

Verkehrspolitik in Zeiten des Nulldefizits

Claus Faber

Die Verkehrspolitik der Bundesregierung ging maßgeblich am Verkehrsminister vorbei. Auch der vorgeblich »starke Mann«, Verkehrsstaatssekretär Kukacka (ÖVP), exekutierte hauptsächlich die Vorgaben eines in Maastricht-Budgetnöte geratenen Finanzministers. Das Ergebnis ist eine ÖBB in massiven Nöten, inadäquate Großbauvorhaben, Sicherheitslücken im Eisenbahnbereich und viele Unterlassungen.

ÖBB-Reform: Unbestritten der umfangreichste »Reform«-Eingriff in die österreichische Verkehrspolitik war das Bundesbahnstrukturgesetz 2003. Die ÖBB wurden in neun unabhängige Unternehmen unter einem Holding-Dach aufgeteilt. Der Plan der Bundesregierung lautete: Die Schulden aus dem Bau der Infrastruktur sollten zu einem Maximum aus dem Bahnbetrieb finanziert werden, um das Budget zu entlasten. Aus diesem Grund setzte man ein vier Unternehmen durchdringendes Finanzringelreihen in Gang, an dessen Ende jene Gesellschaften stehen, die Züge fahren lassen. Diese bezahlen Schienenmaut, die zum Zwecke der Schuldenbedienungs von 2001 bis 2010 um 89% steigt. »Nebenbei« würde man damit die letzte hoch integrierte Gewerkschaft Österreichs (96% Mitgliedschaft) zerschlagen, lukrative Teile des Bahnbetriebes (Immobilien, Güterverkehr, Kraftwerke) verkaufsfähig ausgliedern und den für die Politik lukrativen Baubereich über politiknahe Manager selbst kontrollieren. Den entstehenden finanziellen Druck auf die ÖBB plante man, über Einschnitte beim Personal abzubauen.

Die Rechnung ging nicht auf: Die Eisenbahnergewerkschaft verhinderte einen Kahlschlag beim Personal. Die Synergieverluste durch die Trennung des Bahnbetriebes sind ein dreistelliger Millionenbetrag pro Jahr, und die Absatzgesellschaften weichen dem Kostendruck aus und fahren entweder Bus oder Lkw. Das einstige europäische Paradeunternehmen hat auf der Westbahn Pünktlichkeiten von nur mehr 75%.

Die Schuldenfalle ÖBB ist weiterhin aufrecht, da die ÖBB im Auftrag der Regierung 1,6 Milliarden Euro pro Jahr Schulden aufnehmen. Diese betragen mittlerweile 8 Mrd. Euro, und steigen um mehr als eine Milliarde Euro pro Jahr. Spätestens 2010 bricht das Kartenhaus zusammen, weil die ÖBB Infrastruktur Bau AG nicht mehr bilanzieren kann.

Generalverkehrsplan: Großbauvorhaben in Österreich blieben weitgehend, was sie vorher schon waren: Einerseits Auslastungsplanung für Österreichs Bauindustrie, und andererseits die Befriedigung von parteipolitischen Zielen: Zum jetzigen Zeitpunkt irrelevante Großbaustellen (Koralmbahn, Unterinntal) werden eilig begonnen, andere wichtige (Semmering) werden gestoppt, und notwendige (Bratislava, Pottendorfer Linie) fehlen völlig. Den Plänen liegt keine volkswirtschaftliche Nutzenrechnung zu Grunde.

ÖPNV-»Reform«: Österreich hat zwar den besten Nah- und Regionalverkehr der EU, aber die Fahrgäste werden weniger. Vor allem der Regionalbus hat in den letzten zehn Jahren ein Viertel der Fahrgäste verloren. Dazu kommt die ÖBB-Finanzmisere:

Der durchschnittliche ÖBB-Waggon ist 22 Jahre alt und für neues Wagenmaterial gibt es keine Rücklagen. Den ÖBB fehlen nach Angaben des Vorstands 200 Millionen Euro pro Jahr.

