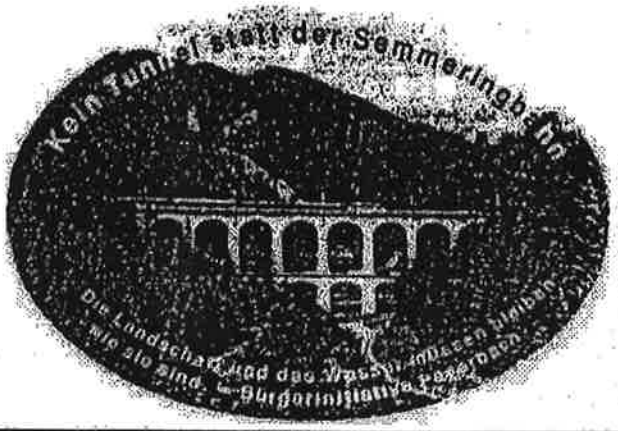
Vereinigte Bürgerinitiativen
Schwarzatal - Region Semmering
Kontakt: Dkfm. F. Fally
A. Baumgartnerstraße 44/A 1/264
1230 Wien
Tel : 01-667 71 51, Fax: 01-667 71 516



DER EINZELNE IST MITVERANTWORTLICH
FÜR DAS GANZE
DURCH ALLES, WAS ER TUT.
(Karl Jaspers)

Wien, 22.03.2016

Der Semmering Basistunnel

Seit mehr als 25 Jahren ist der Bau des Semmering Basistunnels umstritten. Obwohl die Befürworter auf unbegrenzte finanzielle Ressourcen zurückgreifen können, ist es ihnen in diesen 25 Jahren nicht gelungen, tragfähige Argumente für den Tunnelbau vorzubringen.
Mit großem Engagement hat eine kleine Gruppe von Bürgerinnen und Bürgern versucht, der wirtschaftlichen Vernunft den Weg zu ebnen. Neben unzähligen Beiträgen für in- und ausländische Publikationen, haben diese Bemühungen insbesondere in drei großen Publikationen gemündet:

- Herbert Geyer: „Semmering Basis-Tunnel. Das Schwarz-auf Weißbuch" (1996)
- Hubertus Godeysen: „Österreichs Bundes Bahnen. Schwarze Löcher, rote Zahlen" (2012)
- Martin Vieregg: „Analyse der ‚Gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Projekts Semmering-Basistunnel neu' und Erstellung einer neuen Nutzen-Kosten-Bewertung in Anlehnung an das Verfahren für den deutschen Bundesverkehrswegeplan 2015" (2014)

Die Befürworter mussten letztlich massive Planungsmängel zugeben, etwa hinsichtlich der Tunnelsicherheit (beim ersten Projekt) oder der Rentabilität.

Das Projekt wird dennoch durchgezogen, eine willige Justiz hat sich mit der Macht gegen die Vernunft verbündet. Die teure Rechnung dürfen die österreichischen Steuerzahler begleichen.

Da das Projekt „Semmering Basistunnels" nur ein Teil in einem völlig entgleisten Ausbauprogramm der Bahn in Österreich ist, wird auf den folgenden Seiten ein kompakter Überblick über dieses Programm gegeben. Der umfangreiche Anhang dient der Dokumentation, damit die Tatsache nicht in Vergessenheit gerät, dass kritische Stimmen vorhanden waren. Aber ignoriert wurden.

Vielleicht ist diese Dokumentation ja auch Ausgangspunkt einer neuen Recherche, die dann doch noch der Wahrheit zum Durchbruch verhilft...

Dkfm. Franz Fally

Fakten zum Bahnausbau

Die Stärkung des Öffentlichen Verkehrs und die Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene: Das sind Anliegen, die von einer großen Zahl der Österreicherinnen und Österreichern geteilt werden.

Die Republik Österreich ist bereit für den Bahnausbau viel Geld in die Hand zu nehmen, mehr Geld als für jedes andere Projekt in der Geschichte der Republik.

Was aber von Verkehrsministern, Regierungschefs und ÖBB-Generaldirektoren als Bahnausbau verkauft wird, führt NICHT zur Stärkung des Öffentlichen Verkehrs und zur Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene. Es ist vielmehr ein Projekt zur Stärkung einer kleinen Anzahl an industriellen Bauunternehmen und der finanzierenden Banken.

Wissen Sie, dass

➔ fast 95 % der ÖBB-Kunden im Nahverkehr unterwegs sind, aber die Investitionen zum allergrößten Teil in Tunnelprojekte für den Fernverkehr fließen?

➔der Fernverkehr auf der Schiene nicht mehr nur durch das Flugzeug sondern auch durch den Fernbus – der sogar umweltfreundlicher (!) ist – immer mehr Konkurrenz bekommt?

➔die ÖBB ihre internationalen Fernverbindungen mangels Nachfrage immer mehr ausgedünnt hat und nun selbst auch auf den Fernbus setzt?

➔Untersuchungen seit Jahrzehnten belegen, dass die reinen Fahrzeiten für Bahnkunden eine weit geringere Bedeutung haben als Warte- und Umstiegszeiten, die Erreichbarkeit der Bahnhöfe und vor allem die Höhe des Fahrpreises?

➔ im Güterverkehr die Zeitersparnis durch sehr teure Tunnel keine Bedeutung hat? Höhere Beförderungsentgelte würden sogar mit einer teureren Infrastruktur zu einer Verlagerung von Gütern auf die Straße führen.

➔ die Kapazitäten im österreichischen Schienennetz mehr als ausreichend sind, und auch auf den alpenquerenden Verbindungen keine Engpässe bestehen?

➔ der Schienentransport europaweit durch veränderte Güterströme und vor allem auch Veränderungen im Gütermix zurück geht?

➔ die Baukosten der Tunnelprojekte und die zusätzlichen Erhaltungskosten ein sicherer Weg sind, die Bahn **konkurrenzunfähig** zu machen und damit den Bedeutungsverlust der Bahn zu zementieren?

Die einzige offene Frage lautet: Warum setzt eine kleine Zahl an Politikern und Wirtschaftsbossen – trotz leerer Staatskassen - auf die teure und schädliche Politik des sogenannten Bahnausbaus?

Nähere Unterlagen zu den Fakten finden Sie in der Anlage.

Auf dem Weg zum nächsten Untersuchungsausschuss...

Derzeit ist beim Hypo-Untersuchungsausschuss zu bestaunen, wie eine kleine Anzahl an Personen alle Kontrollinstanzen überdrippelt hat – und damit ein Bundesland in den Abgrund gerissen hat. Gegenüber den Summen, die beim Bahnausbau buchstäblich in den Sand gesetzt werden, nehmen sich die Hypo-Verluste relativ bescheiden aus.

Wenn in absehbarer Zeit die Sinnlosigkeit der Milliardeninvestitionen in den Bahnausbau nicht mehr verborgen werden kann, wird man „zur Aufarbeitung" wohl einen Untersuchungsausschuss einsetzen. Die Tagesordnung dieses Ausschusses lässt sich heute schon absehen:

- Wieso hat man nie in Frage gestellt, dass in EURO für den Bahnausbau ausgegeben wurde, was ursprünglich in SCHILLING als Investition in die „Neue Bahn" geplant war?
- Wieso hat man zugesehen, als jährlich die Investitionen in die Bahn die am Schienenmarkt erzielten Umsätze übertroffen haben?
- Wieso wurde nicht reagiert, als nach 25 Jahren (1991-2016) - in denen mehr in die Schiene als in die Straße investiert wurde - noch kein Verlagerungseffekt zu beobachten war?
- Wieso hat man den Einsatz (d.h. die Investitionssummen) laufend erhöht, obgleich schon bei den ursprünglichen (günstigeren) Projekten die Unwirtschaftlichkeit deutlich war?
- Wieso hat die vernichtende Rechnungshofkritik am Bahnausbau unter RH-Präsident Franz Fiedler keine Konsequenzen gehabt und ist unter seinem (aus der ÖBB stammenden) Nachfolger verstummt?
- Wieso hat es keine Konsequenzen gehabt, dass sich das Wifo (ab 2007), das IHS (ab 2012) und dann der vom Finanzminister 2015 eingesetzte Weisenrat gegen den weiteren Bahnausbau ausgesprochen haben?
- Wieso wurden überzogene Verkehrsprognosen zur Projektbegründung herangezogen, deren Unrichtigkeit allen Experten völlig klar war?
- Wieso wurden für die Berechnung der Gesamtwirtschaftlichen Effekte Punkte herangezogen (wie „Erreichbarkeit"), die in keinem anderen EU-Land bei der Bewertung öffentlicher Projekte berücksichtigt werden (aber den „Nutzen" auf das Zehnfach aufgeblasen haben).
- Wieso hat das Parlament Kreditermächtigungen für den Bahnausbau über dutzende Milliarden zu mitternächtlicher Stunde im Eilzugstempo verabschiedet?
- Wieso haben sich die Gerichte – bis hin zum Verwaltungsgerichtshof - an einer Wahrheitsfindung hinsichtlich des „öffentlichen Interesses" bei den Mega-Tunnels nicht interessiert gezeigt und so Partikularinteressen vor das Gemeinwohl gestellt?
- Wieso ist es gelungen der Öffentlichkeit jahrelang ei n europäisches Interesse an den Ausbauprojekten zu suggerieren, obgleich die Initiative zur Aufnahme der Strecken in die Transeuropäischen Netze vom österreichischen Verkehrsministerium ausgegangen ist?

Unsere teure Bahn...

Einige Fakten zur Bahn, die nicht allgemein bekannt sind.

➔ Das „System Bahn" kostet dem Steuerzahler rund sieben Milliarden Euro pro Jahr. Dies entspricht etwa dem Zweifachen des Betrages, den die öffentliche Hand in Österreich für Forschung und Entwicklung ausgibt.

➔Die ÖBB verweist mit Stolz darauf „Gewinne" zu schreiben. Diese „Gewinne" entsprechen aber immer nur einem niedrigen einstelligen Prozentsatz der Gesamtaufwendungen der öffentlichen Hand für das System Bahn. Auf diese Art ist es leicht „Gewinne" auszuweisen.

➔ÖBB Generaldirektor Christian Kern gilt als Sanierer. Tatsächlich ist es ihm bei der ÖBB gelungen das Ergebnis deutlich zu verbessern, allerdings sind die in der Bilanz der ÖBB verbuchten öffentlichen Zuschüsse in seiner Amtszeit noch stärker gestiegen als sich das Ergebnis erhöht hat. Die „Sanierung" der ÖBB hat somit nicht Christian Kern sondern der Steuerzahler geleistet.

Anlagen

1. Personenverkehr

2. Güterverkehr

3. Steigender Finanzbedarf der ÖBB / Zukünftige Schulden

4. Wachstumsperspektiven des Europäischen Güterverkehrs

5. Kosten-Nutzen-Rechnung Semmering-Basistunnel

6. Berichte und Kommentare

7. Umfragen

25.09.2014

Wirtschafts Woche

Drucken

Zughersteller

Das Ende der Hochgeschwindigkeit

von Christian Schlesiger

Die Tage des ICE, AGV und Zefiro sind gezählt. Die Zukunft gehört dem Nahverkehr. Zug-Konzepte, die man aus dem Disneyland kennt, erreichen die Innenstädte.

Der Kontrast könnte größer kaum sein. Der rote Hochgeschwindigkeitszug Zefiro 1000 von Bombardier ist eindeutig der Hingucker der Bahnmesse Innotrans, die in dieser Woche zum zehnten Mal in Berlin stattfindet. Besucher zücken ihren Fotoapparat, um den schnellsten Zug Europas für immer einzufangen. Maximales Tempo: 380 Kilometer pro Stunde. Keine 50 Meter entfernt steht auf dem Außengelände der Messe eine eckige Straßenbahn der Stadtwerke Bonn aus den Siebzigerjahren. Sie wurde von Grund auf entkernt und auf Vordermann gebracht. Die Stadtwerke feiern ihr 80 km/h schnelles „Aus-alt-mach-neu-Konzept" als „Comeback des Jahres".

Das Prestige gehört dem Fernverkehr, das Wachstum dem Nahverkehr – so lautet die Formel der mit Abstand weltweit größten Bahnmesse, die in diesem Jahr erneut einen Ausstellerrekord feiert. Zwar locken weltweit vereinzelt ein paar Prestigeprojekte im Hochgeschwindigkeitssektor, um Passagiere möglichst schnell und bequem von einer zur anderen Metropole zu bringen. Doch vor allem der Nahverkehr boomt – und zwar so stark, dass selbst alternde Stadtbahnen, die eigentlich ins Museum gehören, ertüchtigt werden.

Die Zughersteller Bombardier, Siemens und Alstom haben sich darauf eingestellt, „Das Wettrennen um die schnellsten Züge ist vorbei", sagt etwa der Chef der Transportsparte von Alstom, Henri Poupart-Lafarge. Bei 330 km/h sieht er die wirtschaftlich-vernünftige Grenze. Auch Bombardier-Technikchef Lutz Breitling sieht bei der Hochgeschwindigkeit selbst im tempo-verliebten Asien bald eine Marktsättigung erreicht, sagte er auf der Pressekonferenz auf der Innotrans.

Einst galt der Hochgeschwindigkeitsverkehr als das große Zugpferd der Bahnindustrie. „Doch die Hoffnungen, die wir vor zehn Jahren in den Hochgeschwindigkeitsverkehr gesteckt haben, haben sich nicht erfüllt", sagt Poupart-Lafarge. Zwar gibt es Einzelprojekte wie in der Türkei, wohin Siemens sieben Velaro-Züge liefert, oder Marokko, wo Alstom für ein paar Züge den Zuschlag bekam. Doch die vollmundig angekündigten Großprojekte in Argentinien, Russland und Brasilien haben die Verantwortlichen verschoben. Zu teuer, zu unwirtschaftlich. Über Projekte in den USA werde aktuell

noch debattiert. „Sie werden sicher alle irgendwann kommen", sagt Poupart-Lafarge, aber oft genießen die Projekte wegen der hohen Investitionen „noch keine Priorität".

Zukunft der Zughersteller liegen im Nahverkehr

Der Grund für den Schwenk zur Langsamkeit: Die Züge im Nahverkehr werden immer schneller. Regionalzüge fahren heute nicht selten 200 Kilometer pro Stunde. Die Züge werden komfortabler. So lassen sich selbst größere Strecken per Nahverkehrszug verbinden. Die Deutsche Bahn sieht die optimale Höchstgeschwindigkeit ihrer zukünftigen Zugflotte ebenfalls bei gerade mal 250 km/h. Die neuen Doppelstockzüge von Bombardier, die ab kommendem Jahr im Fernverkehr der Deutschen Bahn zum Einsatz kommen, fahren teilweise sogar nur 160 km/h. Aber sie beschleunigen schnell. Für die fragmentierte Stadtstruktur Deutschlands ist das offenbar ausreichend.

Die Zukunft der Zughersteller liegt daher im Nahverkehr. Und so kämpfen die europäischen Marktführer um die lukrativsten Aufträge. Alstom setzte im vergangenen Jahr rund die Hälfte der sechs Milliarden Euro mit Zügen um, den Großteil im Nahverkehr. „Das große Wachstum sehen wir im städtischen Nahverkehr, vor allem in den Schwellenländern", sagt Poupart-Lafarge. Alstom erwartet für diesen Bereich eine jährliche Steigerung von sechs bis neun Prozent.

Der Markt ist derzeit so attraktiv, dass alle drei großen europäischen Wettbewerber gut im Geschäft sind. Siemens verkündete vor wenigen Tagen den „größten US-Nahverkehrsauftrag, der jemals an Siemens vergeben wurde". So bauen die Münchener künftig 175 Stadtbahnwagen für San Francisco im Wert von umgerechnet einer halben Milliarde Euro. Zusätzlich könnte die Stadt noch eine Option für 85 weitere Wagen ziehen. Auch Alstom meldete Anfang des Jahres „das größte Projekt in der Geschichte von Alstom". Für Südafrika liefern die Franzosen 600 Stadtzüge im Wert von vier Milliarden Euro. Bombardier liefert für London Straßenbahnen im Wert von 1,6 Milliarden Euro.

Weitere Artikel

IWF-Forderung
Deutschland muss mehr in Infrastruktur investieren

Werner knallhart
Das Ticket-Chaos bei Bus und Bahn macht arm und krank

Werner Knallhart
Deutsche Bahn gesteht: Auf die DB-App ist kein Verlass

Künftig setzen die Hersteller vor allem darauf, nicht allein die Züge zu bauen, sondern sie auch zu warten. Um die Chancen bei öffentlichen Ausschreibungen zu verbessern, bieten sie den Staaten an, vor Ort Produktionslinien aufzubauen. So will in Alstom etwa mithelfen, eine südafrikanische Bahnindustrie zu entwickeln. Siemens fertigt Züge in Sacramento im US-Bundesstaat Kalifornien.

Eines der spannendsten Projekte im Nahverkehr kommt derzeit von Bombardier. Die Kanadier bauen im brasilianischen São Paulo ein 24 Kilometer langes Monorail-System, das bis zu 48.000 Passagieren pro Stunde in jede Richtung befördert. Die Einschienenbahn sei „schneller und preiswerter zu installieren", sagt Bombardier-Manager Breitling. Für ihn habe die Technik hervorragende Zukunftsaussichten. „Die Zeit ist vorbei, wo die Monorail nur in Vergnügungsparks wie dem Disneyland fährt."

© 2014 Handelsblatt GmbH - ein Unternehmen der Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH & Co. KG

Nutzungsbedingungen | **Impressum** | **Datenschutz** | **Mediadaten-Online** | **Mediadaten-Print** | **Archiv** | **Kontakt**

DAX ®	E-STOXX 50®	MDAX ®	Dow Jones	Gold (USD)	EUR/L
11.254,41 −0,02%	3.579,86 −0,11%	20.697,44 +0,65%	17.745,98 −0,03%	1.080,72 −0,66%	1,0969

Th

Deutsche Bahn

Bahn muss Gewinneinbruch hinnehmen

Im Fernverkehr brach das operative Ergebnis um mehr als die Hälfte ein

0 Kommentare

Die Zahl der Reisenden bei der Deutschen Bahn im Personenverkehr in Deutschland ging nach jahrelangen Zuwächsen im ersten Halbjahr um 1,6 Prozent zurück. Die Bahn-Spitze führte auch das auf die Streiks und Unwetter zurück. Generell aber hat die Bahn vor allem im Fernverkehr wegen der Konkurrenz der Fernbusse und des niedrigen Spritpreises für Autos zu kämpfen. Der gesunkene Dieselpreis macht auch der Güterbahn zu schaffen, weil er Lastwagenfahrten billiger macht.

Versenden
Drucken
Merken
Startseite

Im Fernverkehr brach das operative Ergebnis um mehr als die Hälfte auf nur noch 58 Millionen Euro ein. Im Schienengüterverkehr schrieb der Konzern rote Zahlen mit einem Minus von 74 Millionen Euro. Viele Kunden hatten der Bahn wegen der Streiks den Rücken gekehrt. Die Güterbahn DB Schenker Rail ist allerdings schon seit längerem ein Sorgenkind. Der Vorstandschef der Gütersparte, Alexander Hedderich, verlässt den Konzern Ende August.

ANZEIGE

APPLICATION ECONOMY

Jetzt oder nie: Endspurt in der Qualifikationsrunde

Geschwin dig keit, Time-to-Market, Time-to-Decision - das sind laut neuer Studie die Faktoren für Erfolg in der Appli ca tion Economy. Danach differenzieren sich Unternehmen bereits in den nächsten 36 Monaten. mehr ...

Um gegenzusteuern, hatte der Aufsichtsrat auf Vorschlag Grubes am Montag einen Sechs-Punkte-Plan zum Umbau des Konzerns vorgelegt. Der Teilkonzern DB Mobility Logistics wird aufgelöst; er war für den einst geplanten Börsengang geschaffen worden. Rund 5000 Mitarbeiter aus der Zentrale will Grube in eine Servicetochter verschieben. Eine Teilprivatisierung der Gütersparte DB Schenker und der profitablen europäischen Bustochter Arriva ist möglich, wobei

die Bahn die Mehrheit und die unternehmerische Führung behalten will. Die Zahl der Vorstandsmitglieder wird von acht auf sechs verringert.

Weitere Artikel

Bahn-Vorstand
Konzernchef Grube will den Umbau

Vorstandsumbau bei der Bahn
Grube setzt auf Eigengewächse – und Pofalla

Deutsche Bahn
Pofalla wird noch im Sommer Bahn-Vorstand

Die Neuausrichtung gehe in die richtige Richtung, bemerkte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU). Der Verkehrsclub Deutschland forderte indes, der Bund müsse sich selbst stärker für den Bahnverkehr einsetzen und etwa durch Ausschreibungen auch im Fernverkehr für Wettbewerb sorgen. Die Grünen warfen der Bahn vor, ihre internen Baustellen Jahre zu spät anzugehen.

ANZEIGE

Neu in der Führungsriege ist ab 1. August der frühere Kanzleramtschef Ronald Pofalla. Infrastruktur-Vorstand Volker Kefer wird zusätzlich Vize-Konzernchef. Allein in ihrer Zentrale will die Bahn außerdem bis zum Jahr 2020 rund 700 Millionen Euro einsparen. Zunächst muss sie jedoch frühzeitig ausscheidenden Vorständen 10 Millionen Euro an Abfindungen überweisen, wie Grube einräumte. Das Bundesfrauenministerium nannte es „mehr als bedauerlich, dass die Deutsche Bahn es versäumt hat, wieder eine Frau in ihren Vorstand zu berufen."

dpa

Das schreiben die anderen zu diesem Thema

Handelsblatt

23.7.2015, 19:44 Uhr
Deutsche Bahn: Grube dementiert Verkaufsgerüchte

Tagesspiegel

Handelsblatt

Handelsblatt

Manager Magazin

powered by rivva

Seite 1: **Bahn muss Gewinneinbruch hinnehmen**
Seite 2: **Im Fernverkehr brach das operative Ergebnis um mehr als die Hälfte ein**

FF/sj
Aktenvermerk
25.11.2015

Transitgüterverkehr Straße/Schiene

Im Endbericht zur Verkehrsprognose Österreich 2025+ der Firma TRAFICO/IVWL et al. 2009 wird auf die "hohen Zuwachsraten beim Transitverkehr verwiesen..." und behauptet: „Dieser Trend bleibt ungebrochen...". Das prognostizierte Wachstum des Güter- und insbesondere des Transitverkehrs ist der Eckpfeiler der Ausbaupläne der Schieneninfrastruktur in Österreich.

Dieser Eckpfeiler hat sich aber als nicht tragfähig erwiesen. Denn ab den Jahren 2006/2007 ist ein **Trendbruch** eingetreten: Der Wert für den **Transitverkehr auf der Schiene** von 27,1 Mio. Tonnen im Jahre 2007 konnte bis zum Jahre 2014 nicht mehr erreicht werden (siehe Beilage der Statistik Austria). Für den **Straßentransit** wird seitens der Statistik Austria für das Jahr 2007 ein Transportvolumen im Transitverkehr von 46,7 Mio. Tonnen ausgewiesen, das in den Folgejahren zwei Mal übertroffen und fünf Mal verfehlt wurde; zuletzt (2014) lag das Transportvolumen bei 45,8 Mio. Tonnen.

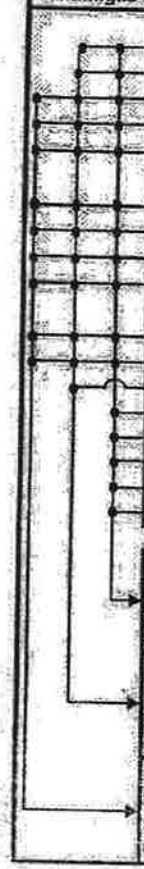
Die Bedeutung der Transitrouten ist höchst unterschiedlich. Während der Transit (Straße plus Schiene) über den Brenner für das Jahr 2013 mit 37,6 Mio. Tonnen ausgewiesen wird, liegt der entsprechende Wert für den Semmering bei nur 3,1 Mio. Tonnen. Daraus zeigt sich die geringe Bedeutung des sogenannten Baltisch-Adriatischen-Korridors für den internationalen Verkehr. Nicht einmal die wirtschaftlich starken Jahre vor 2007 haben zu einer Belebung des Verkehrs über den Semmering geführt, denn die aktuelle Tonnage liegt nur relativ geringfügig über den Vergleichswerten aus dem Jahr 2000 von 2,8 Mio. Tonnen. Insofern ist nicht zu begründen, warum künftig eine – selbst deutliche – Belebung der Konjunktur zu einer die Kapazitätsgrenzen erreichenden Steigerung des Güterverkehrs führen sollte.

Die nun auch öffentlich vorliegenden Daten für 2014 belegen somit erneut, dass die Genehmigungen für den Semmering-Basistunnel (zuletzt 2014) auf Grundlage falscher Prognosen erteilt wurden. Den verantwortlichen Personen hätte bekannt sein müssen, dass diese Prognosen durch alle in den letzten Jahren erhobenen Verkehrsdaten widerlegt sind. Dennoch überholte und damit falsche „Fakten" als Projektgrundlage wieder und wieder vorzulegen müsste in einem ordentlichen Rechtsstaat zu Konsequenzen führen. Eine diesbezügliche Anzeige gegen Frau Bundesminister Doris Bures wurde allerdings inzwischen zurückgelegt.

Die nunmehr in das zweithöchste Amt des Staates aufgestiegene Ex-Verkehrsministerin Doris Bures hat sich erst jüngst öffentlich als „überzeugte Kämpferin" für den Semmeringtunnel bezeichnet. Unwillkürlich kommt in diesem Zusammenhang das alte Zitat in den Sinn, dass bei Ausbruch von Kämpfen das erste Opfer die Wahrheit sei...

Dkfm. Franz Fally

Alpenquerender Transit - Güterverkehr



Alpenquerender Transit - Güterverkehr Strasse und Schiene Ventimiglia bis Wien	2000				2006				2012				2013*			
	Strasse		Strasse+ Schiene	Schiene	Strasse		Strasse+ Schiene	Schiene	Strasse		Strasse+ Schiene	Schiene	Strasse		Strasse+ Schiene	Schiene
	SGF 1000	Mio. t	Mio. t	Mio. t	SGF 1000	Mio. t	Mio. t	Mio. t	SGF 1000	Mio. t	Mio. t	Mio. t	SGF 1000	Mio. t	Mio. t	Mio. t
Frankreich																
Ventimiglia	560	8.6	8.6	0.0	801	12.2	12.2	0.0	672	10.2	10.2	0.0	679	10.3	10.3	0.0
Montgenèvre	32	0.3	0.3		8	0.1	0.1		7	0.1	0.1		8	0.1	0.1	
Mont-Cenis			2.6	2.6			0.2	0.2			0.0	0.0			0.0	0.0
Fréjus	405	7.2	7.2		142	2.2	2.2		69	1.0	1.0		67	1.0	1.0	
Mont-Blanc			0.0		170	2.5	2.5		121	1.7	1.7		114	1.6	1.6	
Schweiz																
Grand-St-Bernard	17	0.1	0.1		35	0.4	0.4		28	0.3	0.3		26	0.3	0.3	
Simplon	3	0.0	3.0	3.0	36	0.4	9.0	8.6	28	0.3	9.6	9.3	25	0.3	10.0	9.7
Gotthard	672	4.4	18.6	14.2	430	5.0	18.0	13.0	477	6.2	17.3	11.2	444	6.2	18.3	12.2
San Bernardino	44	0.2	0.2		82	0.9	0.9		73	1.0	1.0		68	1.0	1.0	
Oesterreich																
Reschen	48	0.7	0.7		71	1.2	1.2		42	0.6	0.6		42	0.6	0.6	
Brenner	1390	23.4	31.3	7.9	1839	29.9	40.6	10.7	1658	26.1	36.8	10.7	1639	25.9	37.6	11.7
Tarvisio	420	5.5	7.4	1.9	800	10.7	12.9	2.2	533	8.4	12.9	4.5	553	8.7	12.9	4.2
Felbertauern	1	0.0	0.0		8	0.1	0.1		4	0.1	0.1		2	0.0	0.0	
Tauern	375	5.2	6.5	1.3	475	6.8	8.6	1.8	576	8.3	12.0	3.7	586	8.4	11.4	3.0
Schoberpass	165	1.9	2.0	0.1	357	4.8	4.9	0.1	314	4.3	4.9	0.7	331	4.5	5.3	0.8
Semmering	7	0.1	2.8	2.7	70	1.1	3.9	2.8	5	0.1	2.8	2.7	5	0.1	3.1	3.0
Wechsel	145	1.5	1.5	0.0	232	3.6	3.6	0.0	249	3.5	3.5	0.0	278	4.0	4.0	0.0
Alpenbogen C	**3864**	**53.6**	**85.3**	**31.7**	**4756**	**71.2**	**108.3**	**37.1**	**4324**	**63.7**	**102.0**	**38.2**	**4314**	**64.2**	**104.5**	**40.3**
Frankreich	997	16.1	18.7	2.6	1122	16.9	17.2	0.3	869	13.0	13.0	0.0	868	13.0	13.0	0.0
Schweiz	736	4.7	21.8	17.1	582	6.7	28.2	21.5	607	7.8	28.3	20.4	563	7.8	29.7	21.9
Oesterreich	2131	32.8	44.8	12.0	3052	47.6	62.9	15.3	2848	42.9	60.7	17.8	2883	43.4	61.8	18.5
Alpenbogen B	**3591**	**50.4**	**79.9**	**29.5**	**4415**	**65.5**	**100.1**	**34.7**	**3709**	**55.9**	**91.6**	**35.7**	**3665**	**55.9**	**93.7**	**37.8**
Frankreich	997	16.1	18.7	2.6	1122	16.9	17.2	0.3	869	13.0	13.0	0.0	868	13.0	13.0	0.0
Schweiz	736	4.7	21.8	17.1	582	6.7	28.2	21.5	607	7.8	28.3	20.4	563	7.8	29.7	21.9
Oesterreich	1858	29.6	39.4	9.8	2710	41.8	54.7	12.9	2233	35.1	50.3	15.2	2234	35.2	51.1	15.9
Alpenbogen A	**2579**	**36.0**	**63.6**	**27.6**	**2805**	**42.5**	**74.9**	**32.4**	**2497**	**37.2**	**68.4**	**31.1**	**2426**	**36.8**	**70.4**	**33.6**
Frankreich	405	7.2	9.8	2.6	312	4.7	4.9	0.2	190	2.7	2.7	0.0	182	2.6	2.6	0.0
Schweiz	736	4.7	21.8	17.1	582	6.7	28.2	21.5	607	7.8	28.3	20.4	563	7.8	29.7	21.9
Oesterreich	1438	24.1	32.0	7.9	1910	31.1	41.8	10.7	1700	26.7	37.4	10.7	1681	26.4	38.1	11.7

Grundsätzlich wird jede Zahl einzeln auf- bzw. abgerundet, die Totale können deshalb geringfügig von der Summe der Einzelwerte abweichen

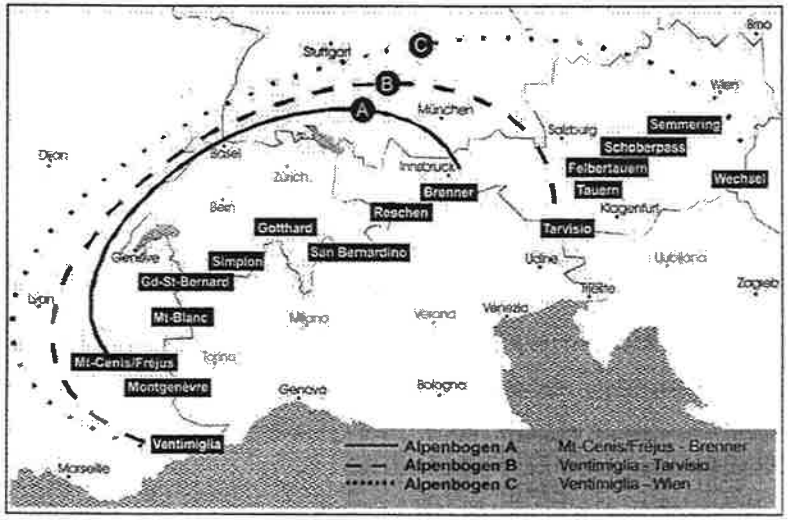
* Die schweizerischen Daten des Strassenverkehrs (Fahrzeuge und Tonnen) für 2013 beruhen auf einer verbesserten Erhebungsmethode und sind daher mit den vorherigen Daten nur bedingt vergleichbar. Die Daten bis 2009 werden im Laufe des Jahres auf dieser Basis nachgeliefert.

