

ÖBB – Eine Gewerkschaft hält sich eine Eisenbahn

Jeder Steuerzahler muss pro Jahr 2.500 Euro für die ÖBB aufwenden, ohne auch nur einen Kilometer mit der Bahn gefahren zu sein, und trotzdem ist der Schuldenberg der ÖBB seit 2004 von 3,8 Milliarden auf 20,6 Milliarden im Jahr 2011 angestiegen. Das Hauptproblem des Unternehmens: Es fehlt in allen Bereichen an Reformen, denn die übermächtige Eisenbahner-Gewerkschaft verhindert substanzielle Änderungen. Ob beim Dienst- oder Pensionsrecht oder den Privilegien der mehr als 100 dienstfrei gestellten Betriebsräte. Politik und Management gingen bisher vor den Gewerkschaftern auf die Knie. Dadurch sind die ÖBB zum finanziellen Fass ohne Boden geworden. Wenn jetzt nicht gehandelt wird, dann werden die ÖBB finanziell entgleisen.

„Die Lage ist ernst.“

„43 Prozent der Kosten sind Personalkosten – eine kaum manövrierbare Position.“

„Eine Hand weiß nicht, was die andere tut.“

„Österreich ist das einzige Land der Welt, in dem sich eine Gewerkschaft mit Milliarden an Steuergeldern eine Eisenbahn hält.“

1. Die Lage ist ernst – jeder Steuerzahler muss pro Jahr 2.500 Euro für die ÖBB aufwenden, ohne auch nur einen Kilometer mit der Bahn gefahren zu sein

Die drei ersten Zitate stammen nicht von einem Experten oder ÖBB-Kritiker, sondern der neue ÖBB-Chef Christian Kern¹ urteilte 100 Tage nach Amtsantritt derartig und er traf damit den Nagel auf den Kopf.

Dennoch ist bei Kerns Darstellungsweise Vorsicht geboten, wie die Tageszeitung „Die Presse“ festhielt: „Die allgemein bekannten Probleme der ÖBB wurden offen angesprochen, wenngleich hinter Kerns Worten wohl auch ein wenig Kalkül stecken dürfte: Je schlechter er den Status quo der Bahn darstellt, desto besser kann die Situation unter seiner Führung werden.“²

Und das vierte Zitat stammt letztlich vom Autor. Denn das Unternehmen zählt zweifelsohne zu den marodesten, aber auch zu den wichtigsten in unserem Land.

Einige Eckdaten, die eigentlich positiv stimmen sollten:

- Im Jahr 2009 realisierte der ÖBB-Konzern Investitionen im Gesamtvolumen von 2,698 Milliarden Euro.
- 41.500 Österreicher finden bei den ÖBB Arbeit. 453 Millionen Passagiere beförderten die ÖBB, allein auf der Brennerachse wurden 225.000 Lkw – also um 12,5% mehr als im Jahr zuvor – transportiert.
- Insgesamt wurden 146 Millionen Zugkilometer durch Österreich gefahren.
- 1,680 Milliarden Euro wurden 2009 in Neu- und Ausbau des Schienen- und Bahnhofnetzes investiert – Tausende Arbeitsplätze konnten so geschaffen und gesichert werden.

Doch die Realität sieht tiefrot aus:

- Das Finanzergebnis der ÖBB lag 2009 bei einem Verlust von 192,8 Millionen Euro. Im Jahr zuvor gab es sogar mehr als eine Milliarde Euro Verlust.
- Die Passagierzahlen gingen um ein Prozent zurück.
- Der Staat muss Steuergeld (inklusive Haftungen) in der Höhe von fast sieben Milliarden Euro pro Jahr zuschießen.

- Und WIFO-Chef Univ.-Prof. Dr. Karl Aiginger kritisierte im Dezember 2010 „scharf die Schuldenexplosion bei den ÖBB. Hintergrund ist: Offiziell hat Österreich eine Staatsverschuldung von knapp mehr als 70 Prozent der jährlichen Wirtschaftsleistung (BIP). Rechnet man jedoch die ausgelagerten Schulden dazu, kommt man bereits in die Gegend von 85 bis 90 Prozent vom BIP. Aiginger prophezeit ein ‚großes Geheul‘, sollte die EU-Kommission in absehbarer Zeit den wahren Gesamtschuldenstand ausweisen. Bis 2011 erhöht sich der Anteil aller außerbudgetären Schulden von 8,7 (2007) auf 12,4 Prozent des BIP.“³

