

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, 17.07.2017

Der Semmering-Basistunnel

Um unsere Dokumentation auf den neuesten Stand zu bringen, verweisen wir auf folgende Beiträge und Kommentare, die meisten davon seit März 2016:

1. Christoph Hartmann: „Der österreichische Bahnausbau im europäischen Kontext. Eine Zusammenfassung,,, samt Beilage (17.07.2017).
2. Herbert Geyer: „25 Jahre ÖBB-Reform - oder: Wo unsere Staatsschulden herkommen“ (Wirtschaftsblatt, 02.07.2015).
3. Dkfm. Franz Fally: „Verkehrs- und Budgetpolitik ‚auf österreichisch‘“ (29.11.2016).
4. Dkfm. Franz Fally: „‘Zukunftsvergessenheit’ / Antrittsrede Christian Kern“ (30.05.2016).
5. Dkfm. Franz Fally: „Rechnungshof: Hinschauen oder Wegschauen“ (18.08.2016).
6. Dkfm. Franz Fally: „Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit“ (26.04.2017).
7. Dkfm. Franz Fally: „Alpenquerender Güterverkehr Straße und Schiene“ (19.10.2016).

Wir verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Dkfm. Franz Fally

Der österreichische Bahnausbau im europäischen Kontext. Eine Zusammenfassung.

Ein dichtes Eisenbahnnetz überzieht Europa. Während der Marktanteil der Eisenbahn im Güterverkehr und im Fernreiseverkehr zurückgeht, wird seitens der Europäischen Kommission eine immer größere Anzahl an Strecken als „vorrangige Achsen“ definiert. In Österreich wurde und wird der Ausbau der Westbahn, der Verbindung Wien-Graz-Klagenfurt und der Strecke Inntal-Brenner mit der Zugehörigkeit zu europäischen Verkehrsachsen begründet und damit vielfach eine ernsthafte Diskussion über den verkehrspolitischen Nutzen der milliardenteuren Ausbauprojekte geradezu abgewürgt.

Im Folgenden sollen zwei Themenbereiche beleuchtet werden:

- Sind die durch Österreich führenden Achsen alternativlos, somit eine wirtschaftsgeografische Notwendigkeit?
- Bürgt eine vorrangige Einstufung eines Projektes auf europäischer Ebene für eine besonders gründliche Überprüfung des Nutzens?

Sind die durch Österreich führenden Achsen alternativlos, somit eine wirtschaftsgeografische Notwendigkeit?

Wenn man den Begründungen für den Ausbau der Bahninfrastruktur in Österreich glaubt, dann sind die Ausbauten alternativlos. Nur ganz selten lüftet die ÖBB selbst ein wenig die Decke und lässt erkennen, dass der Ausbau der Achsen in Österreich eine bewusste Maßnahme der Verkehrsverlagerung nach Österreich darstellt. Eine Verlagerung, die weder ÖBB als Transporteur nennenswerten Vorteil bringt, noch notwendigerweise den Zugang österreichischer Unternehmen zum europäischen Bahnnetz entscheidend verbessert. Einziger Nutznießer sind jene, die von der Errichtung und Finanzierung der milliardenschweren Infrastruktur profitieren.

- Im Geschäftsbericht der Rail Cargo Austria 2008 findet sich in Zusammenhang mit dem Kauf der ungarischen MAV Cargo (auf Seite 25) der Satz: „Wir ... können einen langen Ost-West-Korridor anbieten, um ein ‚Umfahren‘ unseres Wirkungsbereiches überflüssig zu machen.“ Dieser Satz ist nur verständlich, wenn man weiß, dass der RCA-Vorstand Friedrich Macher zu Beginn des Jahres 2008 den Kauf der MAV Cargo damit begründet hat, dass man so ein Umfahren der Donauachse über bestehende, unausgelastete Strecken in der Slowakei und der Tschechischen Republik verhindern wolle. Damit hätte sich eine hinsichtlich Trassenpreise sehr günstige Verbindung zwischen den Häfen Nord- und den Industriegebieten Westdeutschlands und dem ost- beziehungsweise südosteuropäischen Raum ergeben.

Beilage: Kopie Seite Geschäftsbericht

- Im Geschäftsbericht 2016 der ÖBB AG finden sich (auf Seite 70) Anmerkungen zum Marktumfeld für die Infrastruktur. Dort heißt es unter Anderem: „Umfahrungskorridore sind jedoch im Entstehen. Im März 2016 unterzeichneten die Verkehrsminister Polens, der Slowakei, Ungarns und Sloweniens eine Erklärung, wonach ein Bahn-Güterkorridor Nr. 11 vom Adriahafen Koper bis Polen eingerichtet werden soll. Diese so genannte „Bernsteinstraße“ soll parallel zur baltisch-adriatischen Achse durch Westungarn und die Slowakei verlaufen. Ein wichtiger Baustein dieser Verbindung – die Elektrifizierung zwischen Ungarn und Slowenien – wurde im Juni 2016 abgeschlossen.“ Dieser „Amber“-

Korridor, vom Unterausschuss Einheitlicher Europäischer Eisenbahnraum der Europäischen Kommission in seiner Sitzung am 15. Dezember 2016 angenommen, entspricht genau jener günstigen Alternative zu Semmering- und Koralmtunnel, die in Österreich von Experten immer wieder gefordert, von der Politik aber ignoriert worden war.

Beilage: Aussendung der Gysev

http://www.gysevcargo.hu/de/nachrichten_aktualitaeten/green_light_for_rfc_amber.html