Legende:

- kein Angebot
- 0.0 Verkehr < 0.050 Mio. t
- Mio. t Millionen Nettotonnen
- SGF schwere (Strassen-)Güterfahrzeuge
- r revidiert

Alpenquerender Güterverkehr insgesamt (Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr)

Alpenquerender Güterverkehr Strasse und Schiene Ventimiglia bis Wien	2000							2006							2012							2013*						
	Strasse		Strasse+	Schiene				Strasse		Strasse+	Schiene				Strasse		Strasse+	Schiene				Strasse		Strasse+	Schiene			
	SGF 1000	Mio. t	Schiene Mio. t	Total Mio. t	WL Mio. t	UKV Mio. t	RA Mio. t	SGF 1000	Mio. t	Schiene Mio. t	Total Mio. t	WL Mio. t	UKV Mio. t	RA Mio. t	SGF 1000	Mio. t	Schiene Mio. t	Total Mio. t	WL Mio. t	UKV Mio. t	RA Mio. t	SGF 1000	Mio. t	Schiene Mio. t	Total Mio. t	WL Mio. t	UKV Mio. t	RA Mio. t
Frankreich																												
Ventimiglia	1061	13.7	14.5	0.8	0.8	0.0		1411	18.9	19.5	0.6	0.6	0.0		1282	17.1	17.4	0.4	0.4	0.0		1'295	17.3	17.7	0.5	0.5	0.0	
Montgenèvre	119	1.4	1.4					66	0.7	0.7					48	0.5	0.5					52	0.5	0.5				
Mont-Cenis			8.6	8.6	5.0	3.6				5.2	5.2	3.0	1.8	0.4			3.4	3.4	2.2	0.7	0.5			3.2	3.2	2.0	0.6	0.6
Fréjus	1527	25.2	25.2					844	12.5	12.5					678	10.2	10.2					663	10.0	10.0				
Mont-Blanc			0.0					606	9.0	9.0					581	8.8	8.8					549	8.3	8.3				
Schweiz																												
Grand-St-Bernard	52	0.4	0.4					58	0.6	0.6					55	0.6	0.6					48	0.6	0.6				
Simplon	27	0.1	3.8	3.7	3.6	0.1		82	0.9	9.9	9.0	3.3	4.2	1.5	85	1.0	10.8	9.8	2.5	5.8	1.4	78	1.0	11.1	10.1	2.3	6.1	1.7
Gotthard	1187	7.6	24.4	16.8	6.9	8.9	1.0	856	9.3	25.5	16.2	5.2	10.6	0.4	886	10.0	23.9	13.9	4.3	9.4	0.2	766	9.3	24.4	15.0	4.6	10.2	0.2
San Bernardino	138	0.8	0.8					185	2.0	2.0					182	2.0	2.0					156	1.9	1.9				
Oesterreich																												
Reschen	93	1.2	1.2					125	1.8	1.8					92	1.0	1.0					90	1.0	1.0				
Brenner	1560	25.4	34.1	8.7	2.8	3.3	2.7	2085	33.3	45.0	11.6	3.6	5.8	2.3	1966	29.5	40.6	11.2	2.4	5.8	3.0	1936	29.0	40.7	11.7	2.2	6.4	3.1
Tarvisio	1270	18.2	23.0	4.8	4.4	0.4		1433	19.9	26.4	6.5	5.5	0.6	0.4	962	15.1	22.2	7.1	4.2	2.6	0.4	969	15.2	22.3	7.0	4.4	2.3	0.3
Felbertauern	65	0.5	0.5					102	1.1	1.1					68	0.8	0.8					32	0.4	0.4				
Tauern	940	11.6	19.3	7.7	5.7	0.5	1.5	852	11.1	19.1	8.0	6.8	0.8	0.5	967	13.3	21.6	8.4	5.8	2.2	0.4	985	13.5	21.4	7.9	5.9	1.7	0.3
Schoberpass	1030	9.9	15.2	5.3	5.0	0.4	0.0	1425	16.5	22.5	6.0	4.0	1.0	0.9	1341	15.8	20.4	4.6	3.5	0.6	0.6	1353	15.9	20.5	4.6	3.5	0.5	0.6
Semmering	480	3.9	13.8	9.9	9.5	0.4		596	6.6	15.2	8.5	8.0	0.6		426	4.8	15.8	11.0	9.2	1.8		438	5.0	16.9	11.9	10.1	1.8	
Wechsel	1100	8.6	8.7	0.1	0.1	0.0		1038	10.0	10.3	0.3	0.2	0.1		1098	11.8	12.1	0.3	0.1	0.1		1133	12.4	12.7	0.3	0.1	0.1	
Alpenbogen C	9379	110.3	171.9	61.6	39.3	17.1	5.2	10332	134.3	199.8	65.5	34.6	24.9	6.0	9756	127.2	190.1	62.8	30.3	26.4	6.1	9575	126.1	191.3	65.2	31.2	27.4	6.6
Frankreich	2707	40.3	49.7	9.4	5.8	3.6		2927	41.1	46.9	5.8	3.6	1.8	0.4	2589	36.6	40.3	3.7	2.5	0.7	0.5	2559	36.1	39.8	3.7	2.5	0.6	0.6
Schweiz	1404	8.9	29.5	20.6	10.5	9.0	1.0	1180	12.8	38.0	25.2	8.5	14.8	1.9	1209	13.7	37.4	23.7	6.9	15.3	1.6	1049	12.8	38.0	25.2	7.0	16.3	1.9
Oesterreich	5268	61.1	92.8	31.7	23.0	4.5	4.2	6224	80.5	114.9	34.5	22.5	8.3	3.8	5958	76.9	112.3	35.4	21.0	10.5	4.0	5967	77.3	113.6	36.3	21.8	10.4	4.1
Alpenbogen B	7034	93.9	137.4	43.4	23.4	16.3	3.7	7751	108.9	158.1	49.2	21.2	22.9	5.0	6818	95.9	141.6	45.7	15.9	24.3	5.5	6603	94.2	141.8	47.6	16.0	25.6	6.0
Frankreich	2707	40.3	49.7	9.4	5.8	3.6		2927	41.1	46.9	5.8	3.6	1.8	0.4	2589	36.6	40.3	3.7	2.5	0.7	0.5	2559	36.1	39.8	3.7	2.5	0.6	0.6
Schweiz	1404	8.9	29.5	20.6	10.5	9.0	1.0	1180	12.8	38.0	25.2	8.5	14.8	1.9	1209	13.7	37.4	23.7	6.9	15.3	1.6	1049	12.8	38.0	25.2	7.0	16.3	1.9
Oesterreich	2923	44.8	58.3	13.5	7.2	3.7	2.7	3644	55.1	73.2	18.1	9.1	6.3	2.7	3020	45.6	63.9	18.3	6.5	8.4	3.4	2995	45.3	64.0	18.7	6.6	8.7	3.5
Alpenbogen A	4584	60.7	98.5	37.8	18.2	15.9	3.7	4841	69.4	111.4	42.1	15.1	22.4	4.6	4525	63.2	101.5	38.3	11.4	21.8	5.1	4287	61.2	101.3	40.1	11.2	23.3	5.6
Frankreich	1527	25.2	33.8	8.6	5.0	3.6		1450	21.5	26.7	5.2	3.0	1.8	0.4	1259	19.0	22.4	3.4	2.2	0.7	0.5	1212	18.3	21.6	3.2	2.0	0.6	0.6
Schweiz	1404	8.9	29.5	20.6	10.5	9.0	1.0	1180	12.8	38.0	25.2	8.5	14.8	1.9	1209	13.7	37.4	23.7	6.9	15.3	1.6	1049	12.8	38.0	25.2	7.0	16.3	1.9
Oesterreich	1653	26.6	35.3	8.7	2.8	3.3	2.7	2210	35.1	45.3	11.6	3.6	5.8	2.3	2058	30.5	41.7	11.2	2.4	5.8	3.0	2026	30.1	41.8	11.7	2.2	6.4	3.1



Bemerkung: Grundsätzlich wird jede Zahl ohne Rücksicht auf die Endsumme einzeln auf- bzw. abgerundet, die Totalbeträge können deshalb in gewissen Fällen geringfügig von der Summe der Einzelwerte abweichen.

* Die schweizerischen Daten des Strassenverkehrs (Fahrzeuge und Tonnen) für 2013 beruhen auf einer verbesserten Erhebungsmethode und sind daher mit den vorherigen Daten nur bedingt vergleichbar. Die Daten bis 2009 werden im Laufe des Jahres auf dieser Basis nachgetragen.

Legende: kein Angebot; 0.0 Verkehr < 0.050 Mio. t

Mio. t	Millionen Nettotonnen
SGF	schwere (Strassen-)Güterfahrzeuge (Lastwagen, Lastenzüge und Sattelzüge über 3.5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht)
WL	Wagenladungsverkehr (ohne kombinierten Verkehr)
UKV	unbegleiteter kombinierter Verkehr (unbegleiteter Huckepackverkehr und Grosscontainer)
RA	begleiteter kombinierter Verkehr (Rollende Autobahn)
UKV+RA	total kombinierter Verkehr
r	revidiert

F: Ministère du Transport, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer
A: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
CH: Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bundesamt für Verkehr BAV

weitere Auskünfte: BAV, Tel . 058 465 56 42

Güterbeförderung im Schienenverkehr

Millionen tkm
Tausend Tonnen

geo \ time	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
EU (28 Länder)	:	:	:	: (c)	1.828.913	1.796.955	1.465.618	1.596.643	1.709.245	:	:	:
EU (27 Länder)	:	:	:	: (c)	1.813.149	1.782.104	1.453.966	1.584.440	1.697.450	:	:	:
Euroraum (18 Länder)	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Euroraum (17 Länder)	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Belgien	55.732	: (c)	: (c)	: (c)	66.248	64.648	45.718	54.476	55.876	:	:	: (c)
Bulgarien	:	:	:	21.881	21.905	19.716	13.284	12.939	14.152	12.470	13.539	13.691
Tschechische Republik	93.297	88.843	85.613	97.491	99.777	95.073	76.715	82.900	87.096	82.968	83.957	91.564
Dänemark	7.711	8.162	7.706	7.477	6.901	7.198	6.163	8.121	9.276	7.982	7.956	:
Deutschland	296.925	310.261	317.294	346.118	361.116	371.298	312.087	355.715	374.737	366.140	373.738	:
Estland	65.588	65.647	68.187	61.284	68.538	52.752	45.954	46.705	48.378	44.725	43.682	36.289
Irland	: (c)	2.140	1.820	1.245	825	717	631	568	611	567	589	578
Griechenland	:	2.968	3.058	3.884	4.943	4.253	3.377	3.982	2.702	2.272	1.980	:
Spanien	26.244	30.514	29.731	29.862	29.918	26.906	21.087	21.578	23.899	24.903	24.949	28.436
Frankreich	120.676	117.415	107.532	109.201	111.214	108.536	86.126	85.045	91.789	87.539	88.989	87.411
Kroatien	:	12.234	14.333	15.395	15.764	14.851	11.651	12.203	11.794	11.088	10.661	10.390
Italien	74.293	83.533	89.755	102.169	105.314	95.810	76.336	84.435	91.811	88.505	87.960	90.862
Zypern	: (z)	: (z)	: (z)	: (z)	: (z)	: (z)	: (z)	: (z)	: (z)	: (z)	: (z)	: (z)
Lettland	48.355	51.058	54.861	48.731	52.164	56.061	53.679	49.164	59.385	60.601	55.831	57.039
Litauen	43.447	45.555	49.287	50.225	53.503	54.970	42.669	48.061	52.330	49.377	48.028	49.000
Luxemburg	14.798	15.757	10.739	12.133	16.532	8.548	6.446	7.626	6.973	5.442	5.098	4.573
Ungarn	42.940	51.726	50.850	54.705	51.523	51.543	42.277	45.794	47.424	46.884	:	:
Malta	: (z)	: (z)	: (z)	: (z)	: (z)	: (z)	: (z)	: (z)	: (z)	: (z)	: (z)	: (z)
Niederlande	29.697	33.709	35.009	37.267	40.700	40.569	33.594	35.536	39.174	37.627	38.927	39.367
Österreich	82.091	92.930	101.829	110.779	115.526	121.579	98.887	107.670	107.587	100.452	95.449	98.281
Polen	161.816	282.919	269.553	291.394	245.307	248.860	200.819	216.767	248.606	230.878	232.596	227.820
Portugal	8.718	9.559	9.587	9.775	10.556	10.426	8.947	10.094	9.975	9.701	9.291	:
Rumänien	:	72.738	69.176	68.312	68.772	66.711	50.595	52.932	60.723	55.755	50.348	50.739
Slowenien	15.813	16.193	16.344	17.052	17.575	17.271	13.774	16.234	17.024	15.828	17.156	17.989
Slowakei	50.521	50.445	49.310	52.449	51.813	47.910	37.603	44.327	43.711	42.599	48.401	:
Finnland	43.503	42.663	40.722	43.560	40.288	41.937	32.860	35.795	34.827	35.267	36.433	37.008
Schweden	57.874	60.157	63.198	64.944	67.809	65.632	56.466	68.329	67.907	65.789	67.047	68.035
Vereinigtes Königreich	89.417	118.561	103.263	109.194	104.383	103.180	87.666	89.241	100.364	115.225	117.769	108.531
Island	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Liechtenstein	:	2.284	1.844	2.031	2.003	1.843	1.160	1.214	1.172	1.168	1.037	1.349
Norwegen	21.181	23.168	25.162	24.802	25.131	24.787	22.961	27.229	28.305	30.273	31.429	33.393
Schweiz	:	:	:	:	:	69.864	61.848	63.989	65.038	60.270	64.999	65.375
Montenegro	:	:	:	:	:	:	:	:	:	683	1.050	903
Die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien	:	:	:	:	:	:	2.929	3.097	2.770	2.539	2.283	2.377
Serbien	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:	:
Türkei	15.755	17.708	18.946	19.745	20.849	22.870	21.270	23.816	24.753	24.887	25.053	26.764

:=nicht verfügbar c=vertraulich z=nicht zutreffend

Datenquelle Eurostat
Letztes Update: 28.08.2015
Datum der Extraktion: 17 Sep 2015 12:46:50 MESZ
Hyperlink zur Tabelle: http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&language=de&pcode=ttr00006
Allgemeiner Disclaimer der Website der Europäischen Kommission: http://ec.europa.eu/geninfo/legal_notices_de.htm
Kurzbeschreibung: Basis dieser Tabelle ist die Verordnung (EC)91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Statistik des Eisenbahnverkehrs. Die Tabelle beinhaltet Daten der Verkehrsleistung im Güterverkehr auf dem jeweiligen Territorium der Mitgliedstaaten. Die Mitgliedstaaten können die Eisenbahnunternehmen vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausschließen, die ausschließlich oder hauptsächlich innerhalb industrieller oder ähnlicher Anlagen einschließlich Häfen tätig sind. Sie sind nicht Gegenstand der Ausweisung.
Code: ttr00006

Commission européenne
DG MOVE

Confédération suisse
Office fédéral des transports (OFT)

Observation et analyse des flux de transports de marchandises transalpins

Rapport annuel 2014

Décembre 2015

SIGMAPLAN WALTER FUSSEIS INTERFACE TRANSPORT

Mandant:	Commission européenne, DG MOVE et Office fédéral des transports (OFT)
Membres du groupe de travail:	
Commission européenne:	Andreas Nägele, DG MOVE
	Nikolaos Roubanis, Eurostat
Suisse:	Rolf Zimmermann, Section des affaires internationales, OFT
	Matthias Wagner, Section trafic de marchandises, OFT
	Mark Reinhard, Office fédéral de la statistique, OFS
France:	Jean-Louis Coster, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
Autriche:	Reinhald Koller, Ministère fédéral du transport, de l'innovation et de la technologie
Mandataire:	Consortium "Observatory": Sigmaplan, Interface Transport, Walter Fusseis
Auteurs:	Klaus Dörnenburg, Thomas Haas, Gabriele Leonardi, Lars Wenzel, Sigmaplan
	Melanie Legat, Anne-Laure Sergent, Interface Transport
	Walter Fusseis

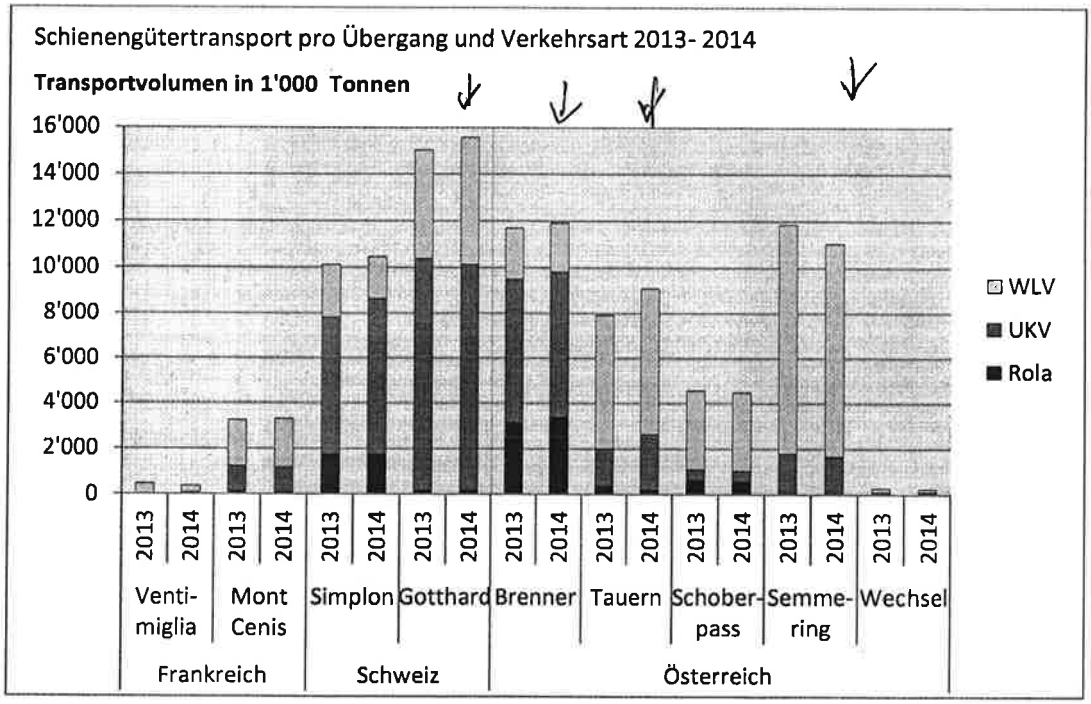
Version	Datum	Autor(en)
01.00	08.07.2015	kd, LG, TH, LW, ML, ALS, WF
02.00	09.10.2015	kd, LG, TH, LW, ML, ALS, WF
03.00	08.12.2015	kd, LG, TH, LW, ML, ALS, WF

Entwicklung des Schienengüterverkehrs

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung des alpenquerenden Bahngüterverkehrs zwischen 2013 und 2014 pro Alpenübergang.

Land	Übergang	WLV			UKV			Rola			Total		
		2013	2014	2013/14	2013	2014	2013/14	2013	2014	2013/14	2013	2014	2013/14
Frankreich	Ventimiglia	457	299	-34.6%	6	77	—	—	—	—	463	376	-18.7%
	Mont Cenis	2'012	2'115	5.1%	1'097	1'093	-0.4%	136	91	-33.3%	3'245	3'299	1.7%
	Total	2'468	2'414	-2.2%	1'103	1'170	6.1%	136	91	-33.3%	3'707	3'675	-0.9%
Schweiz	Simplon	2'308	1'830	-20.7%	6'096	6'921	13.5%	1'726	1'712	-0.8%	10'130	10'462	3.3%
	Gotthard	4'643	5'451	17.4%	10'237	9'956	-2.7%	165	179	9.0%	15'045	15'586	3.6%
	Total	6'952	7'280	4.7%	16'333	16'877	3.3%	1'890	1'891	0.0%	25'175	26'049	3.5%
Österreich	Brenner	2'201	2'108	-4.2%	6'360	6'452	1.4%	3'141	3'366	7.2%	11'702	11'926	1.9%
	Tauern	5'900	6'485	9.9%	1'666	2'416	45.0%	340	205	-39.6%	7'906	9'107	15.2%
	Schoberpass	3'461	3'441	-0.6%	451	493	9.2%	643	552	-14.1%	4'555	4'485	-1.5%
	Semmering	10'084	9'391	-6.9%	1'786	1'660	-7.1%	—	—	—	11'871	11'050	-6.9%
	Wechsel	145	131	-9.5%	131	118	-9.7%	—	—	—	276	249	-9.6%
	Total	21'791	21'555	-1.1%	10'394	11'139	7.2%	4'123	4'123	0.0%	36'309	36'817	1.4%
Total		31'211	31'250	0.1%	27'830	29'186	4.9%	6'149	6'105	-0.7%	65'191	66'541	2.1%

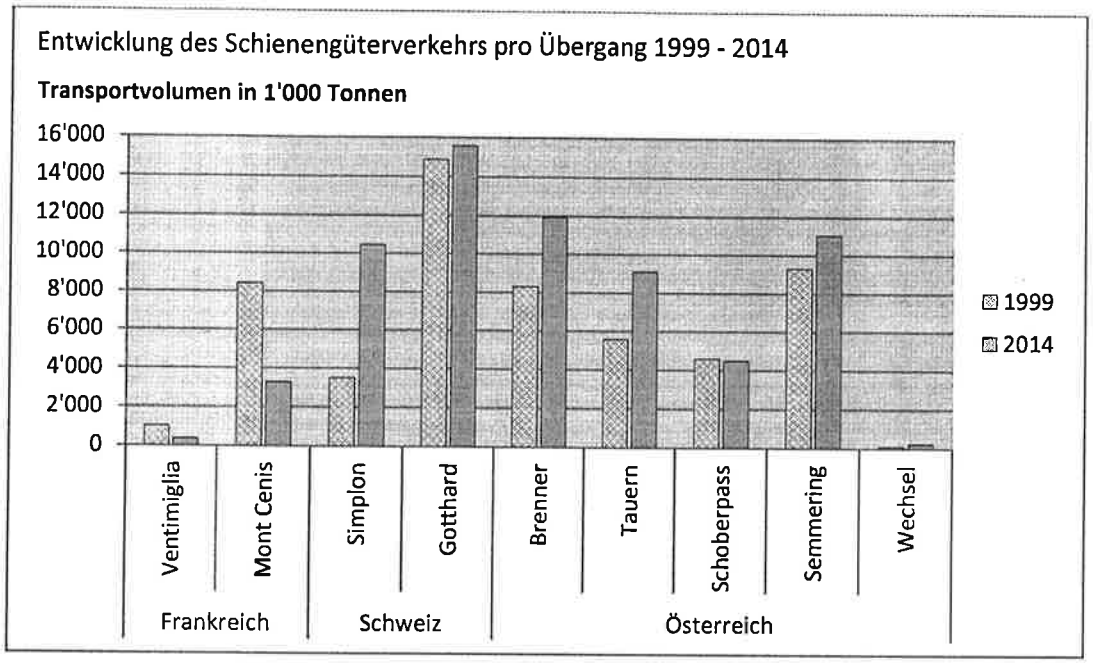
Entwicklung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs 2013 - 2014 (in 1'000 Tonnen)



Die Abbildung zeigt, dass die Entwicklung der Transportmengen im Schienengüterverkehr uneinheitlich war und zwar sowohl nach Übergang wie nach Produktionsart. Während am Brenner, am Mont Cenis und am Schoberpass nur geringfügige Änderungen (zwischen -1,5% und +1,9%) und auf den Schweizer Übergängen Simplon und Gotthard leichte Erhöhungen (+3,3% bzw. +3,6%) festzustellen waren, zeigten sich bedeutendere Änderungen in Ventimiglia (-18,7%), am Wechsel (-9,6%), am Semmering (-6,9%) und - in der umgekehrten Richtung - am Tauern mit einer Zunahme von +15,2%. Die aussergewöhnliche Zunahme am Tauern ist dem Wachstum im Wagenladungsverkehr (WLV, +10%) und insbesondere im UKV (+45%) zuzuschreiben. Letzteres kann erklärt werden durch ein neues UKV-Angebot zwischen München und Triest (ca. 30 Züge pro Monat) und das verstärkte Angebot im UKV zwischen Frankfurt und Triest um +25% auf ca. 23 Züge pro Monat, beides durch die Firma Kombiverkehr.

Entwicklung des Schienengüterverkehrs pro Übergang

Die Grafik zeigt die Entwicklung des Schienengüterverkehrs seit 1999 je Übergang.



Gesamthaft hat die auf der Schiene über die Alpen transportierte Gütermenge seit 1999 um +19% zugenommen. Nach einer Wachstumsphase bis 2007 (als das Gütervolumen 68,5 Millionen Tonnen erreichte, +23% gegenüber 1999), haben die Gütermengen wieder auf 66,5 Millionen Tonnen im Jahr 2014 abgenommen (-3% gegenüber 2007). Die Entwicklung variiert allerdings nach Übergang beträchtlich.

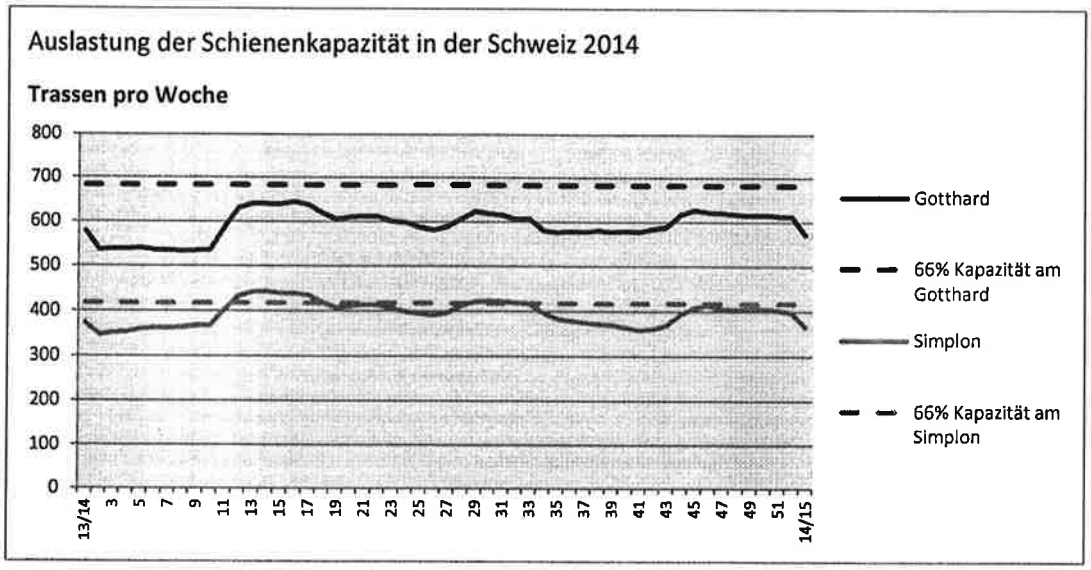
Einzig in **Frankreich** haben die auf der Schiene transportierten Gütermengen abgenommen - und zwar beträchtlich. Obwohl der Markteintritt neuer Operateure den Schienenverkehr wieder belebt hat und trotz verschiedener Pläne zur Stärkung des Schienengüterverkehrs, die der Hauptstossrichtung der nationalen Verkehrspolitik entsprechen, sind die Auswirkungen der politischen Massnahmen bescheiden. Der Rückgang gegenüber 1999 weist an beiden Übergängen die gleiche Grössenordnung auf (Ventimiglia -62%, Mont Cenis -61%).

In der **Schweiz** haben die alpenquerenden Gütermengen im Schienenverkehr um +42% zugenommen. Während die Zunahme am Gotthard marginal war (+5%), war am Simplon fast eine Verdreifachung zu verzeichnen (+197%). Dies wurde möglich dank des Lötschberg-Basistunnels und Ausbauarbeiten südlich des Simplontunnels, die auf dieser Linie die Kapazitäten erhöht und die Produktionsbedingungen verbessert haben.

Abgesehen vom Schoberpass, der gegenüber 1999 praktisch keine Veränderung zeigt, sind an allen wichtigen Schienenübergängen in **Österreich** beträchtliche Zuwachsraten zu vermelden: +19% am Semmering, +44% am Brenner und +63% am Tauern, wo die Kapazitäten 2011 ausgebaut wurden. Die abweichende Entwicklung am Schoberpass ist primär auf die Situation auf dem Balkan zurückzuführen: Seit dem Zusammenbruch von Ex-Jugoslawien benutzen die internationalen Transporte an Stelle des Schoberpasses den Donaukorridor, da seither die vorhandenen Alternativrouten ausgebaut wurden und durch die geringeren Wartezeiten an den Grenzen attraktiver geworden sind.

