

Fokus Verkehr

vida

Fakten

Februar 2012

Verkauf der Kraftwerke ...

... rettet kein Budget

... kostet Bahn-NutzerInnen
60 Millionen Euro pro Jahr

... kippt die ÖBB-Bilanz



Foto: Lechtaler



Verkauf der ÖBB-Kraftwerke hätte fatale Folgen

Die Republik braucht Geld, um ihr Budget zu sanieren und diskutiert den Verkauf der ÖBB-Kraftwerke. Das würde den ÖBB pro Jahr 60 Millionen Euro kosten, um welche die Tickets, Nahverkehrsverträge und Frachtpreise dann verteuert werden wür-

den. Die Kraftwerke sind das Herz der Bahn-Energieversorgung. Eine Ausgliederung könnte die Betriebssicherheit gefährden. Ein Verkauf der ÖBB-Kraftwerke wäre politisch motiviert und löst nicht das Budgetproblem der Republik.



Bahnstrom ist anders

Bahnstrom ist Spezialstrom. Eigenproduktion sichert billige Energieversorgung.

Die ÖBB besitzen insgesamt zehn Kraftwerke, die mit insgesamt 302 Megawatt Leistung rund ein Drittel des gesamten ÖBB-Stromverbrauchs abdecken. 81 Prozent davon kommen aus Speicherkraftwerken, die wertvollen Spitzenstrom erzeugen. Dieser Kraftwerkspark produziert nicht einfach nur Strom, sondern er produziert Bahnstrom, und das hat die folgenden Besonderheiten:

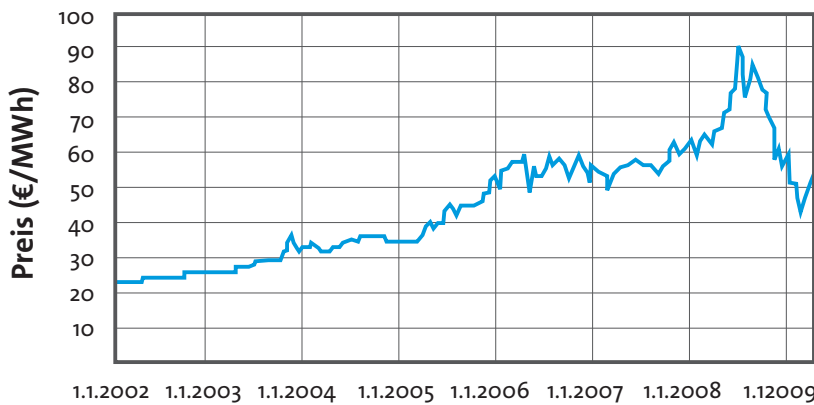
✓ Bahnstrom ist Wechselstrom mit 16,7 Hz.¹ Der Standard-Strom vom internationalen Markt taktet mit 50 Hz. Seine Umwandlung ist verlustreich und teuer - die ÖBB haben Umwandlungsverluste von 38 Prozent. Dieser Marktstrom kostet der Bahn insgesamt

viereinhalb Mal so viel wie Strom aus ihren Kraftwerken (siehe Grafik).

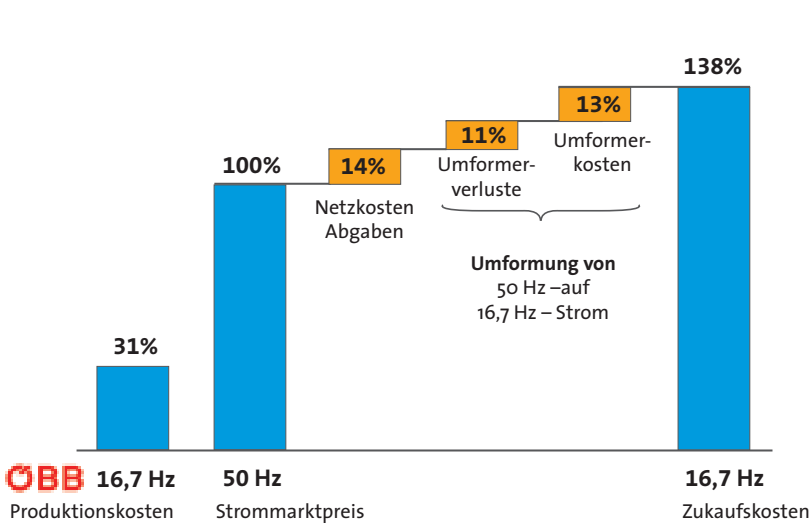
✓ 16,7 Hz-Leitungen, Umformer und Lastverteiler schaffen ein System der Stromproduktion und -verteilung, in welches die Kraftwerke dicht eingebettet sind: Der eigene Kraftwerkspark gleicht die kurzfristigen Lastschwankungen flexibel und günstig aus.

