

„WIR SIND BAHN“

Österreichweite Zusammenarbeit von Umwelt- und Verkehrsinitiativen für einen attraktiven Öffentlichen Verkehr
 c/o **Plattform der Verkehrsinitiativen im Zentralraum Salzburg**
 Mag. Peter Haibach, Georg Rendlweg 26, A-5111 Bürmoos, ☎ (0664) 42 69 607
 Tel/Fax (06274) 4966 E-Mail: haibach@sbg.at

3. November 03

STELLUNGNAHME ZUR ÖBB-REFORM Mit der Bitte um Berücksichtigung beim Begutachtungsverfahren

Wertes Präsidium des Nationalrates, sehr geehrter Herr Bundesminister!

WIR SIND BAHN als konsequente Vertretung der Fahrgäste hat Sorge über die Zukunft der Bahn und erlaubt sich zum vorliegenden ÖBB-Reform wie folgt Stellung zu nehmen, wobei WIR SIND BAHN sich auf Kernaussagen beschränkt:

Präambel zur ÖBB-Reform:

Grundsätzlich wird eine Reform der ÖBB begrüßt, ein intensiver Dialog über Effizienzsteigerungen, Wettbewerbsfähigkeit, Kundenorientiertheit, Verbesserung des Mobilitätsangebotes im Zuge der Bahnliberalisierung ist notwendig und wünschenswert.

Auch der Anspruch durch schlanke Strukturen marktorientiert handeln zu können, ist gerechtfertigt.

Die Eile der Reform, die Vorgangsweise aber auch viele Inhalt der Reform werden diesem Anspruch nicht gerecht.

Vom logischen sachlichen Zusammenhang wäre folgende Vorgangsweise nötig:

1. Politische Festlegung von Qualitäten für den Fahrgast (integrierter Taktfahrplan, Mindestbedienungsqualität etc.) und für den Güterkunden.
2. Darauf aufbauend ein Betriebskonzept.
3. Daraus sich ergebend Infrastrukturausbauten.

Die vorgelegte Reform verzichtet nicht nur auf die Festlegung solcher Ziele für die Kunden und beschränkt sich bei den Zielen weitestgehend auf "finanzielle Einsparungen", durch die Zerschlagung der ÖBB in einzelne Teile erschwert sie zudem eine ganzheitliche Herangehensweise, um solche Kundennutzen aber auch übergeordnete staatliche Ziele (wie z.B. Klimaschutz) zu erzielen. Der vorgelegte Reformvorschlag wird daher einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik nicht gerecht

Darüber hinaus birgt die Reform die Gefahr in sich, dass es zu steigenden Kosten aufgrund der fehlenden Synergien und einer einhergehenden Verwaltungsaufblähung (7 AG !) kommen wird. Dabei könnten auch die Fahrgäste unter die Räder kommen, die mit geringerem Leistungsangebot und höheren Tarifen rechnen müssten.

Die Hüh-Hott-Politik der im 1/2-Jahrestakt wechselnden Verkehrsminister sollte da selbstkritisch bedacht werden.

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.

WIR SIND BAHN
Vorsitz
Mag. Markus Rabanser
markus.Rabanser@aon.at
Tirol:
Martin Teißl
Pirchanger 73
6130 Schwaz in Tirol
email: martin.teissl@gmx.at
Salzburg
Mag. Peter Haibach
Plattform der Verkehrsinitiativen im
Zentralraum Salzburg
Georg Rendlweg 26
5111 Bürmoos
☎ (06274) 4966 (auch Fax)
email: haibach@sbg.at
Steiermark
Helmut Uttenthaler
Fahrgast Graz/Steiermark
Postfach 68
8027 Graz
☎ 0650 24 53 420
Fax: (0316) 873-5115
email: helmut.uttenthaler@gmx.at
Kärnten
Dr. Markus Lampersberger
Fahrgast Kärnten
Postfach 256
9021 Klagenfurt
☎ (0664) 64 34 552
fax: (0463) 46 269
e: fahrgast_karnten@yahoo.de
Oberösterreich
Peter Baalmann
Hauptstraße 78
4890 Frankenmarkt
☎ (07684) 6224 (auch Fax)
schienenpeter@aon.at
NÖ
Ing. Andreas Offenborn
Unsere Westbahn/ unsere Busse
Bundesland NÖ
Beethovenstraße 14
3011 Neupurkersdorf
☎ (02231)66560 (auch Fax)
email: offenbo@elinebgtraction.at
Bayern
Dipl.-Vw. Rolf Bickelhaupt
Von-Grünenstein -Straße 10
D-87634 Obergünzburg
0049 (0)8372 1898
Bickelhaupt.Allgaeu@t-online.de
Liechtenstein
Georg Sele
Verkehrsclub Liechtenstein
Postfach 813
FL-9490 Vaduz
☎ (0041)7523254 53 (auch fax)

Die Kritikpunkte im einzelnen:

Es fehlen klare verkehrspolitische Ziele und Prioritäten

Die ÖBB wird als reines Finanzproblem gesehen, die Budgetsanierung steht im Vordergrund und nicht die Attraktivierung der Bahn. Die Analyse über den Istzustand der ÖBB fehlt gänzlich. Nachdem die ÖBB bei der Gründung im Jahr 1992 im Gegensatz zu anderen europäischen Bahnen (Deutschland) nicht entschuldet worden ist, werden an die 10 Mrd. € mit hoher Zinsbelastung mitgeschleppt. Veraltetes Wagenmaterial, desolater Zustand vieler Bahnhöfe etc.