Anmerkung: Die Zahlen der obigen Tabelle betreffen nur den begleiteten kombinierten Verkehr. Dieser macht auf der "autoroute ferroviaire Aiton - Orbassano" nur rund 10% der gesamten Transportleistungen aus, die übrigen 90% des Verkehrs sind unbegleiteter kombinierter Verkehr. Der Gesamtverkehr auf dieser Linie im begleiteten und unbegleiteten Kombiverkehr hat von 2013 bis 2014 nur um -4% abgenommen. Der Rückgang des Angebots im begleiteten Kombiverkehr über Modane um -37,7% von 2013 bis 2014 muss in diesem Zusammenhang gesehen werden. Tatsächlich verändert sich das Verhältnis zwischen begleitetem und unbegleitetem Verkehr in Abhängigkeit der Nachfrage. 2014 hat die Nachfrage nach UKV-Leistungen offenbar merklich zugenommen.

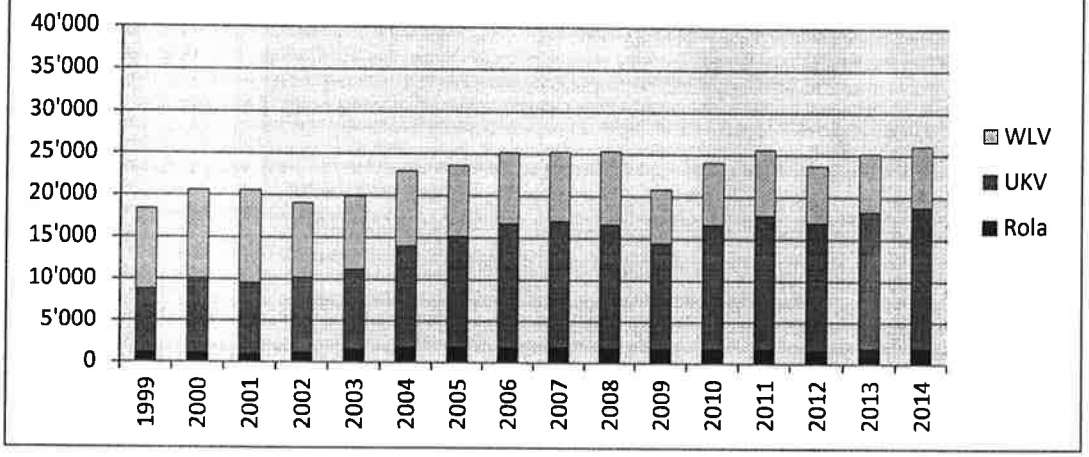
In der Schweiz wird die Auslastung der für den Güterverkehr reservierten Kapazitäten auf den beiden Alpenübergängen ständig beobachtet. Der Grenzwert von 66% der Kapazität wurde gewählt, um beurteilen zu können, ob auf der Bahn genügend Kapazitätsreserven für Ausnahmefälle zur Verfügung stehen. Die Grafik zeigt, dass dieser Wert im Jahre 2014 am Gotthard nie überschritten wurde. Am Simplon wurde er während weniger Wochen leicht überschritten.



unbegleiteten Kombiverkehr (UKV) und auf der Rola immerhin noch ein Zuwachs von +68%. Die konjunkturbedingten Schwankungen sind gut erkennbar.

Entwicklung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs in der Schweiz (2 Strecken)

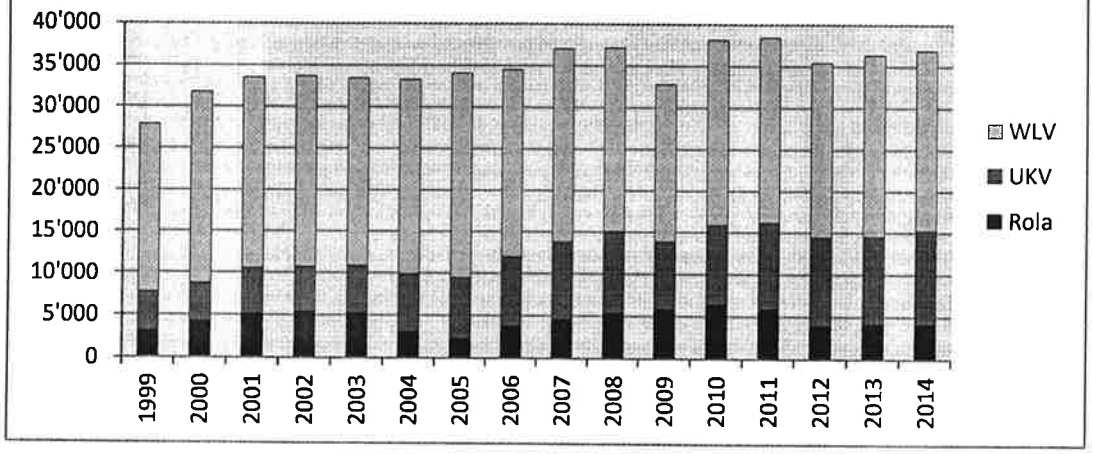
Transportvolumen in 1'000 Tonnen

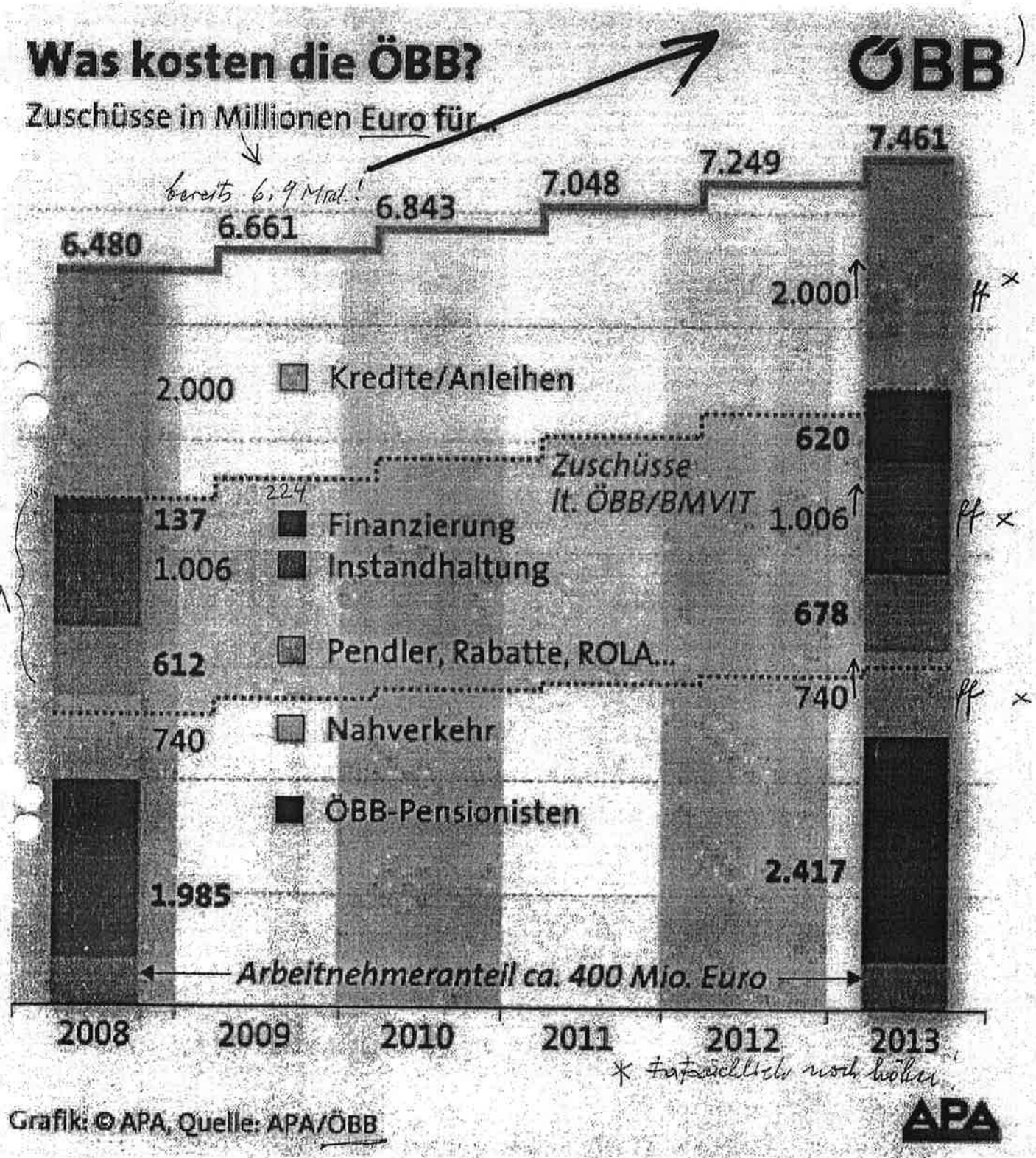


Auch in **Österreich** weisen die Güterverkehrsmengen auf der Schiene eine Zunahme auf, nämlich um +32%. Die Volumen im Wagenladungsverkehr haben sich seit 1999 mit +7% kaum verändert. Im UKV sind die transportierten Mengen mehr oder weniger kontinuierlich angestiegen und haben sich mehr als verdoppelt (+142%), während bei der Rola fünf Phasen unterschieden werden können: Ein rasantes Wachstum von 1999 bis 2002 (+75%), ein starker Rückgang bis 2005 (-58%), eine Phase des Wachstums bis 2010 (+181%), ein neuerlicher Rückgang um -38% bis 2012 und anschliessend eine Stagnation. Diese Entwicklung lässt sich zum grössten Teil durch verkehrspolitische Massnahmen erklären (Transitbeschränkungen bis 2003 durch den Transitvertrag (Ökopunktesystem), Einführung eines neuen elektronischen Mautsystems 2004, sektorales Fahrverbot von 2008 bis 2011).

Entwicklung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs in Österreich (4 Strecken)

Transportvolumen in 1'000 Tonnen



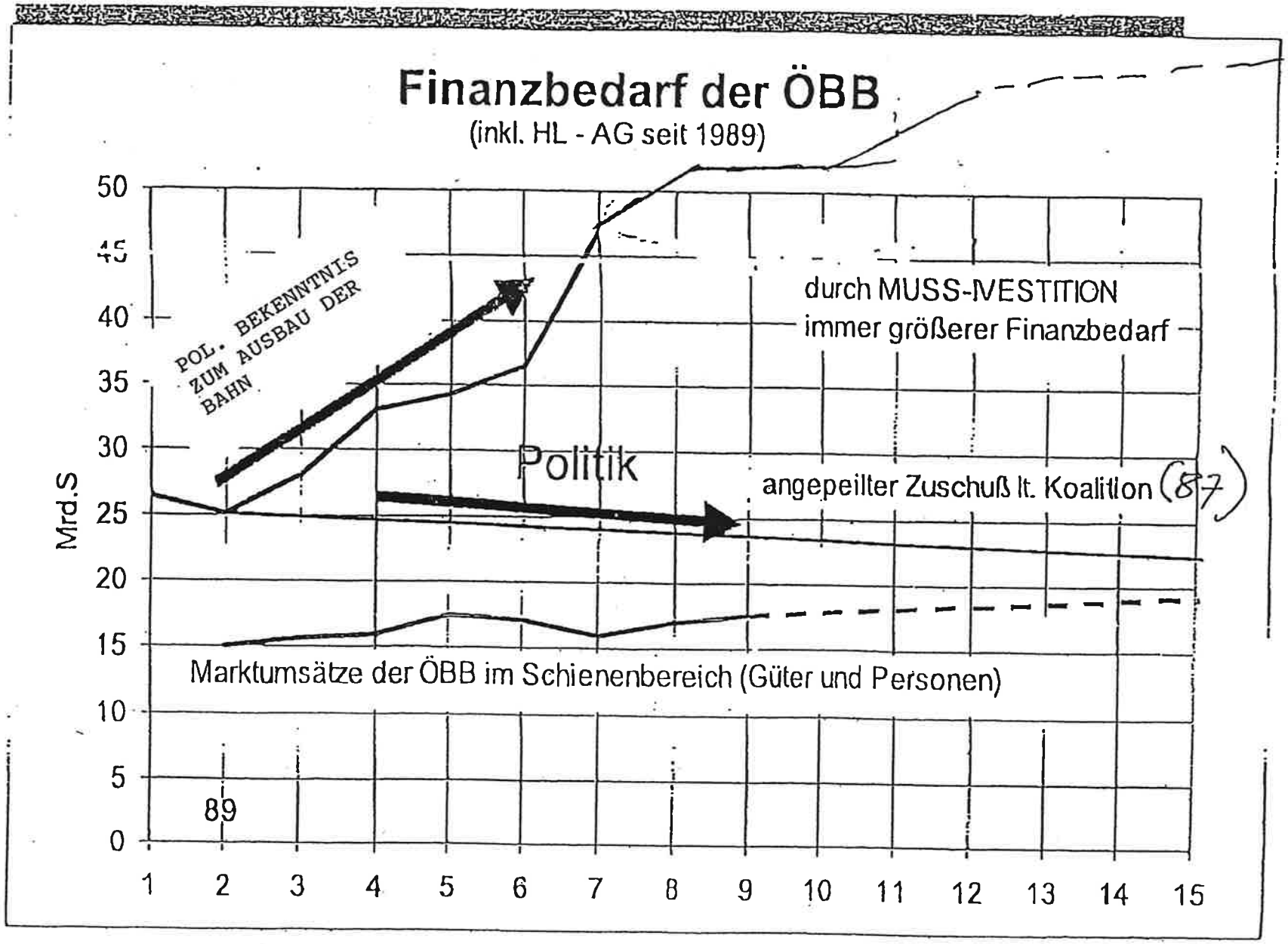


le Mi/21.10.09

Anm.: Diese Grafik ist richtig, dies geht auch (mit einigen Mühe) aus den jährlichen ÖBB-Geschäftsberichten hervor!

auch OTS 0233 u. 0298 vom 22.9.2009 BMF. Finanz

Kritik Ditz (Lacina) KRONE 31.12.1994



12/07 '01 DO 15:51 [SE/EM NR 03881] 009

05.03.2014
Aktenvermerk
FF/sj

ÖBB Schulden werden Hypo-Desaster weit übertreffen,

siehe Bundesrechnungsabschlüsse und Voranschlagsrechnungen des RH.

Angesichts der derzeit laufenden Diskussion über staatliche Kontrollaufgaben darf wohl auch mit einiger Verwunderung daran erinnert werden, dass vom Rechnungshof erst in den letzten fünf bis sechs Jahren erkannt wurde, wie wichtig es ist, dass jene enormen Schulden, die bei den ÖBB für die hohen Infrastrukturinvestitionen anwachsen, auch in einer Voranschlagsvergleichsrechnung zu berücksichtigen sind. So heißt es dazu im BRA 2011 erklärend:" *Die ausgewiesenen Vorbelastungen sind vor allem für die Budgetplanung von großer Bedeutung, weil sie den finanziellen Rahmen künftiger Budgets einschränken.*" Wir wären aber nicht in Österreich, wenn dieser Vorgang nicht sukzessive erfolgen würde, um dann allmählich in eine „Normalität" zu münden. So zeigt eine Tabelle aus dem BRA 2011 die Entwicklung der diesbezüglichen Verpflichtungen seit 2007 bis 2011 auf: 2007 waren es nur 2,84 Millionen und 2011 bereits 43.384 Millionen. Sinnigerweise wurde der Riesensprung in der Veränderung 2010-2011 nicht durch eine Zahl ausgedrückt, sondern nur mit einem nüchternen k.A. (keine Angaben) versehen! Erst im BRA 2010 bezog sich der RH auf eine Vereinbarung - der gesamte Wortlaut dieser Vereinbarung kann nicht öffentlich eingesehen werden - zwischen dem Bundeminister für Verkehr, Innovation und Technologie, dem Bundeminister für Finanzen, der ÖBB Holding und der ÖBB Infrastruktur AG. Gemäß dieser Vereinbarung werden offenbar erstmalig *„die Zuschüsse des Bundes für die Bereitstellung der Infrastruktur näher determiniert"*. Weiter heißt es darin, dass *"der Bund sich darin verpflichtet 70% (75% ab 2014) der jährlichen Investitionsausgaben zu tragen. Diese Zuschüsse werden in Abhängigkeit der getätigten Investitionen in Form einer auf 30 Jahren umgelegten Annuität gewährt. Die ÖBB Infrastruktur AG finanziert die getätigten Investitionen am Kapitalmarkt und erhält den vom Bund getätigten Zuschuss über 30 Jahre verteilt, wobei dieser sowohl Investitions- als auch Finanzierungskosten umfasst."* Seltsamerweise kam es dann im BRA 2012 bereits zu einem weiteren großen Sprung von 43,3 auf 49,8 Milliarden (+14,9%!) Dazu hieß es im BRA 2012 lakonisch: *„Im Zuge einer durch den RH beauftragten Mängelbehebung war durch das BMVIT die Mittelbindung für Zuschüsse an die ÖBB Infrastruktur AG auf den Wert für 2012 zu korrigieren"*.

Diese hohen Vorbelastungen dürften den Verantwortlichen genauso wenig Kopfzerbrechen verursachen, wie seinerzeit die hohen Landeshaftungen des Landes Kärnten im Falle der Hypo-Alpe-Adria, wobei zwischen diesen beiden „Schuldenfallen" ein großer Unterschied besteht: Bei der Hypo waren es Haftungen, die im Laufe der Zeit zu Schulden wurden, während es bei den jetzt angeführten Vorbelastungen für die ÖBB um Beträge geht, die von Beginn an als Schulden einzustufen sind mit enormem Wachstumspotential. Was hier als besonders erschwerend hinzu kommt ist, dass nirgends auszumachen ist, ob überhaupt jemand an eine Begrenzung des Schuldenrahmens denkt. Außerdem zeichnet sich jetzt schon ab, dass die auf die ÖBB entfallende Schuldenquote von 30 bzw. 25 % mit größter Wahrscheinlichkeit nie selbst erwirtschaftet werden kann und daher zu einem späteren Zeitpunkt schleichend in die sogenannten „Verpflichtungen" zusätzlich aufgenommen werden muss. Immerhin geht es dabei aus jetziger Sicht um weitere Schulden in Höhe von 15-20 Mrd. Euro!

Dkfm. Franz Fally

III-162 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXV. GP

Der Rechnungshof

Unabhängig. Objektiv. Wirksam.

Bundesrechnungsabschluss für das Jahr 2014

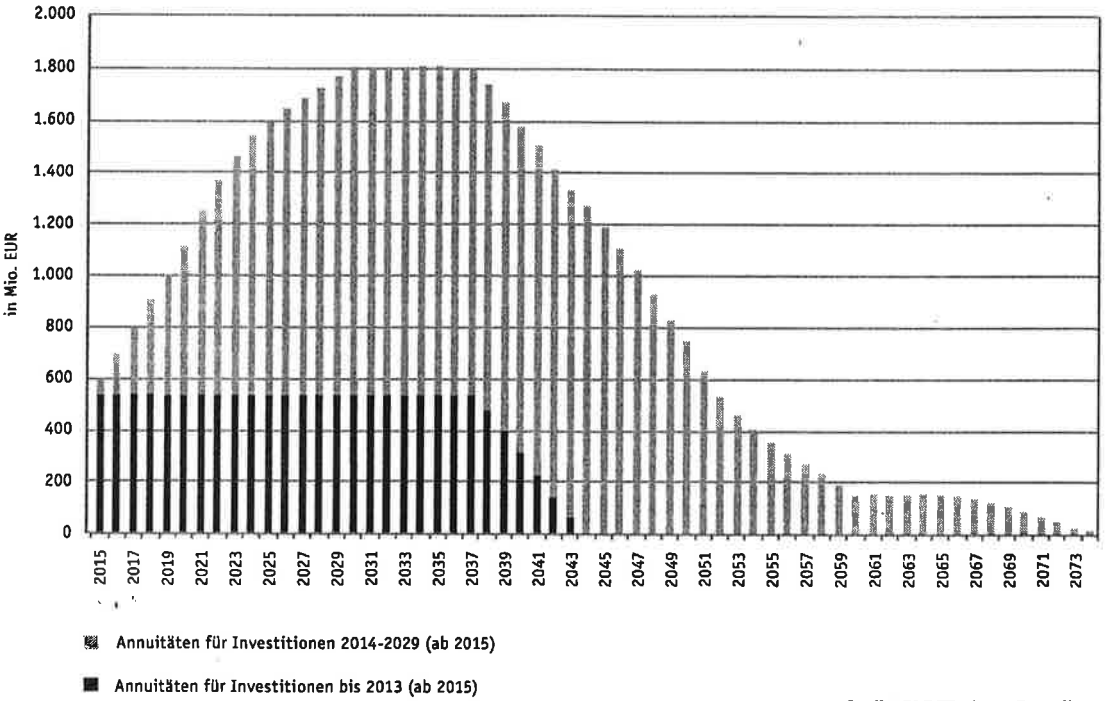
Textteil

Band 1: Bund

Voranschlagsvergleichsrechnungen

Stand 31. März 2015

Abbildung 21.1-1: Zuschüsse des Bundes ab 2015 für Infrastrukturinvestitionen



Quelle: BMVIT, eigene Darstellung

Die obige Abbildung zeigt die Annuitäten des Bundes, die sich ab dem Jahr 2015 aufgrund der Rahmenpläne (bis einschließlich dem Rahmenplan 2013-2018) ergeben. Die blau markierten Balken zeigen die Annuitäten, die aus den bis zum 31. Dezember 2014 bereits getätigten Investitionen der ÖBB-Infrastruktur AG resultieren (Annuitätenzuschuss des Bundes zur ÖBB-Infrastruktur gemäß § 42 BBG). Die grau markierten Balken zeigen die Annuitäten des Bundes aufgrund der Investitionen zu allen Projekten, die im Rahmenplan 2013 bis 2018 vereinbart wurden, bis zu deren Fertigstellung - auch wenn die Investitionen erst nach 2014 getätigt werden. In Summe hat der Bund für die Investitionen ab dem Jahr 2015 Annuitäten in Höhe von 55,228 Mrd. EUR zu leisten.

Daraus ergeben sich für den BRA 2014 Verbindlichkeiten von 13,369 Mrd. EUR und Verpflichtungen von 41,859 Mrd. EUR betreffend die Budgetposition 41.02.02.00-1/7461.510 „Zahlungen an die ÖBB gem. § 42 BBG". Zusätzlich waren unter dieser Budgetposition zum 31. Dezember 2014 Verpflichtungen aus Nicht-Annuitätenzuschüssen gemäß § 42 BBG in Höhe von 5,267 Mrd. EUR erfasst, bspw. für den Betrieb der Schieneninfrastruktur und deren Bereitstellung an die Nutzer, sodass der Gesamtstand an Verpflichtungen 47,125 Mrd. EUR betrug. Gegenüber dem Jahr 2013 san-

BMVIT: Volle Transparenz bei Infrastrukturinvestitionen

Wien, 31.10.2011

Das Vorbelastungsermächtigungsgesetz soll volle Transparenz über die gesamte Investitions- und Finanzierungsdauer der Infrastrukturprojekte bringen. Das entspricht auch der mit dem Rechnungshof vereinbarten Vorgangsweise.

Der Generalsekretär des BMVIT, Herbert Kasser, stellt klar, dass es sich bei den 65 Milliarden Euro um "keine Überraschung" handeln könne. Diese Kosten waren Grundlage des Regierungsbeschlusses zum Rahmenplan 2011 und sind unter anderem auch im Bundesrechnungsabschluss 2010 abgebildet worden.

Statt einer Abbildung der Investitionskosten für die nächsten sechs Jahre sei nun eine gesamthafte Darstellung der Investitions- und Finanzierungskosten bis 2073 vorgesehen. Es gehe dabei weder um neue Projekte, neue Investitionen oder neue Schulden, sondern lediglich um eine transparente Darstellung über eine sechsjährige Periode hinaus.

Bei dem Betrag von 65 Milliarden Euro handelt es sich um einen Gesamtrahmen aller geplanten Investitionen; aber selbstverständlich bleibt es der Regierung vorbehalten, im Rahmen der Beschlüsse zu den jährlichen Rahmenplänen Änderungen am Investitionsprogramm vorzunehmen.

Die aktuellen Bahninvestitionen seien gemeinsame Projekte der Bundesregierung, so Kasser. Wenn man von dem abrücke, müsse man nicht nur über das Volumen der Investitionen, sondern über die geplanten Projekte an sich neu in Verhandlung treten.

Rückfragehinweis:

Susanna Enk
Pressesprecherin Bundesministerin Doris Bures
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT)
Telefon: + 43 (0)1 711 62 65 8121
E-Mail: Susanna.Enk@bmvit.gv.at

OTS-Originaltext Presseaussendung unter ausschließlicher inhaltlicher Verantwortung des Aussenders

Utl.: Schulden von ÖBB und SCHIG mehr als verzehnfacht - Ziele nicht

erreicht - "Armutszeugnis" für Investitionen und Leistung

Wien (APA) - Schwere Vorwürfe erhebt der Rechnungshof gegen den Bund in Zusammenhang mit dem Ausgliederung der österreichischen Bahn. Die verfolgten Ziele seien weder in verkehrspolitischer noch in finanzieller Hinsicht erreicht worden. Die Ausgliederung habe keine Entlastung des Bundeshaushaltes gebracht, die Leistungsqualität sei nicht gesteigert, der Anteil im Personen- und Güterverkehr gesunken, berichtete Rechnungshof-Präsident Franz Fiedler am Donnerstag von der im Tätigkeitsbericht 2000 enthaltenen Prüfung der Ausgliederung der Eisenbahnaufgaben des Bundes.

Die Schulden von ÖBB und Schieneninfrastrukturgesellschaft SCHIG seien von 9 Mrd. S im Jahr 1992 auf 103 Mrd. S im Jahr 2000 gestiegen. "Das wird auf den Bundeshaushalt zurückschlagen", so Fiedler. Das finanzielle Ziel der Entlastung des Bundeshaushaltes sei mit der Ausgliederung ohnehin nicht erreicht worden. "Der jährliche Mittelbedarf des Systems Bahn zu Lasten des Bundes stieg n rund 21 Mrd. S (1992) auf rund 34,6 Mrd. S (2000) bzw. einschließlich des Pensionsaufwandes des Bundes für die ÖBB von rund 34 Mrd. S (1992) auf rund 51 Mrd. S (2000)."

"Eigentlich ein Armutszeugnis" musste Fiedler in Sachen Investitionen und Leistungen ausstellen: "Der Nutzen der Schieneninfrastrukturinvestitionen in den letzten zehn Jahren war für den Kunden nicht erkennbar. Die Reisedauer auf wichtigen österreichischen Fernverkehrsrouten blieb trotz kapitalintensiver Baumaßnahmen an den Verkehrswegen seit 20 Jahren im wesentlichen unverändert." Die Investitionen hätten nicht zur Verbesserung von Leistung und Qualität geführt, die Kundenzufriedenheit sei deutlich gesunken. Invesititionen müssten künftig zielgerichteter erfolgen, meinte Fiedler unter Hinweis darauf, dass dies mangels Generalverkehrsplan - er wurde von der Regierung für Anfang 2002 angekündigt - bisher schwierig war.

Nicht erreicht habe man das angestrebte verkehrspolitische Ziel der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene: Zwar seien Personen- und Güterbeförderungen mit der Bahn von 1992 bis 2000 gestiegen, aber die Beförderungen auf der Straße noch stärker. Damit sank der Anteil der Bahn am Personenverkehr von 17 Prozent Anfang der 90er-Jahre auf jetzt nicht ganz 13 Prozent, so Fiedler.

Nur eines hat sich bei den ÖBB verbessert: Die Produktivität ist, so Fiedler, deutlich gestiegen, um 47 Prozent. Dies sei vor allem auf die Reduktion des Personalstandes von 66.000 auf 51.000 zurückzuführen.

Kritik im Zusammenhang mit der Bundesbahnen übte der Rechnungshof auch in der Finanzgebarung des Bundes. Bei der Darstellung der Finanzbeziehungen des Bundes mit den ausgegliederten Rechtsträgern sei das Bundeshaushaltsrecht nicht

eingehalten worden. Der Bund habe sowohl Vermögen als auch Zahlungsflüsse auf Grund fehlender Kontrollkreise unrichtig ausgewiesen, so der Bericht.

Die Privatisierung der Eisenbahnaufgaben des Bundes liegt mittlerweile 12 Jahre zurück. Mitte 1989 wurden die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG und die Brenner Eisenbahn GmbH zur zusätzlichen Planung und Errichtung von Eisenbahninfrastruktur, die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GmbH (SCHIG) zur Finanzierung neuer Eisenbahninfrastruktur und die Schienen-Control GmbH zur Überwachung des Schienenwettbewerbs eingerichtet. 1992 wurde schließlich der Bundesbetrieb ÖBB mit dem Bundesbahngesetz in eine handelsrechtliche Gesellschaft sui generis umgewandelt. Vor 1989 waren die Eisenbahnaufgaben des Bundes vom damaligen Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr sowie von den als Bundesbetrieb eingerichteten ÖBB wahrgenommen worden.
(Forts.) klm/dru ~ WEB http://www.oebb.at ~
APA408 2001-12-20/14:22
201422 Dez 01

Database: *AGENCYS*
Record ID: 42725

AV FF/sj
08.06.2015

Wachstumsperspektiven des Europäischen Güterverkehrs,

darüber gibt es nun dankeswerterweise eine Zusammenfassung einer Studie der Abteilung Ressortstrategie DB Schenker aus der österreichischen EISENBAHN-REVUE 6/2015 (Beilage). Die wesentlichen Aussagen bestätigen die auch von uns seit Jahren festgestellte Entwicklung:

1. Ab 2007 kam es zu einem Trendbruch, der seine Ursache nicht in der Wirtschaftskrise hat, sondern im Wesentlichen auf die rückläufige bzw. stagnierende Entwicklung von Struktureffekten in fünf Kernbranchen basiert.

2. Obwohl auch die Qualität der Schieneninfrastruktur angeführt wird, trifft das in keinem Fall auf Österreich zu, sondern im Wesentlichen auf das Schienennetz in Osteuropa und auf einige Wachstumskorridore in Westeuropa, (z.B. Rotterdam-Genua), aber auch hier ist eher nur von „einer Behinderung" die Rede.

3. Auch die Faktorkosten, die sich in den Preisen niederschlagen - die wiederum das Hauptkriterium bei der Wahl des Verkehrsträgers sind - entwickeln sich nachteilig für den Schienengüterverkehr.

4. Es ist daher nicht verwunderlich, wenn der Schienengüterverkehr für privates Kapital nicht attraktiv ist (zum Unterschied zu den USA).

Fazit: Schenker, als Tochter der DB, hat sicher kein Interesse die Situation besser darzustellen, als sie ist. Umso mehr sollte man dieser wichtigen Analyse, die ja auch für jede größere Investition in die Bahninfrastruktur herangezogen werden sollte, größte Beachtung schenken. In Österreich werden leider solche wichtigen Erkenntnisse seit Jahren bewusst ignoriert; dadurch wurden gigantische Fehlentscheidungen möglich, die sich in Milliardenschulden niederschlagen werden.