Die Bundesregierung wollte sich aus dem gesamten öffentlichen Verkehr zurückziehen, bevor es schlagend wird. Bestehendes Geld und gesamte Verantwortung sollen auf die Bundesländer übergehen. Konsistente bundesweite Ziele und eine Strategie fehlten völlig. Den Vorschlag der KritikerInnen, ein Taktkonzept nach Schweizer Modell zu verwirklichen, ließ die Bundesregierung links liegen. Die Folge war ein partei- und länderübergreifender Aufschrei. Nach dutzenden Verhandlungsrunden und einer Kampagne der Eisenbahnergewerkschaft (»Österreich steht auf der Straße«) musste das Gesetz Ende Mai fallen gelassen werden.

Regionalbahnen vor dem Aus: Ein Memorandum of Understanding, abgeschlossen zwischen Verkehrsminister und ÖBB, verpflichtet die ÖBB, bei der Infrastruktur jährlich 20 Millionen Euro einzusparen. Das Ergebnis ist der dauernde Rückzug aus 33 Regionalbahnen. Die Zukunft von weiteren 12 Regionalstrecken ist noch offen. Gut ins Gesamtbild passt das im Eiltempo durch den Nationalrat gepeitschte Eisenbahngesetz, das die Einstellung von Regionalbahnen deutlich erleichtert. Der Vorschlag von Grünen und SPÖ nach der verpflichtenden Umsetzung eines Revitalisierungsplans fand keine Mehrheit.

Sicherheit auf der Eisenbahn: Im Eisenbahnbereich werden mittlerweile 80% der Gesetzesmaterien auf EU-Ebene beschlossen. Bei der Liberalisierung ist Österreich vorne mit dabei. Im Bereich Sicherheit ist man schlampig: So hat der Bund das Festsetzen von Sicherheitsstandards an die Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschoben und wesentliche Durchführungsverordnungen zur Eisenbahnsicherheit nie erlassen. Ob ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die Voraussetzungen hat, um sicher Eisenbahnverkehr abzuwickeln, wird von der Behörde nur rudimentär geprüft.

Den Vogel schießt die Umsetzung der EU-Sicherheitsrichtlinie des »zweiten Eisenbahnpaketes« ab: Diese sieht die Einrichtung einer Bahn-Sicherheitsbehörde mit befugten Organen vor. In der im Juni beschlossenen Eisenbahngesetz-Novelle fehlt beides. So gibt es auf Österreichs Schienennetz teilweise Regeln, an die sich die Eisenbahnunternehmen zum Teil zu halten haben, die jedoch mangels Eisenbahnpolizei nicht kontrolliert werden können. Dass eine solche Verkehrspolitik von den zuständigen Politikern als erfolgreich bezeichnet wird, kann nur dann nachvollzogen werden, wenn man das Nichtwahrnehmen von Verantwortung und den Verlust von Zuständigkeiten als politisches Ziel begreift.

Unterlassungen: Auch was fehlt, fällt auf: Eine deutlich zurückhaltende Politik bei der EU-Wegekostenrichtlinie verhinderte die Erhöhung der Lkw-Maut, und eindeutige Aussagen verhindern die Einführung von Lkw-Maut auf allen Straßen. Auch die Umsetzung des digitalen Tachographen zur Kontrolle der Arbeitszeiten im Straßenverkehr wurde nicht angegangen.

Österreichs Verkehrspolitik war noch nie ein besonderes Ruhmesblatt. Allerdings kann auch bei nüchterner Betrachtung festgestellt werden, dass die schwarz-blau-oranger Bundesregierung diese Situation deutlich verschlimmert hat. Auf die nächste Regierung wartet die Sanierung praktisch aller angegriffenen und liegen gelassenen Brocken, mit einem Finanzaufwand in knapp zweistelliger Milliardenhöhe.