- Der Geschäftsbericht 2016 der ÖBB AG enthält (auf Seite 70) einen dünnen Satz: „Ebenfalls im Juni 2016 ging der Gotthard-Basistunnel in Betrieb.“ Dies müsste das Todesurteil für den Benner-Basistunnel sein, wenn es denn in diesem Land mit rechten Dingen zugehe. Im Jahr 1988 hat der damalige Wirtschaftsprofessor und heutige OeNB-Gouverneur Ewald Nowotny bei einem Symposium „Zum Bau der Neuen Bahn“ gemeint: „Die Dringlichkeit (der Brennerbahn) ergibt sich ... aus der Gefahr, dass der Brennerlösung Konkurrenzprodukte aus der Schweiz zuvorkommen.“ Wenn dies passiert, ist die „Rentabilitätsschwelle ... nicht mehr gegeben“ (Tagungsbericht S.83). In Österreich ignoriert man aber heute den Ausbau der Transportkapazitäten in der Schweiz (mit geografischen Vorteilen in der Verbindung der Rheinachse mit den norditalienischen Industriezentren), im Übrigen auch der Rechnungshof im jüngsten Bericht über den Brenner-Basistunnel (Bericht „Bund 2017/4“). Offenbar ahnt der Rechnungshof, dass die alten Prognosen nicht mehr stimmen – aber er gibt sich mit einer Vertröstung zufrieden: Im Bericht (Seite 109, TZ 33,1) heißt es, „das BMVIT plante zur Zeit der Gebarungsüberprüfung (also erst im Jahre 2015) durch den RH an Ort und Stelle die Erstellung einer neuen Verkehrsprognose. (...) Diese soll lt. BMVIT mit Verfügbarkeit der Zahlen aus dem Deutschen Bundesverkehrswegeplan 2015 (lag zur Zeit der Gebarungsüberprüfung des RH an Ort und Stelle noch nicht vor) erstellt werden.“ Mit Zustimmung des Rechnungshofes wird somit vorerst einmal gebaut, ohne entsprechende aktualisierte Bedarfserhebung. In Deutschland sieht man jedenfalls den Bedarf nicht und schließt daher – mit gutem Grund – für die nächsten zwanzig Jahre eine Kapazitätsausweitung auf den Zulaufstrecken aus.

Beilage: Kopie Vortrag Nowotny

Aktenvermerke Gotthard-Tunnel und RH-Bericht Brenner

RH-Bericht Bund 2017/4

<http://www.rechnungshof.gv.at/berichte/ansicht/detail/bahnprojekt-brenner-basistunnel-1.html>

Bürgt eine vorrangige Einstufung eines Projektes auf europäischer Ebene für eine besonders gründliche Überprüfung des Nutzens?

Die Verwirklichung des EU-Binnenmarktes (mit 1. Jänner 1993) hat mit sich gebracht, dass die Europäische Union den Ausbau sogenannter Transeuropäischer Netze (TEN) als Mittel zur Schaffung eines Raumes ohne Binnengrenzen und gleicher Zugangsmöglichkeit definiert hat (vgl. Art 170 AEU-Vertrag). Zu diesen Transeuropäischen Netzen gehören nicht zuletzt die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V), vor allem auch im Bereich der Eisenbahn.

Innerhalb der Verkehrsnetze war der Ausbau von Straßenverbindungen überwiegend nachfragegetrieben, wogegen im Bereich der Eisenbahnstrecken der Ausbau vom Wunsch geprägt war, durch zusätzliches Angebot die Nachfrage zu erhöhen und damit eine Verlagerung von der Straße zu anderen Verkehrsträgern zu erreichen. Damit hat sich die EU eine Politik zu Eigen gemacht, die in dieser Form noch nirgendwo funktioniert hat: Es existiert praktisch kein Beispiel dafür, dass Netzausbauten den Anteil des Schienengüterverkehrs substantiell erhöhen konnten, im Personenfernverkehr gibt es solche Beispiele nur regional bzw. unter sehr speziellen und nicht generell reproduzierbaren Voraussetzungen.

Obgleich die Argumentation für die Errichtung der Transeuropäischen Netze auf eine Verbesserung der Rahmenbedingungen abgezielt hat und damit im Kern ein Instrument angebotsorientierter Wirtschaftspolitik darstellt, ergibt sich aus dem gewaltigen finanziellen Volumen des Netzausbaus auch ein starker Nachfrageimpuls. Damit war das TEN-Programm ein singuläres „keynesianisches“ Element in der EU-Wirtschaftspolitik, und ist dementsprechend von linker und gewerkschaftlicher Seite unterstützt worden. Damit hat sich eine unvoreingenommene Diskussion der Projekte ab Beginn erschwert.

Ökonomische Interessen der europäischen Bauindustrie haben schließlich dazu geführt, dass teure Projekte einen höheren Stellenwert erhalten haben als relativ kleine Vorhaben zur Beseitigung punktueller Engstellen; gerade letzteres hätte sich aber im Bereich der Eisenbahn angeboten, da Europa über ein dichtes und hinsichtlich der Kapazitäten ausreichendes Schienennetz verfügt.

Nationale Prioritätensetzungen haben die europäische Perspektive ab Beginn verdunkelt, sodass teure Insellösungen entstehen, wie dies etwa der Fall ist bei der Inntal- und Brennerstrecke (ohne Ausbau des Zulaufs aus Deutschland) und den fälschlich Baltisch-Adriatischen Achse genannten Tunnelbauten Semmering-Koraln (mit dem durch Ungarn und Slowenien parallel laufenden „Amber“-Korridor, der eine echte Baltisch-Adriatische Achse ist).

Vor diesem Hintergrund ist nicht überraschend, dass der Europäische Rechnungshof in einem Sonderbericht im Jahr 2010 (Bericht 08/2010, „Verbesserung der Verkehrsleistung auf den Transeuropäischen Eisenbahnachsen: Waren die EU-Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur wirksam?“) gleichsam verzweifelt: „In Ermangelung eines klaren Verständnisses davon, was unter einer europäischen Hauptachse zu verstehen ist, stellten die Bewerter (des Rechnungshofes, Anm.) fest, es bereite ihnen Schwierigkeiten, die Stärken der Standorte der vorgeschlagenen Streckenabschnitte kohärent zu bewerten.“ (RH 08/2010, Pkt.21) Und dies, mehr als eineinhalb Jahrzehnte, nachdem das Projekt der Transeuropäischen Netze buchstäblich auf die Schienen gestellt wurde.

Zudem erkennt der Rechnungshof, dass die auf geduldigem Papier gezeichneten Transeuropäischen Netze letztlich mit ungedeckten Schecks bezahlt werden: „Der Finanzbedarf für vorrangige Vorhaben ist erheblich, und die aus den verschiedenen Quellen zur Verfügung gestellten Finanzierungsmittel sind knapp.“ (RH 08/2010, Pkt.25).

Berichte des Europäischen Rechnungshofes über die Eisenbahninfrastruktur sind rar, der erwähnte Sonderbericht aus dem Jahr 2010 ist eine Ausnahme. In diesem Bericht finden sich interessante Aussagen, insbesondere auch in der Stellungnahme der EU-Kommission zur vorgebrachten Kritik. Hier heißt es unter anderem (in Pkt.38): „Da jedoch die TEN -V-Mittel im Vergleich zu den von den Mitgliedstaaten aufgewendeten Geldern nur zur Kofinanzierung eines relativ geringen Betrags verwendet werden, fällt den Mitgliedstaaten folgerichtig auch die

Aufgabe zu, eine Kosten-Nutzen-Analyse durchzuführen - dies insbesondere auch, weil nahezu alle Daten und Annahmen von ihnen stammen.“ Damit weist die EU-Kommission die Verantwortung für die vom Rechnungshof aufgezeigten, massiven Planungsmängel zurück in die nationale Verantwortung.

