

TOP GEWINN

DAS MAGAZIN FÜR GELD & ERFOLG

Erscheinungsort Wien,
Verlagspostamt
1071 Wien, P.b. b.
4a/09
„022031265M“

Jetzt bröseln auch die Zusatz- PENSIONEN

Was von der betrieblichen und privaten Zusatzpension noch bleibt
Pensionskasse, Zukunftsvorsorge: Die staatlichen Reformen in der Pipeline
Clever veranlagern: So sichern Sie Ihren Lebensstandard im Alter

Europas Mautsysteme stehen vor dem Kollaps

Weniger fahren – aber mehr zahlen

Infrastruktur: Schrumpft die Wirtschaft, wird weniger transportiert. Damit haben die Budgetplaner nicht gerechnet

Weniger fahren, aber mehr

Keine Frage, die Krise bremst den Güterverkehr stark, den Personenverkehr spürbar. Das bringt geringere Umweltbelastungen – worüber sich ein paar Tiroler Bauern oder Wiener-Flughafen-Anrainer freuen. Das verursacht aber auch drastische Einnahmeverluste für ASFINAG, Bahn oder Flughafen, deren Ausbaupläne plötzlich schwer realisierbar erscheinen.



VON CHRISTIAN JÖRG

Anfang des Jahres freute sich die Verkehrswirtschaft noch über das angekündigte Konjunkturbelebungs paket der Regierung für Bahn und Straße. Es sollte die Ausgaben von ÖBB und ASFINAG bis 2013 sicherstellen und der betroffenen Bauwirtschaft Aufträge bescheren (siehe auch „Bahnhöfe statt Bürohäuser“ im TOPGEWINN des heurigen Jänner ab Seite 46).

Aber mittlerweile verblasen diese für die Zukunft versprochenen fast 20 Milliarden Euro vor der Tatsache, dass in der Gegenwart die Einnahmen aus dem Verkehr wegbrechen – egal, ob das nun die Lkw-Maut (siehe „Österreichs Autobahnen: Keine Kilometerfresser mehr?“ auf Seite 52), die Frachtkosten bei der ÖBB-Tochter Rail-Cargo oder die Landegebühren am Wiener Flughafen (siehe „Flughafen Wien: Kein Auftrieb mehr?“ auf Seite 52) sind.

Gerade der Wiener Flughafen ließ in den vergangenen Tagen nicht nur Geschäftsreisende aufhorchen, die sich vielleicht regelmäßig bei Abflug und Ankunft über die eher wenigen Bauarbeiter auf der Baustelle des neuen Terminals namens Skylink wunderten. Zuletzt wurde mit dem Jahr 2009 als Eröffnungstermin geworben. Der neue Vorstand Ernest Gabmann schloss das nun Ende März dezidiert aus. Auch, weil En-

de des vergangenen Jahres schon insgesamt 380 von 400 geplanten Euro-Millionen aufgebraucht waren. Problematisch dabei, dass ein paar Monate zuvor der Kostenplan auf über 650 Millionen Euro nach oben revidiert wurde. Also wolle man von einem externen Zivilingenieurbüro einmal die Kosten evaluieren lassen. Da kommen dann auch die sinkenden Passagierzahlen den Flughafenverantwortlichen gar nicht so ungeliegt. Nicht nur hinter vorgehaltener Hand heißt es: Mit der derzeitigen – und wahrscheinlich in den kommenden Jahren weiter sinkenden – Auslastung brauchen wir eigentlich diese Kapazitätserweiterung nicht unbedingt. Übersetzt: Vielleicht können wir sie uns auch nicht leisten!

Worauf man selbstverständlich sofort aus Schwechat hört: Okay, wir haben den ersten Fertigstellungstermin zur Fußball-Europameisterschaft nicht halten können, und auch für heuer schaut's schlecht aus. Aber es wird „auf jeden Fall“ weitergebaut. Schließlich kann man ja die ankommenden Touristen und Wien-Reisenden nicht mit einer Bauruine begrüßen – auch wenn Wien anders ist.

Höhere Lkw-Maut als Kostenkosmetik

Geringere Kapazitäten auch auf der Autobahn: Nach ständig steigenden Einnahmen aus der Lkw-Maut rechnet die ASFINAG (Autobahnen- und Schnellstraßen-Finan-

zierungs-AG) für das laufende Jahr mit drastisch schrumpfenden Mauterlösen.