„Falsche Weichenstellung“ titelte die Tageszeitung „Der Standard“: „Dank eines undurchschaubaren Millionensubventionssystems wurde jahrelang verschleiert, dass sich nicht einmal technisch primitive Rohstofftransporte kostendeckend auf Schiene führen lassen. Den Rest erledigten die Politiker. Sie ließen sich von ihren Günstlingen die Märchen von sagenhaft hohen Marktanteilen im Schienengüterverkehr so lang erzählen, bis sie selber glaubten, dass sich mit Geisterzügen Geld verdienen lässt.“⁴

Hauptproblem: Es fehlt in allen Bereichen an Reformwillen bei den ÖBB. Auch der neue Vorstandsvorsitzende Christian Kern beschränkt sich bis heute darauf, den katastrophalen Zustand der ÖBB wöchentlich neu zu beschreiben. In substanzielle Verhandlungen mit der übermächtigen Gewerkschaft, die die Geschicke der Bundesbahnen seit Jahrzehnten bestimmt, ist er noch immer nicht getreten. Vielmehr ist Kern schon bei den ersten Gehaltsverhandlungen vor der Gewerkschaft in die Knie gegangen und hat im Vergleich zum öffentlichen Dienst – wie schon seine Vorgänger – der Gewerkschaft einen höheren Gehaltsabschluss ermöglicht. Während der öffentliche Dienst für 2011 im Durchschnitt mit 0,85% abgeschlossen hat, gibt es für die ÖBBler 1,27%.

Die Zahlen, wie ernst die Lage bei den ÖBB tatsächlich ist, liegen auf dem Tisch:

- Der Schuldenberg der Bundesbahnen ist von 3,8 Milliarden Euro im Jahr 2004 auf 20,6 Milliarden Euro im Jahr 2011 explodiert, obwohl die Zuschüsse des Staates beinahe sieben Milliarden Euro pro Jahr betragen – einschließlich der Haftungen.
- Somit zahlt jeder Steuerzahler, gleichgültig ob er je mit der Bahn fährt oder nicht, 2.500 Euro für die Bundesbahnen.
- Die Qualitätsstandards spiegeln keineswegs diesen Mitteleinsatz wider.

Fahrgastverbände kritisieren die schlechten Pünktlichkeitswerte, veraltetes rollendes Material und unfreundliches Personal. Der Seniorenrat beklagt mangelndes Kundenservice.

- Wie dramatisch sich die Schuldenspirale bei den ÖBB nach unten dreht, belegen allein die Zinszuschüsse: Für den Zeitraum zwischen 2008 und 2013 benötigen die Bundesbahnen 1,91 Milliarden Euro an Zinszuschüssen, für die Jahre 2014 bis 2019 wird sich diese Summe verdreifachen und aktuellen Berechnungen zufolge auf 5,7 Milliarden Euro ansteigen, was wiederum eine massive Steigerung der Staatszuschüsse zur Folge haben wird.
- Während die ASFINAG – zum Vergleich – ihre Schulden aus eigener Kraft zurückzahlt, ist bei den ÖBB davon keine Rede. Die Gefahr ist groß, dass die nächste Entschuldung der Bundesbahnen aus Steuermitteln bald wieder anstehen könnte. 2004 erfolgte eine Entschuldung von 10,4 Milliarden Euro auf 3,8 Milliarden Euro.
- Dazu kommt der Aufwand für die 72.000 ÖBB-Pensionisten: Hier zahlt der Bund im Jahr 2010 bereits 2,2 Milliarden Euro bei stark steigender Tendenz.

Ausreden auf die schwierige konjunkturelle Situation der vergangenen Jahre sind hier unangebracht, das ergibt der Blick zu unseren Nachbarn.

Während die ÖBB in den Jahren 2008 und 2009 einen kumulierten Rekordverlust von 1,2 Milliarden auswiesen, schrieb die Deutsche Bahn im selben Zeitraum einen Gewinn von 2,15 Milliarden Euro und die Schweizer Bahn von 486,9 Millionen Euro. Und während in deutschen Medien bereits von einem Rekordgewinn der Deutschen Bahn in Milliardenhöhe für das Jahr 2010 zu lesen ist, geben sich die österreichischen Bahnmanager damit zufrieden, wenn der Abgang im Geschäftsjahr 2010 „nur“ bei rund 150 Millionen Euro liegt. Es ist also möglich, Staatsbahnen auf gesunde Beine zu stellen. Unser Ziel muss es sein, die ÖBB auf Erfolgsschiene zu bringen.