Die Bundesregierung hat es auch bisher nicht zuwege gebracht durch klare Finanzströme (Finanzausgleich) die notwendigen Mittel für den Öffentlichen Verkehr insgesamt zur Verfügung zu stellen. Derzeit erfolgt ein „kalter Finanzausgleich“, d.h. die Kompetenzen wurden den Ländern übertragen ohne Regionalisierung der Mittel. Somit entscheidet der Zufall bzw. politische Zugehörigkeit/Lobbies, welche Projekte in den Bundesländern Bundesmittel bekommen. Hinzu kommt noch, dass der Generalverkehrsplan ein Sammelsurium von Länderinteressen darstellt, mit teils höchst fragwürdigen Prioritäten.

Im neuen ÖBB-Gesetz werden die verkehrspolitischen und umweltrelevanten Ziele äußerst vage formuliert, die Senkung des Zuschussbedarfes steht im Vordergrund der Reform, nicht aber die Kundenorientiertheit.

Entscheidend wäre aber eine Zieldefinition, z.B. Integraler Taktfahrplan, Mindestbedienqualitäten, Veränderung des Modal splits, 50 %ige Zweckbindung des Roadpricings für die Bahn, %-Anteil der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, Attraktivierung der Regionalbahnen, die Umsetzung der Alpenkonvention, Erreichung des Kyotozieles etc.

Strukturreform bringt höhere Verwaltungskosten und Synergieverluste

Eine Verwaltungsaufblähung durch die Gründung von 7 AGs bringt auch steigende Kosten mit sich. Es drohen Synergienverlust, z.B. Personen- und Güterverkehr.

Kontraproduktiv die Trennung zwischen Infrastruktur Bau und Erhaltung: Prestigeprojekte wie die Koralmbahn werden ohne Absprache mit dem Betrieb durchgezogen.

Eine Regionalisierung der Kompetenzen bei Regionalbahnen mit Entscheidungsstrukturen vor Ort fehlt gänzlich im Entwurf (Modell SüdostBayernBahn).

Budgeteinsparung stehen im Vordergrund und nicht die Attraktivierung der ÖBB

Die jährliche Dynamisierung des Infrastrukturbenützungsentgeltes (bis zu 40 % bis 2007) wird Einbrüche beim Güterverkehr und Tarifierhöhungen für die Fahrgäste bewirken. Unsachliche, polemische Darstellung der Bundeszuschüsse an die ÖBB, z.B. Pensionszahlungen als Bundeszuschüsse an die ÖBB auszuweisen, deuten auf keinen „guten Geist“ des Gesetzes hin.

Der Personenverkehr wird durch Trennung vom Güterverkehr schwieriger finanzierbar. Für viele Regionalbahnen (z.B. Salzburger Lokalbahn, Pinzgaubahn) ist beides (Personen- & Güterverkehr) eine Überlebensfrage.

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.

Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE) wird nicht ausreichen, Erhaltungsaufwendungen zu finanzieren, eine weitere Erhöhung des IBE den Güterverkehr auf der Bahn gänzlich einbrechen lassen. Bisher konnten die Erhaltungsaufwände/Fahrzeuge durch den nur einmal möglichen Verkauf von Immobilien abgedeckt werden, die aber nun zur Infrastrukturgesellschaft Bau wandern sollen. .

Verschern der ÖBB-Immobilien engt deren Spielraum für die Zukunft ein.

Folge: Sicherheitsstandards werden leiden, zwar massive Streckenausbauten erfolgen aber Rücknahme des Angebotes aus finanziellen Gründen wahrscheinlich.

Die Aussage im Entwurf: „Die Bundesregierung sieht keine Alternative“ ist nicht zu akzeptieren:

Was ansteht ist eine massive Verlagerung von Straßenbaumittel auf die Bahn bzw. die gesamten öffentlichen Verkehr. Zweckbindung des Roadpricings zu 50 % für die Öffis. In der Schweiz werden 2/3 der Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe für die Bahn verwendet.

Finanzielle Auswirkungen

Die Kosteneinsparung durch Reformmaßnahmen von jährlich 1 Mrd. € ist ohne Substanz und unseriös, so lange keine klar definierten Ziele vorliegen.

Die mangelnde Entschuldung der ÖBB und das Ausweichen auf PPP-Modelle werden die Bahn weiter verschulden.