Die Kritik des Europäischen Rechnungshofes bezog sich im genannten Bericht insbesondere darauf, dass der Einsatz der EU-Finanzmittel „bislang nicht auf einer Analyse der tatsächlichen bzw. erwarteten Verkehrsströme (beruht)“ (Zusammenfassung Pkt II) und forderte „fundierte“ Kosten-Nutzen-Analysen ein (Pkt.III). Ganz im Stil der österreichischen Politik antwortet die EU-Kommission darauf, dass die Kritik zwar völlig richtig sei („Die Kommission räumt ein, dass die Festlegung der vorrangigen Vorhaben nicht auf einer Analyse der tatsächlichen bzw. erwarteten Verkehrsströme beruhte.“; Stellungnahme Pkt.24), aber bereits im Zeitraum 2007-2013 alles besser werde (vgl. Stellungnahme Pkt. 47-48).

Was natürlich nicht der Fall war: Im Sonderbericht 08/2016 zum Teilbereich Schienengüterverkehr („Der Schienengüterverkehr in der EU: noch nicht auf dem richtigen Kurs“) befasst sich der Rechnungshof mit zwischen 2008 und 2013 von der EU kofinanzierten Infrastrukturprojekten und stellt diesen ein vernichtendes Zeugnis aus: Von 18 geprüften Projekten war ein Drittel in der Umsetzung so stark verzögert, dass die Wirkungen noch gar nicht prüfbar waren; andere Projekte waren praktisch wirkungslos („fast nie von Güterzügen befahren“, „Verkehrsaufkommen weit hinter den Prognosen“), da die Gesamtnetze weder durchdacht noch fertig waren; und wieder andere Projekte zeigten, dass – entgegen der politisch auch in Österreich vertretenen Meinung – im Güterverkehr die Geschwindigkeit keine nennenswerte Rolle spielt: „Einige Projekte zielten hauptsächlich auf eine Erhöhung der Geschwindigkeit von Güterzügen ab und führten letztlich zu Zeiteinsparungen von wenigen Minuten. Geringfügige Verbesserungen dieser Art trugen jedoch nicht zu einem Anstieg der beförderten Gütermenge bei. Tatsächlich ging die Gütermenge deutlich zurück.“ (vgl.Pkte. 84-89). Neuerlich schiebt die EU-Kommission (Stellungnahme Pkt.89) die Verantwortung auf die Mitgliedstaaten: Diese „wählen ... Projekte entsprechend der Zielsetzung der Programme aus, die mit der Kommission ausgehandelt wurden.“

Hier schließt sich somit der Kreis, wie auch der österreichische Rechnungshof in seinem Bericht „Bund 2015/18“ (S.395) eindrucksvoll bestätigt hat: „Auf Initiative des 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.“. Als Folge politischer Verhandlungen werden nicht sinnvoll begründbare Projekte in eine europäische Prioritätenliste aufgenommen, ohne deren Nutzen von Seiten der EU einer Überprüfung zu unterziehen. Wenn dann Kritik an den Projekten geäußert wird, lässt sich diese mit dem Hinweis, es sei doch ein „Vorzeigeprojekt der EU“, wirkungsvoll abschmettern. Wenn sich dann nachträglich die Projekte als „Weiße Elefanten“ herausstellen und keine positive verkehrspolitische Wirkung entfalten, ist jedenfalls ein Ziel erreicht: Viel Geld der Steuerzahler ist in die Taschen der Nutznießer der Projekterichter, der Finanzinstitutionen und der Projektförderer geflossen.

Sonderbericht EU-Rechnungshof 08/2010 („Verbesserung der Verkehrsleistung auf den Transeuropäischen Eisenbahnachsen: Waren die EU-Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur wirksam?“)

http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR10_08/SR10_08_DE.PDF

Sonderbericht EU-Rechnungshof 08/2016 („Der Schienengüterverkehr in der EU: noch nicht auf dem richtigen Kurs“)

http://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_DE.pdf

RH-Bericht Bund 2015/18

<http://www.rechnungshof.gv.at/berichte/ansicht/detail/bund-201518.html>

Christoph Hartmann

17.07.2017

Grünes Licht für RFC Amber

Seit der Verabschiedung der einschlägigen EU-Verordnungen darf zum ersten Mal ein neuer Güterverkehrskorridor (Englisch RFC für Rail Freight Corridor) namens Amber zustande gebracht werden. Den diesbezüglichen Vorschlag von vier Staaten – Ungarn, Polen, der Slowakei und Slowenien – hat der Unterausschuss Einheitlicher Europäischer Eisenbahnraum der Europäischen Kommission in seiner Sitzung am 15. Dezember 2016 angenommen. Durch die Einrichtung des neuen Güterverkehrskorridors kann Ungarn seine Position entlang der Nord-Süd-Verkehrsachse verstärken.

Regierung – Ministerium für Nationale Entwicklung - Nachrichten Das Hauptziel von internationalen, marktorientierten Eisenbahn-Güterverkehrskorridoren ist es, die Wettbewerbsfähigkeit des umweltfreundlichen Schienengüterverkehrs zu erhöhen, und zwar nicht nur durch die Entwicklung von der Infrastruktur, sondern vielmehr durch die einheitliche und kosteneffiziente Anwendung von informationstechnologischen, fahrplantechnischen und anderen administrativen Mitteln auf internationaler Ebene.

In den kommenden Wochen wird die Europäische Kommission dazu anregen, eine Rechtsvorschrift zu entwerfen, die voraussichtlich Anfang Februar im Amtsblatt der Union erscheinen wird. Demnach werden die betroffenen Mitgliedsstaaten den neuen Korridor binnen zwei Jahre, bis Ende 2018 einrichten müssen.

Der neue RFC, der unter Leitung des Staates Ungarn errichtet wird, wird wichtige ungarische Industriezentren und intermodale Terminale mit dem Adriatischen Meer und den Balkan-Staaten verbinden: er verläuft von Warschau und der polnisch-belarussischen Grenze im Norden bis zum Hafen von Koper in Slowenien beziehungsweise der ungarisch-serbischen Grenze im Süden. In Ungarn führt die Trasse über Rajka – Csorna/Sopron – Zalaszentiván zum adriatischen Hafen bzw. über Komárom und Budapest bis Kelebia an der serbischen Grenze.