Vorschläge gibt es von Experten, wie dem Rechnungshof, zur Genüge und auch die Bundesregierung hat im aktuellen Regierungsprogramm die Sanierung der ÖBB als unerlässliche Aufgabe festgeschrieben: So heißt es auf den Seiten 51 und 52 des Regierungsprogramms 2008–2013 „Gemeinsam für Österreich“:

„Abgesehen von verkehrspolitischen Rahmenbedingungen ist dazu einerseits die Fortführung der Schieneninfrastrukturoffensive und andererseits eine massive Erhöhung der Produktivität der ÖBB unerlässlich.“

„Eine Fortsetzung der ÖBB-Reform ist unerlässlich: Dabei gilt es insbesondere die Struktur weiter zu entwickeln und verstärkte Anstrengungen zur Senkung der Kosten zu unternehmen. Ziel muss es sein, für den liberalisierten Güter- und Personenverkehrsmarkt wettbewerbsfähige Unternehmen zu schaffen. Dazu gehört auch die Überprüfung von eigenkapitalstärkenden Maßnahmen und strategischen Partnerschaften.“⁴⁵

2. „43 Prozent der Kosten sind Personalkosten – eine kaum manövrierbare Position“

Im Gegensatz zur Aussage von ÖBB-Chef Christian Kern muss bei den Personalkosten etwas gemacht werden. Die „Salzburger Nachrichten“ fordern dazu auf: „Kern ist bereits der vierte Generaldirektor binnen sechs Jahren, der sich an der Bahn versuchen darf. Abgesehen von der erfolgreichen Vervielfachung der Führungspositionen und Abteilungen sind alle seine Vorgänger gescheitert. Der Bahnverkehr wird, außer auf den Hauptstrecken Richtung Westen und Süden, ausgedünnt oder durch Busse ersetzt. Die Züge sind noch immer nicht pünktlicher, telefonieren kann man auch nicht. Vor allem aber hat die Bahn zu hohe Personalkosten. Genau hier muss Kern beweisen, wie ernst es ihm mit seiner Absicht ist, bei den ÖBB aufzuräumen. Wenn er sich hier nicht durchsetzt, also – außer bei den ganz niedrigen Einkommen – die Gehälter einfriert, ist er gescheitert.“⁴⁶

Allerdings ist es eine Herkulesaufgabe, die Kern hier bevorsteht. Denn der Rechnungshof und interne ÖBB-Gutachten liefern seit Jahren Lösungsmöglichkeiten, die das ÖBB-Management bisher nicht umsetzen konnte. Mit großer Kraftanstrengung ist diese Position manövrierbar.

So wird im Rechnungshofbericht⁷ zur Umsetzung des Bahnstrukturgesetzes 2003 massiv kritisiert, dass das Ziel einer Personalkostenreduktion im Ausmaß, wie es das Bundesbahn-Strukturgesetz 2003 vorsah, vom zuständigen BMVIT und vom Management nicht erreicht wurde. Geplant war eine jährliche Ersparnis von rund 660 Millionen Euro durch die Reduktion um 12.000 Mitarbeiter auf rund 35.000. Im Jahr 2003 hielten die ÖBB bei 46.486

Beschäftigten, derzeit ist der Mitarbeiterstand immer noch bei mehr als 41.500 – Hundertschaften an Leasingkräften noch nicht mitgerechnet.

Zudem hat der ehemalige ÖBB-Vorstand Peter Klugar beim renommierten Unternehmensberater Roland Berger ein Gutachten zur Steigerung der Produktivität in Auftrag gegeben. Wichtigstes Ergebnis: Im Personalbereich könnten allein bei Vershieb und Traktion 3.430 Stellen bis zum Jahr 2015 eingespart werden. Überzählige Mitarbeiter sollen aber nicht in Frühpension geschickt werden, sondern ein interner Arbeitsmarkt sei zu schaffen, empfiehlt der Unternehmensberater. Zudem ist rund ein Drittel der ÖBB-Belegschaft schon im neuen DBO-Dienstsystem, bei dem Kündigungen möglich sind.

Genau an diesem Punkt steht bei den ÖBB aber eine für bisher jedes Management unüberwindbare Hürde: Die Gewerkschaft mit dem übermächtigen und langgedienten Chef Wilhelm Haberzettl. Denn während die ÖBB-Management-Spitze in regelmäßigen Abständen ausgewechselt wird, ist Haberzettl bereits seit den 70er-Jahren als ÖBB-Gewerkschafter aktiv, seit 1996 im Vorstand der Eisenbahner-Gewerkschaft und seit 1998 oberster ÖBB-Personalvertreter.

Fakt ist: Haberzettl ist es in diesen Jahren gelungen, durch Drohgebärden, Aussitzen und Blockieren notwendige Veränderungen zu verhindern – zum Schaden der Wirtschaftlichkeit des Konzerns und auf Kosten der heimischen Steuerzahler.

