

Shaw zu britischer Bahnreform: "Unternehmen Bahn ist teurer geworden"

Wien (SK) Die Folgen und Auswirkungen der Bahnreform 1994 in Großbritannien behandelte Jon Shaw, britischer Bahnexperte an der University of Aberdeen, in seinen Ausführungen am Montag bei einem Expertenhearing der SPÖ zur ÖBB-Reform im Parlament. "Das Ziel der Regierung war es, das Unternehmen Bahn billiger zu machen", so Shaw, "in Wirklichkeit ist die Bahn für die Regierung aber teurer geworden". Shaw führte aus, dass die Reform durchaus auch positive Zahlen aufweisen könne, aber man müsse sich die Frage stellen, ob die Umstrukturierung nicht mehr Probleme gebracht als gelöst habe.

Die Struktur der britischen Bahn sei nach der Umstrukturierung eine sehr komplizierte, da nun um die 100 verschiedene Betriebe mit dem Bahnwesen betraut seien. "Es gibt allein 25 Betriebsgesellschaften", führte der britische Bahnexperte aus. Obwohl die Umstrukturierung in Großbritannien beinahe zwei Jahre dauerte, sei dies nicht genug Zeit gewesen und die Reform sei überstürzt durchgeführt worden, erläuterte Shaw, der auch die sehr hohen Kosten der Umstrukturierung - geschätzte 900 Millionen Euro - kritisierte. Eine der drastischsten Folgen war das Ansteigen der Unfälle auf 87 in den letzten sechs Jahren, während es in den sechs Jahren vor der Privatisierung zu nur 42 Unfällen gekommen war.

Die Umstrukturierung und Privatisierung habe auch positive Aspekte mit sich gebracht, so Shaw, der dazu anführte, dass die Passagierzahl um 25 Prozent und die Passagierkilometer um 30 Prozent gestiegen seien. Auch der Wert der transportierten Gütertonnen sei um 50 Prozent angestiegen, das Gesamtvolumen der Gütermengen aber gesunken. "Das Wachstum lässt sich nur teilweise auf die Privatisierung zurückführen, viele Entwicklungen hatten schon vorher eingesetzt", relativierte Shaw die Auswirkungen der Privatisierung. Außerdem sei z.B. der Anstieg des Personenverkehrs auf den schlechten Zustände im britischen Straßennetz zurückzuführen. "Die Straßen sind verstopft", so Shaw.

Die Privatisierung habe aber bestimmte Dinge ermutigt, erläuterte Shaw weiter. Das Durchschnittsalter der Züge sei auf 19,33 Jahre gesunken und das Investitionsvolumen von zwei auf sechs Milliarden Euro jährlich angewachsen. Die Investitionen seien aber

mit schwerwiegenden Problemen verbunden, hielt Shaw fest. So sei es zwar in manchen Gebieten zu einer Verbesserung des Kundendienstes gekommen, aber in vielen anderen Regionen gebe es mehr Beschwerden als jemals zuvor. Ein anderes Problem, das sich als Folge der Privatisierung gezeigt habe, sei ein Mehr von Zügen auf den Gleiskörpern. Dies bedinge eine Zunahme von Verspätungen, erklärte der Bahnexperte. "Das Anwachsen des Verkehrs um ein Prozent erhöht die Zahl der Verspätungen um 2,5 Prozent", erläuterte Shaw. Als Folge daraus versuchen die britischen Bahnregulatoren nun die Anzahl der Züge zu verringern. "Das zeigt, dass eine Umstrukturierung ohne globales Konzept zu Problemen führt", so Shaw.

Waren Anfang der 90er Jahre noch 90 Prozent der Züge pünktlich, seien es heute nur mehr knapp 80 Prozent, wobei anzumerken sei, dass es hier ein britisches Spezifikum gebe. "Pünktlichkeit meint auch fünf Minuten im Nahverkehr und zehn Minuten im Fernverkehr zu spät", legte Shaw klar und vermutete eine viel höhere Dunkelziffer.

"Die Kosten des Unternehmens Bahn sind dramatisch gestiegen", hielt der Bahnexperte fest. Inflationsbereinigt seien beispielsweise die Preise im Durchschnitt um 3,4 Prozent gestiegen. Es gebe aber Strecken, wo die Preise für die Passagiere um bis zu 36 Prozent angestiegen seien. Scharfe Kritik übte Shaw am Preissystem vor allem auch, weil es billige Tickets nur mehr im längerfristigen Vorverkauf gebe, ähnlich wie bei Fluglinien. "Eine der wichtigen Funktionen der Bahn ist aber, dass man das Ticket kauft und in den Zug steigen kann", sagte Shaw. Dieses Ansteigen der Kosten habe auch klare Auswirkungen auf die Sicherheit des Straßenverkehrs. "Wenn Zugfahren teurer wird, dann werden mehr Menschen auf das Auto umsteigen und ein Ansteigen der Unfälle ist zu erwarten", erklärte Shaw.

Ganz ähnlich verhalte es sich auch mit der Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße, auch hier gebe es viele negative Folgen. Die Bahn in Großbritannien sei heute für den Steuerzahler teurer als je zuvor, die Subventionen von 2,4 Milliarden Euro auf 5,7 Milliarden Euro jährlich angestiegen. "Genau diejenigen, die im Zuge der Privatisierung immer mit 'Alles wird billiger' argumentiert haben, treten heute für die Schließung der Nebenbahnen ein, weil diese zu teuer seien", kritisierte Shaw.

Als Gründe für das Ansteigen der Kosten nannte der britische

Bahnexperte, die hohen Investitionskosten - diese sind heute doppelt so hoch wie vor der Privatisierung - sowie Probleme mit der neuen Struktur. Es sei hier zu schlechtem Management, steigenden Transaktionskosten und einem Qualifikationsmangel gekommen, führte Shaw aus. Es habe sich des weiteren gezeigt, dass Entscheidungen nicht immer im Sinne der Kunden, sondern oftmals im Sinne der Aktionäre getroffen worden seien, so Shaw weiter. "In den zehn Jahren vor der Privatisierung wurden 100 neue Bahnhöfe geschaffen, in den zehn Jahren danach nur zehn", argumentierte der Bahnexperte.

Wenn man eine Trennung von Infrastruktur und operativem Bereich wolle, müsse man sich fragen, ob dies wirklich zu mehr Effizienz führe. "Wandern die eingesparten Kosten nicht irgendwo anders hin?", fragte Shaw abschließend. (Schluss) js

~

Rückfragehinweis: Pressedienst der SPÖ
Tel.: 01/53427-275
<http://www.spoe.at>

~

*** OTS-ORIGINALTEXT UNTER AUSSCHLISSLICHER INHALTLICHER
VERANTWORTUNG DES AUSENDERS ***

~

OTS0131 2003-11-24/12:47

~

241247 Nov 03

Link zur Aussendung:

http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20031124_OTS0131