

JUNOS

ÖFFENTLICHE MOBILITÄT IM 21. JAHRHUNDERT

Beschlossen durch: XIII. Bundeskongress, Wien

Beschlossen am: 24. Oktober 2015

Mobilität ist eine der wesentlichsten Errungenschaften für die gesellschaftliche Entwicklung. Sie ermöglicht Handlungsfreiheit bei der Berufswahl und im gesellschaftlichen und familiären Leben. Mobilität muss sich jedoch auch an veränderte Rahmenbedingungen anpassen, die im Laufe der Zeit durch neue Wohnsituationen, Alters- und Familienstrukturen, sowie Arbeitsformen entstehen. Diese Entwicklung erfolgt im Individualverkehr fließend am Markt, sofern keine gesetzlichen Hürden die Weiterentwicklung behindern. Im öffentlichen Verkehr, der oftmals als staatliches Monopol wenig Anpassungsfähigkeit zeigt, hinkt die Entwicklung hinterher.

Eine eng vernetzte, effiziente und moderne Infrastruktur ist jedoch einer der wichtigsten Standortfaktoren, der auch für internationale Unternehmen bei ihrer Standortwahl, die vielleicht entscheidende Rolle spielt. Dazu gehört jedoch nicht nur die Anbindung an sich, sondern auch Qualität und Zuverlässigkeit des Service, sowie eine konkurrenzfähige Preisgestaltung. Es ist Aufgabe der Politik die Rahmenbedingungen zu verbessern, so dass Strukturwandel möglich werden.

Die JUNOS – Junge liberale NEOS fordern, dass die Struktur des öffentlichen Verkehrs neu organisiert wird, so dass Wettbewerb und Innovationen möglich sind und Transparenz über das Ausmaß der öffentlichen Förderungen herrscht.

Wir fordern folgende konkrete Maßnahmen, um die Qualität des Verkehrsnetzes zu fördern.

Echte Trennung von Schiene, Personenbeförderung und Cargo

Derzeit sind unter dem Dach der ÖBB Bahn Holding AG unter anderem die Tochtergesellschaften ÖBB Infrastruktur AG, ÖBB Personenverkehr AG, und Rail Cargo Austria AG vereint. Nur mit einer Trennung des Schienennetzes von den jeweiligen Bahnbetreibern ist Transparenz über Förderungen, echter Wettbewerb und nachhaltige Bewirtschaftung möglich. Wir fordern daher eine vollständige rechtliche Trennung dieser drei Tochtergesellschaften.

Konzessionsmodell für das Schienennetz

In einem Konzessionsmodell für die Bahninfrastruktur werden Eigentum und Bewirtschaftung des Schienennetzes getrennt. Die ÖBB Infrastruktur AG soll als staatseigene, jedoch privatwirtschaftliche Gesellschaft unabhängig agieren und dazu aus der ÖBB Holding

herausgelöst werden. Diese ÖBB Infrastruktur AG vergibt zeitlich begrenzte Konzessionen an private Betreiber zur Bewirtschaftung der einzelnen Bahntrassen mittels Ausschreibungen.

In jedem Fall ist eine kostendeckende Gebühr durch die Betreiber für die Nutzung des Schienennetzes zu entrichten. Je nachdem, ob eine Strecke wirtschaftlich rentabel ist oder nicht, werden den Betreibern zusätzlich Förderungen gewährt, sofern ein Betrieb der jeweiligen Verbindung im öffentlichen Interesse liegt. Ist zum Beispiel der Betrieb einer wenig nachgefragten Verbindung im ländlichen Gebiet nicht rentabel, so kann mittels einer staatlichen Förderung die Rentabilität hergestellt werden. Das Ausmaß der Förderungen muss in jedem Fall auf politischer Ebene festgelegt werden, die Verwendung obliegt der ÖBB Infrastruktur AG.

Als Teil der vertraglichen Vereinbarungen mit den privaten Betreibern sind Intervalle der Verbindungen, Quoten für Pünktlichkeit und garantierte Serviceleistungen etc. festzulegen. Ein Kauf von Fahrkarten muss bei jedem teilnehmenden Betreiber für das gesamte Netz möglich sein. Zur Sicherheitsüberwachung der Züge ist eine unabhängige Behörde einzurichten. Die Ausbildung der Lokführer:innen soll sich am Prinzip der Systematik des Führerscheins orientieren. Private Bahnbetreiber sind unabhängig von Gesellschaftsform, Eigentümerschaft oder nationaler Herkunft gleich zu behandeln.

Die ÖBB Infrastruktur AG hat Arbeiten für den Erhalt sowie den Bau neuer Schienen öffentlich auszuschreiben und, unter Bedachtnahme von qualitätssichernden Mindeststandards, nach dem Bestbieterprinzip zu vergeben.

Privatisierung der Personenbeförderung und Warenbeförderung

Die ÖBB Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG sind vollständig zu privatisieren. Dazu soll die Republik schrittweise die Eigentümerschaft mittels Börsengang auf 75%, 50%, 25% und schließlich 0% reduzieren. Die Erlöse der Republik durch den Aktienverkauf sind vollständig für die öffentliche Schuldentilgung zu verwenden.

Rechtliche Sonderstellungen (Sonderrechte für Beamte:innen, Frühpensionen etc.) sind mit Abschluss der Privatisierung hinfällig. Bestehende Vertragsrechte sind davon explizit nicht ausgenommen. Privilegien früherer Generationen können nicht auf dem Rücken zukünftiger Bahnkund:innen und der jungen Generation finanziert werden. Die ÖBB Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG können sich in weiterer Folge im Rahmen der beschriebenen Ausschreibungen für den Betrieb von Strecken bewerben.

Transparenz bei Förderungen

Die Republik hat vollständige Transparenz über die öffentlichen Kosten zur Förderung des Bahnverkehrs herzustellen und diese als Budgetposten aktiv an die Bevölkerung zu kommunizieren. Das Ausmaß der Förderungen spiegelt den politischen Willen wider, Mobilität auch in ländlichen Regionen erschwinglich zu machen und die dadurch positiven volkswirtschaftlichen Effekte zu nutzen.