Die Hundertschaft an freigestellten Betriebsräten

Es ist der ÖBB-Gewerkschaft gelungen, dass das in Österreich geltende Arbeitsverfassungsgesetz bei den ÖBB nicht zur Anwendung kommt. Vielmehr gibt es für die rund 41.500 Bediensteten das Bundesbahnbetriebsgesetz, das eine Hundertschaft an freigestellten Betriebsräten ermöglicht. Die „Kleine Zeitung“ schreibt dazu, dass hier ein „bisher völlig unterbelichtetes Privilegien-Kapitel der ÖBB“ angesprochen werde, nämlich „die Heerschar der bei der Bahn dienstfrei gestellten Betriebsräte, die jährlich viele Millionen verschlingen“. Und weiter: „Wildwuchs von Freigestellten wird mittels trickreicher Konstruktionen ermöglicht.“⁸

Die Details: In den Überleitungsbestimmungen des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 heißt es unter (3) 1.: „Abweichend von § 34 ArbVG kann in Unternehmen der Österreichischen Bundesbahnen ... durch Betriebsverein-

barung festgelegt werden, welche Arbeitsstätten aus Gründen der Vertretung ... zusammenzufassen sind und als Betrieb gelten ...“⁹

Die Gewerkschaft hat diese Regelungen, was als Betrieb gilt, weitestgehend ausgelegt, sodass es rund 900 Betriebsstätten gibt. Diese ermöglichen es, dass mehr als 100 Betriebsräte bei den ÖBB bei vollen Bezügen dienstfrei gestellt sind. Dazu kommen noch Sonderregelungen für Hunderte Politfunktionäre, die zulasten des Unternehmens gehen.

Würde bei den ÖBB wie in allen anderen Betrieben das Arbeitsverfassungsgesetz gelten, wären bei dieser Unternehmensgröße lediglich 16 freigestellte Betriebsräte zulässig.

Zum Vergleich: Die 35.000 Mitarbeiter des Handelsriesen SPAR kommen mit zwei freigestellten Betriebsräten aus.

Seit Jahren haben ÖBB-Beamte höhere Gehaltsabschlüsse als Beamte

Die Eisenbahnergewerkschaft fungiert seit Jahren als Besitzstandswahrer für alle ÖBBler. Habermehl spricht sich zwar immer wieder für einen internen Arbeitsmarkt bei den ÖBB aus, umgesetzt wurde dieser bisher jedoch nie. Statt Umschichtungen durchzuführen, werden ÖBBler immer noch mit durchschnittlich 52 Jahren in Pension geschickt. Alleine 1.000 ÖBBler konnten aufgrund von „Bedarfsmangel“ diese Frühpension im Jahr 2009 in Anspruch nehmen. Auch 2010 lag das durchschnittliche Pensionsantrittsalter bei 52 Jahren.

Zuletzt versprach die Gewerkschaft im Zuge der Gehaltsverhandlungen erneut, für einen internen Arbeitsmarkt aufgeschlossen zu sein. Es wurde schließlich sogar eine Betriebsvereinbarung geschlossen, auf deren Basis ein interner Arbeitsmarkt bei den ÖBB kommen soll. Doch auch hier ist seit September nichts geschehen. Andererseits ist es Habermehl im Zuge dieser Verhandlungen erneut gelungen, dass ÖBB-Bedienstete eine weit höhere Gehaltserhöhung bekommen als Beamte:

Gerechnet pro Mitarbeiter beträgt die Erhöhung durch den Gehaltsabschluss bei den ÖBB im Jahresschnitt 853 Euro, bei den Bundesbeamten hingegen nur 520 Euro.

Somit konnte sich die Gewerkschaft erneut durchsetzen, denn die Gehaltsabschlüsse bei den ÖBB liegen mittlerweile seit Jahren über jenen der

Beamten. ÖBBler erhielten schon für 2009/10 (Juli bis Juli) ein Gehaltsplus von 2,2%, im Jahr 2008/09 sogar von 4,5%. Im Öffentlichen Dienst wurden die Gehälter hingegen für 2010 um 0,9% und davor um 3,5% angehoben.

Ein Prozent mehr Gehalt bei den ÖBB kostet rund 25 Millionen Euro.

Rund 90 % aller ÖBBler in höchster Gehaltsstufe – Biennalsprünge schon nach eineinhalb Jahren

Die Gewerkschaft hat bei den Löhnen dafür gesorgt, dass ÖBBler besser gestellt sind als alle anderen Österreicher.

Laut einer Vereinbarung, die Habermehl am 30. April 2004 selbst unterschrieben hat, wurde festgeschrieben, dass für die kommenden fünf Jahre Vorrückungen für die Gehaltsstufen 5-7 bereits nach 1,5 Jahren stattfinden.

