

## Der unmöglichste Job der Welt

Warum Generaldirektoren der ÖBB arme Teufel sind  
und die ÖBB eine AUA auf Schienen werden

1986, in der schon leicht angewelkten Blüte meiner Managerjugend, knurrte mich der damalige Verkehrsminister, der immer noch rüstige Rudolf Streicher, in seiner bekannt charmannten Art an: *"Du mochtest nächstes Jahr die Bundesbaun"*. Vom Donner gerührt, erbat ich mir ein Wochenende Bedenkzeit. Meine Frau, zu Rate gezogen, drohte mit sofortiger Scheidung, Das war's dann auch schon. Streicher trägt mir die Flucht bis heute, allerdings eher scherzhaft, nach. Meine Frau aber hat mir damals das Leben gerettet.

\*

Roland Berger, 2009: *"Die Berater warnen: „Alarmstufe Rot“ bei den ÖBB*. Das ist der allerletzte Stand der Dinge in der unendlichen Geschichte der Österreichischen Bundesbahnen. Diese begann mit dem Kollaps privater Bahn – Aktiengesellschaften zu Ende des 19. Jahrhunderts und der Übernahme aller *assets* durch die kakanische Staatsbahn (geliebt von Joseph Roth wegen der einigenden Kraft in allen Ländern der Donaumonarchie), welche sodann zu den Österreichischen Bundesbahnen umfirmierten. Als dauerhaft erwies sich der stetig steigende Verlust. Es erhebt sich zum x-ten Mal die Frage, warum es nicht und nicht gelingt, das immer ärger werdende Schlamassel auf Schienen in den Griff zu kriegen. Zahlreiche Generaldirektoren, von Gollner über Übleis, Traxler, vorm Walde, zu Huber und, aktuell im Amt, Klugar, haben das Ende ihrer Funktionsperiode nicht erlebt. Entweder begrenzte abruptes Hinscheiden oder "Höhere Gewalt" ihre Funktionsperiode vorzeitig. Genau Letztere aber ist es, welche jenen armen Teufeln und ihren bedauernswerten Kollegen eine Erfüllung ihrer Aufgaben verunmöglicht.

\*

Stellen Sie sich vor, sie lenken ein Auto. Plötzlich greift ihnen jemand ins Lenkrad und steuert scharf nach links. Gleichzeitig betätigt ein anonymer Fuß das Gaspedal, während in voller Fahrt das rechte Hinterrad abmontiert wird. Parallel dazu beobachten sie, daß jemand in voller Fahrt einen riesigen Anhänger ankoppelt. Entsetzt stellen sie überdies fest, daß ihr Fahrzeug eine breite Benzinspur nachzieht, während der auf dem Rücksitz schimpfende Fahrgast mit der Presse telefoniert und laufend mitteilt, was für ein lausiger Chauffeur sie sind. Selbstverständlich wollen sie anhalten und das Gefährt zur Reparatur bringen. Da aber erscheint schon der Eigentümer des Unternehmens samt Betriebsrat (ebenfalls telefonierend), unterstützt vom Fahrgast, und veranlaßt sie zornbebend, unter Androhung ernstester Konsequenzen, zu weiterem Dahinbrausen. Verzweifelt und unter Anwendung ihrer ganzen Fahrkunst, viele Verkehrszeichen zwangsläufig mißachtend, steuern sie

das schlingende Gefährt weiter. Wenn sie dann am nächsten Baum gelandet oder anderswie zum Stillstand gekommen sind, tauchen alle miteinander auf – Fahrgast, Eigentümer, Betriebsrat, Presse– verlangen ihre sofortige Ablöse, besser Verhaftung, und stellen fest, daß man ja immer schon gewußt habe, welch verdammter und vielleicht auch korrupter Idiot sie sind.

\*

Das ist das Schicksal des jeweiligen Chefs der Österreichische Bundesbahnen. Zieht man den naheliegenden Analogieschluß zu VÖEST, Böhler, ELIN, Post, AUA, Telekom, etc., so wird in nicht allzu ferner Zukunft ein privates und/oder ausländisches Unternehmen das tun, wozu Österreich als Eigentümer nie imstande war: Die wirtschaftlich notwendigen Maßnahmen ergreifen, die für Eigentümer und Betriebsrat undenkbar sind. Vorher aber muß, so wie auch in allen anderen erwähnten Beispielfällen, der Kollaps erfolgen und auch den einen oder anderen Minister zu Fall bringen.

Am 24.03.07 erschien in dieser Zeitschrift eine Betrachtung mit dem Untertitel "Untersuchungsausschüsse der Zukunft." Es sei aus Gründen der Aktualität daraus zitiert: *"Im Jahre 2011 .... könnte ein Untersuchungsausschuß dem unablässig steigenden Kapitalbedarf der ÖBB nachspüren. Die Summen, um die es sich sodann handeln wird, lassen die Eurofighter als entzückende Papierflieger erscheinen. Mit Leichtigkeit werden die Inquisitoren nachweisen, daß die Kalkulationen für diverse Projekte bereits 2005 totale Unrentabilität offenbaren. Mit geheucheltem Entsetzen wird man entdecken, daß auch die Konformität mit einigen Budgetgesetzen nicht gegeben war. Und zu allerletzt wird erbittert festgestellt werden, daß die Baukosten um das Doppelte überschritten wurden und weder in den Budgets der ÖBB noch in jenen des Bundes ausreichend berücksichtigt waren. Es wird diesem Ausschuß, soviel kann man heute schon sagen, leicht fallen, über die in solchen Fällen allzeit Verantwortlichen, den Stab zu brechen: Die Manager der Bahn."*

Read my lips.