Der neue Korridor steigert das Volumen des Schienengüterverkehrs, macht den Schienengüterverkehrsmarkt attraktiver und fördert die Umleitung des Fernverkehrs von der Straße auf die Schiene. Ausserdem fördert er die Intermodalität zwischen der Bahn und anderen Verkehrsträgern und steigert die Kapazität des internationalen Schienengüterverkehrs im Einklang mit dem Marktbedarf, wodurch die Verlässlichkeit und Pünktlichkeit der Züge verbessert werden kann.

Die Route des RFC Amber könnte auch eine wichtige Rolle bei der Lieferung von einem beträchtlichen Teil jeder Warenmenge spielen, die in zunehmendem Maße aus China nach Polen per Bahn und in Koper bzw. Athen per Schiff ankommen und weiter nach Europa bestimmt sind.

wirtschaftsblatt.at | Meinung | Kommentare |  Artikel drucken

25 Jahre ÖBB-Reform – oder: Wo unsere Staatsschulden herkommen

02.07.2015 | 07:29 | Herbert Geyer (wirtschaftsblatt.at)

Seit 25 Jahren wird an unserer Bahn herum-reformiert, mit dem Ziel, ihre Kosten zu reduzieren. Der Erfolg, plakativ gerechnet: Gäbe es die Bahn nicht, könnte Österreich bereits schuldenfrei sein.

Als die ÖVP 1987 nach 16-jähriger Abwesenheit (1970 bis 1983 SPÖ-Alleinregierung, 1983 bis Ende 1986 SPÖ-FPÖ-Koalition) in die Regierung zurückkehrte, bestand sie auf einem Kassasturz, um Klarheit über die finanzielle Situation des Staates zu erhalten. Das damals niederschmetternde Ergebnis: Die Staatsverschuldung hatte umgerechnet 50 Milliarden Euro oder 50 Prozent des BIP erreicht. Als eine der Hauptursachen für die gestiegene Verschuldung wurde die ÖBB ausgemacht, in die seit 1970 in Summe fast 24 Milliarden Euro geflossen waren – also beinahe die Hälfte der zu diesem Zeitpunkt angehäuften Staatsschuld.

Also wurde beschlossen, diesen ruinösen Kostenfaktor zu reformieren, um dem Staat künftige derartige Belastungen zu ersparen.

Es begann 1987 mit einem Gutachten des internationalen Consulting-Unternehmens Arthur D. Little (ADL), das eine Modernisierung der Bahn vorschlug – dadurch sollten die Einnahmen so weit erhöht werden, dass künftig keine Zuschüsse zum Betrieb mehr notwendig sein würden.

5 Milliarden Euro als Anstoß-Finanzierung ...

Neben einer Verdichtung des Fahrplanes (Taktfahrplan) schlug ADL vor allem ein großes Investitionsprogramm vor, das 60 bis 80 Milliarden Schilling (also rund 5 Milliarden Euro) umfassen sollte. Schon damals merkten kritische Stimmen an, dass sich das Volumen dieses Investitionsprogramms durchaus auch verdreifachen könnte, da die Investitionssummen zum Teil sehr optimistisch angenommen waren.

Die kritischen Stimmen sollten Recht behalten: Obwohl substanzielle Teile des Programms, das den viergleisigen Ausbau der Westbahn ebenso enthielt wie den Wiener Hauptbahnhof oder den Semmering-Basistunnel, bis heute noch nicht realisiert sind, summieren sich die angefallenen Baukosten bereits auf mehr als 30 Milliarden Euro – also gut das Sechsfache des ursprünglich geplanten Investitionsvolumens.

Und vor allem: Die Einnahmensituation entwickelte sich gar nicht so, wie das damalige Investitionsprogramm vorsah. ADL hatte errechnet, dass der Staat für die Milliardeninvestitionen sozusagen nur die Anstoßfinanzierung liefern müsste – schon nach wenigen Jahren würden die Einnahmen in einem Maß gestiegen sein, dass Neuinvestitionen und die Bedienung der Altschulden aus den ÖBB-Gewinnen geleistet werden könnten.

Das ist bis jetzt – rund 25 Jahre, nachdem mit dem Bauprogramm begonnen wurde – noch nicht eingetreten.

... und kein Ende

Im Gegenteil: Seit dem Kassasturz von 1987 sind die österreichischen Staatsschulden von 50 auf mehr als 260 Milliarden Euro oder von 50 auf mehr als 80 Prozent des BIP gewachsen. Fast 120 Milliarden (also fast 60 Prozent des Zuwachses) flossen in dieser Zeit auf dem einen oder anderen Weg in das System Bahn. Und das noch ohne Finanzierungskosten. Da bei Zeiträumen von 25 oder (seit 1970) gar 45 Jahren die Zinsen und Zinseszinsen durchaus die Höhe des Grundbetrages erreichen können, lässt sich polemisch sagen: Die gesamten österreichischen Staatsschulden entsprechen den verzinsten Aufwendungen für die ÖBB. Oder andersrum: Würde sich Österreich nicht eine luxuriöse Bundesbahn leisten, könnte es schuldenfrei dastehen.

Eine solche Rechnung vernachlässigt natürlich, dass das System Bahn durchaus auch positiv zur Volkswirtschaft beiträgt. Gäbe es den schienengebundenen Nahverkehr nicht, der täglich Hunderttausende in die Zentren und am Abend wieder heim transportiert, dann müssten deutlich höhere Investitionen in den straßengebundenen Nahverkehr getätigt werden (mit entsprechend starken Folgen für die Umwelt, da die Bahn als Massenverkehrsmittel sowohl volkswirtschaftlich als auch umweltpolitisch unschlagbar ist).

Aber die schiere Größenordnung der Geldflüsse ins System Bahn – und die Tatsache, dass auch künftige Budgets durch bereits begonnene oder geplante Projekte bereits mit 50 Milliarden Euro vorbelastet sind – zeigt, dass der gesamte Großversuch gescheitert ist. Wobei diese 50 Milliarden das wahre Ausmaß des Schadens eher verschleiern als offenlegen: Sie enthalten noch nicht jenes Viertel der Baukosten, das laut Planung die ÖBB selbst beitragen müssen – bisher aber nie auch nur annähernd beitragen konnten. Diese Schulden der ÖBB-Infrastruktur müssen in regelmäßigen Abständen ebenfalls der Staatsschuld zugerechnet werden, die tatsächliche Vorbelastung durch Infrastruktur-Investitionen liegt daher wohl bereits jenseits der 60 Milliarden. Trotzdem ist der jährliche Geldbedarf der ÖBB seit 1987 nicht gesunken, sondern hat sich fast vervierfacht und beträgt jetzt alles in allem bereits rund 7 Milliarden Euro.