Zwar betragen im Jahr 2008 die Maut-einnahmen insgesamt noch rund 1,52 Milliarden Euro – was wiederum eine Steigerungsrate gegenüber dem Vorjahr im Zehn-Prozent-Bereich bedeutet; eben wie in den Jahren zuvor. Aber ein zweiter Blick zeigt bereits, welches Gefahrenpotenzial in dieser Rechnung steckt. Denn den Hauptteil dieser Summe hat der – meist verteilte – Gütertransport auf der Straße eingebracht. Laut Jahresergebnis entfielen rund 1,06 Milliarden Euro auf die Lkw-Maut-einnahmen und rund 335 Millionen Euro auf den Vignetten-Verkauf. Der Rest von 118 Millionen Euro stammt von Sondermautstrecken. Und dort sind wohl auch Lkws im gleichen Verhältnis für die Einnahmen zuständig.

Im Jänner betrug die Fahrleistung aller Kraftfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht im österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetz aber nur rund 204,4 Millionen Kilometer – was immerhin 20,3 Prozent weniger ist als im Vergleichszeitraum des Vorjahrs. Und dabei schafften die ASFINAG-Kassiere ihr – erfreuliches – 08er-Ergebnis (plus 21 Millionen Euro) auch nur mit einer Tarifierhöhung im Sommer 2007. Denn schon 2008 fuhren nicht mehr Lkws auf Österreichs höherrangigem Straßennetz als im Jahr zuvor.

zahlen?



Somit ist ein Zukunftsszenario der Straßenfinanzierung ohne Mauterhöhung nur schwer vorstellbar. Da versteht man es als gelernter Österreicher schon ganz gut, dass die nun versprochenen und von der EU zukünftig höchstwahrscheinlich erlaubten höheren Mauten auf bestimmten Lkw-Strecken manchen Finanzvorständen und Landesräten sehr recht kommen – auch wenn diese Zuschläge erst von den EU-Verkehrsministern abegesenet werden müssen, dann nochmals ins EU-Parlament wandern und frühestens 2012 Realität sind.

Und auch wenn sie vorrangig dem Umweltschutz dienen sollen.

„Nein, nein“, wehrt man fast händeringend im Verkehrsministerium ab. Zwar lässt sich diesbezüglich niemand namentlich zitieren, aber die offizielle Aussage lautet: „Vorrangiges Ziel der Einbeziehung der Umweltkosten in die Lkw-Maut-Tarife ist es nicht, die Mauten zu erhöhen, sondern es geht vielmehr darum, einen klaren wirtschaftlichen Anreiz für die Transportunternehmen zu geben, die Logistik zu verbessern und dadurch Leerfahrten und die damit verbundenen Kosten zu reduzieren.“

Was ja schlicht und einfach noch weniger Fahrten und noch geringere Einnahmen aus dem Lkw-Bereich bedeuten würde. Könnte also vielleicht eine teurere Pkw-Vignette das Kostenloch füllen?

Da lässt man sich ministeriellerseits ein Hintertür frei – und außerdem müsse man das schon anders und differenzierter sehen: „Schließlich geht es bei der gesetzlich vorgesehenen jährlichen Inflationsanpassung nicht um eine Erhöhung der Vignettenpreise mit dem Ziel, zusätzliche Einnahmen für die ASFiNAG zu lukrieren, sondern vielmehr darum, die für Erhaltung, Betrieb und weiteren Ausbau des Autobahnen- und Schnellstraßennetzes notwendigen Einnahmen aus der Maut und der Vignette zu sichern.“

Nur genau hier spießt es sich, wie jüngste Meldungen zeigen. So hat die ASFiNAG erst kürzlich zugegeben, dass der Ausbau der Verkehrsbeeinflussungsanlagen zurückgeschraubt wird. „Aber das ist nur eine Redimensionierung“, wird dort sofort abgeschwächt, wenn die Rede darauf kommt, dass eine Evaluierung der drei Verkehrsbeeinflussungsanlagen in den Großräumen Wien (A23), Linz und Vorarlberg ein Einsparungspotenzial von rund 21 Millionen Euro ergeben hat – wenn man sie nicht baut oder zumindest bedeutend kleiner dimensioniert. Bislang waren insgesamt 63 Millionen Euro für solche Netze in ganz Österreich geplant.