✓ Die benötigten zwei weiteren Drittel des Stroms werden über so genanntes „asset backed trading“ am Strommarkt zugekauft, indem die eigenen Kraftwerke je nach Preis und Bedarf kurzfristig auf- und abgeschaltet werden. Die ÖBB verfügen dadurch über den günstigsten Bahnstrom in Europa. Dieser Kostenvorteil wird an die Kunden weitergereicht - etwa zur Hälfte an den Personenverkehr (hier wiederum zum Großteil an Bund, Länder und Gemeinden, die den Nahverkehr bestellen) und an den Güterverkehr. Private Eisenbahnen profitieren davon gleichermaßen.

✓ Österreichs Bahnstrom ist Ökostrom. Je mehr Strom teuer aus dem öffentlichen Netz zugekauft werden muss, umso mehr Ökostrom-Zuschlag muss bezahlt werden.



Marktstrom macht Bocksprünge: Seit 2002 hat sich der Preis für Grundlaststrom vervierfacht und liegt derzeit noch immer 2,3 Mal so hoch wie 2002. Q: ÖBB



Marktstrom kostet den ÖBB fast viermal so viel wie Eigenstrom – mehr als 10 Prozent gehen bei der Umwandlung verloren. Q: ÖBB

Rund ein Viertel der gesamten Kosten einer Zugfahrt macht der Traktionsstrom aus. Der Strompreis ist dadurch für jede Bahn ein strategischer Kostenfaktor. Während sich der Preis auf den internationalen Spotmärkten für Strom von 2002 bis 2009 fast vervierfacht hat, ist der ÖBB-Bahnstrom gleich günstig geblieben. Viele Bahnen in Europa sichern sich ihren Bahnstrom selbst - die Deutsche Bahn bezieht sogar drei Viertel ihres Strombedarfs aus eigenen Beteiligungen. Den ÖBB würde der komplette externe Einkauf des Stroms pro Jahr 60 Millionen Euro mehr kosten als derzeit.²

1 Ausgenommen sind zwei Kleinkraftwerke mit knapp 1 Prozent der Gesamtleistung
 2 ÖBB Infrastruktur AG, Geschäftsbereich Energie, Dezember 2011
 3 ÖBB-Prognose 2012

ÖBB ohne Kraftwerke wären ein Dammbbruch

Die Politik diskutiert derzeit, wie zur Budgetsanierung bei den ÖBB größere Summen eingespart werden können. Der Verkauf der Kraftwerke ist einer der Vorschläge - immerhin wären diese etwa 500 Millionen Euro wert. Die Folge wäre allerdings ein Dammbbruch an mehreren Fronten.

Technische Folgen: Zerschlagung eines integrierten Systems

Die ÖBB verfügen durch die Verbindung aus Produktion, Leitungen, Umformung und Lastverteilung über ein eingespieltes und krisensicheres Energiemanagement. Dieses System zu zerteilen, würde große Nachteile bringen: Die gesamten Energieanlagen müssten umgebaut werden. Die Kosten, um mit externer Versorgung wieder ein ausfallssicheres System zu errichten, sind derzeit nicht einmal annähernd zu schätzen. 2003 zerschlug die ÖVP-FPÖ-Regierung bereits eine integrierte Bahn mit bis heute kostspieligen Folgen.

Kostensteigerungen für Personen- und Güterverkehr

Auch der laufende Betrieb würde teurer werden. Die Mehrkosten mit Versorgung nur durch Marktstrom werden von den ÖBB auf rund 60 Millionen Euro pro Jahr geschätzt² – das entspräche einer Energiepreiserhöhung von rund 15 Prozent. Diese Preissteigerung müsste an die KundInnen und Besteller weitergegeben werden. Auch private Mitbewerber müssten mehr zahlen.

Dammbbruch in der ÖBB-Bilanz

Die ÖBB Infrastruktur AG hat rund 19 Milliarden Euro Schulden - größtenteils Staatsschulden, die zur Schönung des Maastricht-Defizits bei den ÖBB versteckt werden. Dem stehen gerade einmal 20 Milliarden Euro Vermögen gegenüber - ein hauchdünnes Übergewicht,

das der ÖBB Infrastruktur AG eine Eigenkapitalquote von nur 5,6 Prozent beschert.³ Ein Verkauf der Kraftwerke würde diese Eigenkapitalquote halbieren. Eine Bilanzierung ist damit höchst risikoreich, wenn nicht sogar fraglich.

Dammbbruch im Bundesbudget

Die ÖBB-Unternehmenskonstruktion der schwarz-blauen Regierung aus dem Jahr 2003 war darauf angelegt, möglichst viele Staatsschulden am Maastricht-Defizit vorbeizumogeln. Dies ist nur möglich, wenn die ÖBB Infrastruktur AG mehr als die Hälfte ihrer Einnahmen aus „Markteinnahmen“ bezieht. Die ÖBB Infrastruktur AG schafft dieses Kriterium hauchdünn mit Einnahmen aus dem Infrastruktur-Benutzungsentgelt (IBE), aus der Energie und sonstigen Leistungen. Mit dem Wegfall der Energieeinnahmen würde die 50-Prozent-Marke unterschritten.² 19 Milliarden Schulden würden in Folge der Staatsschuld zugerechnet, 600 Millionen Euro an Zinszahlungen würden das Budget zusätzlich belasten.