In diesem Zusammenhang ist es auch interessant, dass die ungarische-österreichische Gysev-Cargo daran denkt, DB Schenker Rail als potenten Partner zu holen, u.a. auch um den Güterverkehr zwischen dem „Großraum Bratislava in Richtung Slowenien und Adria-Häfen zu verstärken". Die Voraussetzungen dafür scheinen evident, weil die oben bereits erwähnten Faktorkosten über diese Strecke zweifellos gegenüber jener über Österreich mit den teuren zwei Megatunneln Semmering und Koralm weit günstiger sein werden.

Dkfm. Franz Fally

Wachstumsperspektiven des europäischen Schienengüterverkehrs

Dr. Ralf Berger
Ressortstrategie DB Schenker
Dr. Jutta Blesse-Venitz
Ressortstrategie DB Schenker

Zusammenfassung

Zentrales Element für ein nachhaltiges Transportsystem

Der Schienengüterverkehr (SGV) ist ein zentrales Element für ein nachhaltiges zukunftsfähiges Transportsystem. Die Europäische Kommission hat dies in ihrem Weissbuch Verkehr 2011 bekräftigt. Als umweltfreundlicher Verkehrsträger ist der SGV das Mittel der Wahl, wenn es um nachhaltige Transportentscheidungen geht. Darüber hinaus bildet die Schiene mit dem Transport wichtiger Rohstoffe und Zwischenprodukte, wie Kohle, Stahl und Basischemie, das Rückgrat der europäischen Industrie. Effiziente Verbindungen innerhalb Europas sowie nach Russland und Asien dienen dem wachsenden kontinentalen und interkontinentalen Güterhandel.

Stagnation des SGV in Europa

Obwohl zahlreiche Studien dem SGV in Europa signifikante Wachstumspotenziale bescheinigen, ist es der Schiene in den letzten Jahren nicht gelungen, an die positive Entwicklung vor der Finanz- und Wirtschaftskrise anzuknüpfen. Die gegenwärtig zu beobachtende Stagnation lässt sich auf vier wichtige Einflussfaktoren zurückführen, die im ersten Teil dieses Aufsatzes analysiert werden:

1. Die Wirtschaftskrise beziehungsweise der starke Einbruch in der gesamtwirtschaftlichen Nachfrage hat die schienenaffinen Branchen besonders hart getroffen. Der wirtschaftliche Strukturwandel bewirkt eine Stagnation oder sogar einen Rückgang wichtiger SGV-Abnehmerbranchen wie Kohle, Stahl und Papier.

2. Im Zuge der Osterweiterung der EU wurde das Fernstrassennetz qualitativ und streckenmässig kontinuierlich ausgebaut, während im Schienennetz keine vergleichbare Verbesserung stattfand. Bei Transportdauer und Pünktlichkeit internationaler Verkehre verliert die Schiene an Wettbewerbsfähigkeit.

3. Die Faktorkosten für den Schienengüterverkehr sind deutlich stärker gestiegen als für den Strassentransport. Eine Preissteigerung ist aufgrund des starken intra- und vor allem intermodalen Wettbewerbs nicht möglich, die Wirtschaftlichkeit des Sektors sinkt.

4. Anhaltende Verluste der grossen Eisenbahnunternehmen machen den Markt für privates Kapital unattraktiv und verhindern eine dringend erforderliche Modernisierung von Material und Anlagen. Innovationen bleiben aus und die Wettbewerbsfähigkeit des SGV im intermodalen Wettbewerb nimmt weiter ab.

Langfristiges Wachstumspotential positiv

Trotz der genannten Herausforderungen sind die Zukunftsperspektiven für den europäischen Schienengüterverkehr positiv. Der zweite Teil des Aufsatzes zeigt die langfristigen Wachstumsaussichten des Sektors auf. Die allgemeine gesamtwirtschaftliche Entwicklung bietet aufgrund der genannten Struktureffekte kein ausreichendes Transportwachstum für die Schiene; nachhaltiges Wachstum kann nur durch eine Verlagerung von Transporten von der Strasse auf die Schiene erreicht werden. Das grösste Wachstumspotential für den Schienengüterverkehr bietet somit der Kombinierte Verkehr.

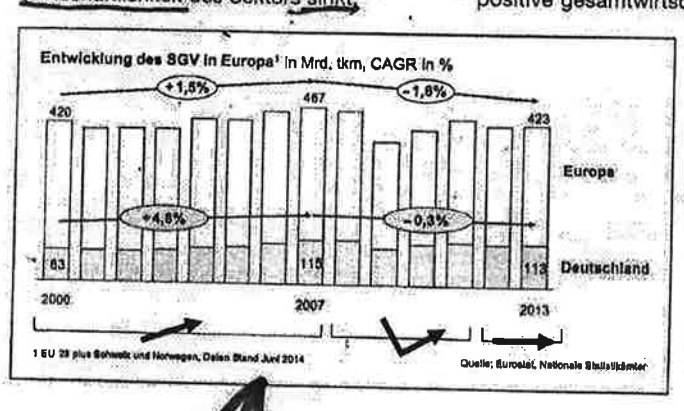
Politik und Güterbahnen gefordert

Allerdings wird dieses Wachstum nicht automatisch kommen. Der Sektor muss auf die genannten strukturellen Herausforderungen reagieren, um gegenüber anderen Verkehrsträgern nicht zurückzufallen. Aufgabe der Politik ist es natürlich, geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen. Doch auch die Güterbahnen selbst sind gefordert. Die entsprechenden Handlungsfelder, um im Wettbewerb der Verkehrsträger nicht weiter an Boden zu verlieren, werden im letzten Abschnitt benannt.

Gegenwärtige Situation

Europäischer SGV hat Wachstumspfad verlassen

Der europäische SGV ist von 2000 bis 2007, gemessen an der Verkehrsleistung, durchschnittlich mit 1,5 % pro Jahr gewachsen, wie die Abbildung unten links zeigt. Ermöglicht wurde dieses moderate Wachstum durch eine positive gesamtwirtschaftliche Entwicklung.



Die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Europa in Milliarden Tonnenkilometer.

Während der Krisenjahre 2008/2009 hat der SGV in ganz Europa einen dramatischen Einbruch erlebt; die Verkehrsleistung ging innerhalb nur eines Jahres um fast 20 % zurück. Zwar hat sich der Markt in den Folgejahren wieder erholt, an das Vorkrisenniveau konnte jedoch nicht angeknüpft werden. Im Gegenteil, 2012 ging der europäische Schienengütertransport erneut leicht zurück und stagniert seither. Mit einer Verkehrsleistung von 420 Milliarden Tonnenkilometer (tkm) im Jahr 2013 ist die EU vom Niveau 2007 (465 Milliarden tkm) weit entfernt.

Vier wesentliche Gründe für diese Entwicklung werden im folgenden näher erläutert.

Grund 1: Struktureffekte in den Kernbranchen belasten den SGV

Fünf Kernbranchen machen 65 % der SGV-Leistung aus

Stahl, Kohle, Holz und Papier, die Chemie- und die Automobilindustrie bilden die traditionellen Kundenindustrien des Schienengüterverkehrs. Etwa 65 % des europäischen SGV entfallen auf diese fünf Branchen.

Der krisenbedingte starke Rückgang in der industriellen Produktion 2008/2009 hat diese Kernbranchen stark getroffen. Keine der Branchen konnte sich bis heute von dem deutlichen Einbruch erholen, wie die Abbildung unten auf der folgenden Seite zeigt.

Darüber hinaus stellen Struktureffekte innerhalb der Branchen Herausforderungen für den Schienengüterverkehr dar:

Langfristiger Rückgang des Kohleverbrauchs

Der Kohleverbrauch ist in der Wirtschaftskrise deutlich gesunken. 2007 wurden europaweit 850 Millionen Tonnen nachgefragt, im Jahr 2013 waren es lediglich 737 Millionen Tonnen.[1] Einerseits ist dieser Rückgang eine direkte Folge des gesamtwirtschaftlichen Einbruchs, da Kohle als Energielieferant in der Stahl- und als Rohstoff in der Chemieindustrie eingesetzt wird. Auf der anderen Seite gewinnen erneuerbare Energien in der Energieerzeugung immer mehr an Bedeutung, was mit einem langfristigen Rückgang der Kohlenachfrage einhergeht. Steinkohle, die den grössten Anteil an Kohletransporten ausmacht, ist hiervon besonders betroffen. So ist die europäische Produktion von 209 Millionen Tonnen im Jahr 2000 auf nur noch 148 Millionen Tonnen 2013 zurückgegangen.

Einbruch der Stahlproduktion

Die Nachfrage nach Stahl ist geprägt von der Entwicklung in der Bau- und Automobilindustrie. Bis 2007 ist die Stahlindustrie in ganz Europa kontinuierlich gewachsen. Infolge der Krise kam es jedoch zu starken Einbrüchen, die bis heute ihre Spuren hinterlassen haben. So hat die europäische Stahlindustrie 2013, gemessen in Tonnen, nur etwa 70 % des Vorkrisenniveaus produziert, was dem Output aus dem Jahr 2000 entspricht. Aktuelle Pro-

gnosen gehen nicht davon aus, dass das Vorkrisenniveau der europäischen Stahlproduktion, das durch Absatzrekorde in der Automobilindustrie und einen Bauboom in Südeuropa getrieben war, in absehbarer Zeit wieder erreicht wird.

Strukturelle Herausforderungen in der Chemie

Ähnlich der Stahlindustrie verzeichnete auch die Chemieindustrie in Europa bis 2007 ein solides Wachstum. Im Gegensatz zum Stahl hat sich die Chemie in den letzten Jahren deutlich erholt und konnte 2013 als einzige Kernbranche das Vorkrisenniveau wieder erreichen. Innerhalb der Branche findet allerdings ein struktureller Wandel statt. Die Produktion von Basischemie wird zunehmend von Europa nach Amerika und in den Nahen Osten verlagert. Der damit verbundene Rückgang der Produktion in Europa konnte zwar durch das dynamische Wachstum in der europäischen Spezialchemieproduktion ausgeglichen werden. Von dieser Entwicklung kann der SGV allerdings nur bedingt profitieren, da die Produkte der Spezialchemie kleinere Sendungsgrössen aufweisen und damit weniger schienenaffin sind.

Langfristiger Rückgang bei Grafik- und Zeitungspapier

Seit einem Jahrzehnt nimmt die Nachfrage nach Papier mit durchschnittlich 0,6 % pro Jahr ab. Stark betroffen hiervon ist das für die Schiene bedeutendste Segment Graphik- und Zeitungspapier. Als direkte Folge der fortschreitenden Digitalisierung der Medien wurden 2013 lediglich 30 Millionen Tonnen an Graphik- und Zeitungspapier verkauft; im Jahr 2000 waren es mit 42 Millionen Tonnen noch 35 % mehr gewesen.[3] Die seit 2000 bestehende positive Entwicklung in den Sparten Verpackungs- und Hygienepapier kann den Rückgang der Papiernachfrage zwar teilweise kompensieren. Aber nicht nur der Rückgang als solches, sondern auch die Verschiebung innerhalb der Industrie ist für den SGV bedeutsam, da wachstumsstärkere Segmente, wie zum Beispiel Hygienepapier, aufgrund des deut-lich geringeren spezifischen Gewichts zu den weniger schienenaffinen Transportgütern zählen.

Rückgang der Automobilproduktion in der Krise

Die europäische Produktion von Autos und Nutzfahrzeugen hat in den letzten Jahren deutlich abgenommen. 2013 wurden europaweit 15 Millionen Fahrzeuge hergestellt; das sind drei Millionen weniger als 2007 und auch zwei Millionen weniger als noch im Jahr 2000. Die sinkende Nachfrage in Europa ist zum einen krisenbedingt, zum anderen gilt der Fahrzeugmarkt vor allem in Zentral- und Westeuropa als weitgehend gesättigt. Das Wachstum der deutschen Automobilproduktion der letzten Jahre war getrieben von Exporten in Wachstumsmärkte ausserhalb Europas. Alle grossen Hersteller haben ihre Produktionskapazität in Asien und Amerika im letzten Jahrzehnt ausgebaut, so dass der erwartete langfristige Wachstumsbeitrag durch Exporte moderat sein wird.

Grund 2: Qualität der Schieneninfrastruktur unzureichend

Überwiegender Teil der EU-Mittel für Strasseninfrastruktur

Die Instandhaltung und der Ausbau der Transportinfrastruktur sind abhängig von öffentlichen Investitionen. Zwischen 2000 und 2011 sind in Europa beträchtliche Summen in die Infrastruktur geflossen, insbesondere in den osteuropäischen Ländern. Die finanziellen Mittel für die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur stammen dabei zum einen aus den Förderprogrammen der EU, zum anderen aus nationalen Staatshaushalten. Bei den EU-Mitteln sind zwei Quellen zu unterscheiden: Mit dem Kohäsionsfonds möchte die EU den Aufbau nationaler Transportnetze in neuen Mitgliedstaaten fördern. Die TEN-T-Fazilität unterstützt nationale Investitionen in länderübergreifende Verkehrskorridore. Was die EU-Mittel betrifft, so hat die Strasseninfrastruktur von 2007 bis 2013 mit insgesamt 41 Milliarden Euro deutlich mehr profitiert als die Schiene (28 Milliarden Euro).[3]

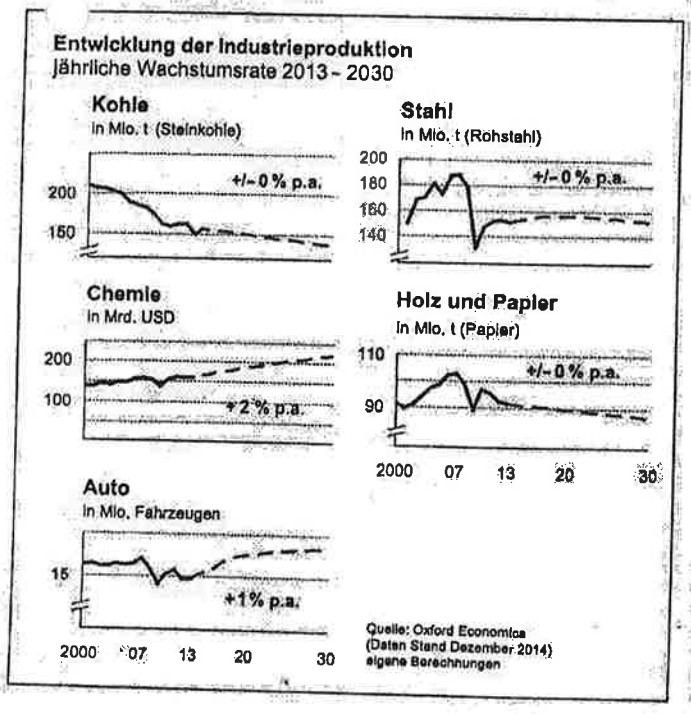
Osteuropa investiert wenig in die Schiene

Bei den nationalen Ausgaben in die Verkehrsinfrastruktur fällt auf, dass in Zentral- und Westeuropa der Anteil am Bruttoinlandsprodukt (BIP) von durchschnittlich 0,9 % im Jahr 2000 auf 0,7 % in 2010 leicht abnahm, während er sich im gleichen Zeitraum in osteuropäischen Ländern von 0,8 % auf 1,8 % mehr als verdoppelte.[4] Wie bei den EU-Mitteln wurde auch bei den nationalen Investitionen die Strasse klar bevorzugt, die Abbildung unten rechts veranschaulicht dies. Während die Länder Zentral- und Westeuropas seit 2000 durchschnittlich einen leicht steigenden Anteil der Mittel in die Schiene investierten, hat sich dieser Anteil in Osteuropa von 23 % in 2000 auf 12 % in 2011 reduziert, mit dramatischen Konsequenzen für die Leistungsfähigkeit und die Qualität des Schienengüterverkehrs in der Region.

Beispielsweise hat sich in Polen, Europas zweitgrösstem Schienengütermarkt, das Fernstrassennetz von 600 km im Jahr 2000 auf 2800 Kilometer in 2013 mehr als vervierfacht,[5] während der Zustand der Schieneninfrastruktur nicht annähernd mit dieser Entwicklung mithalten konnte. Die Durchschnittsgeschwindigkeit von Güterzügen inklusive der Standzeiten ist in Polen nur halb so hoch wie in Zentraleuropa, ein deutlicher Qualitätsnachteil gegenüber dem Strassengüterverkehr.[6] Es überrascht daher auch nicht, dass der durchschnittliche Modalsplit der Schiene in osteuropäischen Ländern zwischen 2000 und 2010 von 40 % auf nur noch 22 % zurückging.[7]

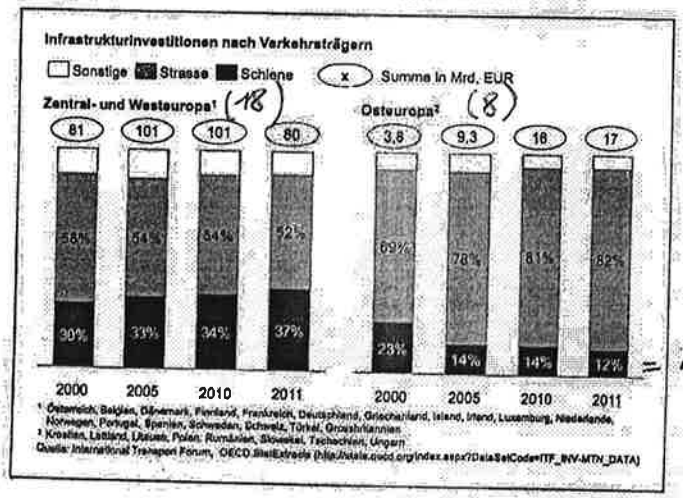
Engpässe auf Hauptkorridoren in Zentral- und Westeuropa

Auch in Zentral- und Westeuropa gibt es erheblichen Finanzierungsbedarf für die Schieneninfrastruktur. Sowohl die Kapazität als auch die Transportqualität werden durch die Engpässe in der Infrastruktur beeinflusst. Davon sind insbesondere die grossen Güterverkehrskorridore betroffen. Auf dem Korridor Rotterdam – Genua zum Beispiel werden Engpässe auf den Zulaufstrecken auch nach Fertigstellung der Betuweroute im Norden und des Gotthard-Basistunnels im Süden eine volle Kapazitätsauslastung nicht erlauben.[8] Engpässe auf Wachstumskorridoren behindern einen Anstieg des Verkehrs.

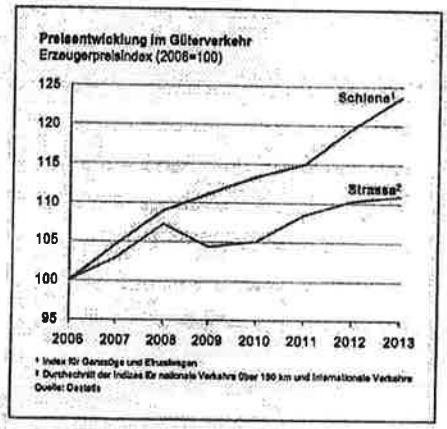


Links: Die Entwicklung der Industrieproduktion seit 2000 und Prognose bis 2030.

Unten: Infrastruktur-Investitionen nach Verkehrsträgern.



= 2 Mia.



Preisentwicklung im Güterverkehr: Erzeugerpreisindex (2006 = 100).

Mangelnde Investitionen in die Infrastruktur, auch in Zentral- und Westeuropa, trugen dazu bei, dass der Modalsplit der Schiene in den Jahren 2000 bis 2010 europaweit von 20 % auf 17 % abgenommen hat.[9]

Grund 3: Faktorkostenentwicklung senkt Wettbewerbsfähigkeit

Der intramodale Wettbewerb zwischen Schiene und Strasse wird massgeblich von den Kosten bestimmt, denn der Preis ist das Hauptkriterium bei der Wahl des Verkehrsträgers. Der Faktor Nachhaltigkeit spielt dagegen bei Transportkunden in der Praxis häufig nur eine nachgelagerte Rolle.[10]

Überkapazitäten infolge der Wirtschaftskrise führten in den letzten Jahren zu einer sehr moderaten Preisentwicklung im Strassengütertransport, teilweise sogar zu Preissenkungen. Zugleich sind die Faktorkosten für Güterbahnen deutlich angestiegen, verbunden mit einem kontinuierlichen Preisanstieg für Schienenkunden, wie in der Abbildung oben dargestellt. Die Wettbewerbsfähigkeit des SGV wurde damit deutlich geschwächt.

Steigende Faktorkosten der Schiene

Betrachtet man die Ursachen für die Preisschere, die zwischen Schiene und Strasse entstanden ist, sehen sich die Güterbahnen mit deutlichen Mehrkosten in allen wichtigen Kostenblöcken konfrontiert:

- Trassenpreise: In den meisten europäischen Ländern steigen die Trassengebühren kontinuierlich, um notwendige Investitionen in die Erhaltung- und/oder Modernisierung der Infrastruktur zu finanzieren. Aufgrund des hohen Fixkostenanteils sind viele Infrastrukturunternehmen darüber hinaus gezwungen, die Preise anzuheben, um die Einnahmenausfälle aus sinkenden Transportvolumina zu kompensieren.
- Energie: Die Kosten für die CO_2-Zertifikate aus dem Emissionshandel verteuern den Preis für Strom. Zusammen mit der steigenden EEG-Umlage (Erneuerbare-Energien-Gesetz-Umlage) zur Finanzierung der Energiewende kommen damit in Deutschland zusätzlich zur Stromsteuer weitere Belastungen hinzu.[11] Beide Preissteigerungen betreffen den Schienengüterverkehr, nicht aber Transporte auf der Strasse.
- Rollendes Material: Die Kosten für die Wartung und Instandhaltung von Lokomotiven und Wagen sind in den letzten Jahren kontinuierlich geklettert, getrieben durch steigende Material- und Personalkosten sowie durch gesetzliche Auflagen, wie die Ausrüstung mit dem Zugsicherungssystem ETCS oder lärmreduzierende Massnahmen.

Faktorkosten für die Strasse teilweise sinkend

Demgegenüber profitierte die Strasse in den letzten Jahren von einer moderaten Kostenentwicklung:

- Mautgebühren: In Deutschland wurde die Maut 2005 eingeführt und bis 2009 schrittweise angehoben. Seitdem ist die durchschnittliche Belastung pro gefahrenen Maut-Kilometer jedoch stetig gesunken.[12] Eine weitere Absenkung ist Anfang 2015 in Kraft getreten.[13] Zwar soll die Maut auf Bundesstrassen weiter ausgedehnt werden, davon betroffenen sind jedoch überwiegend Fahrten im Nah- und Regionalverkehr, die nicht in direktem Wettbewerb zum Schienengüterverkehr stehen.
- Dieselöl: In den Krisenjahren ist der Preis des Dieselöls merklich gesunken. Er hat sich in den Jahren 2011/2012 zwar erholt, ist seitdem aber wieder rückläufig. Gegenwärtig kostet der Treibstoff genau so viel wie im Jahr 2008.[14]
- Fahrpersonal: Der Anteil osteuropäischer LKW an den gesamteuropäischen Strassengütertransporten hat stark zugenommen. Die Tendenz ist weiter ansteigend. Betroffen sind insbesondere grenzüberschreitende Verkehre auch innerhalb Westeuropas. Die durchschnittlichen Fahrerkosten sinken aufgrund des immer noch vorherrschenden signifikanten Lohngefälles zwischen ost- und westeuropäischen Ländern. Fahrerkosten machen etwa ein knappes Drittel der operativen Kosten eines Strassengütertransports aus; Lohnunterschiede von 50 % und mehr verstärken den Kostendruck auf grenzüberschreitende Transporte ganz erheblich.[15]

Darüber hinaus gestaltet sich die Kontrolle der Einhaltung geltender Regelungen, wie zur Kabotage, zum Mindestlohn, zu Gewichtsbeschränkungen und zu den Lenk- und Ruhezeiten, in der Praxis häufig schwierig und kostspielig.[16] Ein zunehmender internationaler Wettbewerb erhöht den Druck auf die Unternehmen, geltende Vorschriften zu umgehen, um Preisvorteile zu erzielen. Auch diese Entwicklung trägt dazu bei, dass die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene leidet.

Grund 4: Sektor für privates Kapital nicht attraktiv

Markteintritt privater Wettbewerber

In den 1990er Jahren erfolgte die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs durch die EU. Hauptziel war es, über den einsetzenden intramodalen Wettbewerb die Effizienz zu steigern. In ganz Europa traten daraufhin private Wettbewerber in die nationalen Märkte ein und begannen Marktanteile von den grossen Staatsbahnen zu erobern.

In den Folgejahren Expansion der Staatsbahnen im europäischen Ausland

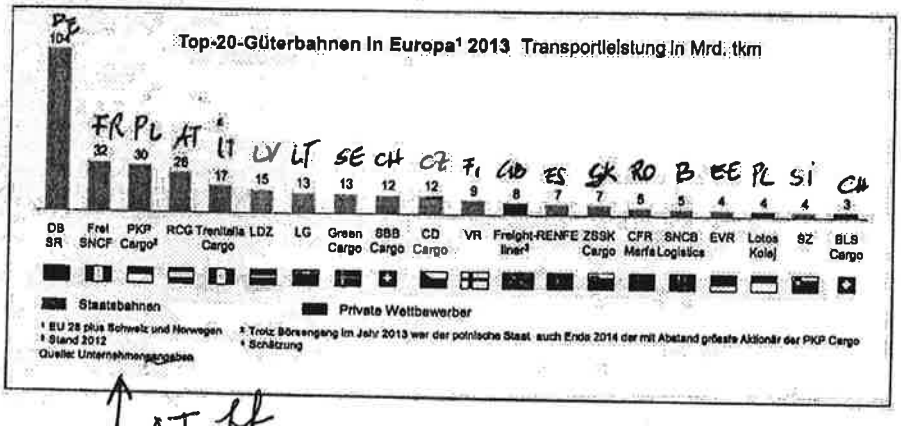
Einige der grossen Staatsbahnen wiederum beschlossen, ihre grenzüberschreitenden Aktivitäten auszuweiten. Hatten sie vor der Liberalisierung internationale Transporte noch über Kooperationen angeboten, traten sie nun selbst in den ausländischen Markt ein, indem sie grössere private Anbieter aufkauften.[17] Dieses Vorgehen erlaubte den Staatsbahnen einerseits ihr Netzwerk auszubauen, andererseits konnten sie dadurch Marktanteilsverluste im Heimatland kompensieren. Aus dem in den Anfängen der Liberalisierung aufkommenden Wettbewerb zwischen kleinen privaten und grossen staatlichen Eisenbahnunternehmen hat sich damit immer mehr ein Wettbewerb zwischen grossen staatlichen Akteuren entwickelt, der insbesondere in Deutschland als grösstem europäischem SGV-Markt ausgetragen wird.

Wettbewerb heute hauptsächlich zwischen grossen Staatsbahnen

Auch heute spielen private Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) nur eine untergeordnete Rolle auf europäischer Ebene. Ihr Marktanteil lag 2011 bei 14 %.[18] Wie die Abbildung links zeigt, gab es 2012 nur drei private Anbieter unter den 20 grössten Güterbahnen in Europa.[19] Dies verdeutlicht, dass der Schienengüterverkehr für private Investoren derzeit wenig attraktiv ist. Mit der vor kurzem angekündigten Übernahme der Mehrheit an SNCB Logistics durch eine Private-Equity-Gesellschaft könnte es zwar bald zur Privatisierung einer ehemaligen Staatsbahn kommen, allerdings ist es sicherlich noch zu früh, hier von einer Trendwende zu sprechen.

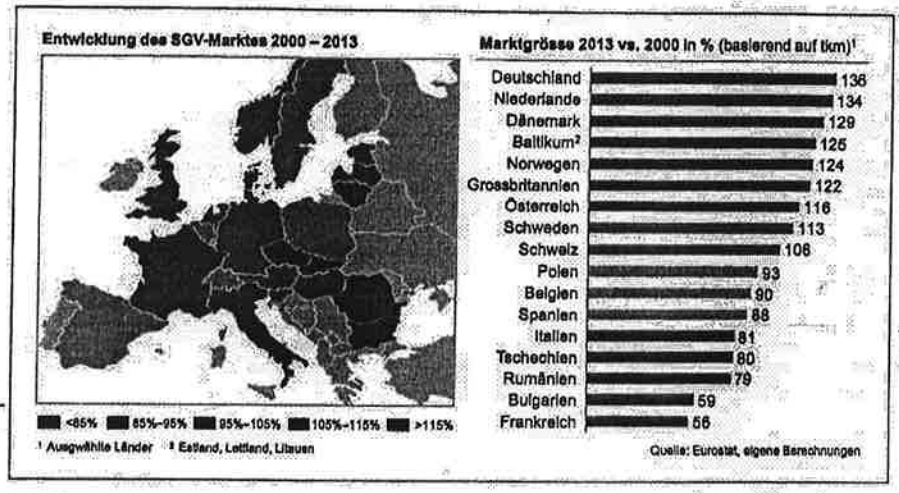
Krisenbedingter Rückgang der Transportvolumina ...

In der Wirtschaftskrise ist das SGV-Transportvolumen deutlich zurückgegangen, und in vie-



Die Top-20-Güterbahnen in Europa im Jahr 2013 mit ihrer Transportleistung in Milliarden Tonnenkilometern.

Die Marktentwicklung im Schienengüterverkehr 2000 bis 2013.



len europäischen Ländern hat sich der SGV bis heute nicht erholen können. Sinkende Volumina bedeuten sinkende Renditen, denn im Bahngüterverkehr sind die meisten Kosten fix und fallen auch bei weniger Transportvolumen in voller Höhe an. Im Einzelwagenverkehr beträgt der Fixkostenanteil sogar bis zu 90 % der Gesamtkosten.[20] Wenn die Transportmengen zurückgehen, müssen die nahezu gleich hohen Kosten auf ein kleineres Volumen umgelegt werden. Bisher rentable Transporte laufen dadurch Gefahr, ebenfalls unwirtschaftlich zu werden. In der Folge sehen sich EVU gezwungen, weitere Transporte aufzugeben und ihr Netzwerk zu verkleinern.

... setzte Abwärtspirale in Gang

nit geht die Verkehrsleistung weiter zuruck, es entsteht eine Abwärtsspirale. Eine Netzwerkverkleinerung ist eine strukturelle Entscheidung, die schwer rückgängig gemacht werden kann. Weder andere Staatsbahnen noch private Bahnen sind in der Lage, die betroffenen Transporte aufzufangen, denn mit den Wettbewerbspreisen des Strassengüterverkehrs lassen sich diese nicht wirtschaftlich erbringen. Zum anderen ist der Schienengüterverkehr ein Netzwerkgeschäft. Sinkt die Zahl der Zugangspunkte, nimmt auch die Leistungsfähigkeit des Netzwerkes ab, und es wird immer schwerer, neue Kunden zu gewinnen. Das Transportangebot verliert an Attraktivität.