Die Bahn fährt in den Finanzierungstunnel

Da kann die Bahn schon früher als die Straße (mit einer Mauterhöhung) zumindest auf eine Erhöhung der Ticketpreise im Personenverkehr hoffen. Ab Jahresmitte sollen sie

Weniger Flugzeuge in Schwechat, weniger Autos auf der Autobahn und mehr Güterwaggons auf dem Abstellgleis. Die Folge: Aus direkten Mauten und Streckenentgelten wird deutlich weniger eingenommen

laut Insiderkreisen aus den ÖBB um sieben bis acht Prozent erhöht werden, um wenigstens die vom früheren Verkehrsminister Werner Faymann wegen der Nationalratswahl 2008 gestoppten Preiserhöhungen aufzufangen. Die damalige als Entschädigung gedachte einmalige Überweisung von 15 Millionen Euro ist wohl längst schon aufgebraucht.

Aber die wahren Probleme der Schiene liegen ebenfalls im Frachtbereich. Hat doch erst kürzlich sogar die Eisenbahnergewerkschaft die Öffentlichkeit insofern aufgerüttelt, als dass „das Finanzergebnis 2008 zusammenbrechen könnte“. Wilhelm Harberzettel sprach als oberster Bahn-Gewerkschafter von einem Konzernverlust im vergangenen Jahr von 640 bis 840 Millionen Euro. Denn die Bahn muss ihr Vermögen drastisch abwerten – weil weniger transportiert werden kann und damit weniger Züge durchs Land rollen.

Der Hintergrund: Nach dem Rechnungslegungsstandard IFRS (International Financial Reporting Standards) muss Anlagevermögen abgewertet werden, wenn es in

einem Jahr nicht gelingt, wenigstens fünf Prozent auf das Vermögen zu verdienen. Das war im vergangenen Jahr offenbar nicht der Fall. Und für 2009 scheint's nicht besser zu werden. Ein bezeichnendes Beispiel für die derzeitige Güterfrachtsituation auf der Schiene: Die für den Frachtverkehr zuständige ÖBB-Tochter Rail Cargo Austria (RCA) muss aus Gründen der Betriebswirtschaftlichkeit die Abfertigungsmöglichkeit für Wagenladungen auf 25 österreichischen Verladestellen bis Ende dieses Jahres streichen. Das sind zwar nur fünf Prozent der insgesamt 500 österreichischen Verladestellen. Aber auf diesen 25 Abfertigungsstellen gibt es eingeständenermaßen „ein krasses Missverhältnis zwischen Nettofrachterlösen und Produktionskosten“, hört man seitens der RCA.

Die internationale Dimension dieser Misere: Die Deutsche Bahn zum Beispiel hat ein Drittel ihrer 100.000 Güterwaggons ausrangiert. In Nordamerika konnten sich die Güterbahnen bis Ende 2008 dagegen erstaunlicherweise der Krise entziehen – im Februar 2009 jedoch brach der Frachtverkehr um fast 15 Prozent ein.

Finanzierungskosten als Zeitbombe

Vor diesem Hintergrund scheinen die heimischen Szenarien fast noch beruhigend. Allerdings kämpft unsere Bahn ja bekanntlicherweise mit anderen Altlasten – Stichwort: jene Rückstellungen in Höhe von 438 Millionen Euro aus den schiefgegangenen Spekulationsgeschäften des ÖBB-Konzerns mit der Deutschen Bank oder die zwölf Milliarden Euro Schulden, mit welchen Finanzvorstand Josef Halbmayer praktisch täglich kämpfen muss. Wie dieser Kampf in der

Flughafen Wien: Kein Auftrieb mehr?

So hob Österreichs größter Flughafen vor der Krise in den vergangenen vier Jahren ab:

	2005	2006	2007	2008*
Gesamtpassagiere in Millionen	15,9	16,9	18,8	ca. 20,4
Frachtaufkommen in Tausend Tonnen	234,7	265,8	272,4	ca. 268,4
Gesamtumsatz in Millionen Euro	410,3	463,9	521,4	ca. 557,3
EBIT in Millionen Euro	92,3	103,7	120,3	ca. 150,4

* Hochgerechnet aus den Vergleichswerten von 2007

Und so landete der Airport in den vergangenen Monaten eher unsanft:

Während das Frachtaufkommen bereits seit 2006 praktisch nicht mehr wuchs, verzeichnete man in Schwachat bei den Passagieren in den ersten beiden Monaten 2009 einen Rückgang von 14,3 Prozent. Statt 2,67 Millionen Passagiere (An- und Abflug sowie Transit) im Jänner und Februar 2008 zählte der Flughafen heuer nur 2,29 Millionen.