Genehmigungen werden ungültig

Die Kraftwerke und Übertragungsanlagen wurden gemäß dem Eisenbahnrecht errichtet und der Eigentümer muss ein Bahnunternehmen sein. Auch die wasserrechtliche Genehmigung erlaubt nur die Erzeugung von Bahnstrom. Wenn ein reiner Energieversorger die Kraftwerke kauft, würden sämtliche Betriebsgenehmigungen ungültig. Ein Verfahren zur Übertragung dieser Genehmigungen gibt es nicht. Ein eventueller Rechtsstreit mit Einsprüchen von Bürgerinitiativen und Verbänden würde den Kraftwerksverkauf über Jahre hinweg blockieren und eventuell den Betrieb der Kraftwerke gefährden. Im Extremfall brauchen die Kraftwerke neue Umweltverträglichkeitsprüfungen.

Stromzukauf kostet 60 Millionen Euro im Jahr mehr

Kraftwerke sind Teil der Bahn

Ohne Kraftwerke werden ÖBB-Schulden zu Maastricht-Schulden gezählt



Foto: privat

Kommentare

Die Kraftwerke gehören der Bahn

Von unseren Arbeitsplätzen über dem Tauernmoos sieht man nur eine Bahn: die Seilbahn. Trotzdem sind wir integraler Bestandteil der Eisenbahn. Wenn viele Züge fahren oder wenn es kalt ist, dann fahren wir die Kraftwerke hoch. Wenn es ruhig wird auf den Geleisen, dann fahren wir sie zurück und warten die Anlagen. Wenn unsere KollegInnen auf der Lok beschleunigen, dann wissen sie, dass sie dafür auch die notwendige Energie bekommen - das ist sicher.

Es ist unser Job, dafür zu sorgen, dass die KundInnen sicher mit der Bahn unterwegs sind – ob in der Krise oder in einer Boomzeit, ob bei drei Metern Schnee oder bei 40 Grad Hitze: Wir sind die Kraft hinter der Bahn. Diese Kraft gehört nicht in die Hände privater Investoren – sie muss jenen Menschen gehören, die in den Zug einsteigen oder uns ihre Güter anvertrauen. Wir sind die Kraft, die dieses Land bewegt. Das soll auch so bleiben!

Günter Blumtaler

Betriebsratsvorsitzender Geschäftsbereich Energie, ÖBB Infrastruktur AG



Foto: Dietmar Weiss

Wie man mit Skandalen Geschäfte macht

Zwei Staatsbetriebe sind durch die Krise in Schwierigkeiten geraten: Der (teilprivatisierte) Verbund und die ÖBB. Der Verbund untersteht der Finanzministerin und gilt als „schwarz“. Die ÖBB unterstehen der Verkehrsministerin und gelten als „rot“. Der Verbund bekam 500 Millionen Euro neues Eigenkapital – die ÖBB bekommen nichts. Dabei waren es vor allem von der ÖVP eingesetzte Manager, die ÖBB-Gelder „verspielt“ haben.

Nun will die ÖVP diesen Skandal mit einem weiteren zudecken und dem Verbund die ÖBB-Kraftwerke zuschanzen. So wird poli-

tisches Kleingeld auch noch ein Geschäft für die Verbund-AktionärInnen.

2008 und 2009 waren für die ÖBB bittere Jahre. Aber wir haben hart gearbeitet. Gerade jetzt, da der operative Betrieb der Bahn wieder eine schwarze Null schreibt, will die ÖVP die ÖBB wieder ausräumen. Es gibt gute Lösungen für die Probleme der Bahn. Eine Bahn ohne Kraftwerke ist aber wie eine Staumauer ohne Wasser. Deshalb: Nicht mit uns!

Roman Hebenstreit

ÖBB-Konzernbetriebsratsvorsitzender

vida Fakten ist eine Publikationsreihe der Gewerkschaft vida mit dem Zweck, Fachinformation EntscheidungsträgerInnen, BetriebsrätInnen, FunktionärInnen, Interessierten und der Politik näher zu bringen.

Nähere Infos und Bestellung:

schiene@vida.at

www.vida.at/fakten

Impressum:

Gewerkschaft vida, 1020 Wien, Johann Böhm-Platz
1. Tel. +43 1 53444-79593 | schiene@vida.at



ETF: Die Europäische Transportarbeiter-Föderation ist der Dachverband von 209 Verkehrsgewerkschaften aus 39 Ländern Europas mit drei Millionen Mitgliedern.



ITF: Die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) ist der globale Dachverband von 690 Verkehrsgewerkschaften aus 153 Staaten mit insgesamt 4,5 Millionen Mitgliedern. Sie ist im Internationalen Gewerkschaftsbund (IGB) organisiert.



vida: Die Gewerkschaft vida vertritt 80.000 Mitglieder in der Verkehrsbranche. Unter ihnen sind auch rund 33.000 aktive EisenbahnerInnen aus allen Eisenbahnunternehmen in Österreich. Die Gewerkschaft vida ist aktives Mitglied der ETF und ITF.