Güterbahnen verdienen Kapitalkosten nicht

Viele Güterbahnen haben in den letzten Jahren zum Teil beträchtliche Verluste angehäuft. Sowohl Staatsbahnen als auch private Bahnen sind nicht in der Lage, ihre Kapitalkosten zu verdienen. Das Ergebnis ist eine Abwärtsspirale, die die geschilderte negative Entwicklung in den Kernbranchen, der Infrastrukturstitionen und der Faktorkostenentwicklung auf den Schienengüterverkehr weiter verstärkt.

Auf regionaler Ebene ein Europa der zwei Geschwindigkeiten

Deutliche Unterschiede innerhalb Europas

Die oben beschriebenen Faktoren erklären, warum der europäische SGV seinen Wachstumspfad verlassen hat. Doch während der Markt im Durchschnitt stagniert, sind auf regionaler Ebene deutliche Unterschiede in der Entwicklung zu beobachten, wie die Abbildung oben veranschaulicht.

Zentraleuropa: Schiene behauptet Marktanteil

Zentraleuropa weist zwischen 2000 und 2012 eine positive Entwicklung auf. Die Schieneninfrastruktur ist modern, der Wettbewerb entwickelt sich. Die Schiene konnte ihren Marktanteil in den meisten Märkten behaupten und profitierte vom internationalen Handel und wachsenden Gütertransporten. In manchen Ländern, insbesondere in Deutschland und den Niederlanden, wirkte sich zudem der steigende Kombinierte Verkehr positiv aus. Güterbahnen leiden zwar unter der beschriebenen nachteiligen Faktorkostenentwicklung und dem starken Wettbewerb durch LKW-Transporte, können dieser Entwicklung aber zumindest teilweise mit Produktivitätszuwächsen begegnen. Die grossen Bahnen sind jedoch noch weit davon entfernt, mit ihren Ergebnissen die eigenen Kapitalkosten zu erwirtschaften.

Westeuropa: industrieller Rückgang

Im Gegensatz dazu zeigen die Märkte in Westeuropa eine deutlich negative Entwicklung, vor allem durch den massiven Rückgang der schienenaffinen Schwerindustrie in vielen Ländern. Wichtige Kundenindustrien, wie Automobilbau und Chemie, haben an Bedeutung verloren. Der Modalsplit der Schiene, ohnehin niedrig in Westeuropa, ist in den letzten Jahren weiter gesunken. Einzige Ausnahme ist Grossbritannien, hier konnte sich der SGV sogar besser entwickeln als der Güterverkehrsmarkt. Der Erfolg in Grossbritannien wird dabei unter anderem der frühen und konsequenten Liberalisierung des Marktes zugeschrieben.[21]

Osteuropa: mangelnde Qualität

Auch die meisten osteuropäischen Märkte zeigen einen negativen Trend im betrachteten Zeitraum. Ausgehend von einem mit 40 % historisch bedingten hohen Modalsplit der Schiene ist der Anteil innerhalb eines Jahrzehnts auf 22 % dramatisch gesunken.[22] Ausschlaggebend sind vor allem die sehr schlechte Qualität der Schieneninfrastruktur sowie mangelnde Servicequalität. Durch die Expansion des Fernstrassennetzes ist die Schiene im Wettbewerb mit der Strasse massiv unter Druck geraten. Weder die dynamische wirtschaftliche Entwicklung noch die grosse Bedeutung der industriellen Produktion konnten in den Ländern Osteuropas verhindern, dass die Schiene im Transportsektor stark an Bedeutung verloren hat.

Prognose SBT 2025: 57% + 2

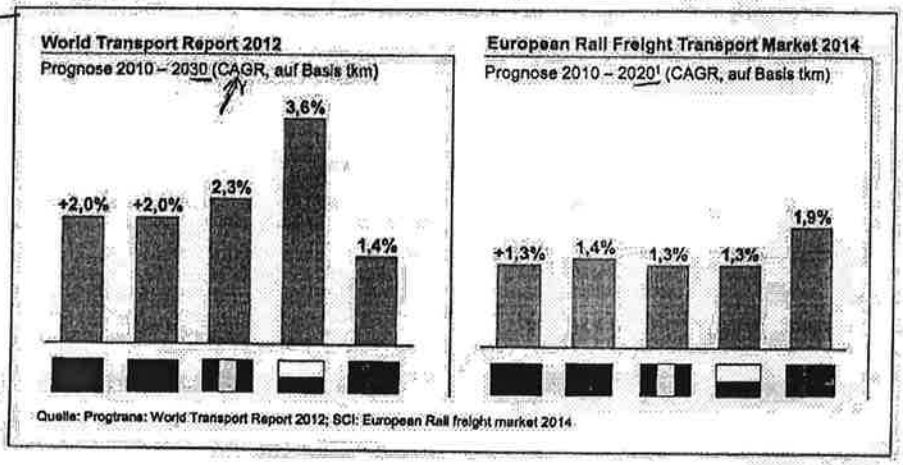
Wachstumsperspektiven

Wachstumserwartungen für SGV bei 1 bis 2 % pro Jahr

Die Autoren glauben an einen wachsenden Schienengütermarkt und hält eine langfristige Wachstumsrate von 1 bis 2 % pro Jahr für realistisch. Die Abbildung unten zeigt, dass externe Studien diese Erwartungen für einzelne Länder bestätigen und teilweise sogar noch optimistischer ausweisen.

Strukturelle Herausforderungen in den Kernbranchen

Das prognostizierte Wachstum basiert zum einen auf einer positiven gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Allerdings profitieren nicht alle Abnehmerbranchen des SGV gleichermassen. Für den Sektor ergeben sich wesentliche strukturelle Herausforderungen:



Marktprognosen für das Wachstum des Schienengüterverkehrs 2010 bis 2020 beziehungsweise 2030.

- Kohle: Die Kohleproduktion in Europa wird aufgrund sinkender oder auslaufender Subventionen weiter abnehmen. Dieser Rückgang wird zumindest teilweise durch steigende Importe aus nichteuropäischen Ländern kompensiert, was die Hinterlandverkehre zu den Kraft- und Stahlwerken stärkt. Dennoch ist davon auszugehen, dass infolge des zunehmenden Ausbaus der regenerativen Energien der gesamtwirtschaftliche Kohleverbrauch langfristig weiter fällt und damit letztlich auch das Transportaufkommen kontinuierlich abnehmen wird.
- Stahl: Mit der wirtschaftlichen Erholung wird für die Stahlindustrie ein moderates Wachstum erwartet. Das in vielen europäischen Ländern durch den plötzlichen Boom in der Bau- und auch in der Automobilbranche hervorgerufene hohe Produktionsniveau von 2007/2008 wird jedoch auf absehbare Zeit nicht wieder erreicht werden.
- Chemie: Solide Wachstumsprognosen weist die Chemiebranche auf, wobei innerhalb der Industrie die Verlagerung von der Basischemie zur Spezialchemie fortschreiten wird. Hieraus ergeben sich für die Güterbahnen sowohl Chancen als auch Risiken. So führen wachsende Importe von Basischemie-Produkten zu zunehmenden Hinterlandverkehren und ersetzen damit bisherige Werks- und Zwischenwerkverkehre. Auf der anderen Seite sind Produkte der Spezialchemie weniger schienenaffin, da zum einen die Sendungsgrösse kleiner ist und zudem häufig der Gleisanschluss fehlt.
- Holz und Papier: Der Strukturwandel innerhalb der Industrie wird sich fortsetzen. Die Nachfrage nach Druck- und Zeitungspapier wird weiter zurückgehen, wohingegen Segmente wie Hygienepapier und Zellstoff wachsen und an Bedeutung gewinnen. Aufgrund des im Vergleich zum Druck- und Zeitungspapier geringeren spezifischen Gewichts beziehungsweise der kleineren Sendungsgrössen wird die Schiene hiervon jedoch nicht zwangsläufig profitieren.
- Automobilbau: Für die Automobilbranche wird ebenfalls eine robuste Erholung prognostiziert, das Rekordniveau von 2007 wird jedoch auch hier nicht so schnell wieder erreicht werden. Überkapazitäten einiger westeuropäischer Produzenten bleiben bestehen, da vor allem die Produktion kleiner und mittlerer PKW mehr und mehr in osteuropäische Länder verlagert wird. Nachteilig für die Schiene ist, dass neue Produktionsstätten meist über keinen Gleisanschluss verfügen und Transporte dadurch eher über die Strasse abgewickelt werden.

Der Sektor muss auf diese strukturellen Herausforderungen reagieren, um gegenüber anderen Verkehrsträgern nicht zurückzufallen. Das allgemeine gesamtwirtschaftliche Wachstum bietet kein ausreichendes Transportwachstum für die Schiene. Für ein nachhaltiges Wachstum müssen auch neue Segmente erschlossen werden. Dabei geht es vor allem um eine Verlagerung von Transporten von der Strasse auf die Schiene.[23]

Kombinierter Verkehr als Wachstumstreiber

Das grösste Wachstumspotential[24] für den Schienengüterverkehr bietet der Kombinierte Verkehr, der bereits heute mehr als 20 % der Transportleistung auf der Schiene ausmacht.

Kombinierter Verkehr (KV) bezieht sich auf den Transport von Gütern mit mindestens zwei Verkehrsträgern, wobei der Hauptlauf normalerweise auf der Schiene und Vor-/Nachlauf auf der Strasse stattfinden.

Der maritime KV umfasst den Transport von Containern zwischen den europäischen Seehäfen und Zielen im Hinterland (auch „Seehafenhinterlandverkehr"). Die weltweite Vernetzung in der Produktion sowie die internationalen Handelsbeziehungen sind die Hauptwachstumstreiber des maritimen KV. Im kontinentalen KV werden dagegen LKW-Sattelauflieger, Wechselbrücken oder auch Container innerhalb Europas von der Strasse auf die Schiene umgeschlagen. Der Anstieg des kontinentalen KV wird massgeblich von der Nachfrage nach umweltfreundlichen Transportlösungen und der fortschreitenden wirtschaftlichen Integration der europäischen Länder geprägt. Letzteres stimuliert den interkontinentalen Handel und führt zu längeren Transportwegen, bei denen der Schienengüterverkehr Effizienzvorteile ausspielen kann.

Hohes Verlagerungspotential für deutlich stärkeres Wachstum

Wenn man sich das Verlagerungspotential von der Strasse vergegenwärtigt, erscheinen die für den SGV prognostizierten 1 bis 2 % Wachstum eher wie eine vorsichtige Schätzung. Die Europäische Kommission hat in ihrem Weissbuch Transport das Ziel formuliert, bis 2030 30 % der Strassengüterverkehre über mehr als 300 Kilometer auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern.[25] Im Jahr 2010 wurden in Europa 965 Milliarden tkm Langstreckenverkehre (mehr als 300 km) auf der Strasse gefahren.[26] Dies entspricht dem Neunfachen des heutigen KV-Marktes und ist mehr als das Doppelte des gesamten europäischen Schienengüterverkehrs.[27] Könnte nur ein Bruchteil dieses theoretischen Potentials für die Schiene gewonnen werden, wären die oben genannten Wachstumsraten noch höher. Unter den gegebenen Bedingungen im SGV ist es allerdings sehr unwahrscheinlich, dass in naher Zukunft ein signifikanter Teil dieses Potentials realisiert wird. Damit ist auch das Verlagerungsziel der EU gefährdet.

Fazit

Wachstum in der aktuellen Situation kein Selbstläufer

Während also das Wachstumspotential enorm ist, wird selbst das erwartete Wachstum von 1 bis 2 % kein Selbstläufer, auch unter günstigen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Der Sektor befindet sich derzeit in einer Abwärtsspirale. Um daraus auszubrechen, muss die Schiene im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern ihre Wettbewerbsfähigkeit deutlich steigern und für privates Kapital wieder attraktiv werden.

Politik muss geeignete Rahmenbedingungen setzen

Zur Realisierung der langfristigen Wachstumserwartungen von 1 bis 2 % pro Jahr sind daher zwei wesentliche Voraussetzungen zu erfüllen. Zum einen sind auf politischer Ebene geeignete Rahmenbedingungen zu schaffen, damit der Schienengüterverkehr wachsen kann:

- Intakte Infrastruktur ohne Kapazitätsengpässe auf den Wachstumskorridoren gewährleisten: Manchmal reicht bereits eine kleine Massnahme, wie zum Beispiel der Bau eines Überholgleises, um die Kapazität an einer Engpassstelle spürbar zu erhöhen. Auch der Bau beziehungsweise der Ausbau von Umschlagterminals ist zu berücksichtigen.
- Technische Hemmnisse im grenzüberschreitenden Verkehr abbauen: Noch immer ist es sehr viel einfacher und schneller, internationale Transporte mit dem LKW durchzuführen. Mit dem Ziel der Interoperabilität strebt die EU einen sicheren und durchgängigen transeuropäischen Verkehr über alle Schienennetze an. Die nationale Umsetzung erfolgt jedoch bisher kaum koordiniert und ist damit wenig effizient.
- Faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern schaffen: Wegen des harten intermodalen Wettbewerbs führen staatlich induzierte Kostensteigerungen im SGV oder eine Absenkung des Preisniveaus im Strassengüterverkehr, zum Beispiel durch die Zulassung des Lang-LKW, zu beträchtlichen Mengenverlusten bei nationalen und internationalen Gütertransporten auf der Schiene.[28] Das ausgewiesene Ziel der europäischen Verkehrspolitik, den klimafreundlichen SGV weiter zu stärken, würde ohne Gegensteuerung durch entlastende Massnahmen konterkariert.

Anstrengungen des Sektors für Wachstum

Zum anderen ist auch der Sektor selbst gefordert. Enorme Anstrengungen der Güterbahnen sind notwendig, um die Qualität und Effizienz deutlich und nachhaltig zu verbessern.

- Effizienz des SGV steigern: Erforderlich sind Massnahmen, mit denen die Anlagenauslastung erhöht und Produktionsprozesse verbessert werden können. Über die steigende Effizienz im Betrieb wird die Wettbewerbsfähigkeit einzelner Unternehmen und damit auch des kompletten Sektors spürbar erhöht. Der Einsatz längerer Güterzüge auf hoch frequentierten Strecken und die Verbesserung der Anlagen- und Personalproduktivität sind wichtige Themen, die durch die Güterbahnen zu forcieren sind. Die sich mit der digitalen Transformation für den SGV ergebenden Möglichkeiten sollten aktiv ergriffen werden, um die Effizienz im Gesamtsystem zu erhöhen.
- Angebot und Servicequalität verbessern: Zufriedene Kunden sind der Schlüssel zum Erfolg in Wettbewerbsmärkten. Neue Wachstumssegmente und Kunden können nur bei entsprechender Zuverlässigkeit gewonnen werden. Netzwerkentwicklung, erhöhte Pünktlichkeitsraten und ein reibungsloser Informationsfluss spielen hier eine wichtige Rolle.
- Innovative Lösungen entwickeln: Angesichts der stagnierenden Entwicklung der Kernbranchen muss sich der SGV auf neue Kundenindustrien einstellen und entsprechende Produkte und Dienstleistungen entwickeln. So sind zum Beispiel innovative Umschlagtechnologien und Transportbehältnisse ausschlaggebend für einen erfolgreichen Einstieg der Schiene in neuen Branchen. Die Industrialisierung des Gütertransports, das heisst die Mengenbündelung entlang volumenstarker Hauptachsen, bietet ein enormes Potential für den SGV. Integrierte Lösungen, die die gesamte Lei-

stungspalette entlang Kombinierter Verkehre abdecken, sind dabei die Voraussetzung dafür, neue Kunden für den SGV zu gewinnen.

Eine erfolgreiche Entwicklung des Schienengüterverkehrs erfordert somit grosse Anstrengungen sowohl des Sektors als auch der Politik. Nur so wird es möglich sein, die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen zu meistern und die Weichen auf Wachstum zu stellen.

---

[1] Euracoal (Verband der europäischen Kohleindustrie).

[2] CEPI, Key Statistics 2013 (Verband der europäischen Papierindustrie).

[3] CER: Transport Infrastructure Financing – what you need to know about infrastructure and EU money and never dared to ask, 2011. Die Zahlen beziehen sich auf die designierten Mittel beider Fonds.

[4] International Transport Forum (OECD): Spending in transport infrastructure 1995-2011, 2013.

[5] Siehe http://en.wikipedia.org/wiki/ Highways_in_Poland (abgerufen am 8.12.2014).

[6] Offizielle Meldung der polnischen Behörde für den Schienenverkehr: http://www.utk.gov.pl/pl/ analizy-i-monitoring/biule tyny-i-opracowania/2127, Srednia-predkosc-handlowa-kolejowych-przewozow-towarowych-w-Polsce-i-polrocze-20.html (abgerufen am 2.12.2014).

[7] CER: Mind the gap, Broschüre zur Ausstellung „Railway infrastructure financing", Mai 2012. Die untersuchten Länder sind Polen, Rumänien, Ungarn, Tschechien, Bulgarien und das Baltikum.

[8] So zum Beispiel bei Emmerich – Oberhausen im Norden, Frankfurt – Mannheim und Karlsruhe – Basel in der Mitte und der Anbindung von Lugano an den Raum Mailand im Süden; http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/IzR/2012/7_8/Inhalt/DL_Saalbach.pdf?blob=publicationFile (abgerufen am 9.12.2014).

[9] Europäische Kommission: EU Transport in Figures (ETIF), Brüssel 2013.

[10] CER: Rail Freight Status Report 2013, Brüssel 2013.

[11] EEG: Erneuerbare-Energien-Gesetz.

[12] Diese Reduktion liegt in erster Linie an dem wachsenden Anteil an Euro-V- beziehungsweise Euro-VI-Fahrzeugen, Bundesamt für Güterverkehr: Mautstatistik.

[13] Die Absenkung folgt dem sehr niedrigen vorherrschenden Zinsniveau, mit dem die Finanzierungskosten der Erhaltungsinvestitionen berechnet werden. „... Bundesregierung gibt Kosteneinsparungen weiter": http://www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/20 14/07/2014-07-30-lkw-maut.html (abgerufen am 8.12.2014). Auch Österreich senkt die Maut ab 2015 für LKW der Norm V und VI um 4 %, Verkehrsrundschau vom 4.12.2014.

[14] Statistisches Bundesamt: Jährliche Grossverbraucherpreise für Dieselkraftstoff, ohne MwSt. 2008 lag der Durchschnittspreis pro Liter bei 108 Cent, 2009 bei 85 Cent, 2012 bei 118 Cent und 2014 bei 108 Cent.

[15] Die Jahreslohnkosten im Strassengüterverkehr betrugen 2011 26 000 Euro in Deutschland, 34 000 Euro in Frankreich und 6000 Euro in Polen, Transforum: Long distance freight roadmap, 2014.

[16] Transforum: Long distance freight roadmap, 2014.

[17] Beispiele hierfür sind die Akquisition von Captrain und ITL durch Fret SNCF oder der Kauf von TX Logistik durch Trenitalia.

[18] SCI: SGV Europa 2012: Entwicklung, Volumina, Akteure.

[19] Ein genauer Blick auf die grossen Privatunternehmen zeigt, dass viele davon nicht wirklich „privat" sind, sondern entweder Tochtergesellschaften von meist in öffentlicher Hand befindlichen Infrastrukturunternehmen (zum Beispiel HGK in Deutschland oder RTC in Italien) oder aber Gesellschaften strategischer Investoren, wie zum Beispiel andere Transportunternehmen oder auch Industriekonzerne. So halten zum Beispiel grosse Spediteure und Operateure die Mehrheit der Anteile an Crossrail und Lokomotion; ERS und Hector Rail sind Tochtergesellschaften grosser Reedereien und Maintraffik, AWT sowie Lotos Kolej sind Töchter grosser Minen- beziehungsweise Chemiekonzerne.

[20] CER: Rail Freight Status Report 2013, S. 38.

[21] The Economist: Coming round the bend – How Britain developed a truly competitive rail freight market, 22.6.2013.

[22] CER: Mind the gap, Mai 2012.

[23] McKinsey-Analysten sehen in der Modal-Split-Ausweitung das Hauptwachstum für den SGV: Bold moves to secure modal share; Railway Gazette International, September 2014.

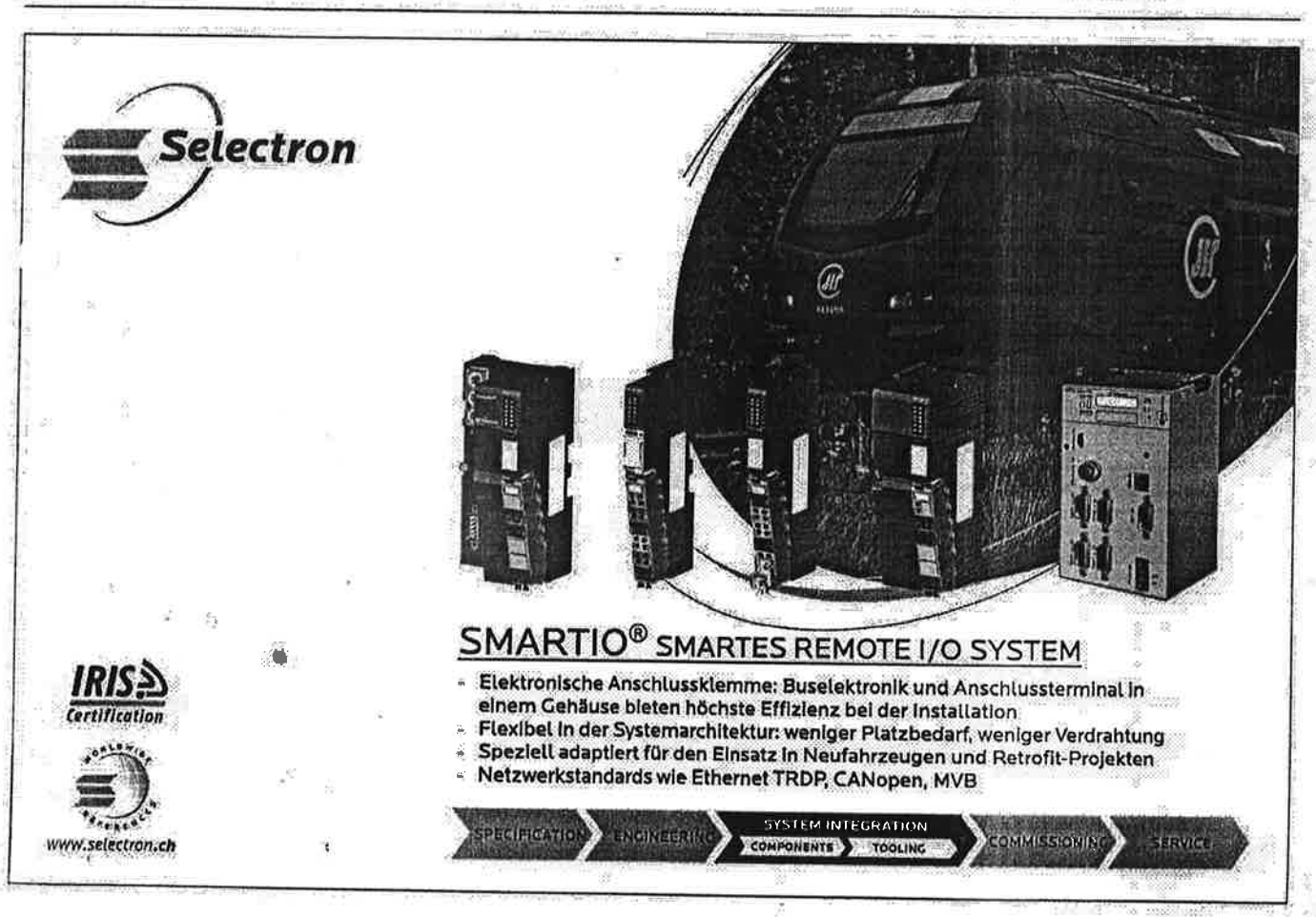
[24] Eine aktuelle Studie der Europäische Kommission ermittelt Wachstumsraten für den KV zwischen 2,7 % und 5,5 % pro Jahr bis 2030; EC: Analysis of the EU Combined Transport 2015.

[25] Europäische Kommission: Weissbuch Transport 2011.

[26] Transforum: Long distance freight roadmap, 2014.

[27] Eurostat, die Zahlen gelten für die EU28-Länder.

[28] Bis 2020 werden für ausgewählte Relationen staatlich induzierte Kostensteigerungen (zum Beispiel wegen ETCS, Lärm, Energie) von bis zu 20 % erwartet: Interessengemeinschaft der Bahnspediteure/UIRR: Analyse von staatlich bedingten Kostensteigerungen am Beispiel von ausgewählten Relationen, Karlsruhe 2015.



EU-28 Performance by Mode

Freight Transport

billion tonne-kilometres

	Road	Rail	Inland Water-ways	Pipe-lines	Sea	Air	Total
1995	*1289*	388	*122*	*115*	*1154*	*2*	***3069***
1996	*1303*	394	*120*	*119*	*1168*	*2*	***3105***
1997	*1352*	411	*128*	*119*	*1201*	*2*	***3213***
1998	*1414*	394	*131*	*126*	*1240*	*2*	***3308***
1999	*1472*	385	*129*	*125*	*1276*	*2*	***3390***
2000	*1522*	405	*134*	*127*	*1323*	*2*	***3513***
2001	*1563*	388	*133*	*134*	*1343*	*2*	***3563***
2002	*1613*	386	*133*	*130*	*1364*	*2*	***3628***
2003	*1634*	394	*124*	*132*	*1387*	*2*	***3673***
2004	*1751*	419	*137*	*133*	*1437*	*3*	***3879***
2005	*1803*	416	*139*	*138*	*1471*	*3*	***3969***
2006	*1858*	438	*139*	*137*	*1515*	*3*	***4089***
2007	*1925*	452	*145*	*132*	*1542*	*3*	***4199***
2008	*1892*	443	*146*	*126*	*1508*	*3*	***4118***
2009	*1700*	364	*131*	*121*	*1345*	*2*	***3662***
2010	*1764*	394	*156*	*122*	*1424*	*3*	***3862***
2011	*1745*	422	*142*	*118*	*1417*	*3*	***3847***
2012	*1693*	*407*	*150*	*115*	*1401*	*3*	***3768***
1995 - 2012	*31,3%*	*4,9%*	*22,8%*	*-0,1%*	*21,4%*	*25,8%*	***22,8%***
per year	*1,6%*	*0,3%*	*1,2%*	*-0,0%*	*1,1%*	*1,4%*	***1,2%***
2000 - 2012	*11,2%*	*0,4%*	*12,0%*	*-9,7%*	*5,9%*	*2,7%*	***7,3%***
per year	*0,9%*	*0,0%*	*0,9%*	*-0,8%*	*0,5%*	*0,2%*	***0,6%***
2011-2012	*-3,0%*	*-3,6%*	*5,6%*	*-3,1%*	*-1,1%*	*-0,0%*	***-2,1%***

Modal split

(%)

	Road	Rail	Inland Water-ways	Pipe-lines	Sea	Air
1995	*42,0*	*12,6*	*4,0*	*3,7*	*37,6*	*0,1*
1996	*41,9*	*12,7*	*3,9*	*3,8*	*37,6*	*0,1*
1997	*42,1*	*12,8*	*4,0*	*3,7*	*37,4*	*0,1*
1998	*42,7*	*11,9*	*4,0*	*3,8*	*37,5*	*0,1*
1999	*43,4*	*11,4*	*3,8*	*3,7*	*37,7*	*0,1*
2000	*43,3*	*11,5*	*3,8*	*3,6*	*37,7*	*0,1*
2001	*43,9*	*10,9*	*3,7*	*3,8*	*37,7*	*0,1*
2002	*44,5*	*10,6*	*3,7*	*3,6*	*37,6*	*0,1*
2003	*44,5*	*10,7*	*3,4*	*3,6*	*37,8*	*0,1*
2004	*45,1*	*10,8*	*3,5*	*3,4*	*37,0*	*0,1*
2005	*45,4*	*10,5*	*3,5*	*3,5*	*37,1*	*0,1*
2006	*45,4*	*10,7*	*3,4*	*3,3*	*37,1*	*0,1*
2007	*45,8*	*10,8*	*3,5*	*3,1*	*36,7*	*0,1*
2008	*45,9*	*10,8*	*3,5*	*3,1*	*36,6*	*0,1*
2009	*46,4*	*9,9*	*3,6*	*3,3*	*36,7*	*0,1*
2010	*45,7*	*10,2*	*4,0*	*3,2*	*36,9*	*0,1*
2011	*45,4*	*11,0*	*3,7*	*3,1*	*36,8*	*0,1*
2012	*44,9*	*10,8*	*4,0*	*3,0*	*37,2*	*0,1*

Source: tables 2.2.4c to 2.2.7, estimates (*in italics*)

Notes:

Air and Sea: only domestic and intra-EU28 transport; provisional estimates

Road: national and international haulage by vehicles registered in the EU28.

QUELLE: TRANSPORT IN FIGURES 2014 EU/EUROPEAN COMMISSION

VIEREGG - RÖSSLER GmbH Innovative Verkehrsberatung

Analyse der "Gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Projekts Semmering-Basistunnel neu" und Erstellung einer neuen Nutzen-Kosten-Bewertung in Anlehnung an das Verfahren für den deutschen Bundesverkehrswegeplan 2015

München, den 14.5.2014

Auftraggeber:

Dkfm. Franz Fally
A. Baumgartnerstr. 44/A1/264
A-1230 Wien

Emdenstr. 11 D-81735 München
Tel.: 089/260236-55
E-Mail: vieregg@vr-transport.de
Internet: www.vr-transport.de

Geschäftsführer:
Dr. Martin Vieregg
Registergericht: München HRB 94833
IBAN: DE04 7933 0111 0000 7705 04

Flessabank München
BLZ: 79330111
Konto-Nr.: 770 504
USt-IdNr.: DE129487819

Langfassung

8. Interpretation des Ergebnisses und Schlussfolgerungen

Der Nutzen-Kosten-Wert für das Projekt "Semmering-Basistunnel neu" beträgt somit in Anlehnung an das deutsche Bewertungsverfahren zwischen 0,22 (unteres Szenario) und 0,46 (oberes Szenario). Die zwei Szenarien unterscheiden sich in der Annahme, dass beim unteren Szenario durch die Inbetriebnahme des Basistunnels kein Verlagerungseffekt vom LKW auf die Schiene stattfindet und beim oberen Szenario, dass ein Mehrverkehr im Güterverkehr auf der Schiene von 16% eintritt, wie dies in der österreichischen Studie der Nutzen-Kosten-Bewertung als "Potenzial" und somit als möglicher Maximalwert angenommen wurde. Im Personenverkehr wird dagegen bei beiden Szenarien ein Mehrverkehr durch die Inbetriebnahme des Basistunnels von 21% unterstellt.
Im unteren Szenario liegen die volkswirtschaftlichen Kosten des Tunnels viereinhalb mal so hoch wie der volkswirtschaftliche Nutzen und im oberen Szenario gut zwei mal so hoch. Das Projekt wirkt somit wohlstandsmindernd für die österreichische Gesamtgesellschaft. Es ist volkswirtschaftlich am sinnvollsten, den Tunnel nicht zu bauen.