Allerdings betont man vonseiten des Flughafens: „Nach den hohen Steigerungsraten im Vorjahr liegt das Passagieraufkommen im Februar 2009 über dem Niveau von Februar 2007.“

Was allerdings auch zugegeben werden muss: Das Höchstabfluggewicht (Maximum Take-Off-Weight) aller Maschinen verringerte sich im Februar gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahrs um 11,9 Prozent, das Frachtaufkommen um 19,1 Prozent.

buchhalterischen Praxis aussieht: Halbmayer muss jedes Jahr mindestens 400 Millionen Euro allein für die Tilgung der Zinsen zusätzlich verdienen. Der oberste Bahn-Boss Peter Klugar bleibt optimistisch und glaubt, dass die Bedienung dieser Schulden durch die Situation auf dem Kapitalmarkt zwar schwieriger geworden sei, die Mehrbelastung sich aber in Grenzen halte.

Aber über derartige Kleinigkeiten schweigt man sowieso lieber – obwohl wegen der Wirtschaftskrise gerade jetzt die Zinsen für die Finanzierung steigen. Bei der ÖBB-Infrastruktur AG rechnet man mit einem Zinsenanstieg von 1,25 bis 1,5 Pro-

zent. Kalter Konter aus dem Verkehrsministerium: „Finanzierungskosten wurden auch in der Vergangenheit nicht budgetiert.“

Eine Vogel-Strauß-Politik, die sich aber vielleicht gerade heute rächt. Sogar Verkehrsministerin Doris Bures musste erst kürzlich eingestehen, dass man nun beispielsweise beim projektierten Bau des Brennerbasistunnels bei einer Summe von acht Milliarden Euro plus mindestens vier Milliarden Finanzierungskosten angelangt sei. Auch wenn's der längste Tunnel Europas werden soll: Vor einem Jahr standen erst maximal sechs plus drei Milliarden in den Planungsbüchern. Damit ist man bei einer Kosteninflation von stolzen dreißig Prozent pro Jahr angelangt.

Aber das sollte den Staatsbürger, Bahnfahrer, Pkw-Besitzer, Spediteur oder Flugreisenden nicht weiter beunruhigen – meint man zumindest im Infrastrukturministerium. Fragt man hier nach einem Rezept für das Schließen dieser Kostenschere, heißt es relativ leger: „Der im Vergleich zu den extrem langfristigen Infrastruktur-Investitionszyklen hoffentlich eher kurzfristige Einbruch des Wirtschaftswachstums hat zunächst keine Auswirkung auf die Investitionspläne und die Finanzierung der Infrastruktur.“

Was wohl nur so viel bedeuten kann: Ob und wann die Tarife und Mauten für Pkws und Lkws angehoben werden, will und kann man nicht verraten. Aber egal, wie kostendeckend das private Bahnfahren oder wie teuer beziehungsweise sinnvoll der Transport von Gütern auf der Schiene ist – beides wird sowieso vom Steuerzahler beglichen.

Oder, anders ausgedrückt: Wir müssen gar nicht mehr fahren, um mehr zu zahlen.

Österreichs Autobahnen: Keine Kilometerfresser mehr?

So viel fuhren und zahlten Pkw- und Lkw-Lenker vor der Krise in den vergangenen vier Jahren:

	2005	2006	2007	2008
Vignettenerlöse in Millionen Euro	303	310	322	335
Pkw-Fahrleistung in Millionen Kfz-Kilometer*	21.168	21.844	22.589	**
Lkw-Maut-Erlöse in Millionen Euro	775	825	984	1.060
Lkw-Fahrleistung in Millionen Kfz-Kilometer*	2.752	2.939	3.261	**

* Als Pkws werden hier Fahrzeuge mit einem maximal zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 Tonnen bezeichnet; als Lkws alle anderen.
** Noch keine offiziellen Zahlen.

Und so bremsten sich die Lkw-Chauffeure in den vergangenen Monaten ein:

Im Jänner 2009 betrug die Fahrleistung aller Kraftfahrzeuge mit mehr als 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht im österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetz rund 204,4 Millionen Kilometer. Dies waren 20,3 Prozent weniger als im Vergleichszeitraum des Vorjahrs mit

einer Fahrleistung von 256,4 Millionen Kilometern. Den Einbruch an Fahrleistungskilometern und den damit verbundenen Rückgang an Lkw-Maut-Einnahmen spürte die ASFINAG allerdings laut eigenen Angaben bereits im vierten Quartal 2008. Dieser Trend setzte sich 2009 fort: Im Jänner wurde ein durchschnittlicher Rückgang der Lkw-Maut-Einnahmen von 19,4 Prozent verzeichnet.