Die 1,5-jährigen Vorrückungen führten in den vergangenen Jahren nicht nur zu Mehrkosten in Millionenhöhe, sondern aufgrund des hohen Durchschnittsalters der Belegschaft auch dazu, dass bereits rund 90% der 26.000 ÖBB-Beamten inzwischen in der höchsten für sie erreichbaren Gehaltsstufe angelangt sind.

Dadurch, dass es zu zusätzlichen Vorrückungen in den vergangenen fünf Jahren gekommen ist, sind enorme Zusatzkosten entstanden. Eine Vorrückung für alle ÖBB-Bediensteten verursacht Kosten von 66 Millionen Euro.

Milliarden teure und sozial ungerechte Pensionsregelungen

Der größte und schwerste finanzielle Brocken, der die Steuerzahler belastet, ist allerdings das Pensionsrecht mit seinen unzähligen Sonderregelungen für die Bediensteten im alten AVB-System.

Auch hier hat der Rechnungshof bereits mehrfach die gängigen Regelungen kritisiert.

Laut Rechnungshof können Einsparungen bei den ÖBB-Pensionen „den Bund mit 1,2 Milliarden Euro entlasten und die Heranziehung der tatsächlich ausbezahlten Nebengebühren statt des Nebengebühren-Durchschnittssatzes für die Pensionsbemessung würde Mehrkosten von über einer Milliarde Euro vermeiden“¹⁰

Auch hier setzte sich bis heute die Gewerkschaft durch:

Im Jahr 2000 wurde die Nebengebührentulage als Teil des Pensionsbezuges neu eingeführt. Anfänglich wurden zehn Prozent automatisch aufgeschlagen.

Bis zum Jahr 2015 soll die Zulage auf 15% erhöht werden, derzeit liegt sie bei rund zwölf Prozent. Sinn war es, die negativen Effekte einer verlängerten Durchrechnung aufzufangen.

Prinzipiell existiert eine derartige Nebengebührenezulage – als Zulage zum Ruhegenuss – auch bei den Beamten. Allerdings: Beamte zahlen dafür Pensionsbeiträge in ihrer Aktivzeit und bekommen für diese Leistungen Punkte. Die Anzahl der „erworbenen“ Punkte entscheidet dann, wie hoch die Zulage zum Ruhegenuss ist. Die ÖBB-Bediensteten aber zahlten bis 2000 keine Pensionsbeiträge für die Nebengebühren und bekamen trotzdem die Nebengebührenezulage zum Ruhegenuss dazu. Ein ÖBBler, der 2001 in Pension ging, zahlte also keine Pensionsbeiträge für die Nebengebühren, erhielt aber sofort eine um zehn Prozent höhere Pension. Ein ÖBBler, der heuer in Pension geht, zahlte neun Jahre lang Pensionsbeiträge für die Nebengebühren, bekommt aber jetzt ein Leben lang rund zwölf Prozent mehr Pension.

Ein zweites Mal profitierten die Eisenbahner, als die Gewerkschaft im Jahr 2002 durchsetzte, als „Verwaltungsvereinfachung“ die Allgemeine Nebenbezugspauschale (ANP) in die normale Gehaltstabelle der ÖBB einzubauen und nicht „nebenbei“ auszusuchen. Der Effekt war, dass sich damit die Bemessungsgrundlage für die Pension erhöhte und die Nebengebührenezulage nicht um diesen Prozentsatz verringert wurde.

Die Mitarbeiter profitierten also doppelt: einmal durch die höhere Bemessungsgrundlage für den zukünftigen Pensionsbezug und zweitens durch die Nebengebührenezulage.

Der Rechnungshof kritisiert zudem, dass diese Pensionsregelung sozial ungerecht sei.¹¹

Ein Beispiel: Für einen Triebfahrzeugführer, also einen Lokführer, der tagtäglich große Verantwortung trägt, zahlt der Bund insgesamt 393.200 Euro an Pensionslast, für einen Sachbearbeiter zahlt der Bund aber insgesamt 810.013 Euro Pensionslast durch diese allgemeine Nebenbezugspauschale und die damit verbundene höhere Bemessungsgrundlage.

Und die Mehrkosten, die ein ÖBB-Durchschnittspensionist aufgrund seines frühen durchschnittlichen Eintrittsalters mit 52 Jahren und aufgrund der hohen Staatszuschüsse zu seiner Pension im Vergleich zu allen anderen Beamten verursacht, sind dramatisch. Ein ÖBB-Durchschnittspensionist hat bereits 239.583 Euro an Pensionsleistungen bezogen, wenn ein Bundesbeam-

ter im Alter von 60 Jahren (durchschnittliches Antrittsalter im Bundesdienst) in Pension geht.

