



Interessengemeinschaft Harterwald Gleinz Zeierling-Süd Bürgerverein für die Erhaltung der Lebensqualität

Die betriebswirtschaftlichen Kennzahlen der ÖBB werden im krasser. Beispielsweise ist der Personalaufwand höher als der Umsatz. 2005 zahlt jeder Österreicher € 550, um den Abgang der ÖBB auszugleichen. Gleich viel kostet auch die Koralmbahn pro Österreicher, aber hier wird gespart - bei der Auslastung des Koralmtunnels: 38,3 % beträgt der kalkulierte „Kapazitäts-verbrauch“. Hier muss man wohl die Frage nach dem Sinn eines solchen Projektes stellen: Gedacht als europäische Transitstrecke wird das Projekt von den Nachbarländern nicht unterstützt. Förderungen aus EU-Mitteln wurden mangels Bedeutung verwehrt. Was bleibt ist politisches Prestigeobjekt, eine unbeschreiblich teure Städteverbindung Graz-Klagenfurt um sagenhafte 2.000 Euro für jeden Steirer und Kärntner.

Gespart wird aber auch bei den Lärmschutzmaßnahmen für die betroffenen Anrainer. Bei 4,5 Milliarden Euro Kosten werden die Lärmschutzgrenzwerte der WHO ignoriert. De facto ist mit einem Lärm zu rechnen, der um die Hälfte bis das Doppelte über der Grenze der Zumutbarkeit liegt. Damit wird die Gesundheit der Anrainer aufs Spiel gesetzt.

Anbei ein Kommentar aus der „Presse“ vom 23.11.2005 über das betriebswirtschaftliche Fiasko der ÖBB.



Wenn Geld brennt

Die ÖBB sind immer für eine Überraschung gut. Jüngstes Beispiel: Der Personenverkehr steuert dem Konkurs zu. Na dann.

Wer schon immer wissen wollte, wie man ein Unternehmen so richtig nachhaltig an die Wand fährt, der hält sich am besten an das in dieser Frage sehr zuverlässige Modell ÖBB. Oberste Regel: Entmachten Sie zuerst die Geschäftsführung und lassen Sie in der Folge Betriebsräte und Politiker einmal so richtig schön fuhrwerken. Im Falle der ÖBB hat dieses System nach Jahrzehnten ungestörten „Wirtschaftens“ ein Unternehmen hervorgebracht, das mit folgenden Kennzahlen glänzt:

1. Der Personalaufwand übersteigt Jahr für Jahr die am Markt erzielten Umsätze. Jede normale Firma müsste in diesem Fall Konkurs anmelden. Für die ÖBB ist das nicht weiter tragisch, sie bittet einfach wehrlose Steuerzahler zur Kasse.

2. Die ÖBB beschäftigen fast doppelt so viele Mitarbeiter wie vergleichbare Eisenbahnen, die ein in etwa gleich großes Gebiet zu versorgen haben (wie die Schweizer Bundesbahn). Das hat damit zu tun, dass der eigentliche Personalchef der ÖBB der Herr Betriebsrat ist.

3. Jeder Österreicher zahlt heuer 550 Euro an die ÖBB. Ohne unbedingt einen Zug von innen gesehen zu haben. Denn die ÖBB erhalten 4,4 Milliarden Euro an Subventionen. Um die zugfahrenden Steuerzahler mit Garnituren zu verwöhnen, die im Schnitt 21 Jahre alt sind.

Wie ÖBB-Vorstand Wilhelmine Goldmann gestern einer staunenden Öffentlichkeit erklärt hat, weiß die Bundesbahn auch im Jahr 2005 nicht, welche Strecken sich rechnen, welche nicht. Es gibt nämlich keine Kostenrechnung. Nun ja. Bleibt eigentlich nur mehr eines zu sagen: Bon Voyage! (Bericht: Seite 19)



franz.schellhorn@diepresse.com

23.11.2005