Für dieses Scheitern gibt es ein paar sehr einleuchtende Ursachen:

- **Unrealistische Annahmen.** ADL nahm für seine Berechnungen an, dass die Investitionen ins Streckennetz und die dadurch erreichten Beschleunigungen Massen von Fahrgästen anziehen würden, vor allem im Personen-Fernverkehr, der nach Abschluss des Bauprogramms um 30 Prozent mehr Kunden bedienen sollte. Auch der aktuelle Bau des Semmering-Basistunnels soll eine um 20 Prozent verbesserte Auslastung auf der Strecke bringen. Tatsächlich ist der Personen-Fernverkehr weltweit rückläufig, da Fliegen immer billiger wurde, Autos weniger Sprit verbrauchen und auch parallel führende Straßenwege ausgebaut wurden, sodass eine Bahnfahrt im Vergleich zu alternativen Verkehrsmitteln teurer und – infolge ihrer Fahrplan-Gebundenheit – weniger attraktiv geworden ist.

Bezeichnend, dass auch die Hype der Hochgeschwindigkeitsstrecken (die in Österreich wegen der geografischen und technischen Schwierigkeiten des Baus solcher Verbindungen nie ernsthaft diskutiert wurden) der Ernüchterung gewichen ist: Was in Frankreich noch ganz gut und in Deutschland einigermaßen funktioniert hat, entwickelte sich in Spanien und Italien zum Flop: Hochgeschwindigkeits-Trassen sind schlicht und einfach unwirtschaftlich, wenn es nicht ein entsprechendes Fahrgast-Aufkommen gibt – und das gibt es nur zwischen entsprechend großen Ballungsräumen.

Auch im Güterverkehr sind die optimistischen Annahmen nie erreicht worden, von der ständig versprochenen „Verlagerung von der Straße auf die Schiene“ konnte nie die Rede sein. Im Gegenteil: Die Bahn verliert laufend Marktanteile. Abgesehen davon, dass es sich dabei um einen internationalen Trend handelt, den Österreich allein nicht brechen könnte, laufen auch die getätigten Investitionen in die falsche Richtung: Um den Güterverkehr auf der Bahn attraktiv zu machen, sind Streckenbeschleunigungen kein zielführender Weg. Wo es um Geschwindigkeit geht, ist der Lkw uneinholbar voran. Die Bahn ist dort konkurrenzfähig, wo sie große Gütermengen über große Strecken

transportiert – und auch das nur dann, wenn sie pünktlich liefert.

Der Zusammenbruch des Ostblocks, in dem mangels Straßen-Infrastruktur der Bahnbetrieb deutlich höhere Marktanteile hatte, leitete auch den weiteren Niedergang des Bahn-Gütertransports im Westen ein: Solange Güter aus dem Osten jedenfalls per Bahn angeliefert wurden, wäre es unwirtschaftlich gewesen, sie für den Weitertransport im Westen auf den Lkw zu verlagern. Seit sie auch aus dem Osten per Lkw angeliefert werden, wäre eine Umverladung auf die Bahn unwirtschaftlich. Das wirkt sich insbesondere auf jene Strecken aus, die direkt mit dem früheren Ostblock verbinden. Die ersten Planungen für den Semmering-Basistunnel gingen davon aus, dass die Südbahn in diesem Bereich spätestens ab 2000 durch den Güterverkehr voll ausgelastet sein würde und keine zusätzlichen Kapazitäten mehr aufnehmen könnte. Davon ist sie auch jetzt noch weit entfernt, und das Gütertransportvolumen auf der Bahn wächst kaum noch.

- **Fehlallokationen durch organisatorische Änderungen.** Seit 1990 wurden mehrere Organisationsänderungen umgesetzt. Bis dahin war der gesamte ÖBB-Betrieb Teil des Verkehrsbudgets des Bundes, seit 1992 firmiert die ÖBB als Aktiengesellschaft, die 2005 in einen Konzern aus mehreren AGs zerlegt wurde. Abgesehen davon, dass ein Konzern aus Aktiengesellschaften aufgrund der Besonderheiten des Aktienrechts praktisch nicht führbar ist, führt die neue Struktur dazu, dass Unternehmensstrategien gefahren werden, die für das jeweilige Unternehmen betriebswirtschaftlich sinnvoll, für den Gesamtkonzern – oder gar den Eigentümer, uns alle – aber kontraproduktiv sind.

Zum Beispiel: Bis zur Ausgliederung waren ÖBB-Bedienstete in der Regel Quasi-Beamte, seither neu eingetretene ÖBB-Beschäftigte sind Angestellte nach ASVG-Recht. Da Angestellte für ein Unternehmen billiger kommen als Beamte, stellte das einen Anreiz dar, Beamte in Frühpension zu schicken und durch neu aufgenommene Angestellte zu ersetzen. Die Beamtenpensionen zahlt zur Gänze der Staat – da die Zahl der ÖBB-Pensionisten stark gestiegen ist, die Beiträge aktiver ÖBB-Beamter aber (mit deren Zahl) laufend zurückgingen, ist der Pensionsaufwand explodiert. Auf der anderen Seite profitierten die Pensionsversicherungen von der steigenden Zahl ASGV-Versicherter, der bisher kaum Bahn-Pensionisten gegenüberstanden.

Oder: Um klare Rechnungen und auch die private Nutzung der öffentlichen Infrastruktur zu ermöglichen, wurden Infrastruktur und Fahrbetrieb zunächst in unterschiedliche Rechenkreise, später dann in unterschiedliche Gesellschaften ausgelagert. Für Bau und Erhaltung der Infrastruktur ist der Staat zuständig, der Fahrbetrieb soll marktwirtschaftlich organisiert werden. Er erhält lediglich Zuschüsse vom Bund und den Ländern für Leistungen, die volkswirtschaftlich erwünscht, betriebswirtschaftlich aber nicht darstellbar sind („Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen“). Um diese Zuschüsse niedrig zu halten, wurden die Benützungsentgelte, die der Fahrbetrieb der Infrastruktur zu leisten hat, viel zu niedrig angesetzt – der Fahrbetrieb wird also de facto von der Infrastruktur subventioniert.

