HUBERTUS GODEYSEN

ÖBB

ÖSTERREICHS BUNDES BAHNEN

Schwarze Löcher
Rote Zahlen

Wie Österreichs Zukunft durchlöchert wird

Eine Recherche

EDITION VA BENE

Hubertus Godeysen

Österreichs Bundes Bahnen
Schwarze Löcher, rote Zahlen

Hubertus Godeysen

ÖSTERREICHS BUNDES BAHNEN

Schwarze Löcher, rote Zahlen

Wie Österreichs Zukunft
durchbohrt wird

Eine Recherche

EDITION VA BENE

Der Verlag legt großen Wert darauf, daß seine Bücher der alten Rechtschreibung folgen. Die Entscheidung bezieht sich auf die Sinnwidrigkeit der meisten neuen Regeln und darauf, daß sie sich gegen die deutsche Sprache selbst richten.

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Godeysen, Hubertus:
Österreichs Bundes Bahnen –
Schwarze Löcher, rote Zahlen
Wie Österreichs Zukunft durchbohrt wird /
Hubertus Godeysen. –

Wien ; Klosterneuburg : EDITION VA bENE, 2012.
(Eine Recherche)
ISBN 978-3-85167-254-1

© by Prof. Prof. Mag. Dr. Walter Weiss
EDITION VA bENE
Wien-Klosterneuburg, 2012

E-Mail: edition@vabene.at
Homepage: vabene.at

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Umschlaggestaltung: Mag Tina Gerstenmayer, D&K Publishing Service, Wien
Fotoquelle: Hubertus Godeysen, Taurus-Lok
Satz und Druckvorlage: b&R-satzstudio, Graz
Druck und Bindung: CPI Moravia Books s. r. o., CZ-Pohorelice

Printed in the Czech Republic

ISBN 978-3-85167-254-1

Inhaltsverzeichnis

Vorwort des Verlegers 11
Des Kaisers Neue Bahn – ein Märchen 15

ROTE ZAHLEN

Von der Pferdebahn zur Staatsbahn
Die Eisenbahn verändert Europa 21
Das Dampflokzeitalter beginnt 23
Jeder kann Eisenbahn fahren 25
Die Österreichischen Bundesbahnen 27
Teil der Deutschen Reichsbahn 29
Die Neugründung der Österreichischen Bundesbahnen 30

Die „Neue Bahn"
Erfolgsneutral und kostendeckend 33
Umbau der Bundesbahnen 36
Das teuerste Desaster Österreichs 42
Die ADL-Studie als Feigenblatt 45
Wer zieht die Notbremse? 47

Bilanz 2010: „Die Bahn ist ein Massenverkehrsmittel!"
Ein „nicht erfreuliches" Desaster 51
„Es geht ums Überleben" 53
Gesamterlöse, die keine sind 55
Mit der Hälfte auf der Schiene 58
Die Bahn fährt Bus 60
Wann kommen die Massen? 62

Die Kosten der Bahn
Billige Tickets – teure Kosten 65
Ein Streit um Schulden 69
Bestellte Leistungen? 72
Mit Volldampf in die Pleite 74
Banale Einsichten 76
Die Bauschulden der Staatsbahn 77

SCHWARZE LÖCHER

„Die Frage nach der Leistung eines Lobbyisten ist naiv!"
Die Früchte des Bahnausbaus 81
„Strategisches Baumarketing" 84
Öffentliche Mittel ausschließlich in die Infrastruktur 86
„Man muß die Zielgruppen richtig erwischen!" 90
„Ich komme aus der Bauwirtschaft" 96

Die Semmeringbahn
Ohne Revolution keine Semmeringbahn 101
Eine Erbschaft aus Sachsen ändert die Südbahnstrecke 105
Harmonie von Technologie und Natur 107
Österreichs berühmteste Bahn ist gefährdet 112

Ein Kampf für die Semmeringbahn
„Unsere Waffe ist die Wahrheit!" 115
„Semmeringbahn statt Tunnelwahn" 118
Semmering wird Weltkulturerbe 123
Täuscht Österreich die UNESCO? 128

Ein Basistunnel ohne Basis
Der Semmeringtunnel ist tot – es lebe der Semmeringtunnel . . 141
Schildbürger-Privilegien und destruktive Minderheiten 146
Der Semmering-Basistunnel 149
Sicherheit 150
Wirtschaftlichkeit 154
Falsche Prognosen und echte Interessen 156

„Die Wahrheit ist eine Tochter der Zeit": die Koralmbahn
Ein Guglhupf für Haider 161
„Verrat an Österreich!" 164
„Geld spielt keine Rolle, wir haben eh keines!" 167
Die blau-schwarze Koralmbahn wird rot 169
„Kärnten sagt danke und vergelt 's Gott" 172
„Ein Baustopp ist sinnvoller als die Fertigstellung" 176