In absoluter Höhe beträgt der Nutzen des Tunnels im unteren Szenario 28 Mio EUR und im oberen 57 Mio EUR pro Jahr. Er setzt sich im oberen Szenario zu knapp der Hälfte aus dem Nutzen für den Personenverkehr und zu etwas mehr als der Hälfte aus dem Nutzen für den Güterverkehr zusammen, während er im unteren Szenario nur aus dem Nutzen im Personenverkehr resultiert. Die jährlichen Kapitalkosten, die aus der einmaligen Investition resultieren, sind jedoch mit 101 Mio EUR extrem hoch. Hinzu kommen auch noch zusätzliche Betriebskosten in Höhe von 23 Mio EUR im oberen und 9 Mio EUR im unteren Szenario. Die zusätzlichen Betriebskosten sind im unteren Szenario niedriger, weil die Mehrkosten eines zusätzlichen Schienengüterverkehrs nicht anfallen (keine Verlagerung vom LKW). Das schlechte Abschneiden des Tunnels beruht in erster Linie auf den sehr hohen Investitionskosten bei einem im Vergleich zu anderen europäischen Schienenverkehrskorridoren geringen Verkehrsaufkommen. Die Grenze der volkswirtschaftlichen Sinnhaftigkeit des Projektes liegt definitionsgemäß bei einem Nutzen-Kosten-Wert von 1 und würde erreicht werden, wenn das Verkehrsaufkommen um den Faktor 3 bis 6 steigen würde.[74]

Selbst bei einem Verkehrsaufkommen von 28,57 Mio Tonnen, das in der österreichischen Studie für den Semmering-Basistunnel im Jahr 2055 unterstellt wird[75], das gegenüber dem heutigen Verkehrsaufkommen von 10,3 Mio Tonnen einer Steigerung um stolze 177% und somit fast einer Verdreifachung entspricht und fachlich völlig unbegründet ist, ist ein Nutzen-Kosten-Wert von 1,0 und darüber nicht erreichbar.

Wenn man noch die Ausführungen über den "Excess Burden" sowie bislang unberücksichtigte Kostenpositionen wie beispielsweise die CO_2-Emissionen bei der Erstellung der Infrastruktur (siehe Kapitel 6.3) bedenkt, dann sollten selbst Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Wert von rund 1,0 aus volkswirtschaftlichen Gründen nicht realisiert werden, sondern nur, wenn der Nutzen-Kosten-Wert deutlich über 1 liegt. Außerdem würden mögliche Kostensteigerungen aufgrund der schwierigen geologischen und hydrogeologischen Verhältnisse über die bislang angenommenen 3,1 Mrd EUR den Nutzen-Kosten-Wert noch weiter senken, so dass keine Kombination von Randbedingungen vorstellbar ist, bei der ein Bau des Semmering-Basistunnels volkswirtschaftlich wirklich sinnvoll wäre.

Dies gilt vor allem für rein kreditfinanzierte Staatsausgaben, bei denen der Zinseszinseffekt auf lange Sicht zu exponentiell ansteigenden Belastungen führt: Eine zusätzliche Staatsausgabe in Höhe von 3,1 Mrd EUR wie der Semmering-Basistunnel führt ohne Tilgung bei einem Zinssatz von 5% in 50 Jahren zu 35,5 Mrd EUR und somit zu mehr als einer Verzehnfachung des ursprünglichen Betrags. Bezogen auf die Summe von 25 Mrd EUR für die aktuellen Schienen-Großprojekte in Österreich (vgl. Kapitel 2.4) ergeben sich so in 50 Jahren knapp 300 Mrd EUR Schulden, das ist mehr als die aktuelle Staatsverschuldung, die derzeit rund 240 Mrd EUR beträgt. Rechnet man die Inflationsrate von 2% heraus, dann ergibt sich beim zu unterstellenden Realzins von 3% immer noch eine zusätzliche Staatsverschuldung in 50 Jahren von über 100 Mrd EUR in heutigem Geldwert und somit eine Erhöhung der Staatsverschuldung um fast 50%. Aufgrund der Zwänge im Rahmen der Europäischen Währungsunion (Stichwort Maastricht-Kriterien) werden beim Festhalten an den tunnelreichen Großprojekten somit die in Kapitel 2.4 beschriebenen möglichst baldigen Steuererhöhungen unausweichlich.

Einladung zur

Pressekonferenz

Semmering-Basistunnel: Neudurchführung des Naturschutzverfahrens wird zur Farce

Das Versagen des Rechtsstaates und die Verantwortung Einzelner

22. 3. 2016, 10.00 Uhr
Cafe Landtmann
1010 Wien, Universitätsring 4

am Podium:

DI Christian Schuhböck, Sachverständiger für Naturschutz

em. o. Univ. Prof. DI Dr. Hermann Knoflacher, Verkehrsexperte

Mag. Peter Derl, Bürgerinitiative „STOPP dem Bahn-Tunnelwahn"

Dr. Andreas Manak, Rechtsanwalt

THEMA:
Der Verwaltungsgerichtshof hat die naturschutzrechtliche Bewilligung für das Eisenbahnprojekt „Semmering Basistunnel neu" im November 2015 aufgehoben. Die Bewilligung war rechtswidrig, weil nur die (angeblich geringen) Auswirkungen des Projekts selbst und nicht die Gesamtwirkungen aller negativen Umwelteinflüsse in der Region, insbesondere durch die Semmering-Schnellstraße S 6 berücksichtigt wurden.

Seither bauen die ÖBB ILLEGAL an dem Projekt weiter und stützen sich – mit Duldung durch die BH Neunkirchen – auf eine nach Meinung vieler Experten nicht anwendbare Bestimmung des UVP-G.

Am 30. und 31. 3. 2016 wird am Bundesverwaltungsgericht in einer **öffentlichen Verhandlung** das Naturschutzverfahren neu aufgerollt. Wie schon bei der Prüfung des öffentlichen Interesses ist auch beim Thema Naturschutz die Objektivität und Sachkenntnis des vom Gericht beigezogenen (nichtamtlichen) Sachverständigen fraglich.

Der VwGH hat mit seiner letzten Entscheidung zum Semmering-Basistunnel zwar die Verletzung des Naturschutzgesetzes beanstandet, aber in anderen Punkten dem Verwaltungsgericht einen Freibrief für absurde und willkürliche Entscheidungen erteilt. Schon jetzt zeichnet sich ab, dass das Verfahren wieder zur rechtsstaatlichen Farce wird.

INHALT:
Die Veranstalter erläutern den Stand des Bewilligungsverfahrens aus Sicht der Verkehrsökonomie, des Naturschutzes und des Rechtsstaates und geben einen Ausblick auf die nächste Verhandlung vor dem BVwG.

Für Rückfragen steht Dr. Manak unter andreas@manak.at oder 0664 543 3000 zur Verfügung.

UMWELT

von Prof. Dr. HERMANN KNOFLACHER

Versagen der Zentralorgane

In jedem lebenden Organismus stellen Kontrollorgane seine Lebensfähigkeit sicher. Versagen sie, kann der Organismus seine Aufgaben nicht mehr erfüllen, er wird fremd kontrolliert. Das gilt auch für Staaten, Länder und Gemeinden. Immer wieder heißt es, wir bräuchten nur den Empfehlungen des Rechnungshofes zu folgen, dann würden sich Sinnhaftigkeit und Effizienz des staatlichen Handelns schlagartig verbessern. Dass dies leider nicht der Fall ist, belegt der Rechnungshof mit seinem Tätigkeitsbericht vom Dezember 2015 (Seite 395): „Auf Initiative des Verkehrsministeriums (BMVIT) und in Umsetzung einer Empfehlung des Rechnungshofes nahm die europäische Kommission die Südbahnstrecke als Teil des Baltisch-Adriatischen-Korridors in das TEN-V-Kernnetz auf." Seit Jahren wurde von den Befürwortern des Ausbaus der Südbahnstrecke (Semmering- und Koralmtunnel) argumentiert, dass dies eine internationale Verpflichtung sei. Hier ist nun zu lesen, dass nicht eine europäische Verkehrspolitik sinnvolle Verkehrsnetze konzipiert hat, sondern die Aufnahme der Südbahnstrecke Resultat eines erfolgreichen Lobbyings des BMVIT ist. Dass dieses Lobbying auf Veranlassung des Rechnungshofes erfolgte, ist atemberaubend. Denn der Rechnungshof hat im Sonderbericht 1998 über den Semmering-Basistunnel (alt) dargestellt, dass bei diesem Projekt ein notwendiges gesamtwirtschaftliches Interesse nicht nachweisbar war. Das neue, vier Mal teurere Projekt Semmering-Basistunnel (neu) ist noch weit weniger sparsam, wirtschaftlich und zweckmäßig, womit die Empfehlung des Rechnungshofes umso absurder erscheint. Somit ist seine Sinnhaftigkeit zu bezweifeln.

Das Versagen ist aber nicht auf den Rechnungshof beschränkt. Das Parlament nimmt seit Jahren seine Verantwortung nicht wahr und beschließt Milliardenpakete für die Bahnfinanzierung durch Kredite, die Jahrzehnte die Budgets vorbelasten. Der Präsident des Fiskalrates leiht seit Jahren der Infrastruktur-Lobbyorganisation „Future Business Austria" seine Stimme und will überall sparen, nur nicht bei den unsinnigen Tunnelprojekten. Die Gerichte sind an einer Wahrheitsfindung hinsichtlich des „öffentlichen Interesses" bei den Mega-Tunnels nicht interessiert. Mittlerweile müssen wir von einem lebensbedrohenden Multi-Staatsversagen sprechen.

Der Pensionsgipfel am 29. Feb

Eine PENSIO für ALLE

Unser Pensionssystem ist ungerecht. Die einen haben Privilegien, die anderen wissen kaum, wie sie über die Runden kommen. Eine einheitliche Pension für alle ist in weiter Ferne.

Bis zu zwei Dutzend verschiedene Pensionssysteme gibt es, je nach Zählweise, in unserem Land. Beamte, Bauern, Arbeiter, Angestellte, Eisenbahner, Nationalbanker – für sie alle gelten unterschiedliche Regeln.

Das hat sich auch mit dem Pensionskonto nicht geändert. Es hätte für eine Vereinheitlichung der Pensionssysteme sorgen sollen. Doch während das Pensionskonto für ASVG-Versicherte ab dem Jahrgang 1955 gilt, wird es etwa für Bundesbeamte erst ab dem Geburtsjahr 1976 eingeführt. In Wien soll es die 40jährige Durchrechnung erst im Jahr 2042 geben.

Es sind vor allem ASVG-Versicherte, die dank der Pensionsreformen vergangener Jahre draufzahlen. So bekäme eine Arbeiterin nach 5 sicherungsjahren nach Rechtslage im Schnitt Euro Pension im Mon Jahr 2033, wenn auch bis 65 Jahre arbeiten n werden es nur 796 Euro

Doch wenn es nach Finanzmi Hans Jörg ling geht, nicht die „Reform". bei einer I sionsveranst Verschle rungen beir wertungsfak das Pension vorgeschlage

„Ich schlage vor, diese Dinge aktiv anzugehen und umzusetzen."

Finanzminister Hans Jörg Schelling zum Aufwertungsfaktor

Um die wertung Pensionsk Gutschrifter verhindern, wird jede ein Aufwertungsfaktor legt. Er orientiert sich Lohnsteigerungen. D reits bestehenden Per werden allerdings nur Inflationsrate erhöht.

28.01.16

Verkehrspolitik: Die Weichenstellungen Werner Faymanns

Gastkommentar. Und die Steuerzahler werden noch größeren Rucksack schultern müssen ...

VON FRANZ FALLY

Während Werner Faymann in den meisten Politikfeldern nicht eben durch Gestaltungswillen und Entschlossenheit auffällt, hat er sich als Verkehrsminister und als Bundeskanzler als williger, ja engagierter Vollstrecker der Wünsche der Baulobby gezeigt. Die Verkehrspolitik wurde so endgültig den Interessen der Bauindustrie untergeordnet.

Das Einmalige an Faymanns Politik ist, dass durch entsprechende Vorbelastungen und in die Zukunft reichende Beschlüsse der Staat und die Steuerzahler weit über das Ende seiner Ära hinaus an diese Politik finanziell gefesselt sein werden. Durch geschickte Weichenstellungen wurde der Spielraum für künftige Regierungen entscheidend eingeengt.

Um eine Neuorientierung der Verkehrspolitik möglichst hinauszuzögern, hat Faymann eine geschickte Personalpolitik hinsichtlich seiner Nachfolge im Verkehrsministerium betrieben: Er hat dieses Amt konsequent mit Personen besetzt, die schon in ihren vorherigen Funktionen wenig bis gar nicht geglänzt hatten. Damit war sichergestellt, dass sie auch im Verkehrsministerium die falsch gestellten Weichen nicht richtig stellen würden. Sowohl Doris Bures wie Alois Stöger haben sich aus Sicht Werner Faymanns und der Baulobby „bewährt" – und „bewähren" wird sich sicher auch Gerald Klug.

Eingespannte Medien

Für das System Faymann typisch ist sein Umgang mit den Medien: Schon zu Beginn seiner Amtszeit hat er es als wichtige Aufgabe gesehen, seinen politischen Mentor Hans Dichand – dessen „Kronen Zeitung" den Tunnelprojekten zunächst kritisch gegenüberstand – für seine Ziele einzuspannen. Das gelang ihm auch. Der medial äußerst geschickt agierende ÖBB-Chef, Christian Kern, ist kongenialer Partner dieser Medienstrategie. Ihm gelingt es, die Medien von steigenden ÖBB-Gewinnen zu überzeugen, obwohl sich diese nur im einstelligen Prozentsatz der gewährten öffentlichen Zuschüsse bewegen.

Unbeantwortete Fragen

Nachdem solcherart sichergestellt ist, dass Ruhe im Land herrscht, fragt niemand mehr, wie ein mit mehr als sieben Milliarden Euro jährlich bezuschusster Eisenbahnkonzern dennoch nur rund 1,3 Milliarden Euro Marktumsatz (Schiene Inland) erzielen kann; fragt niemand mehr, wieso ein Konzern, dessen Transportleistung (Personen) zu weit über 90 Prozent im Nahverkehr liegt, dennoch überwiegend in Großprojekte für den Fernverkehr investiert.

Und wie will man im internationalen Transportgeschäft Marktanteile gewinnen („Verlagerung auf die Schiene"), obgleich der Anteil bahnaffiner Güter ebenso sinkt wie der Stellenwert der Bahn in den Partnerländern? Wie kann die Frage der hohen Folgekosten (Erhaltungsaufwendungen) der Investitionen unterdrückt werden, obgleich diese Diskussion – bei deutlich niedrigeren Investitionsniveaus – in anderen Ländern mittlerweile beachtliche Breite gewonnen hat? Und wieso ist trotz des gigantischen Investitions-/Konjunkturprogramms auf Pump die Arbeitslosigkeit heute in Österreich so hoch wie schon lange nicht mehr?

Diese Fragen werden heute nicht gestellt. Die Verkehrspolitik ist auf Schiene, das Geld rollt in die richtigen Taschen. Spannend wird es erst wieder, wenn in einigen Jahren das Fiasko der Verkehrspolitik offenbar wird: Dann werden die aufgeworfenen Fragen und viele weitere in Sonderkommissionen und Untersuchungsausschüssen behandelt werden. Wieder wird man sich – wie derzeit bei der Hypo – fragen, wie das denn alles so kommen konnte. Und die Steuerzahler werden einen noch größeren Rucksack schultern müssen ...

Dkfm. Franz Fally, Sohn eines Eisenbahners, ist Unternehmer in Wien. Er befasst sich seit Jahrzehnten mit Fragen des Bahnausbaus.

E-Mails an: **debatte@diepresse.com**

Gastkommentar

Semmering-Basistunnel: Die Justiz versagt

Beim Bauprojekt hat der Verwaltungsgerichtshof Einzelinteressen nachgegeben. Österreich droht nun der größte finanzielle Schaden seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs.

APA/Jäger

Die Zurückweisung der Revision gegen die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für den Semmering-Basistunnel durch den Verwaltungsgerichtshof (VwGH) ist ein milliardenschwerer Justizirrtum, der zum größten finanziellen Schaden der Republik Österreich seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs führen wird.

Im Wesentlichen übt sich der VwGH nicht in Rechtsprechung, sondern in Abschreibübung: Denn er wiederholt über weite Strecken die Begründungen des Bundesverwaltungsgerichts (BVwG), dessen Erkenntnis vom 26. Mai 2015 allerdings die fundierten Argumente gegen das Tunnelprojekt nicht inhaltlich widerlegen konnte; das BVwG hat sich auf Leerformeln beschränkt und als letzte „Verteidigungslinie" eine sachlich unhaltbare Stellungnahme von Dr. Brigitta Riebesmeier übernommen, die völlig absurden Wachstumsprognosen der ÖBB und einen – in Wahrheit nur fiktiven – sonstigen Nutzen (z. B. regionalwirtschaftlich).

Fragwürdige Begründung

Der VwGH übernimmt unkritisch diese fragwürdige Begründung des BVwG, indem er schreibt: „Sowohl die Frage des gesamtwirtschaftlichen Interesses als auch jene der prognostizierten Verkehrszahlen stellen nur einen Teilaspekt der Beurteilung des öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens ‚Semmering-Basistunnel neu' dar (...). Es kann somit nicht als rechtswidrig angesehen werden, wenn das BVwG (...) auch weitere Aspekte, etwa die Frage des regionalwirtschaftlichen Nutzens oder der Fahrzeitverkürzung der Strecke Wien–Graz, in die Beurteilung des öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des ‚Semmering-Basistunnel neu' einfließen ließ."

Öffentliches Interesse

Damit wird aber die gesetzliche Bewilligungsvoraussetzung des öffentlichen Interesses zum völlig inhaltsleeren Begriff, der willkürlichen Entscheidungen Tür und Tor öffnet. Denn wenn es sich nicht um ein objektiv feststellbares Interesse der Gesamtheit des Staates oder – in Abwägung aller Faktoren – zumindest einer qualifizierten Mehrheit handelt, dann lässt sich jedes kleine Partikularinteresse als öffentliches Interesse darstellen.

Dieser Linie folgend brauchen sich künftig die ÖBB und das Verkehrsministerium mit der Begründungen von Bauvorhaben keine Mühe mehr zu geben: Wenn die lokalen Beherbergungsbetriebe und Würstelstände einer Region durch ein Bauvorhaben ausgelastet werden, übertrumpft dies jede gesamtwirtschaftliche Nutzenrechnung und jede Verkehrsprognose.

Zu den großen Entwicklungslinien abendländischer Kultur zählt die Herausbildung einer Rechtsstaatlichkeit, die gerade nicht von willkürlichen Einzel- und Herrscherinteressen abhängt. Dieser kulturelle Fortschritt ist aber bedroht, wenn sogar ein Höchstgericht nicht an der Wahrheitsfindung bezüglich des öffentlichen Interesses interessiert ist und völlig nebulose, willkürlich herangezogene Einzelinteressen („regionalwirtschaftlicher Nutzen", „Fahrzeitverkürzung Wien–Graz") genügen lässt. Tatsächlich ist das Partikularinteresse, das hier bedient wird, nichts anderes als das finanzielle Interesse einer an einer Hand abzählbaren Gruppe industrieller Bauunternehmer und deren Netzwerkpartner und Mitprofiteure.

FRANZ FALLY

Unternehmer

Die Beutegemeinschaft der Betonierer

KOMMENTAR DER ANDEREN
GOTTFRIED ILGMANN
9. April 2015, 16:59

175 POSTINGS

Das Gezerre um den Semmering-Basistunnel zieht sich endlos. Aber es legt auch die Verfassung der ÖBB offen - man muss nur die vorliegenden Zahlen betrachten. Es gibt abenteuerliche Fehlinvestitionen

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) hängen am Tropf des Steuerzahlers. Die Erlöse, die sie direkt von ihren Nutzern (Bahnreisenden und Verladern) erzielen, sind lächerlich gering. Die Politik beschließt, dass der gesamte Aufwand für die Bahn überwiegend vom Steuerzahler gedeckt wird. Es ist für die ÖBB also eine Überlebensfrage, Zahlen zu präsentieren, mit denen ihr die Gunst der Verkehrs und Finanzpolitiker nicht verlorengeht.

Zugleich ist die Lobby der Tunnelbauer aktiv, sie möchte Aufträge für neue Bahnstrecken. Es ist für die ÖBB und die Tunnelbau-Lobby reizvoll, den volkswirtschaftlichen Nutzen von Neubauten überzogen darzustellen.

Franz Fally *(ein Gegner des Semmering-Basistunnels, Anm.)* hat viele Jahrzehnte als Unternehmer seine Waren mit der Eisenbahn transportieren lassen. Als erfahrender Eisenbahnkunde ist er zum Kritiker österreichischer Bahnpolitik geworden - insbesondere der seltsamen Investitionen in Neubaustrecken mit vielen teuren Tunneln.

Beim Semmering-Basistunnel hat es ihm gereicht. Er unterstützt die Klage gegen das Projekt. Mehr noch: Er hat das Münchener Verkehrsberatungsbüro Vieregg & Rössler mit einem Gutachten beauftragt, die offizielle Nutzen-Kosten-Untersuchung nachzuvollziehen, die den Semmering-Basistunnel als höchst wirtschaftliche Investition ausweist. Das Ergebnis schafft beispielhaft Klarheit, wie die Methode von Nutzen-Kosten-Untersuchungen in Österreich verbogen wird und wundersame Ergebnisse erbringt.

Glaubt man den ÖBB, so ist der volkswirtschaftliche Nutzen fünfmal größer als die Kosten. Glaubt man dem renommierten Gutachter Vieregg & Rössler, so sollte man die Finger von dem Projekt lassen, weil der volkswirtschaftliche Nutzen geringer als die Kosten ist. Woher kommt der Unterschied?

Österreichs Ermittlung des Nutzens geht davon aus, dass das Bauen an sich langfristige Konjunktureffekte erzeugt, die in der Bauphase und auch über die Jahrzehnte lange Nutzungszeit hinweg anhalten. Diese Effekte allein sind bereits 1,4-mal so groß wie die Kosten. Nach dieser Rechnung könnte Österreich einen Tunnel bohren und dann sofort wieder zuschütten und hätte bereits einen Ergebnisquotienten von zirka 1,4 Nutzen/Kosten. Und wenn die geplanten Kosten später überschritten werden, steigt der volkswirtschaftliche Nutzen in gleichem Maß um den Faktor 1,4. Schlendrian erzeugt also volkswirtschaftlichen Nutzen!

Noch größeren Nutzen konstruiert die österreichische Methode aus einer abenteuerlich anmutenden Steigerung der Standortqualität durch die Neubaustrecken. Da aber weitgehend nur Wirtschaftstätigkeit aus anderen Regionen der Republik abgesaugt wird, handelt es sich hier weitgehend um ein Nullsummenspiel.

Die EU lehnt es ausdrücklich ab, solche Nutzen aus Konjunkturbelebung und Standortverbesserung zu konstruieren. Brüssel hält diese Effekte in einer entwickelten Volkswirtschaft für vernachlässigbar. Auch in der deutschen Bewertungsmethode spielen diese Effekte nur eine sehr geringe Rolle. Die Hoffnung Österreichs, für ihre Neubaustrecken Geld aus EU-Töpfen zu bekommen, fußt darauf, dass die EU-Kommission die vorgelegten Berechnungen nicht liest.

Die Wissenschaft könnte sich hier erhellend zu Wort melden. Es ist leider nicht nur in Österreich so, dass sie oft schweigt, offenbar in der Angst, Forschungsaufträge könnten in Zukunft ausbleiben. Doch hat zum Beispiel das Österreichische Institut für Wirtschaftsforschung (Wifo) zuletzt im Jahr 2007 - ganz generell - den Sinn von Mehraufwendungen für Infrastruktur untersucht. Ergebnis: "Langfristig weisen die Berechnungen des Wifo auf die aus konjunktureller und beschäftigungspolitischer Sicht fast völlige Nutzlosigkeit von Infrastrukturinvestitionen hin. Damit wird bestätigt, dass Infrastrukturinvestitionen nur unter den Kriterien der betrieblichen Wirtschaftlichkeit und der Engpassvermeidung sinnvoll sind." Der Semmering-Basistunnel beseitigt auf Jahrzehnte hinaus keinen Engpass. Der betriebswirtschaftliche Nutzen des Tunnels ist lächerlich gering. Dies geht sogar aus der Rechnung der ÖBB hervor.

Man sollte sich darum sorgen, dass ÖBB und Tunnelbauer eine Beutegemeinschaft bilden, die den Steuerzahler schröpft und ihm riskante Zukunftslasten aufbürdet.

Wenn ein Gericht oder der Steuerzahler das glaubwürdig überprüfen wollen, können sie sich nur dort Rat holen, wo die Beutegemeinschaft keinen Einfluss auf das Ergebnis nehmen kann. Franz Fally hat klug gehandelt. Er hat sich Rat außerhalb der Reichweite der Beutegemeinschaft geholt. (Gottfried Ilgmann, DER STANDARD, 10.4.2015)

Gottfried Ilgmann ist Consultant in Berlin und hat die deutsche Bahnreform über ein Jahrzehnt lang begleitet.

Aktuelle Spiele finden Sie unter Rätsel & Sudoku

SITELINK

kununu sucht die Top Arbeitgeber Österreichs – Ihre Stimme zählt!
Top oder Flop? Wie zufrieden sind Sie mit Ihrem Arbeitgeber? Stimmen Sie jetzt ab auf kununu.

BEZAHLTE ANZEIGE

© STANDARD Verlagsgesellschaft m.b.H. 2016

ÖBB: Zahlentricks auf dem Weg ins Milliardenloch

14.01.2014 | 18:23 | von Josef Urschitz (Die Presse)

Kann es sein, dass die Bahn auf Basis viel zu optimistischer Verkehrsprognosen 60 Milliarden Euro in praktisch nichtexistente Verkehrsachsen investiert? Ein internes ÖBB-Papier zeigt: Es sieht ganz danach aus.

Die Semmeringtunnel-Gegner Hermann Knoflacher und Franz Fally haben gestern einen schwerwiegenden Vorwurf erhoben: Das Milliardenprojekt Semmering-Basistunnel, mit dessen Bau heuer begonnen werden soll, beruhe auf „methodisch falschen und überholten verkehrspolitischen Prognosen", meinten sie in einer Pressekonferenz. Kurz gesagt: Die Annahmen für die Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs auf der Strecke seien viel zu hoch gegriffen, um die Milliardeninvestition zu rechtfertigen.

Schwerwiegend ist dieser Vorwurf vor allem deshalb, weil das ja nicht nur den Semmering-Tunnel betrifft. Auf Basis dieser Prognosen wird der gesamte Österreich-Teil der sogenannten Baltisch-Adriatischen Verkehrsachse samt Koralmtunnel ausgebaut. Insgesamt wird dieses Ausbauprogramm (in das allerdings auch noch der umstrittene Tiroler Brennertunnel eingerechnet ist) aus heutiger Sicht einschließlich Finanzierungskosten fast 60 Milliarden Euro verschlingen. In Wahrheit noch ein paar Milliarden mehr, denn in den derzeitigen Ausbauplänen hat die geplante Hochleistungsstrecke ja noch zwei zusammen mehr als hundert Kilometer lange Lücken zwischen Bruck und Graz in der Steiermark und zwischen Klagenfurt und der italienischen Grenze in Kärnten.

60 Mrd. Euro sind fast die Bundessteuereinnahmen eines ganzen Jahres. Man könnte meinen, dass derart gewaltige Vorhaben auf seriösen Annahmen beruhen. Daran gibt es aber wirklich erhebliche Zweifel.

Am Beispiel Semmering: Da gehen die Pläne davon aus, dass der Personenverkehr bis 2025 um 90 Prozent zunimmt und bis zum Jahr 2055 um insgesamt 149 Prozent auf 17.100 Fahrgäste pro Tag steigt. Für den Güterverkehr wird eine Steigerung des Transportvolumens um 57 Prozent angenommen. Durch die Krise könnte sich das Erreichen dieser Werte allerdings um ein paar Jahre nach hinten verschieben, heißt es.

Eine Verbesserung des Angebots führt klarerweise zu einer Zunahme der Nachfrage, wie man zuletzt an der Weststrecke nach Salzburg beobachten konnte. Ob das allerdings reicht, um die angegebenen astronomischen Wachstumsraten zu generieren, steht wohl eher in den Sternen.

Ganz eindeutig ist die Situation im Güterverkehr. Dort soll nach den vorliegenden Prognosen das Aufkommen bis 2025 um 57 Prozent und bis 2055 um 156 Prozent ansteigen. Nur: In den letzten 15 Jahren war von Wachstum nichts zu sehen. Derzeit liegt das Aufkommen leicht unter dem des Jahres 1999 (!). Das liegt ganz einfach daran, dass der Eisenbahngüterverkehr in ganz Osteuropa – dort müsste ja der größere Teil des Aufkommens für die Baltisch-Adriatische Achse herkommen – teils drastisch schrumpft.

Und der Teil, der noch auf der Schiene Richtung Adria transportiert wird, umgeht Österreich zunehmend über den sogenannten Korridor V, der von Bratislava über Ungarn bis an die nördliche Adria führt. Und zwar so, dass man ÖBB-intern von einer echten „Bedrohung" für die eigene Güterverkehrstochter RCA spricht. Das ist jetzt keine Verschwörungstheorie von Tunnelgegnern, sondern steht schwarz auf weiß in einem der „Presse" vorliegenden Papier der ÖBB-Infrastruktur, das vom Beratungsunternehmen Econsult verfasst wurde und den Vermerk „internes Arbeitspapier – vertraulich!" trägt.

Darin steht detailliert, wie bahninterne Fachleute die Lage wirklich einschätzen. Nämlich so: Die steigende Attraktivität der Umfahrungsrouten (die laut Bahn freilich auch mit dem Fehlen des Semmeringtunnels zu tun hat) führe zu massiven Umleitungen der Güterströme um Österreich. Die „Drehscheibenfunktion" der bahneigenen österreichischen Güterterminals wandere deshalb ins Ausland (besonders nach Prag und Laibach) ab. Von diesen abgewanderten „Drehscheiben" aus dringen international agierende Operateure in den österreichischen Markt ein und „ziehen weiter Substrat ab". Weshalb „ein hoher Teil des künftigen Wachstums im Intermodalverkehr (der kombinierte Verkehr Bahn/Lkw/Schiff auf Containerbasis, Anm.)nicht in Österreich stattfinden wird". Ein weiteres Zitat: „Der künftig zu verteilende Kuchen wird vermutlich nicht so groß wie erhofft." Also beste Voraussetzungen, um die prognostizierten zwei- bis dreistelligen Wachstumsraten zu erzielen, nicht wahr?