Pro Jahr könnten durch Änderungen hier mehr als 100 Millionen Euro eingespart werden. Zur Verdeutlichung: Insgesamt zahlt der Bund – wie erwähnt – für die ÖBB-Pensionen derzeit mehr als zwei Milliarden Euro und somit mehr als für die gesamte Landesverteidigung.

Freifahrten für mehr als 200.000

Und ein weiteres Zusatzzuckerl für alle ÖBBler, ihre Angehörigen und Pensionisten samt Angehörigen wurde von der Gewerkschaft durchgesetzt: Die sogenannte „at-Fahrbegünstigung“ ist ein teures Privileg auf Kosten der Steuerzahler. Die „Kronen Zeitung“ berichtete: *„Für ein vergleichsweise bescheidenes Entgelt von 32,64 Euro bekommen bei der Bundesbahn sämtliche Mitarbeiter und Pensionisten samt Angehörigen ihre Zugtickets kostenlos. Die hochdefizitären ÖBB verschenken damit jährlich rund 350 Millionen Euro. Anspruch auf dieses Jahreskarten-Privileg haben 42.000 aktive Mitarbeiter sowie 72.000 ÖBB-Pensionisten samt Familie. Insgesamt werden pro Jahr 209.000 solcher Tickets vergeben, davon mehr als die Hälfte für die erste Klasse. Würden diese Karten zum Normalpreis verkauft, brächte das den Bundesbahnen Einnahmen in der Höhe von rund 350 Millionen Euro. Normalbürger zahlen für diese Österreich-Card nämlich 1.790 Euro bzw 1.260 Euro für Senioren.“*¹²

Bis zum Beginn des Jahres 2010 wurde von den ÖBB zudem verabsäumt, diesen Sachbezug ordnungsgemäß zu versteuern. Und auch seit 1. 1. 2010 zahlen ÖBB-Aktive und Pensionisten nur 20% des Wertes der ÖsterreichCard als Sachbezug.

So können beispielsweise Angehörige eines ÖBB-Mitarbeiters bis heute für rund fünf Euro im Monat quasi gratis mit den ÖBB 1. Klasse durch Österreich fahren, während jeder andere Österreicher für eine solche Österreich-Card 1. Klasse 2.420 Euro im Jahr bezahlen muss.

3. „Die eine Hand weiß nicht, was die andere tut“

Missmanagement und gerichtsanhängige Kartellverfahren

Es gebe keine klaren Führungsstrukturen und eindeutig zugeordnete Kompetenzen, monierte Kern drei Monate nach Amtsantritt über seinen Konzern. Ein Beispiel: Eine 1.000 Quadratmeter große Rasenfläche bei einem Güterter-

minal wird von drei verschiedenen Organisationen betreut. Täglich kommt ein anderer Mitarbeiter, um ein Stück dort zu mähen.

Zahlreiche Rechnungshofberichte der letzten Monate zeigen Fälle von grober Schlamperei und Missmanagement innerhalb der ÖBB auf.

Beispielhaft ist die Beschaffung von Mobiltelefonen¹³, bei der nicht nur zu lange an einem zu teuren Mobilfunkvertrag festgehalten wurde (entstandener Schaden von rund 1,47 Millionen Euro pro Jahr), sondern bei der auch 8.597 Mobiltelefone „verloren“ wurden. Der hier entstandene Schaden beträgt immerhin 2,59 Millionen Euro.

Zweites Beispiel: Auch die Beschaffung von Röntgen-Scanner-Geräten für Eisenbahnfahrzeuge wurde vom Rechnungshof heftig kritisiert.¹⁴ Durch diesen offenbar unnötigen und unzureichend vorbereiteten Ankauf entstand den ÖBB ein Schaden von weiteren 3,46 Millionen Euro.

Außerdem kritisiert der Rechnungshof, dass für Führungskräfte keine verbindlichen Vorschriften für die Reisekostenabrechnung bei Auslandsreisen bestehen.

Zuletzt wurden auch Kartellvorwürfe im Zusammenhang mit den ÖBB gerichtsanhängig.

Im Raum steht der Vorwurf von Preisabsprachen und Kundenaufteilung seit dem Jahr 1994, ebenso soll es seit 1999 zu einer Kooperation mit einem Schienenspediteur bei der gemeinsamen Tarifgestaltung gekommen sein und der mögliche Missbrauch der Marktmacht der RCA im Vor- und Nachlaufgeschäft wird ebenso überprüft.

Bußgeldzahlungen drohen. Diese können pro Fall zehn Prozent des erzielten Gesamtumsatzes des Konzerns ausmachen. Bei der ÖBB-Holding sind das bei einem Gesamtumsatz von rund fünf Milliarden Euro also bis zu 500 Millionen Euro an Bußgeld, die letztendlich dann auch der Steuerzahler mitfinanzieren müsste.