Die Verwaltungsaufblähung durch 7 AGs wirken sich ebenfalls kostensteigernd aus. Dass der Öffentliche Verkehrs sich selbst finanzieren kann ist unrealistisch, es kann nur immer um einen hohen Kostendeckungsgrad gehen. Oder die Tarife werden kräftig angehoben - dann soll sich die Politik aber dazu bekennen.

Die Regionalbahnen mit einem IBE zu belasten ohne gleichzeitig die Bundes- und Landesstraßen in die Straßenmaut einzubeziehen führt zu einem weiteren Ungleichgewicht der Kosten zwischen Schiene und Straße.

Die Forderung: IBE-Befreiung für Regionalbahnen ist aufzunehmen.

12.000 Eisenbahner sollen wegrationalisiert werden – wo ist der Rationalisierungsplan?

Ob und inwieweit die Einsparung von 12.000 Eisenbahnern Sinn macht, hängt von der Zieldefinition ab und muss durch einen eigenen Rationalisierungsplan festgelegt werden. Ein Durchziehen um jeden Preis gefährdet Sicherheitsstandards und das Service für die Fahrgäste. Solche Aussagen führen zu einer Demotivation der Eisenbahner. Kunden haben das Recht, gut bedient zu werden - daß dies durch demotivierte Mitarbeiter nicht geschehen kann, ist einsichtig. Schon allein aus diesem Grund ist die getätigte Vorgangsweise abzulehnen.

Ist die EU-Konformität der ÖBB-Reform gegeben?

Aufgrund der Tatsache, dass sämtliche Gesetzesvorhaben, wie Pensionsreform, Sozialversicherungen vom Verfassungsgerichtshof beeinsprucht worden sind, wäre eine Überprüfung durch einen unabhängigen Consulter äußerst ratsam.

WIR SIND BAHN-Vorschlag zur weiteren Vorgangsweise

Für die Bahnreform muss es sowohl einen nationalen Konsens als auch die Zustimmung des ÖBB-Vorstandes, der Bediensteten und WIR SIND BAHN geben.

Wir schlagen daher eine Nachdenkpause von 6 Monaten vor und die Einberufung eines „RUNDEN TISCHES“ durch den Bundeskanzler vor, um eine **Zieldiskussion zu führen und Wege zur Zielerreichung zu vereinbaren. Erst dann soll über die ÖBB-Reform entschieden werden.**

Dem Runden Tisch sollte der Bundeskanzler, der Infrastrukturminister, die Verkehrssprecher der Parlamentsparteien, der ÖBB-Vorstand, die Gewerkschaft/ und WIR SIND BAHN-Vertreter angehören.

Als ersten Schritt steht eine Einigung über die Zukunft der ÖBB an:

Geht es um künftig um eine

1. Bestandssicherung bei den ÖBB?
2. Ist eine europaweite Expansion der Unternehmens ÖBB sinnvoll?
3. Inwieweit soll eine Marktanteilsausweitung innerhalb Österreichs erfolgen (Änderung Modal Split)?

Als zweiter Schritt wären die Wege zur Zielerreichung festzulegen:

- ?? Welche Strukturen werden zur Umsetzung der Ziele gebraucht?
- ?? Wie erfolgt die Regionalisierung der Mittel vom Bund auf die Länder im Wege des Finanzausgleiches?
- ?? Entschuldung der ÖBB hat Priorität
- ?? Wie kann die ÖBB durch eine dezentrale Entscheidungsstruktur effizient arbeiten?
- ?? Sind ausreichend Sachkundige Vertreter im Unternehmensvorstand/im Aufsichtsrat
- ?? Mitbestimmung der Fahrgäste durch einen Aufsichtsratssitz für WIR SIND BAHN
- ?? Schaffung eines Fahrgast-Beirates (s. England) bei den ÖBB

Für all das ist die Dialogbereitschaft der Bundesregierung und Einladung zum „Runden Tisch“ Voraussetzung:

Bis dato verweigert allerdings sowohl Infrastrukturminister Gorbach als auch sein Staatssekretär Kuckacka den Dialog über die Bahnreform mit den österreichweit agierenden Umwelt- und Verkehrsinitiativen WIR SIND BAHN. Auch aus dem Bundeskanzleramt gab es kein Zugehen auf die Initiativen.

WIR SIND BAHN denkt daher auch über Protestaktionen der Fahrgäste nach!

WIR SIND BAHN ersucht die Stellungnahme ins Begutachtungsverfahren einzubeziehen und bei Fachgesprächen beigezogen zu werden.

Für *WIR SIND BAHN*
Mag. Peter Haibach, Koordinator

Ergeht an:

Nationalratspräsidium

Bundeskanzler

Finanzminister

Infrastrukturminister

Verkehrssprecher der Parlamentsparteien Der Inhalt dieser Stellungnahme wird mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit

Landeshauptleute und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.

Eisenbahnergewerkschaft