

REGIONALBAHNEN

## NÖ-Nebenbahnen könnten Steuerzahler teuer kommen

15. Jänner 2010, 18:42



**Die Abtretung von Regionalbahnlinien an das Land Niederösterreich wird für die ÖBB nicht so billig werden wie erhofft**

Die Abtretung von Regionalbahnlinien an das Land Niederösterreich wird für die ÖBB nicht so billig werden wie erhofft. Experten befürchten, dass das Bahnbudget selbst beschnitten werden könnte.

\*\*\*

Wien - Die von Verkehrsministerium, Land Niederösterreich und ÖBB beschlossene "neue Ära" des Regionalverkehrs" könnte Fahrgäste, Bund und letztlich die Bahn selbst teuer zu stehen kommen. Wohl liegen die rund 600 Kilometer Nah-, Regional- und Schmalspurgleise im Land unter der Enns der ÖBB ab 2011 operativ nicht mehr auf der Tasche. Auch die gut 150 Millionen Euro an Ausbauskosten für die nur mehr teilweise befahrbaren oder von der Stilllegung stehenden Bahnstrecken muss sie nicht allein stemmen, denn die ÖBB muss "nur" 50 Mio. Euro in drei Normalspurverbindungen investieren (Donauuferbahn Krems-Sarmingstein, Retz-Drosendorf und Schwarzenau-Waidhofen/Thaya) und 30 Mio. Euro in die Erlauf- und Traisentalbahn.

Die 50 Mio. Euro könnten freilich wie ein Bumerang auf die Staatsbahn zurückfallen, warnen mit Bundeshaushalt und Verkehrsbudget vertraute ÖBB-Manager. Denn mit der Budgetkonsolidierung ab 2011 seien auch Kürzungen im Bahnausbauprogramm unumgänglich. Progressiv steigende Zuschüsse für die mit 14 Milliarden Euro bis zum Anschlag verschuldete Staatsbahn würden dann nicht mehr zu stemmen sein.

Netto zahlt die Bahn laut Vereinbarung einen einmaligen Kostenbeitrag von 64,5 Mio. Euro, denn Niederösterreich zahlt für die Übernahme der mehr als 600 Kilometer Schiene im Gegenzug 15 Millionen Euro.

### "Offenbarungseid"

Jene 45 Mio. Euro, die das Verkehrsministerium dem Land Niederösterreich als Investitionsbeitrag zugesagt

hat, sehen ÖBB-Insider ebenfalls skeptisch. Sie würden wohl nur aus dem nicht nur wirtschaftskrisentechnisch aus dem Lot geratenen (via Haftungsrahmen und steigenden Direktzuschüssen) Bahnausbaubudget abgezwickelt werden müssen. "Die Budgetverhandlungen für 2011 laufen erst an", warnen Verkehrsexperten, "dann kommt der Offenbarungseid." In Verkehrsministerium wie ÖBB teilt man

diese Sorge nicht. Im Gegenteil, man versichert einmal mehr, dass die Finanzierung des Nahverkehrs in Niederösterreich gesichert sei. Die Beiträge für Schienennahverkehr würden sogar angehoben, sodass 2013 vom Bund etwa 178 Millionen Euro und vom Land Niederösterreich fast 27 Mio. Euro bereitgestellt würden.

Ob das auch für die Niederösterreichische Landesbahngesellschaft gilt, die künftig für ein "optimales Angebot" sorgen wird, bleibt abzuwarten. Denn die Grundsatzvereinbarung macht Schließungspläne, wie sie für die Ybbstalbahn seit Monaten verbreitet bzw. nicht dementiert werden, nicht ganz einfach. Das Land Niederösterreich ist demnach verpflichtet, das Schienenangebot bis 2030 aufrechtzuerhalten.

Dauerhafter Schienenersatzverkehr mit Autobussen, wie ihn die ÖBB aus Kostengründen angedroht hat, ist eigentlich nicht vorgesehen. Beobachter gehen davon aus, dass die für Verkehr zuständige Niederösterreichische VerkehrsorganisationsgmbH (Növog, sie ist Hälfteeigentümerin der Schneebergbahn) spätestens bei den Finanzausgleichsverhandlungen 2012 deutlich höhere Bundeszuschüsse fordern wird. Apropos: Mit Gerhard Stindl, Ex-ÖBB-Personenverkehr-Chef und seit Ende der 1990er-Jahre Schneebergbahn-Geschäftsführer haben die Niederöreicher für ihre geplante Landesbahngesellschaft einen profunden Kenner der ÖBB zur Hand. (ung, DER STANDARD, Print-Ausgabe, 16./17.1.2010)

#### **Kommentar**

Der falsche Eigentümer - Von Luise Ungerboeck

---

© derStandard.at GmbH 2010 -

Alle Rechte vorbehalten. Nutzung ausschließlich für den privaten Eigenbedarf.

Eine Weiterverwendung und Reproduktion über den persönlichen Gebrauch hinaus ist nicht gestattet.