Gagenparadies für Manager

Die ÖBB sind für Führungskräfte und vor allem Top-Manager ein wahres Gagenparadies.

Nicht nur Reisen können willkürlich abgerechnet werden, in gleich acht Teilunternehmen verdienten im Jahr 2009 insgesamt 17 ÖBB-Manager mehr als der Bundeskanzler (283.300 Euro).

Die unfassbaren Summen waren möglich, weil zum Gehalt der Manager völlig ungerechtfertigte Bonuszahlungen kamen: Das Jahresergebnis der ÖBB lag im Jahr 2008 bei minus 1,021 Milliarden Euro. Gleichzeitig erhielten die ÖBB-Manager zu ihrem Grundgehalt 50 % als Bonus und das völlig abgekoppelt vom tatsächlichen Betriebserfolg.

Dass sogar ÖBB-Manager selbst Zweifel an der Angemessenheit dieser Boni haben, zeigt die Tatsache, dass zwei der drei Holding-Vorstände im Jahr 2009 auf die Auszahlung ihrer Bonuszahlungen verzichteten.

Christian Kern trat im Übrigen mit der Ansage an, die Zahl der Top-Managerposten bei den ÖBB zu reduzieren. Kunststück? Derzeit gibt es auf drei Ebenen verteilt rund 1.500 Führungskräfte. Davon will Kern mindestens 100 einsparen. Finanziell hat das allerdings kaum Konsequenzen, denn die betroffenen Personen bekommen – wenn auch in anderer Funktion im Konzern – nach wie vor Top-Gehälter bezahlt.

Berater-El-Dorado

Externe Beratungsleistungen werden bei den ÖBB seit Jahren top-honoriert: Der Rechnungshof kritisiert, dass hier die Kosten der ÖBB im Jahr 2007 bei 16,2 Millionen Euro lagen. Im Jahr 2005 wurden sogar 25,7 Millionen Euro für externe Berater ausgegeben.

Bei den ÖBB selbst gibt es zwar neun Rechtsabteilungen, dennoch wurden in den vergangenen zwei Jahren 77 verschiedene Anwaltskanzleien beschäftigt.

Die Aufträge an diese Anwaltskanzleien sind hinterfragenswert. So wurde eine Klage gegen „einen Staatssekretär im Finanzministerium“ (Autor des Beitrages) angeregt, der sich kritisch über die ÖBB geäußert hat. Und zwar auf „Amtshaftung“, auf „Schadenersatz“ eine Klage und man sollte „zivilrechtlich, strafrechtlich, medienrechtlich, öffentlich-rechtlich“¹⁵ gegen ihn vorgehen. So steht es wortwörtlich im „Memorandum“, das ein ÖBB-Rechtsanwalt (der gleichzeitig SPÖ-Justizsprecher im Parlament ist) dem Aufsichtsratsvorsitzenden zukommen ließ. Gewerkschafter Haberbzettel wurde ebenfalls von diesem Plan, Kritiker mundtot zu machen, informiert.

Eine Fortsetzung fand dieses Vorgehen gegen ÖBB-Kritiker durch eine eigene Umfrage: „Fallen Ihnen Personen ein, die die ÖBB in der Öffentlichkeit kritisieren? Ist Ihnen Kritik von Staatssekretär Reinhold Lopatka bekannt?“

berichtete der „Kurier“.¹⁶ Mit diesen und weiteren Fragen versuchte das ÖBB-Management zur Unterstützung der Eisenbahner-Gewerkschaft empirisches Material zu liefern. Im Internet und auf Wandzeitungen in den Bahnhöfen machte die Gewerkschaft Stimmung, um die Behauptung zu untermauern, dass eigentlich die Kritiker und nicht der schlechte Zustand der ÖBB die Schuld an deren katastrophalen Ruf haben.

Dass Reformen und nicht Klagsdrohungen, Verunglimpfungen der Kritiker und millionenteure Inseratenkampagnen die richtige Antwort auf das ÖBB-Desaster wären, ist den ÖBB-Machthabern leider noch nicht in den Sinn gekommen.

Und hier schließt sich der Kreis: Österreich ist wohl das einzige Land der Welt, in dem sich eine Gewerkschaft eine Eisenbahn hält.

4. Jetzt handeln, sonst entgleisen die ÖBB finanziell

Alte Strukturen bei den ÖBB aufzubrechen, ist überfällig und im Interesse aller Steuerzahler längst notwendig. Denn die Österreicher haben ein wettbewerbsfähiges, modernes und kundenorientiertes Unternehmen ÖBB verdient.