Speziell seit das Bahnnetz auch von privaten Konkurrenten genutzt wird (der unabhängigen Westbahn, dem Werksverkehr der voestalpine, verschiedenen anderen in- und ausländischen Güterverkehrsanbietern), werden de facto auch diese Verkehre von der Infrastruktur subventioniert. Der Unterschied: Statt den Deckungsbeitrag der ÖBB (die dann mit geringeren Abgeltungen für ihre gemeinwirtschaftlichen Leistungen auskäme) erhöhen diese Subventionen jetzt den Gewinn ihrer Konkurrenten. Und setzen den Fahrbetrieb noch mehr unter Druck (zumal private Konkurrenz natürlich jene Strecken bevorzugt, auf denen auch die ÖBB selbst kostendeckend operieren kann).

- **Politische Fehlsteuerung.** Die Planung neuer Infrastruktur fällt nicht in die Kompetenz der ÖBB, die diese Neubaustrecken später nutzen soll, sondern wird im Verkehrsministerium politisch entschieden. Die Priorisierung (oder überhaupt die gesamte Planung) von Neubaustrecken unterliegt somit dem politischen Kuhhandel. Bekannt ist, dass die Koralmbahn (die direkte Bahnverbindung zwischen Graz und Klagenfurt) ein Geschenk an den Kärntner Landeshauptmann Haider war. Auch der

Semmering-Basistunnel verdankt sein Entstehen dem unermüdlichen Lobbyieren steirischer Landespolitiker. Beide Projekte werden nach Bauabschluss nicht einmal ihre Betriebskosten selbst erwirtschaften können – von Beiträgen zum Abtragen der Zinsen oder gar der Investitionskosten keine Rede.

Angesichts knapper Kassen wurden bei größeren Infrastruktur-Projekten stets jene Abschnitte prioritär behandelt, die aus dem Gesamtprojekt am leichtesten zu streichen wären – selbst wenn während dem Bau das Geld ausgehen würde, wäre es für die zuletzt fertigzustellenden (wirklich wichtigen) Bauabschnitte noch am ehesten aufzutreiben. Dieser Grundsatz „Das Unwichtige zuerst“ wird auch im Autobahnbau verwirklicht (etwa, indem entlang der A5 in niederösterreichischen Weinviertel oder entlang der A9 über die Pyhrn die tatsächlich dringenden Ortsumfahrungen entlang der bestehenden Altstrecke zunächst ausgespart und die kaum verkehrswirksamen Streckenabschnitte auf der grünen Wiese vorgezogen wurden).

Im Bahnverkehr wirkt sich dieses Prinzip nahezu letal aus: So wurde etwa der viergleisige Ausbau der Westbahn nicht im Großraum Wien begonnen, wo das Bahnnetz tatsächlich Engpässe aufwies, sondern in Oberösterreich, wo der Ausbau zunächst keinerlei Effekt hatte. Zudem wurden nicht längere Streckenabschnitte in einem Stück fertiggestellt, sondern zahlreiche kleine Abschnitte an verschiedenen Stellen des Netzes, sodass es bis zur Fertigstellung des Gesamtprojekts auch kaum Beschleunigungs-Vorteile gab. Während der rund 20-jährigen Bauphase konnte es daher die von ADL vorhergesagten Rückflüsse aus dem Bauerfolg gar nicht geben – weil der Bau dem Bahnnetz bis zu seinem Abschluss keine Vorteile brachte.

- **Vernachlässigung der Betriebskosten.** Schon das ADL-Konzept krankte nicht nur daran, dass allfällige Vorteil der Neubaustrecken nicht schon während der Bauphase, sondern erst nach Abschluss sämtlicher Bauarbeiten realisiert werden können – sondern vor allem dran, dass die Bedeutung der Betriebskosten unterschätzt wurde. Tatsächlich erfordern die neu errichteten Hochleistungsstrecken einen weit höheren Erhaltungsaufwand als die Bestandsstrecken – und zudem müssen praktisch immer auch die bestehenden Alt-Strecken weiterbetrieben werden. So muss auch nach dem Bau des Semmering-Basistunnels die bestehende, zu Weltkulturerbe zählende und wegen ihrer vielen Kurven in der Erhaltung besonders teure Bergstrecke weiter unter Verkehr gehalten werden. Die neue Streckenführung der Südbahn – von Wien über den Semmering, das Murtal bis Graz, von dort über Klagenfurt und Villach nach Tarvis – enthebt die ÖBB nicht der Aufgabe, auch die dann zu Nebenstrecken degradierten Abschnitte Graz-Maribor oder Leoben-Klagenfurt weiter zu bespielen. Trotz neuer Westbahn und Wiener Hauptbahnhof muss für den Regionalverkehr auch die alte Strecke von St. Pölten bis zum Wiener Westbahnhof weiter mit Zügen bestückt werden. Und auch nach dem Bau des Brenner-Basistunnels kann die Scheitelstrecke über den Brenner nicht eingestellt werden. Das führt zu einem starken Anstieg der Betriebskosten – denen aber in der harten Realität (wenn überhaupt) nur geringe zusätzliche Einnahmen gegenüberstehen.

Jeder Euro, der in Bahn-Infrastruktur-Projekte gesteckt wird, verursacht Folgekosten, die durch den Nutzen der Investition nicht gedeckt sind. Und macht uns folglich ärmer.

Das 25-Jahr-Jubiläum der ÖBB-Reformen wäre doch ein guter Anlass, diesen Wahnsinn einmal grundsätzlich zu überdenken. Vielleicht sind wir dann in 25 Jahren schuldenfrei.

AV

FF/sj

29.11.2016

Verkehrs- und Budgetpolitik „auf österreichisch“

Finanzminister Hans Jörg Schelling hat in seiner Budgetrede die überbordenden Kosten für die ÖBB - jährlich bereits mehr als acht Milliarden Euro - und den Ausbau der Bahninfrastruktur als „übermäßige Belastung unseres Haushaltes“ bezeichnet, die „über Jahrzehnte hinweg Folgekosten verursachen werden, die nachgerade unvorstellbar sind.“ Allein für die bis 2022 geplanten Schieneninfrastrukturinvestitionen müssen Vorbelastungen in Höhe von 42 Mrd. Euro eingegangen werden. Durch diese Schulden wird „den nachfolgenden Generationen zu viel Entscheidungsfreiheit genommen.“