Die Baltisch-Adriatische-Achse
Spargel und Goldbarren . . . 181
Was ist das „Baltische" an der Baltisch-Adriatischen-Achse? . . . 182
Handel fast ohne Bahn . . . 184
Zwei Drittel der Seefracht fahren in den Norden . . . 188
Ein „Lichtprojekt für ganz Europa" . . . 192
Lobbying bei „glühenden Befürwortern" . . . 195
Ein Trockendock und neue Tunnel . . . 198

Der Brenner-Basistunnel
Alpine Verkehrspolitik neu aufstellen . . . 201
Verluste an Österreich, Gewinne an Italien . . . 206
164 Mio. Euro je Tunnelkilometer . . . 210
„Es ist schrecklich teuer!" . . . 213

VIER GROSSE TÄUSCHUNGEN

Schulden und Kosten
„Im nächsten Leben werde ich Tunnel!" . . . 219
Wie Doris Bures jeden Euro umdreht . . . 221

Die „Verkehrslüge"
Falsche Zahlen und Prognosen . . . 227
Gefangen im System . . . 232

Die Bahn als „Konjunktur-Lokomotive"
Aus eins mach zwei . . . 237
Beschäftigungspolitische Nutzlosigkeit . . . 240

Die Öko-Täuschung
Illusionen bei Emissionen . . . 243
Das „Ein-Liter-Auto" Bahn . . . 245
Duell ohne Sieger . . . 250
Bleiweste Nahverkehr . . . 252
Logistikplanung senkt den Energieverbrauch . . . 254
„Österreich darf nicht umfahren werden" . . . 257
„Bahn fahren – $C0_2$ sparen" . . . 260
Der $C0_2$-Bluff der Bahn . . . 261

DIE ARROGANZ DER MACHT

Da fährt die Bahn drüber
„Österreich weiterbringen" 265
Tunneltäuschungen 268
Neutrale Gutachter? 271
Vereinfachtes Drüberfahren 274

Eine Landesregierung fällt um
„Median" statt Arithmetik 279
Günstige Zahlen – günstige UVP – für wen? 282
Eine Meinungsänderung? 285

NACHWORT

Wer zieht die Schuldenbremse? 291
„Verstehen Sie doch, wir sind pleite!" 294
Optimieren statt Betonieren 295

ANHANG

Anlage 1: Die Marktumsätze im Personenverkehr sinken 299
Anlage 2: Politische Initiativen zur Baltisch-Adriatischen-Achse 303
Anlage 3: Fragen an Verkehrsministerin Doris Bures 305
Anlage 4: Fragen an Bahn-Chef Mag. Christian Kern 309

Personenverzeichnis 315

Gewidmet
den österreichischen Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern,
und
den engagierten Bürgerinnen und Bürgern,
die für die Umwelt ihrer Heimat, eine lebenswerte Zukunft
und für Bürgerrechte kämpfen,
sowie
den vielen engagierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern
der Österreichischen Bundesbahnen,
die seit Jahren unter den Fehlentscheidungen
der Politik und ihres Managements leiden.

Der Autor hat nach journalistischen Standards, sowie nach bestem Wissen objektiv und engagiert recherchiert.

Unterstützt wurde er hierbei von WissenschaftlernJournalistenkollegen, Mitarbeitern der Bahn und Bundesministerien, Bahnkunden, Tunnelbefürwortern und -gegnern, Eisenbahnfans, Mitgliedern von Bürgerbewegungen und einer großen Anzahl österreichischer Bürger und Steuerzahler.

Mit diesem Buch möchte der Autor auch jene Bürger zu Wort kommen lassen, denen keine großen Presse- und PR-Büros zur Verfügung stehen und keine vorrangig mit Steuergeldern finanzierte Anzeigen- und Werbekampagnen möglich sind.

Nicht jede im Buch enthaltene Äußerung entspricht der Meinung des Autors, dennoch wurde sie abgedruckt, um den Lesern die Möglichkeit zu geben, auch hinter die Fassaden der offiziellen Verlautbarungen und geschönten Werbebotschaften zu blicken.

Wien, im Februar 2012

Vorwort des Verlegers

Eigentlich sollte das Buch mit einem Märchen anfangen und mit keinem Vorwort. Doch als Verleger fühle ich mich verpflichtet, die folgenden Zeilen zu schreiben.

Da entstehen in Österreich seit Jahrzehnten mit Milliardenschulden Bahnhochleistungsstrecken, deren Sinn (angesichts der Kosten) angezweifelt werden kann, und da werden gerade jetzt (sogar nach Verlust des Triple A für unsere Republik und auch nach dem Vorliegen des Sparprogramms der Regierung) drei neue Bahntunnel gebohrt, die weder der Personenverkehr, noch der Güterverkehr jemals benötigen: dies alles auf Kosten der Steuerzahler und der Zukunftsfähigkeit unseres Landes. Dank des Journalisten und Buchautors Hubertus Godeysen, der sich intensiv mit diesem Thema befaßt hat, ist dieses Buch entstanden, und ich freue mich, es verlegen zu dürfen: in einem österreichischen Verlag!