Wenn nicht Reformen umgesetzt werden, wird das Unternehmen finanziell entgleisen. Bundesregierung und ÖBB-Management müssen für mehr Service für die Kunden, weniger Privilegien für Vorstand und Betriebsräte und weniger Sonderregelungen für die 41.500 Mitarbeiter und 72.000 Pensionisten arbeiten, um die ÖBB endlich wettbewerbsfähig aufzustellen.

Quellenverzeichnis

- 1 OTS der ÖBB HOLDING AG (OTS0091) vom 10. September 2010
- 2 DIE PRESSE, 11. September 2010, S. 33, „Ehrliche Worte sind ein guter Anfang“
- 3 KURIER, 18. Dezember 2010, S. 11, „Schuldenstand höher als ausgewiesen“
- 4 DER STANDARD, 27. November 2010, S. 48, „Falsche Weichenstellung“
- 5 REGIERUNGSPROGRAMM 2008-2013: Gemeinsam für Österreich, S. 51
- 6 SALZBURGER NACHRICHTEN, 11. September 2010, S. 15, „Terminator bei den ÖBB“
- 7 RECHNUNGSHOF, Reihe Bund 2009/1 „Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003“, S. 175
- 8 KLEINE ZEITUNG, 21. November 2009, S. 35, „Hoffnung auf Reformen“
- 9 BUNDESBAHNSTRUKTURGESETZ 2003 (BGBl. 138/2003), Artikel 7, „Aufhebung des Bahn-Betriebsverfassungsgesetzes und Überleitungsbestimmungen
- 10 RECHNUNGSHOF, Reihe Bund 2009/1 „Ruhestandsversetzungen bei den Österreichischen Bundesbahnen; Follow-up-Überprüfung“, S. 217
- 11 ÖBB-Ruhestandsversetzungen – Rechnungshof Reihe Bund 2004/6 – wurde von der Verwaltungsreformgruppe folgend zitiert:

Die Regelung ist sozial ungerecht, da der Bund z.B. im Bereich des Verwaltungsdienstes (für nicht in der pauschalen Höhe angefallene Nebenbezüge) verhältnismäßig mehr zuschießen muss.

	Facharbeiter	Triebfahrzeugführer	Sachbearbeiter mit Führungsaufgaben	ÖBB-Gesamtdurchschnitt
in EUR				
Bezug und Nebenbezüge bis zum 54. Lebensjahr	977 010	1 458 788	1 365 966	1 119 825
Gesamteinnahmen des Bundes aus Pensionsbeiträgen	289 958	428 269	414 022	334 736
Gesamtausgaben des Bundes für die Pension	532 112	821 469	1 224 035	753 598
Abgabensaldo (Pensionslast) des Bundes gesamt	242 154	393 200	810 013	418 862

12 KRONEN ZEITUNG, 5. Dezember 2009, S. 3, „Bahn verschenkt 350 Millionen Euro“

13 RECHNUNGSHOF, Reihe Bund 2009/12 „ÖBB-Unternehmensgruppe: Mobiltelefonrüstung und Mobiltelefonbeschaffung“, S. 162

14 RECHNUNGSHOF, Reihe Bund, 2008/12, „Röntgen-Scanner für Eisenbahnfahrzeuge“, S. 123

15 Memorandum vom 14. Juli 2010 von Dr. Hannes Jarolim „ÖBB – Prüfung rechtlicher Obliegenheiten/Möglichkeiten von Organträgern in Bezug auf die Abwehr tatsächlicher Behauptungen durch Dritte“:

„In diesem Zusammenhang sind insbesondere auch tatsächliche Behauptungen eines Staatssekretärs des Finanzministeriums zu überprüfen, welche dieser auch in seiner Funktion als Staatssekretär abgegeben hat. Hinsichtlich der unhaltbaren Vorwürfe wurde auch ein Gutachten in Auftrag gegeben, welches vor allem die negativen wirtschaftlichen Auswirkungen der öffentlichen Kampagne untersuchen und darlegen soll. Das Ergebnis unserer rechtlichen Prüfung soll letztlich im Rahmen eines von einem renommierten Universitäts-Professor erstellten Gutachtens evaluiert werden und den Organträgern der ÖBB für die weitere Entscheidungsfindung als Grundlage bzw. Empfehlung dienen.“

Zu klärende Themen und Fragen:

Welche rechtlichen Möglichkeiten gibt es, gegen bzw. wegen Behauptungen von Tatsachenwidrigkeiten durch Dritte vorzugehen?

zivilrechtlich

strafrechtlich

medienrechtlich

öffentlich-rechtlich

16 KURIER, 5. Dezember 2010, S. 8, „Politik von innen“

Websites:

www.oebb.at

www.rechnungshof.gv.at