Diese Worte sind ungehört verhallt. Vor allem der für die Bahn zuständige Minister Jörg Leichtfried hat in einer Aussendung, in der Pressestunde und in einem Zeitungsinterview alle Warnungen in den Wind geschlagen und dabei eine geradezu unglaubliche Unkenntnis seines Aufgabenbereiches gezeigt: Er begründete die großen Tunnelausbauten mit der Verlagerung von der Straße auf die Schiene, wobei in der Realität bekanntlich das Gegenteil der Fall ist. Es kümmert ihm überhaupt nicht, dass der so stark forcierte Tunnelbau mit gigantischen Ausgaben in einem grotesken Missverhältnis zum Nutzen steht und sich als eklatante Fehlentscheidung herausstellen wird. Er lässt völlig außer Acht, dass auf den vorhandenen Bestandsstrecken durch Digitalisierung und verbessertes Rollmaterial eine wesentlich kostengünstigere Modernisierung möglich wäre. Er kennt auch offenbar die Verkehrsstatistiken nicht, die klar zeigen, dass die Stärke – und das Potenzial – der Bahn im Nahverkehr liegt, wogegen die Ausbaumaßnahmen nur den Fernverkehr im Blickfeld haben (und dabei den Güterverkehr durch hohe Trassenkosten und die zwangsläufigen Geschwindigkeitsdifferenzen von der Schiene auf die Straße treiben). Nachdem die Realität nicht mit seinen Vorstellungen übereinstimmt, fordert er von der EU Zwangsmaßnahmen: „die Mitgliedstaaten **müssen** wieder beginnen in die Schieneninfrastruktur zu investieren“ und „der Liberalisierungskurs der Kommission **muss** aufhören“.

Dazu passt, dass sich der langjährige Verkehrssprecher der SPÖ, Anton Heinzl, bei der Budgetdebatte hinsichtlich der Investitionsvolumina im Verkehrsbereich um rund 50 % oder etwa sieben Milliarden Euro geirrt hat: Diese liegen für den Zeitraum 2017-2022 bei rund 22 Mrd. Euro (nicht bei den von ihm genannten 15 Mrd. Euro) und die Ausgaben für die Schieneninfrastruktur liegen statt der von ihm genannten zehn Milliarden Euro bei 15 Milliarden Euro.

Um die Sache noch schlimmer zu machen: Der Irrtum von sieben Milliarden Euro ist den übrigen 182 Abgeordneten überhaupt nicht aufgefallen. Jedenfalls wurde er nicht korrigiert. Offenbar lässt angesichts der Zahlen, die – um Minister Hans Jörg Schelling zu zitieren „nachgerade unvorstellbar“ sind – die Bereitschaft und Fähigkeit des Parlaments zu einem verantwortungsvollen Handeln völlig aus.

Dkfm. F. Fally

AV
FF/sj
30.05.2016

„Zukunftsvergessenheit“ / Antrittsrede Christian Kern

Die Republik Österreich ist gegenwärtig dabei das größte Investitionsprogramm ihrer Geschichte abzuwickeln. Investiert werden rund 65 Milliarden Euro in den Ausbau einer Schlüsseltechnologie: Der Eisenbahn. Dumm nur, dass es sich dabei um eine Schlüsseltechnologie des 19. Jahrhunderts handelt, der heute zu Recht das Attribut „Saurier“ umgehängt wird.

Dass die Bahn im 21. Jahrhundert nicht mehr jene glänzende Zukunft hat, mit der sie im 19. Jahrhundert geboren wurde, zeigt der Blick auf den raschen Technologiewandel: „Hätte mir vor drei Jahren jemand gesagt, dass es heute Testbetriebe für selbstfahrende Autos geben würde, hätte ich das für Unsinn gehalten. ... Phänomene wie Fernbus oder Car Sharing gibt es schon lange, doch plötzlich beginnen sie, der Bahn ernsthaft gefährlich zu werden.“ Daraus ergibt sich die Frage, „ob es selbst für einen so traditionellen Saurier wie die Bahn so etwas wie eine Bestandsgarantie gibt.“ Diese Worte stammen aus einem Interview, das Christian Kern als ÖBB-Chef im Oktober 2015 dem „Industriemagazin“ gegeben hat. Ein leider wenig beachtetes Interview das zeigt, dass Christian Kern, der für Rekordschulden der Bahn, Rekordzuschüsse durch den Steuerzahler und Rekordbaustellen die Verantwortung trägt, diese unverantwortbare Belastung künftiger Generationen offensichtlich wider besseres Wissen mitgetragen hat und weiter mitträgt.

Rekordbeträge in einen Saurier zu investieren, der keine Antworten auf den technologischen Wandel kennt, ist angesichts der Baustellen im österreichischen Bildungs- und Innovationssystem mehr als unverantwortlich. Ein klarer Fall von „Zukunftsvergessenheit“ – um dieses vom neuen Bundeskanzler Christian Kern gebrauchte Wort zu verwenden. Kein anderes europäisches Land investiert (in Relation zu seiner Wirtschaftsleistung) ähnliche Summen in eine Technologie von Vorgestern. Die verantwortlichen Zwillinge nennt Christian Kern jetzt beim Namen: „der Lobbyismus und der deutlich ausgeprägte Föderalismus“. Leider haben die ersten Erklärungen und Interviews des neuen Bundeskanzlers keine konkreten Hinweise auf dbzgl. Veränderungen enthalten, bis auf weiteres scheint dem Lobbyismus und dem Föderalismus der Bahnausbau als Selbstbedienungsladen weiterhin offen zu stehen. Nicht zuletzt die Personalentscheidung über den neuen Infrastrukturminister deutet auf eine langfristige Beibehaltung des desaströsen Kurses hin.

Dkfm. Franz Fally

AV
FF/sj
18.08.2016

Rechnungshof: Hinschauen oder Wegschauen

Im Jahr 2014 erschien ein Bericht des Rechnungshofes über die völlig misslungenen Investitionen des Verbundkonzerns im Ausland, bei denen Verluste von fast 600 Millionen Euro eingefahren wurden. Diese Verluste führte der Rechnungshof u. a. darauf zurück, dass „vor Markteintritt keine tiefergehenden Analysen durchgeführt wurden und trotz der festgestellten Risiken die Expansionsstrategie fortgesetzt wurde. Außerdem hätten im Sinne der Wahrnehmung der kaufmännischen Sorgfaltspflicht die Tätigkeit der für dieses Ressort zuständigen VIN (Verbund International GmbH) regelmäßig evaluiert und entsprechende Anpassungen vorgenommen werden sollen“. Laut Rechnungshof war das finanzielle Fiasko auf eine Vielzahl von Fehleinschätzungen, falschen Prognosen und Versäumnissen zurückzuführen. Der damalige Rechnungshofpräsident Josef Moser appellierte eindringlich „eingehende Marktanalysen und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen vor Eingehen der Investition durchzuführen.“

Der für das Auslandsgeschäft des Verbundkonzerns verantwortliche Vorstand, Christian Kern, war zum Zeitpunkt des erwähnten Rechnungshofberichtes bereits seit einigen Jahren ÖBB-Generaldirektor. Auch in der ÖBB wird – insbesondere seit dem Jahr 2008 – eine in der EU einmalige, maßlose Investitionspolitik verfolgt. Alle Kritikpunkte, welche der Rechnungshof beim Verbund ausgemacht hat, treffen auch für die Großinvestitionen („Megatunnels“) der Bahn zu: falsche Prognosen, absurde Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und fehlende Risikoabschätzung. Dies ist dem Rechnungshof seit Jahren bekannt, trotzdem sieht er - selbst in Kenntnis der gigantischen finanziellen Vorbelastungen von 65 Milliarden Euro, somit dem Hundertfachen der Verluste des Verbundes - keinen Anlass diese Großinvestitionen einer genauen Prüfung zu unterziehen.