Dass daran die ÖBB selbst einen nicht gerade geringen Anteil haben, zeigt dieses Papier auch. Darin erfährt man nämlich, dass die Verluste der RCA-Gütertochter in diesem Markt auf „ungünstige Traktionskostenstruktur" im Vergleich zu Privatunternehmen, auf „Vertriebsprobleme wegen fehlender Operatorstruktur" und auf „strukturbedingte Handlungsunfähigkeit der RCA-Terminals in Richtung Markt" zurückzuführen seien. Und zwar in einem Ausmaß, dass die verbleibenden Marktanteile, besonders in Wien, „so gering" sind, „dass aufgrund des anhaltenden Trends mit einem Zusammenbruch des Verkehrs zu rechnen ist". Zumal die Gründe in „passiver Produktpolitik" liegen, die durch „nationale Marktstrategien" verursacht worden seien, die „auf einem europäischen Markt nicht mehr wirken".

Mit anderen Worten: Die ÖBB vergeigen, wie sie selbst in internen Papieren feststellen, gerade gewaltig ihr Frachtgeschäft, während das Infrastrukturministerium 60 Milliarden in Bahnstrecken investiert, deren Kosten-Nutzen-Rechnung unter anderem auf einem explosionsartigen Anstieg der Frachtbeförderung beruht. Ein normales Unternehmen würde solche Investitionen nicht lange überleben.

E-Mails an: **josef.urschitz@diepresse.com**

© DiePresse.com

Bahn: Geld vergraben ist Betrug am Steuerzahler

KOMMENTAR DER ANDEREN
FRANZ FALLY
1. Dezember 2013, 18:15

foto: apa/leodolter
Koralmtunnel - ist er einmal fertig und soll er sinnvoll sein, müssen weitere teure Projekte folgen.

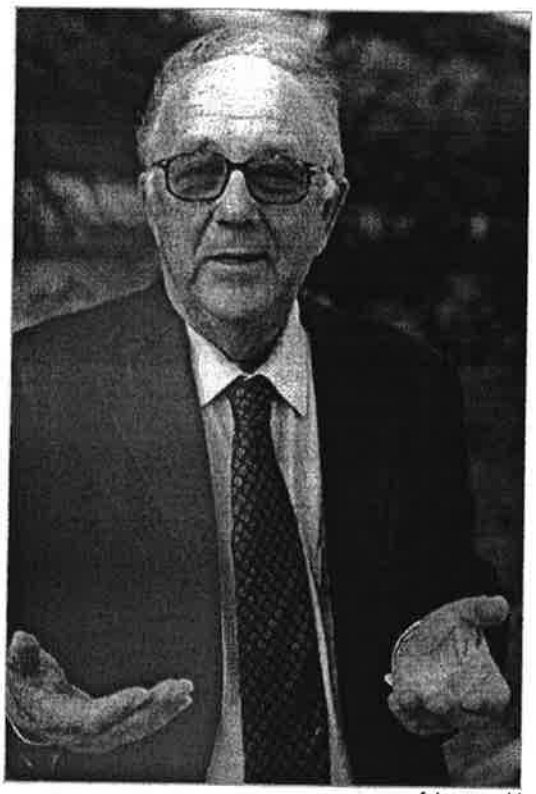


foto: newald
Franz Fally: Der Skylink ist im Vergleich ein Klacks.

Verkehrspolitik wurde zur ideenlosen Investitionspolitik. Milliardenbeträge werden in die Beschleunigung des Personenfernverkehrs der Bahn investiert - die Stärken der Schiene liegen aber anderswo

Sieben Prozent der Passagiere der ÖBB sind im Fernverkehr unterwegs. Nach realistischer Zählung dürften kaum mehr Fernreisende auf dem gesamten Schienennetz unterwegs sein als solche, die allein vom Flughafen Schwechat abfliegen! Der Terminal Skylink wurde wegen der Kosten von etwa 0,8 Milliarden Euro kritisiert - am Bahnausbau hängt ein Preisschild, das insgesamt weit über dem Hundertfachen des Skylink liegt.

Verkehrspolitik ist Investitionspolitik. Jedes Projekt generiert mindestens ein Nachfolgeprojekt. Der offenkundig unsinnige Koralmtunnel wird zur Rechtfertigung einer XXL-Variante des Semmeringbasistunnels. Die vielfärbigen Lobbyisten stimmen die Öffentlichkeit mittlerweile in die dann nötige Tunnelkette Wörthersee ein, wohl wissend, dass das künstlich geschaffene Nadelöhr Bruck-Graz ebenfalls nach einer Mega-Baulösung ruft. Das erinnert nicht zufällig an die Tricks mieser Betrüger, die ihren Opfern mit der vorgetäuschten Aussicht auf einen glänzenden Gewinn immer höhere Geldbeträge herauslocken. Bis das Kartenhaus zusammenfällt.

Bedauerlicherweise ist die Industrie in der Lage, eine unheilvolle Allianz zu bilden: Mit der ÖBB, die zum Spielball der Bauwirtschaft wird; einer großen Zahl an Gutachtern und Experten, die sich an den Töpfen außerordentlich nähren können; mit Medien, die vom Inseratenkuchen der involvierten Parteien reichlich gefüttert werden und ihre Kontrollaufgaben vergessen; mit den Interessenvereinigungen der Wirtschaft, die Einzelinteressen vor die Gesamtinteressen ihrer Mitglieder stellen; und leider auch den Gewerkschaften, die unverständlicherweise noch immer nicht verstehen, dass diese Großbauprojekte allenfalls minimal positive Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt haben.

Beutegemeinschaft

In kaum einem anderen Bereich kann in Österreich so viel Geld auf relativ einfache Art und Weise den Steuerzahlern aus den Taschen gezogen werden. Alle Nutznießer könnte man als Beutegemeinschaft sehen, über die erst kürzlich ein ehemaliger Chefredakteur treffend schrieb: "Es gibt zu viele, die auf Kosten ihrer Nachfolger und kommenden Generationen vom bestehenden System profitieren."

1989 fielen nach Untersuchungen durch das internationale Beratungsbüro A. D. Little über die Möglichkeiten der Modernisierung unserer Bahn die ersten Investitionsbeschlüsse, "die neue Bahn" zu schaffen. Betriebswirtschaftliche Rentabilität

war damals noch eine Zielvorgabe. Mit der Vorgabe, den Zuschussbedarf der ÖBB bei umgerechnet rund zwei Milliarden Euro zu stabilisieren, versuchte man Skeptiker zu beruhigen.

1994 stellte das Finanzministerium fest, dass bei Fortsetzung hoher Investitionen die ÖBB zu einem "Fass ohne Boden" zu werden drohe und der Zuschussbedarf nicht nur nicht sinken, sondern sich bald verdoppeln könnte. Diese Einschätzung hat sich als richtig herausgestellt.

Verstoß gegen Verfassungsgrundsätze

Unter dem damaligen Verkehrsminister Viktor Klima wurde in den 1990er-Jahren eine Reihe von Persönlichkeiten aus der Industrie beauftragt, einen Vorschlag für die Finanzierung auszuarbeiten, der Vorlage für ein neues Schieneninfrastrukturgesetz war. Auf dem Papier entstand ein Perpetuum mobile: 60 Prozent der Investitionsausgaben sollten durch Steuern und Abgaben wieder an das Budget zurückfließen, rund 25 Prozent sollten die ÖBB selber tragen und rund 15 Prozent in Form von PPP-Modellen von privaten Interessenten aufgebracht werden.

In Gefahr, die gleichsam ewige Rente aus den Bahninvestitionen zu verlieren, geriet die Baulobby im Dezember 2002: Rechnungshofpräsident Franz Fiedler kritisierte, dass in den 1990er-Jahren über 100 Milliarden Schilling in den Bahnausbau gesteckt worden waren - ohne irgendeinen Nutzen für die Bahnkunden. Erstaunlicherweise fand dieser Alarmruf wenig Echo.

In der Folge wurden gegen die Verfassungsgrundsätze Zweckmäßigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit immer neue Großprojekte beschlossen - Inntalausbau, Brennerbasistunnel und eben Koralmtunnel. Die jährlichen Investitionen in die Bahn erreichten ab 2009 jährlich etwa 2,3 Milliarden Euro. Diese mussten durch neue Schulden aufgebracht werden.

Es ist gelungen, ein System der Verantwortungslosigkeit einzurichten, in dem Milliardenbeträge ausgegeben werden können, ohne einen Letztverantwortlichen dingfest machen zu können: Die ÖBB verweist auf das Verkehrsministerium, dieses auf (Blitz-)Beschlüsse des Parlaments, die Abgeordneten verweisen retour auf Unterlagen aus dem Verkehrsministerium, dieses winkt mit Studien, deren Autoren sich mittlerweile zunehmend von ihren früheren Arbeiten distanzieren oder auf - ungeprüft übernommene - Zahlen aus der ÖBB ausreden. Im Endeffekt ist jeder im wahrsten Sinne des Wortes verantwortungslos.

Der Personenfernverkehr stagniert

Die Faktenlage ist ja keineswegs kompliziert: Die Bauinvestitionen im Bahnbereich liegen seit vielen Jahren erheblich über den Marktumsätzen der ÖBB auf dem österreichischen Schienennetz, die nur 1,3 bis 1,4 Milliarden Euro im Jahr betragen (staatliche Zuschüsse und Umsätze im Nichtschienenbereich nicht eingerechnet). Eine Situation, in der kontinuierlich mehr investiert als umgesetzt wird, gibt es in der freien Wirtschaft faktisch nicht.

Der Personenfernverkehr stagniert, teilweise kommt es sogar zur rückläufigen Entwicklung. Zuwächse verzeichnet der Nahverkehr in den Ballungsgebieten, daher können Investitionen in diesem Bereich gerechtfertigt sein.

Der Transitverkehr auf der Schiene verliert auf den meisten Strecken an Bedeutung. Ein konkretes Beispiel: Auch auf der Südstrecke sind beim Bahngüterverkehr seit 2000 de facto keine Zuwächse mehr eingetreten. Die einfältigen Prognosen, die unter Klima verbreitet wurden - die Semmeringstrecke wäre rund um 2010 bereits jenseits der Kapazitätsgrenze und die Bahn müsste die Übernahme von Fracht ablehnen -, haben sich als Lobbyistenpropaganda entpuppt.

In einem Gutachten über den Semmeringbasistunnel heißt es unter anderem: Mit dem Tunnel erhöhe sich die Anzahl der Fahrgäste pro Tag von circa 6860 im Jahr 2006 auf 13.000 im Jahr 2025 (+90 %) und etwa 17.100 (+149 %) 2055. Tatsache ist: Der Personenverkehr über den Semmering ist seit Jahren rückläufig. Eine Zählung von Mai 2010 ergab, dass nur mehr 3000 bis 3.500 Fahrgäste pro Tag diese Strecke benützen.

Frühere Regierungen haben sich nicht so lernresistent gezeigt. Nach dem zweiten Verstaatlichten-Debakel wurde beschlossen, die noch dem Staat gehörenden Betriebe zu privatisieren. Daraus wurde eine Erfolgsstory. Bei der ÖBB geht es nicht um Privatisierung, sondern darum, das "Fass ohne Boden" abzudichten. Und dazu ist eine Eindämmung des Investitionswahnsinns dringend geboten.(Franz Fally, DER STANDARD, 2.12.2013)

Franz Fally ist Unternehmer in Wien und Sprecher der Vereinigten Bürgerinitiativen gegen den Bau des Semmeringbasistunnels.

PROMOTION

Geberit AquaClean
Durch die schonende Wirkung ist Wasser ein optimales und natürliches Reinigungsmittel. Gereizte Hautpartien profitieren von reduzierten Pflegeprodukten und reinem Wasser.

ENTGELTLICHE EINSCHALTUNG

© STANDARD Verlagsgesellschaft m.b.H. 2016

Alle Rechte vorbehalten. Nutzung ausschließlich für den privaten Eigenbedarf.
Eine Weiterverwendung und Reproduktion über den persönlichen Gebrauch hinaus ist nicht gestattet.

Die finanzielle Zukunft ist schon fix „verbraten"

19.09.2012 | 18:16 | Von Josef Urschitz (Die Presse)

Die fixen Vorbelastungen für künftige Budgets summieren sich laut Rechnungshof schon auf 156 Milliarden Euro. Wenn da nicht gebremst wird, ist der „griechische Weg" in die Pleite schon vorgezeichnet.

Wir haben hier in Europa eine Staatsschuldenkrise, aber die betrifft Gott sei Dank nur Südeuropa und Irland. Wir sind von Staatsbankrott-Gefahr weiter entfernt als Athen von Wien. Richtig?

Wer das glaubt, dem empfiehlt sich die Lektüre des seit gestern vorliegenden Bundesrechnungsabschlusses 2011 des Rechnungshofs (abrufbar unter **www.rechnungshof.gv.at**). Als probate Medizin gegen Optimismus im fortgeschrittenen Stadium hilft vor allem das Kapitel „Finanzielle Auswirkungen auf künftige Finanzjahre" (ab Seite 231 in der Langfassung). Dort sind jene Verpflichtungen des Bundes aufgelistet, die zwar fix zugesagt, für deren Bedeckung aber noch nicht einmal die Kredite aufgenommen sind.

Anders gesagt, das ist jener Betrag, um den die Staatsschulden in den kommenden Jahren selbst dann steigen werden, wenn der Bund ansonsten das Wunder eines ausgeglichenen Budgets zustande bringt. Eine Art Mindestschuldensteigerung sozusagen.

Diese Position ist 2011, bitte anschnallen, von 105,9 auf 156 Mrd. Euro angestiegen. Ein Plus von 47,4 Prozent in einem Jahr. Fesch!

Überwiegend deshalb, weil die Position „Eisenbahn-Infrastruktur" innerhalb eines Jahres von von 2,6 auf 43,4 (!) Mrd. Euro hochgeschnalzt ist. Der Rechnungshof schreibt hier in die Spalte „prozentuelle Steigerung" verschämt „k. A.". Da ist wohl der Taschenrechner durchgebrannt. Wir helfen nach: Es sind knapp über 1500 Prozent.

So viel in einem Jahr zu verbraten schafft freilich nicht einmal das Verkehrsministerium. Des Rätsels Lösung lautet: Der Rechnungshof hat endlich durchgesetzt, dass das Ministerium wenigstens den größeren Teil der geplanten Bahn-Ausgaben samt voraussichtlichen Tilgungen und Zinsen in die Liste der „Vorbelastungen" aufnimmt. Es ist ohnehin noch nicht alles, denn Investitionen, die nach 2018 geplant sind, kommen hier noch nicht vor und die Vorschau geht davon aus, dass die Bahn 30 Prozent der Investitionen selbst tragen kann. Dazu viel Glück!

Aber es bringt ein bisschen mehr Ehrlichkeit in die Staatsschuldendebatte. Und zeigt, wohin die Reise geht. Vor allem aber, dass die Budgetrechnung nach Maastricht, die Österreich eine Staatsschuldenquote von 72,6 Prozent des BIPs bescheinigt, viel zu freundlich angelegt ist.

Laut Bundesrechnungsabschluss hatte der Bund allein Ende 2011 Schulden in Höhe von 221 Mrd. Euro. Also annähernd so viel, wie die Maastricht-Rechnung für den Gesamtstaat (inkl. Länder und Gemeinden) ausweist. Dazu kommen noch außerbudgetäre Schulden von ungefähr 30 Mrd. Euro bei ÖBB und Asfinag.

Diese 220 Mrd. Euro werden sich durch die erwähnten „Vorbelastungen" in den kommenden Jahren um 156 Mrd. Euro erhöhen. Da dürfen aber nicht allzu viele Haftungen schlagend werden, denn die summieren sich beim Bund zusätzlich auf 122 Mrd. Euro.

Zur Erinnerung: Das Bruttoinlandsprodukt Österreichs liegt jetzt irgendwo bei 300 Mrd. Euro. 220 Mrd. Euro Schulden und 156 Mrd. Euro fixe Vorbelastungen ergeben ein Schuldenpotenzial von weit über 100 Prozent des derzeitigen BIPs. Da reden wir noch gar nicht von Haftungen oder von den ebenfalls im hohen Milliardenbereich liegenden Vorbelastungen für künftige Pensionen, die ja immer noch unter den Tisch fallen.

Anders gesagt: Um die Schuldenquote in den kommenden Jahren stabil zu halten, müsste das BIP schon recht ordentlich wachsen. Jedenfalls mehr, als aus heutiger Sicht realistisch erscheint.

Wenn wir da nicht den griechischen Weg in die Pleite einschlagen wollen, werden in den kommenden Jahren also ein paar beherzte Bremsmanöver notwendig sein. Dass der Staatshaushalt mit ein paar „Gerechtigkeitssteuern" sanierbar ist, kann angesichts der vom Rechnungshof genannten Zahlen außerhalb von ein paar politischen Träumerzirkeln wohl niemand ernsthaft glauben.

Vielleicht kann da der Rechnungshof noch ein bisschen stärker nachhelfen. Denn am Beginn der Sanierung steht ja erst einmal eine ehrliche Bestandsaufnahme, und da ist den Prüfern (siehe Hereinnahme der ÖBB-Verpflichtungen) ja schon einiges, wenn auch noch nicht genug, gelungen.

Doch das ist wohl ein Wunsch ans Christkind. Wenn man sieht, wie Bundesländer wie etwa Niederösterreich oder Kärnten mit unangenehmen Rechnungshofergebnissen und mit ihren Landesrechnungshöfen umgehen, dann müsste man wohl erst die schrille Form des österreichischen Föderalismus zerschlagen, bevor man an die Staatssanierung gehen kann.

E-Mails: **josef.urschitz@diepresse.com**

© DiePresse.com

Das Gesetz des Schweigens

KOMMENTAR DER ANDEREN
30. März 2012, 20:08

94 POSTINGS

foto: reuters; bearbeitung: rawicka
"Im Umgang mit Gleichgestellten bildet das gegenseitige Wissen um den Dreck am Stecken des anderen den Dreck, der das System zusammenhält ..."

Österreich im März 2012: Beobachtungen zur Funktionsweise eines Machtapparats im Vorschein seiner drohenden Demontage - und zum Zustand eines Gemeinwesens im faszinierenden Wechselspiel zwischen Hysterie und Gemütlichkeit

Erst musst du einen Mord begehen. Damit beweist du ihnen deine Loyalität und außerdem haben sie dich dann in der Hand und du machst den Mund nicht mehr auf. So erklärte mir ein Staatsbediensteter im privaten Gespräch den Karriereweg in die höheren, politischen Sphären der Beamtenschaft. Der bildliche Vergleich mit der Mafia war gut gewählt. Das berühmte Gesetz der Omertà - das Schweigen gegenüber Außenstehenden über die inneren Verhältnisse - erklärt dem Beobachter ein Stück weit die Funktionsweise einer Politik, die auf blanke Interessendurchsetzung reduziert ist.

Zugleich liegt hier aber auch der Schlüssel für ein Verständnis ihrer Krise. Was sich aktuell in Österreich abzuzeichnen beginnt, ist das Bröckeln einer Mauer des Schweigens, die auf dem gegenseitigen Wissen um die Verfehlungen der Anderen beruht. Die traditionelle Farbenlehre der Politik hatte die Republik mit einem schwarz-roten Tuch des Schweigens überzogen. Man besorgte sich was immer man brauchte, indem man sich an den Amtsträger mit der entsprechenden Parteizugehörigkeit wendete. Ein Aufmucken, ein parteiübergreifendes, die eingespielte Ordnung störendes zivilgesellschaftliches j'accuse macht unter diesen Bedingungen wenig Sinn und befördert den Kläger schnell in die Rolle des nestbeschmutzenden Außenseiters. Thomas Bernhard war zu Lebzeiten das beste Beispiel. Als er tot war, wurde er zum Staatskünstler geadelt. Er konnte keine Widerworte mehr geben.

System der Partnerschaft ...

Die Loyalität nach unten sichert man sich unter diesen Bedingungen, indem man Rechtsansprüche der Bürger in Wohltaten der Obrigkeit umdefiniert. Bau-, Betriebs- und sonstige Genehmigungen werden dann eher huldvoll gewährt als rechtskonform erteilt. Im Umgang mit Gleichgesellten bildet das gegenseitige Wissen um den Dreck am Stecken des anderen den Kitt, der das System zusammenhält. Der Aufstieg geschieht - siehe oben - durch die Mutprobe der Rechtsbeugung im schriftlich nicht fixierten Auftrag der Vorgesetzten.

In dieses über Jahrzehnte gewachsene System der Partnerschaft zum gegenseitigen Vorteil stürmte seinerzeit Jörg Haider, der im Namen des Kleinen Mannes gegen die Privilegien derer da oben vorging, die es sich auf Kosten der Allgemeinheit gerichtet hätten. Der Wahlerfolg gab ihm - teilweise - Recht: Populisten stellen oft die richtigen Fragen, nur geben sie die falschen Antworten. Der selbsternannte Robin

Hood aus Kärnten war schnell integriert in das System der Privilegienherrschaft. Die Farbenlehre änderte sich in Schwarz-Rot-Blau, später mit Tupfern von Orange. Anstatt eine wirkungsvolle Opposition aufzubauen, brachte die neue politische Kraft ihre Spielfiguren in Stellung, um im Spiel der Bereicherung und Vorteilsnahme kräftig mitzumischen. Die Kooptation eines potenziellen Gegners war der geniale Schachzug von " Schwarz-Blau-eins".

... zum gegenseitigen Vorteil

Derzeit aber scheint es, als würde dieses System ins Wanken geraten. Allerdings geschieht dies nicht aufgrund eines plötzlich erwachten demokratiepolitischen Eros der Zivilgesellschaft, als vielmehr aufgrund interner Verwerfungen. Die derzeitigen Manager des politischen Machtsystems haben in der Verteilung der Rollen wenig Klugheit bewiesen. Die Aufteilung der Ressorts, die Auswahl des Personals, die vom tagesaktuellen Zufall geprägte Marschroute der Regierung haben das herrschende Konglomerat in die Bredouille gebracht.

Was sich abzeichnet, ist eine Erosion der traditionellen Problemlösungen. Die Manövriermasse schwindet und in der Auseinandersetzung um die verbleibenden Reste des Kuchens gesellschaftlichen Reichtums werden die Sitten rauer. Wenn dann noch der Fall eintritt, dass eine an Gesetz und Verfahren gebundene Justiz A wie Anfangsverdacht sagt, und nicht mehr aus kann, dann auch B, wie Beschuldigtenvernehmung zu sagen, dann beginnt die Demontage des Systems, beginnt das Mobile der austarierten Machtinteressen sich zu bewegen. Und wenn dann einer das Schweigen bricht und gegen das Gesetz der Omertà verstößt, dann ist Feuer am Dach. Werden die anderen dicht halten? Kann man sie beruhigen, ihnen drohen, sie locken? Was hat man noch in der Hand, welche Trümpfe kann man ausspielen, ohne einen Gegenschlag zu riskieren? Ist es mit dem einen oder anderen Bauernopfer getan? Und vor allen Dingen: was sagen die Umfragen?

Faszinierend ist an dieser Konstellation die Mischung aus Gemütlichkeit und Hysterie. In jeder informellen Gesprächsrunde über den Zustand des Landes fällt - auch und gerade von Angehörigen der gesellschaftlichen Eliten - nach spätestens fünf Minuten das Stichwort "Bananenrepublik".

Faszinierend ist, dass alle, die in der Politik, in Ministerien, in der Verwaltung tätig sind, über den inneren Zustand des Apparats Bescheid wissen. Faszinierend ist, dass sich dieses Tuscheln nicht zu einer robusten öffentlichen Debatte über den Zustand des Gemeinwesens verdichtet. Vielleicht dauert es noch einige Zeit.

Vielleicht aber legt sich irgendwann auch eine generalisierte Unschuldsvermutung über das Land und Österreich wird (wieder) zum Opfer von Kräften, die niemand bremsen konnte, ohne den eigenen Vorteil aufs Spiel zu setzen. (Reinhard Kreissl, DER STANDARD, 31.3./1.4.2012)

REINHARD KREISSL, geb. 1952, ist wissenschaftlicher Leiter des Instituts für Rechts- und Kriminalsoziologie in Wien.

AUSBAUPLÄNE DES BAHNNETZES

Geldvernichtung auf der "Achse des Unsinns"

KOMMENTAR DER ANDEREN | CHRISTOPH HARTMANN, 17. Februar 2012 19:50

Warum der notorische Verweis auf die Dringlichkeit einer Nord-Süd-Achse auf einem Zerrbild der Realität beruht - Von Christoph Hartmann

Ein Grundsatz der Informatik besagt, dass ein System ungültige Ergebnisse produziert wenn die Eingaben ungültig waren. In eleganter Präzision wurde aus diesem Grundsatz die Kurzformel "Garbage in, garbage out" (übersetzt: Mist hinein, Mist heraus) beziehungsweise das Akronym GIGO.

Zur Verteidigung der Ausbaupläne des Bahnnetzes in Österreichs wird immer wieder auf Studien verwiesen, zu denen mir beim besten Willen nichts anderes einfällt als "Garbage in, garbage out" - zuletzt geschehen bei der kürzlichen Präsentation einer "Gesamtwirtschaftlichen Studie" zur Baltisch -Adriatischen Achse in der Wiener Wirtschaftskammer:

Der Einstig in die Thematik erfolgt durch eine grafische Darstellung der zehn Europäischen Hauptachsen. Schon ein kurzer Blick zeigt, dass diese Achsen nicht viel mehr als willkürliche Striche in der europäischen Landschaft sind, mit denen Europa kreuz und quer durchzogen werden. National bedeutsame Strecken und internationale Transitrouten werden hier ohne Rücksicht auf tatsächlich durchgängige Verkehrsströme verbunden und zu europäischen Achsen stilisiert. Das Gesamtbild spiegelt den Entstehungsprozess wieder; so sieht es aus, wenn Bürokraten in Brüssel europäische Einheit spielen (müssen). So führen beispielsweise die Verkehrswege nach Südosteuropa nicht am traditionellen Weg durch das ehemalige Jugoslawien, sondern auf verschlungenen Bergstraßen Bulgariens (da Bulgarien bereits EU-Mitglied ist). Ein anderes Beispiel: Um das erwünschte Koralm-Projekt zu retten, verlaufen die Achsen 1 und 3 ein Stück parallel, einerseits durch das nicht existierende Koralm-Tunnel und andererseits über Bestandstrecken in Slowenien. Hier haben Fachleute gezeichnet für die klar war, dass sie selbst die Frage der Nutzung der Strecken ebensowenig klären müssen wie die Frage der Finanzierung.

Auf den Spuren der Römer?

Tatsächlich ist die Baltisch-Adriatische Achse ist eine Achse ohne Geschichte und ohne Zukunft. Die alte Bernsteinsteinstraße, die oft als historischer Bezugspunkt dieser Achse genannt wird, taugt dafür recht wenig: War doch diese Bernsteinstraße nur denkbar vor dem Hintergrund einer jahrhundertelang auf die damalige Welthauptstand Rom zentrierten Wirtschaftsgeografie. Die Baltisch-Adriatische Achse würde eventuell einen Sinn ergeben, wenn Italien auf dem Weg wäre eine langfristig dominierende welt- oder zumindest regionalwirtschaftliche Rolle zu spielen.Während die Planer der Baltisch-Adriatischen Achse offenbar mit ihren Gedanken noch dem Imperium Romanum verbunden sind, haben sie andererseits in der konkreten Konzeption von den Römern nichts gelernt: Das Sprungbrett über den Limes lag mit Carnuntum zwar auf dem Gebiet des heutigen Österreich, aber von Carnuntum nach Norditalien hat man kluger Weise die inneralpinen Täler gemieden und den ökonomisch effizienteren Weg über Westungarn und Slowenien nach Aquileia gewählt...

Stichwort Güterverkehrsprognosen: Die Ostöffnung hat zu einer völligen Neuorientierung der Verkehrsströme in Europa geführt. Dennoch hat die Bahn davon nur relativ geringfügig profitieren können, die Verkehrszuwächse im Güterbereich sind unter den niedrigsten Prognosen geblieben. Alle Prognosen, wie sie auch im vorliegenden Papier wieder angestellt werden, die von einem deutlich steigenden Güteraufkommen auf der Schiene ausgehen, lassen sich nicht begründen. Die

Westorientierung der osteuropäischen Länder ist abgeschlossen, die Verlagerungen der Produktion nach Osteuropa werden aufgrund sich angleichender Lohnniveaus zurück gehen, das wachsende Handelsvolumen wird nicht-bahnaffine Güter sowie Dienstleistungen betreffen. Generell wird Europa, will es nicht den globalen Anschluss verlieren, immer stärker in die Weltwirtschaft eingebunden sein und die höheren Wachstumsraten im Güterverkehr werden insbesondere im Übersee-Handel zu verzeichnen sein. Dann aber ist es sinnvoll, die jeweils direkten Verbindungen zu den nächstgelegenen Häfen auszubauen. Ein besserer Ausbau der Häfen, insbesondere in Südeuropa, könnte das Transitherz Europas entlasten - was wohl ein richtungsweisenderer Weg der europäischen Verkehrspolitik wäre, als bunte Achsen auf die europäische Landkarte zu zeichnen.

Ein immer wieder vorgebrachtes, nichts desto weniger völlig unsinniges Argument geht davon aus, dass der Ausbau der Bahn (im Sinne höherer Geschwindigkeiten und Kapazitäten auf den Hauptstrecken) zu einer Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene führen würde. Das Gegenteil wird der Fall sein. Einen höheren Anteil des Bahnverkehrs am gesamten Güterverkehr als die europäischen Länder haben die USA. Und dafür gibt es einen einzigen Grund: Die Kosten. Der Tonnenkilometer im Gütertransport der US-Bahnen kostet etwa ein Zehntel des Betrages in Europa. Dafür verantwortlich sind (neben niedrigeren Personalkosten aufgrund einer höheren Produktivität) vor allem extrem niedrige Energiekosten (da die Züge sehr gleichmäßig und sehr langsam unterwegs sind - genau das Gegenteil zum europäischen "Zielbild") und niedrige Streckenkosten (wogegen die Neubau-/Hochleistungs-/Tunnelstrecken zu exorbitanten Streckenkosten in Europa führen). Der Ausbau wird daher zu noch höheren Transportkosten führen und die Verlagerung auf die Straße weiter anheizen. Daher sind gerade unter der Annahme weiterer Bahnausbauten und damit verbundener Erhöhungen der Benutzungsentgelte die Verkehrsprognosen im Güterbereich "garbage".

