Drittens möchte ich, dass unsere Mitarbeiter das Gefühl haben, dass der Konzern wichtig für das ganze Land ist. Und ich will, dass diese einfache Tatsache auch am Stammtisch so gesehen wird. ●



„2009 wird ein
schwieriges Jahr, aber
wir werden durch ein
Einsparungsprogramm
einiges abfangen.“

Peter Kluge im Gespräch mit
trentid-Redakteur Pruckner:
„Ich nehme auch das Auto.“