Warum nur sieht der Rechnungshof ein Mal - zurecht! - hin, kritisiert präzise die Verfehlungen und gibt gute Ratschläge für künftige Investitionen, während er beim ungleich größeren Desaster des verfehlten Bahnausbaus wegsieht? Noch unter Rechnungshofpräsident Franz Fiedler (1992-2004) hat der Rechnungshof die Investitionspolitik der ÖBB mit kritischem Blick begleitet. Möglicherweise hat sich doch die Vergangenheit von Josef Moser als Vorstandsmitglied der HL-AG und der ÖBB-Holding auf seine spätere Tätigkeit als RH-Präsident (2004-2016) bremsend auf den Prüfungseifer ausgewirkt. Zu hoffen ist, dass der Rechnungshof unter neuer Führung nun auch wieder dort hinsieht, wo gegenwärtig in Österreich das meiste Geld versickert und der Lobbyismus seine größten Blüten treibt.

Dkfm. Franz Fally

AV
FF/sj
26.04.2017

Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit

Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zur Errichtung einer dritten Piste am Flughafen Wien-Schwechat hat zu vielfacher Kritik am Bundesverwaltungsgericht geführt. In einem Interview mit der Tageszeitung „Die Presse“ hat Rudolf Thienel, Präsident des Verwaltungsgerichtshofes, das Bundesverwaltungsgericht verteidigt und betont, dass durch das Urteil nur die Vorgaben des Gesetzgebers umgesetzt worden seien. Erstaunlich, dass er eine wesentliche Verfassungsbestimmung nicht angesprochen hat: die Verpflichtung der Verwaltung zur Einhaltung der Grundsätze Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit.

Zu erwarten wäre, dass das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) und Verwaltungsgerichtshof (VwGH) in ihrer Rechtsprechung diesen Grundsätzen überragende Bedeutung beimessen. In der Realität werden sie aber offenbar vielfach missachtet, wie nicht zuletzt das Verfahren zum Semmering-Basistunnel gezeigt hat; ein Verfahren, bei dem Präsident Rudolf Thienel Vorsitzender des Senats war.

Welcher wirtschaftlich denkende Bürger würde ein Projekt verwirklichen, bei dem die Begründung auf nachweislich falschen Bedarfsprognosen beruht? Wohl keiner. Im BVwG hingegen hat man diesen Aspekt vom Tisch gewischt und im Urteil des VwGH dann die „prognostizierten Verkehrszahlen“ als „nur einen Teilaspekt der Beurteilung“ heruntergespielt und damit ignoriert. Damit hat man nicht nur jedem allgemeinen Verständnis von Wirtschaftlichkeit widersprochen, sondern auch dem Leiter der Abteilung Infrastrukturplanung im BMVIT, DI Thomas Spiegel; dieser hatte in einem Vortrag bei der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (am 19. Oktober 2011) die zentrale Rolle der Verkehrsprognosen als Planungsgrundlage betont.

Und welcher auf Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit bedachter Bürger würde ein Projekt starten, bei dem Gutachten belegen, dass nur durch abenteuerliche und im europäischen Ausland mit Recht abgelehnte Berechnungsformeln ein positiver Nutzen darstellbar ist? Wohl ebenfalls keiner. Das BVwG hat diese Gutachten (vor allem jenes der renommierten Verkehrsberatung Vieregg-Rössler) ohne jede inhaltliche Begründung zurückgewiesen und der VwGH hat die „Beweiswürdigung“ des BVwG in der „Auseinandersetzung mit einander widerstreitenden Gutachten“ ohne weitere inhaltliche Prüfung bestätigt.

Beim Semmering-Basistunnel, dem größten österreichischen Infrastrukturprojekt, das je beim Verwaltungsgericht zur Entscheidung vorlag, wurden somit die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit eindeutig missachtet. Die Verantwortung für den Milliarden Schaden für die Republik – und letztlich für die Steuerzahler - liegt beim Verwaltungsgerichtshof.

Dkfm. Franz Fally

AV
FF/sj
19.10.2016

Alpenquerender Güterverkehr Straße und Schiene

Mit Verspätung ist kürzlich die offizielle Statistik über den alpenquerenden Güterverkehr im Jahr 2014 (Binnen-, Import-, Export- und Transitverkehr für Straße und Schiene) erschienen. Die Statistik wird vom Schweizer Bundesamt für Verkehr im Einvernehmen mit Österreich und Frankreich erstellt.

Für Österreich sind vorgelegten Daten insofern von besonderem Interesse, als sie neuerlich die dem **Ausbau der sogenannten Baltisch-Adriatischen Achse (BAA) zugrundeliegenden Verkehrsprognosen klar widerlegen**. Bei Tarvis wechselt die BAA von Österreich nach Italien. Für diese Schlüsselstelle weist die Statistik im Zeitraum 2000 bis 2014 einen Anstieg des Güterverkehrs auf Straße und Schiene von gemeinsam bloß 6,5 % aus, somit von weniger als einem halben Prozent pro Jahr.

Zum Vergleich: In den Einreichunterlagen für den Semmeringtunnel wurde im Jahr 2009 für die BAA bis 2025 eine Zunahme des Bahngüterverkehrs von 57% und für 2050 sogar von mehr als 150% prognostiziert (jeweils bezogen auf den Semmering). Auf diesen Fehlprognosen beruht der Ausbau des Schienenweges über den Semmering und die Koralm. Obgleich der Verwaltungsgerichtshof über das sich abzeichnende Prognosedebakel informiert war, hat er im Jahr 2015 das öffentliche Interesse am Bahnausbau bestätigt. Dies lässt sich nur als eklatanter Fall eines Justizirrtums mit Milliarden Schaden klassifizieren.

Dkfm. F. Fally