Ähnliches gilt für die Personenverkehrsprognosen: Tatsache ist, dass die Ansiedlung vieler Menschen im Umfeld der Städte zu tagtäglichen Strömen an Pendlern führen. Um diese Ströme in verkehrs- und umweltpolitischer Hinsicht vernünftig zu kanalisieren bietet sich der öffentliche Verkehr an, auch und gerade die Bahn. Faktum ist aber, dass die Bahn aufgrund ihres Denkens in den weit ausholdenden Netzwerken europäischer Dimension auf ihren Hauptkunden, den Pendler, nur zu gerne vergisst. Und ihn dann so gründlich verärgert, dass er lieber den täglichen Stau im Auto absitzt als weiter die Bahn zu nützen. Das Ergebnis zeigen die Verkehrsstatistiken: Einer explosionsartig erhöhten Zahl an Pendlern in den letzten 30 Jahren konnte die Bahn nur zum kleineren Teil die Benutzung der Schiene dauerhaft schmackhaft machen.

Aus nicht nachvollziehbaren Gründen glaubt die Bahn, dass sich zwischen vergleichsweise kleinen Ballungszentren (von Wien abgesehen hat Österreich nur kleine Ballungszenten) ein reger Personenverkehr entwickeln wird. Ja, die Verkehrsprognosen gehen sogar von atemberaubenden Zuwächsen aus. Gleichzeit zeigt die Realität der Bahn ständig auf, dass man hier einem Irrglauben anhängt - so musste die Direktverbindung zwischen dem zweit- und drittgrößten Ballungszentrum Österreichs (Graz und Linz) mangels Interesse eingestellt werden.

Die Bahn verliert auf der Langstrecke gegenüber dem Auto, dem Reisebus und dem Flugzeug Marktanteile. Und sie wird weiter Marktanteile verlieren. Vorliegende Beförderungsdaten sind mit großer Wahrscheinlichkeit überzogen, die angenommenen Wachstumsraten völlig aus der Luft gegriffen. Transnationale Zugverbindungen wurden in den letzten Jahren tendenziell eher eingestellt als zusätzlich eingerichtet. Viele von der Bahn beauftragten Studien gehen von jenen Passagierzahlen aus, die von der Bahn selbst erhoben werden. Schon ein einfacher Vergleich der "offiziellen" Passagierzahlen mit den Einnahmen im Personenverkehr zeigt jedoch, dass sich diese Passagierzahlen offenbar immer weiter von der Realität entfernen. Wenn nur falsche Zahlen am Beginn der Untersuchung stehen, dann kann auch kein vernünftiges Ergebnis herauskommen. Garbage in, garbage out.

Fazit: Die Baltisch-Adriatische Achse ist die Achse des Unsinns: Eine faktisch nicht existierende Achse wird ausgebaut mit Geld, das nicht vorhanden ist, um Güter und Personen zu befördern, die

heute und in 100 Jahren nicht befördert werden wollen. (DER STANDARD, Printausgabe, 18./19.2.2012)

CHRISTOPH HARTMANN ist Wirtschaftspublizist und war u. a. als Nachfolger des legendären Journalisten Horst Knapp Chefredakteur und Herausgeber der "Finanznachrichten".

ADVERTORIAL

KENNEN SIE IHR AKTUELLES PEN
Wenn Sie kein blaues Wunder erleben wolle
jetzt Ihren Pensionskonto-Auszug!
Gratis und ganz ohne Amtsweg.

© derStandard.at GmbH 2012 -
Alle Rechte vorbehalten. Nutzung ausschließlich für den privaten Eigenbedarf.
Eine Weiterverwendung und Reproduktion über den persönlichen Gebrauch hinaus ist nicht gestattet.

ZEIT ONLINE

Bahnprojekt

Niemand zieht die Notbremse

Die ÖBB sind tief in die roten Zahlen gefahren. An seinen gigantischen Tunnelprojekten hält der Staatsbetrieb fest – zur Freude der Baulobby.

Von Hubertus Godeysen

16. September 2010, 8:00 Uhr / Quelle: DIE ZEIT, 16.09.2010 Nr. 38 / 18 Kommentare

Am Freitag vergangener Woche sah Christian Kern rot. Tiefrot. Die Zwischenbilanz, die der seit Juni amtierende Geschäftsführer der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) präsentierte, zeugte von dem desaströsen Zustand, in dem sich der Staatsbetrieb seit Jahren befindet [http://www.zeit.de/2009/07/A-Privatbahnen]. Zum Halbjahr fuhr die Bahn einen Verlust von knapp 50 Millionen Euro ein. Bis zum Jahresende dürfte sich der Abgang mehr als verdoppeln. Allein der Güterverkehr vernichtete in den vergangenen drei Jahren 650 Millionen Euro Eigenkapital. »Wir können so nicht weitermachen«, erklärte der ÖBB-Manager und kündigte einen harten Sanierungskurs an.

An den drei ehrgeizigen, seit Jahren umstrittenen Prestigeprojekten, der Errichtung des Brenner-Basistunnels, des Semmering-Basistunnels sowie der Koralmbahn hielt Kern dennoch fest. Eine Botschaft, die in den Vorstandsetagen der heimischen Baukonzerne aufmerksam zur Kenntnis genommen wurde. Schließlich bleibt der Industrie nur wenig Zeit, um die drei milliardenschweren Bauprojekte endgültig auf Schiene zu bringen. Noch ist Wahlkampf in der Steiermark und in Wien [http://www.zeit.de/thema/wien]. Noch ist die Politik erpressbar. Die Arbeitsplätze, die Verbesserung der Infrastruktur, die Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene – all das wurde den Wählern seit Jahren versprochen. Doch der Preis für die Sonntagsreden ist hoch. Nur vordergründig ist es das Ziel der Bauvorhaben, Österreichs [http://www.zeit.de/thema/oesterreich] Schieneninfrastruktur zu modernisieren. Tatsächlich geht es um Milliardengewinne für die Bauindustrie und Milliardenschulden für die Steuerzahler [http://www.zeit.de/wirtschaft/2010-09/stuttgart-21-kostenexplosion]. Es geht um die letzten großen Bauaufträge, bevor die ÖBB die Notbremse ziehen muss, um nicht zu entgleisen.

Beispiel Koralmbahn: Unverdrossen setzt die Politik auf diese Hochleistungsschneise, die durch die Steiermark und Kärnten [http://www.zeit.de/thema/kaernten] führt. Beim zurzeit größten Infrastrukturprojekt der Bahn wurden bereits 2,3 Kilometer Tunnel vorangetrieben, das Vergabeverfahren für weitere 20 Kilometer läuft. Gemeinsam

versuchen Landespolitiker und Industrie dem Bund Zusagen für neue Baulose abzutrotzen. Jeder zusätzliche Tunnelmeter, der in den Fels gebohrt wird, verringert die Gefahr eines Baustopps. Bis ein Aus politisch nicht mehr durchsetzbar ist.

Nicht weniger als 125 Tunnelkilometer werden für die drei Großprojekte durch das Alpenmassiv getrieben. Für die Koralmbahn samt ihrem Herzstück, einem 33 Kilometer langen Tunnel, sind 5,2 Milliarden Euro, für das Projekt Semmering neu (28 Kilometer) 2,8 Milliarden Euro veranschlagt. Der Brenner-Basistunnel, für den Gleisröhren von insgesamt 64 Kilometern Länge vorgesehen sind, wird mit 9,6 Milliarden Euro projektiert. Macht in Summe 17,6 Milliarden Euro. Doch diese Kalkulation wird aufgrund von Kostenüberschreitungen, steigendem Finanzierungsaufwand und den Unwägbarkeiten an den Finanzmärkten kaum zu halten sein. Mittlerweile ist allein bei den Baukosten von einer Verdoppelung der Investitionen auszugehen. Inklusive der Zinsen für die aufgenommenen Kredite könnten die drei Megaprojekte am Ende des Tages unfassbare 50 Milliarden Euro kosten.

Die Bahn bringt allen was – sogar den österreichischen Spargelbauern

Seit geraumer Zeit schaufeln Politik und Wirtschaft an dem Milliardengrab. Vom Jahr 2000 an war das Infrastrukturministerium eine Bühne für die Profilierungsversuche unterschiedlicher FPÖ- und BZÖ-Minister. Sie alle waren nur kurz im Amt, politische Vorgaben fehlten, ein Manko, das die Bauindustrie mit geschickter Lobbyarbeit für sich zu nutzen wusste. Gut bezahlte Gutachter fabulierten eine Eisenbahnzukunft herbei, die ein rosiges Bild von ökologischen Transportwegen, verkürzten Reisezeiten und neuen Jobs heraufbeschwor.

Als 2006 die SPÖ wieder an die Regierungsmacht kam, hielt sie trotz massiver Kritik an den Ausbauplänen fest. Nur einmal äußerte Infrastrukturminister Werner Faymann [http://www.zeit.de/thema/werner-faymann] im Jahr 2007 öffentlich Bedenken wegen der umstrittenen Milliardenprojekte. Doch Kanzler Alfred Gusenbauer pfiff den Genossen prompt zurück und versah Koralmbahn wie auch den Semmeringtunnel mit der »Prioritätsstufe Nummer eins«. Faymanns Nachfolgerin Doris Bures [http://www.zeit.de/thema/doris-bures] hält ebenfalls an den Ausbauplänen fest – und das, obwohl sie seit 8. Juni 2010 weiß, dass die österreichische Bahnpolitik gescheitert ist. An jenem Tag erlitt die Ministerin bei einer Konferenz zur Zukunft der Trans-Europäischen Verkehrs-Netze (TEN-T) im spanischen Saragossa eine herbe Niederlage. Ihre europäischen Ressortkollegen schmetterten ihre Forderung nach einer vorrangigen Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ab. Doch die wäre die Grundvoraussetzung, um die österreichischen Hochleistungsstrecken rentabel betreiben zu können. Bei EU-Verkehrskommissar Siim Kallas holte sich Bures die nächste Abfuhr. Österreich, beschied Kallas, erhalte keine Finanzierungszusage der Union für die kostspieligen Tunnelbauten. Was Wunder: Die Union treibt nur 60 Kilometer südlich der

Alpenausläufer und parallel zur österreichischen Grenze den Bahn-Korridor V voran, der von der Ukraine [http://www.zeit.de/thema/ukraine] über das flache Ungarn zum slowenischen Adriahafen Koper führt. Die Tatsache, dass die Öffnung des osteuropäischen Wirtschaftsraumes den Bedarf an leistungsfähigen, von Osten nach Westen verlaufenden Transportachsen dramatisch erhöht, wurde in Österreich ignoriert. Stattdessen plante man gigantische Eisenbahntunnel gen Süden und deklarierte sie als Teil wichtiger europäischer Verbindungen.

So wurden die Projekte »Semmering neu« und die Koralmbahn großspurig als Teilstück der sogenannten Baltisch-Adriatischen Achse deklariert. Vor allem aber gedachte die schwarz-blaue Regierung, mit der durch Kärnten führenden Luxustrasse den damaligen Landeshauptmann Jörg Haider bei Laune zu halten. Allein, dieser Verkehrskorridor, der von Danzig über Warschau [http://www.zeit.de/thema/warschau], Wien, Semmering und Koralm bis Venedig und Bologna führen soll, gehört nicht zum Kernnetz der transeuropäischen Bahnverbindungen. Ob es jemals Zuschüsse aus Brüssel [http://www.zeit.de/thema/bruessel] geben wird, ist mehr als ungewiss. Gewiss ist nur eines: Bislang hat das ehrgeizige Projekt den österreichischen Steuerzahler 1,3 Milliarden Euro gekostet.

Viel Geld für eine Supertrasse ohne überregionale Bedeutung. Schließlich sind die Adriahäfen für Polen und die baltischen Staaten von geringer Bedeutung, der Außenhandel erfolgt über die Ostseehäfen oder per Lkw. Dennoch hält man an der Vision von der Baltisch-Adriatischen Achse fest. Vor allem in Kärnten. Im Oktober beschwor Landeshauptmann Gerhard Dörfler bei einem Besuch in Brüssel die Bedeutung des Bahnkorridors. Kärnten sei mit dieser Trasse via Suezkanal direkt an die asiatischen Märkte angeschlossen, schwelgte Dörfler. Sein Vorschlag zur Steigerung der Auslastung der Bahnlinie ließ dann auch die EU-Verkehrsexperten aufhorchen. Dörfler wörtlich: »Wir werden natürlich auch die Verladestation für die Spargelbauern, die weltweit ausgeliefert werden, unbedingt da einbauen.« Er meinte natürlich das Produkt und nicht die Produzenten.

Dörflers Spargelachse besteht aus 100 Kilometern Neubaustrecke und 61 Kilometern Tunnel, die Semmering und Koralm durchlöchern sollen. Das Loch durch den Semmering ist bereits der zweite Versuch, eine Regionalstrecke zur Transitachse aufzublasen und sich dabei jeder wirtschaftlichen und ökologischen Vernunft zu verweigern. Die Planungsinvestitionen für den gescheiterten ersten Semmeringtunnel betrugen 120 Millionen Euro, die Vorkosten für die neue Röhre belaufen sich bislang auf mindestens 40 bis 50 Millionen Euro – während die traditionsreiche Semmeringbahn mit geringsten Kosten zu modernisieren wäre.

Der Tunnelblick der Politik kostet den Steuerzahler Unsummen

Im Gegensatz zur Koralmbahn steht der Bau des Brenner-Basistunnels in den Verkehrskonzepten der Europäischen Union ganz oben auf der Liste. Mit einer Milliarde will sich Brüssel an den Gesamtkosten für das 9,7 Milliarden Euro teure Megaprojekt beteiligen. Die verbleibenden Investitionskosten sollen sich Österreich und Italien [http://www.zeit.de/thema/italien] teilen – so lauten zumindest die Willensbekundungen. Doch einen konkreten Finanzierungsplan für das Kernstück der Eisenbahnachse Berlin [http://www.zeit.de/thema/berlin]-Palermo [http://www.zeit.de/thema/palermo] gibt es nicht. Auch für die nördliche Zulaufstrecke fehlen verbindliche Zusagen aus Deutschland. Vor allem die italienische Regierung könnte noch einen Rückzieher machen, schließlich ist Rom an mehrere Abkommen gebunden, in denen sich Italien, die Schweiz, Deutschland und die Niederlande [http://www.zeit.de/thema/niederlande] zur Nutzung der beiden Schweizer Alpentransversalen Lötschberg (seit 2007 im Betrieb) und St. Gotthard (Nutzung ab 2017) verpflichtet haben. Mit der Eröffnung des Gotthard-Bahntunnels kann der Nord-Süd-Verkehr über zwei moderne, internationale Schienenkorridore abgewickelt werden.

Ob so der 200 Kilometer weiter östlich gelegene Brennertunnel je wirtschaftlich zu betreiben ist, bleibt fraglich. Die Vorarbeiten laufen dennoch auf Hochtouren. Für die großteils untertunnelte Hochleistungsstrecke zwischen Kundl und Baumkirchen bei Innsbruck wurden 2,4 Milliarden Euro verbaut. Die Kosten für Planung und Erkundungsstollen belaufen sich bislang auf 300 Millionen Euro.

Eine überschaubare Summe, angesichts der schwindelerregenden Beträge, die der Staatsbetrieb in seine Tunnelprojekte versenkt. Und das, obwohl allein im Jahr 2009 nicht weniger als 6,8 Milliarden Euro direkte und indirekte Subventionen der ÖBB zuflossen. Im vergangenen Jahr überwies der Bund etwa 1,9 Milliarden Euro »Leistungsabgeltung«, die Aufwendungen für die Pensionen der Bundesbahner schlugen mit 1,6 Milliarden zu Buche. Darüber hinaus nahm die Bahn über Bundeshaftungen etwa 2,8 Milliarden Euro auf. In Summe berappen Österreichs Steuerzahler für die Subventionierung der Bahn bereits jetzt doppelt so viel wie für die Universitäten des Landes. Zudem lastet auf dem Staatsunternehmen längst schon eine enorme Schuldenlast. 2009 beliefen sich die Verbindlichkeiten auf 15,5 Milliarden Euro, in diesem Jahr könnte die Verschuldung auf knapp 17 Milliarden Euro steigen. Bei jedem Österreicher steht dann die Bundesbahn mit 2150 Euro in der Kreide.

ÖBB-Chef Christian Kern kündigte nun harte Einschnitte an, um bis 2013 zumindest im operativen Geschäft wieder in die Gewinnzone zu fahren. Das programmierte wirtschaftliche Desaster, das sein Unternehmen angesichts der Milliardeninvestitionen in dubiose Tunnelprojekte erleiden wird, kann aber auch er nicht verhindern.

Milliardengrab

REDAKTION
28. Februar 2007, 16:55

Ohne einen erkennbar vernünftigen Plan wird seit Jahren über und unter der Erde wie wild an Verkehrswegen gebaut - Von Luise Ungerboeck

Landschaftspfleger und Architekten können demnächst mit einem neuen Betätigungsfeld rechnen: der Verschönerung und Verwertung so genannter Edelrohbauten. Deren dürften bald jede Menge in der Landschaft herumstehen, denn die ÖBB und vor allem deren Eigentümer, der Bund, planen und bauen über und unter der Erde seit Jahren wie wild an Verkehrswegen, ohne dafür einen erkennbar vernünftigen Plan oder gar die notwendigen Milliarden auf der hohen Kante zu haben.

Im Gegensatz zu Landespolitikern, die gern unerfüllbares aus der Kasse des Bundes versprechen, haben die schlauen unter den ÖBB-Managern bereits erkannt, dass Geld nur in endlicher Menge vorhanden ist. Sie haben einen Baustopp verhängt. Seither geistert in geheimen ÖBB-Dokumenten das Wort "Edelrohbauten" herum, halbfertige Brücken, Tunnels und Betriebsgebäude, die von monströsem Bauwillen gleichermaßen zeugen, wie von Unvernunft – und leeren Brieftaschen.

Auch, wenn es der Kärntner Landeshauptmannstellvertreter und Verkehrslandesrat Gerhard Dörfler nicht (mehr) hören will: Der Tunnel unter der Koralpe zwischen Graz und Klagenfurt wird demnächst als solcher "Edelrohbau" eingemottet werden (müssen), zumindest für die nächsten fünf bis zehn Jahre. Denn dieses Loch hat, was die internationalen Verkehrswege im EU-Binnenmarkt betrifft, nicht nur kaum eine Relevanz, sondern es fehlt schlicht und einfach das Geld für diese innerösterreichische Luxusverbindung, die nicht einmal in Ansätzen eine Aussicht auf nennenswertes Verkehrsaufkommen hat.

Ausstieg schwer möglich

Schlimm genug, dass dieses auf mindestens 4200 Millionen Euro veranschlagte Projekt – es hat die Steuerzahler bereits 600 Millionen Euro gekostet – von unverantwortlichen Politikern vertraglich so fixiert wurde, dass ein Ausstieg schwer möglich ist. Nun sollte der neue Verkehrsminister Werner Faymann wenigstens die einmalige Gelegenheit nutzen, das Wahnsinnsprojekt aufs Abstellgleis zu schieben. Die Chance dazu hat er, denn die politischen Verhältnisse haben sich geändert, und eine Nichteinhaltung des Vertrag wäre, wie Experten einhellig feststellen, rechtlich kaum exekutierbar. Natürlich soll hier nicht dem Rechtsbruch das Wort geredet werden, es ist grundsätzlich verwerflich, wenn die Republik Verträge vorsätzlich bricht.

Aber es wäre ebenso unverantwortlich und sogar dumm, mehr als vier Milliarden Euro in ein Monsterprojekt zu buttern, dessen Nutzen bis dato nicht einmal auf dem Papier besteht und das nicht einmal aufgrund des Verkehrsaufkommens argumentierbar

ist. Denn der von Kärntner und Steirern vertretenen und mit einer gehörigen Portion Starrsinn gegenüber den "geldgierigen Wienern" garnierten Logik folgend, dürfte auch nicht über die Auflösung des Eurofighter-Kaufvertrags nachgedacht oder gar verhandelt werden. Bei diesem Milliardenkauf wollen die Österreicher aber sehr wohl, dass die Notbremse gezogen, Verträge aufgelöst und keine Schulden für die Zukunft gemacht werden. (DER STANDARD, Print-Ausgabe, 3.2.2007)

Mit derStandard.at/Mobil sind Sie unterwegs immer top-informiert - mit Liveberichten und Postings!

SITELINK

kununu sucht die Top Arbeitgeber Österreichs – Ihre Stimme zählt!
Top oder Flop? Wie zufrieden sind Sie mit Ihrem Arbeitgeber? Stimmen Sie jetzt ab auf kununu.

BEZAHLTE ANZEIGE

© STANDARD Verlagsgesellschaft m.b.H. 2016
Alle Rechte vorbehalten. Nutzung ausschließlich für den privaten Eigenbedarf.
Eine Weiterverwendung und Reproduktion über den persönlichen Gebrauch hinaus ist nicht gestattet.

das österreichische Gallup Institut

Der vorliegende Bericht wurde im Auftrag von **Dkfm. F. Fally Gesellschaft mbH** erstellt.

Er ist alleiniges Eigentum des Auftraggebers. Veröffentlichungen, auch auszugsweise bedürfen der Genehmigung des Verfassers.

Wien, im September 2011

Roswitha Hasslinger
Österreichisches Gallup Institut

Bau des Semmeringbasistunnels
Juli - August 2011

Archiv-Nummer: 20255

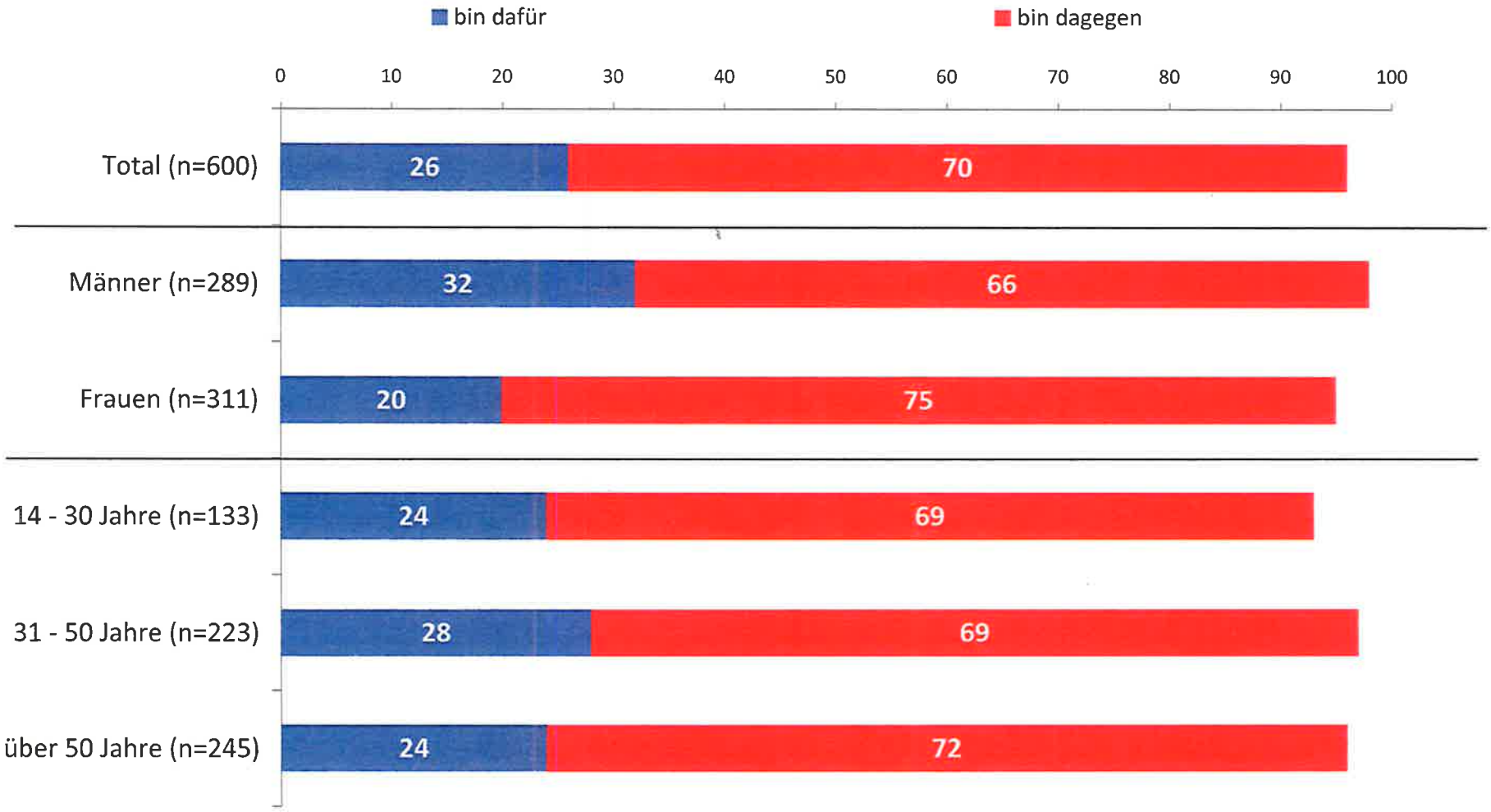
„Das Österreichische Gallup-Institut" Dr. Karmasin Ges.m.b.H.
Firmenbuch Wien FN 127162 d
IBAN: 29 11 000 00 61 32 500 00, UID: ATU 160 58 209
CA-Konto: 61 32 500 00
Postsparkassenkonto: 7887.738

A-1180 Wien, Anastasius Grün-Gasse 32
Tel. +43-1-470 47 24-0
Fax +43-1-470 47 24-19
office@gallup.at, www.gallup.at
Geschäftsführerin: Roswitha Hasslinger

das österreichische Gallup Institut

Frage 1
Angabe in %

Sind Sie dafür oder dagegen, dass in der jetzigen Finanzsituation 3.100 Mio. Euro an neuen Schulden für den Bau des Semmeringbasistunnels dazukommen?



das österreichische Gallup Institut

Der vorliegende Bericht wurde im Auftrag des **Transitforums Austria-Tirol** erstellt.

Er ist alleiniges Eigentum des Auftraggebers. Veröffentlichungen, auch auszugsweise, bedürfen der Genehmigung des Verfassers.

Wien, im November 2010

Roswitha Haßlinger
Österreichisches Gallup Institut

Transitforum

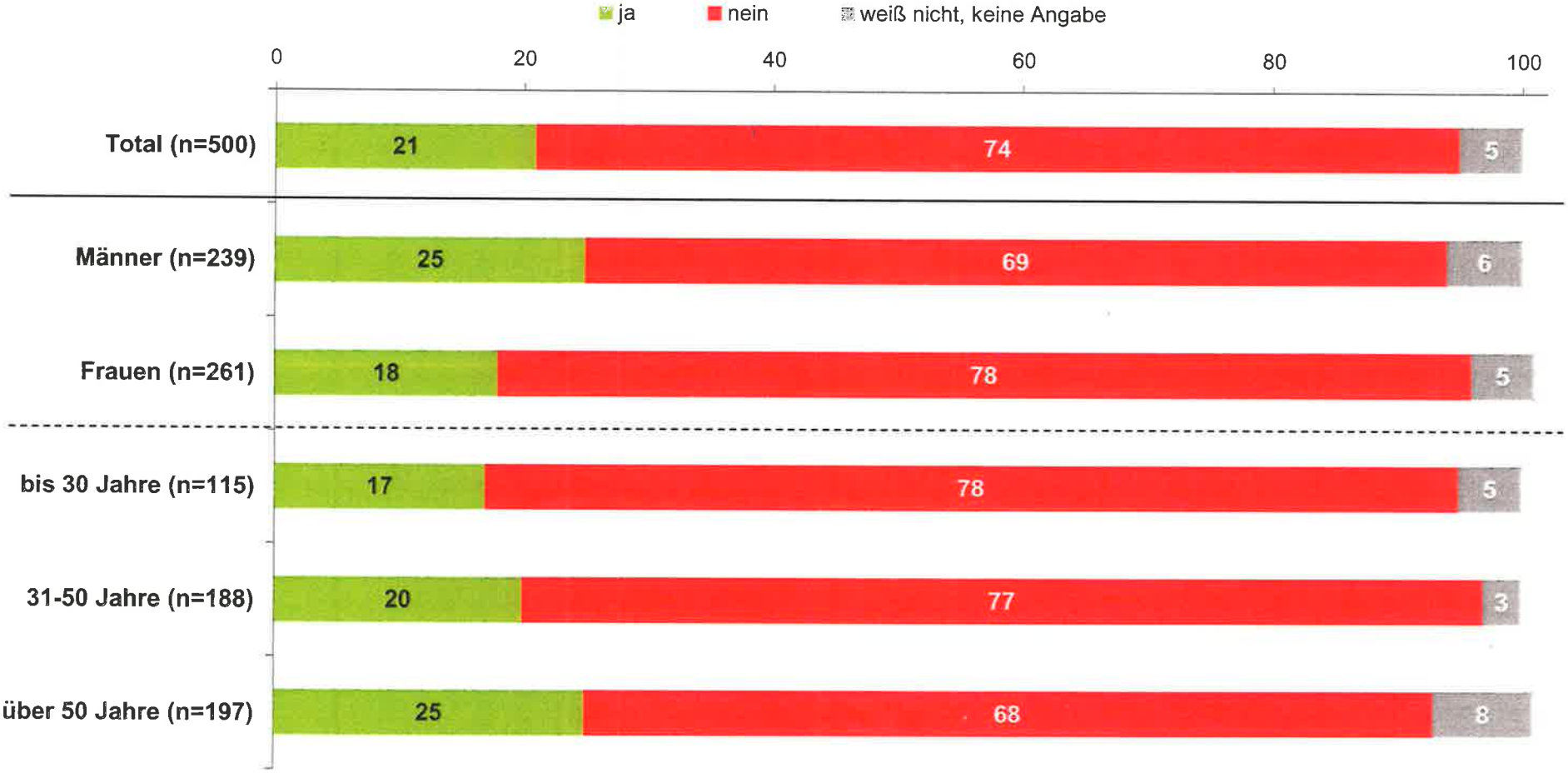
November 2010

Archiv-Nummer: 20118

„Das Österreichische Gallup-Institut" Dr. Karmasin Ges.m. b. H.
Firmenbuch Wien FN 127162 d
IBAN: 29 11 000 00 61 32 500 00, UID: ATU 160 58 209
CA-Konto: 61 32 500 00
Postsparkassenkonto: 7887.738

A-1180 Wien, Anastasius Grün-Gasse 32
Tel. +43-1-470 47 24-0 Fax +43-1-470 47 24-19
office@gallup.at, www.gallup.at
Geschäftsführer:
Univ.-Prof. Dr. Fritz Karmasin; Roswitha Hasslinger

Frage 1
Angaben in %

Halten Sie es für gerechtfertigt, wenn in den kommenden Jahren bis zu 50 Milliarden Euro für Bahn-Tunnelprojekte (wie Koralm, Semmering und Brennertunnel) ausgegeben werden?

- Total, Alter, Geschlecht -