Im „Verlag, der sich was traut".

Gar nicht so einfach, wie Sie gleich lesen werden!

Das Buch wird – hoffentlich – eine ehrliche und offene Diskussion anstoßen, die unserem Land und unserer Bahn schon lange fehlt.

Und was machen die Österreichischen Bundesbahnen und ihre Konzernkommunikation? Mit E-Mail vom 30. Jänner 2012 untersagte die Österreichische Bundesbahn-Holding AG diesem Buch die Nutzung eines konzerneigenen Fotos als Teil des Buchcovers (obwohl eine solche Nutzung mit Nennung des Urhebers auf der Homepage der Holding ausdrücklich gestattet ist) und verbot sogar die Verwendung des „Firmennamens" der Österreichischen Bundes Bahnen in seiner gängigen Kürzelform! Für mich eine Ungeheuerlichkeit, juridisch höchst problematisch, wie ein sofort vom Verlag eingeholtes Rechtsgutachten ergab.

Der Wortlaut des Holding-„Verbotes":

... Dass wir Ihnen hierfür weder die Genehmigung für die Verwendung des Fotos noch für unseren Firmennamen im Titel erteilen können, versteht sich sicher von selbst und bedarf auch vorerst keiner weiteren juristischen Erläuterung.

Am 2. Februar 2012 wurde in einer weiteren Mail noch eins draufgesetzt:

Und:

Sowohl die Verwendung des Kürzels „ÖBB" als auch die Ausführung desselben in roter Schrift würde in diesem Sinne mEjedenfalls eine Markenverletzung darstellen, sofern es keine Zustimmung zur Verwendung gibt. Darüber hinaus könnten sich mögliche Rechtsverletzungen auch aus dem Namensrecht und dem Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb ergeben.

Wie groß muß die Angst vor Aufdeckung sein? Wie bestimmend erscheint die Sorge vor Veränderung der verkrusteten Strukturen? Wie mächtig muß die Furcht vor Kritik an der engen Verflechtung zwischen Bahn und Baulobby sein? Wie tief könnte der Argwohn gegenüber einer unabhängigen Analyse sein, die weder Anzeigen noch Finanzzuwendungen lukriert- und dies auch ablehnt? Wie ungewöhnlich ist es offensichtlich in unserer Republik, wenn ein Buch erscheint, das es wagt, eine betroffene Institution zu kritisieren – und diese reagiert darauf mit dem Hinweis auf „mögliche Rechtsverletzungen" u. a. aus dem Namensrecht!

Ganz auf dieser Linie liegt es auch, daß Bahnchef Kern neun Fragen, die unser Autor schriftlich über die Konzernsprecherin einbrachte – mit der Bitte um Weiterleitung und Stellungnahme – nicht persönlich beantwortete: Er ließ beantworten: im Namen der ÖBB.

Die Fragen und Antworten finden Sie im Anhang dieses Buches.

Bemerkenswert – vor allem für EUROSTAT – ist dabei die Beantwortung der Frage 2:

„... Die sogenannten Bahnschulden sind Schulden die wir im Auftrag der Republik für Infrastrukturinvestitionen aufnehmen. Die Republik könnte die Schulden dieser Investitionen auch direkt im Staatsbudget abbilden, hat aber das Finanzierungsinstrument ÖBB gewählt. Womit wir im Übrigen eine Sonderrolle in Europa einnehmen, denn in keinem anderen Land werden diese Schulden in die Bilanz des Eisenbahnunternehmens eingerechnet, sondern sind im jeweiligen Staatsbudget abgebildet ..."(vom Original mit Beistrichfehler!)

Dieses Eingeständnis ist beachtenswert! So klar hat noch niemand eine Bilanz„schönung" eingestanden! Ob dem blauäugigen Autor dieser Beantwortung nun Ungemach droht?

Aber es geht ja noch weiter: Was sagen Sie als auf unsere (noch) Demokratie und das freie Wort vertrauender Leser zu folgendem E-Mail? (Auszug):

als Pressesprecherin von Vorstandsvorsitzendem Christian Kern ist Ihre Anfrage an mich übermittelt worden. Danke für Ihre umfangreiche Fragenliste. Wie man sieht, dürften Sie sehr viel bei anderen Gesprächspartnern recherchiert haben.

Eine Frage habe ich allerdings vorab noch an Sie. In Ihrem mail erwähnen Sie auch Ihre Recherche bei den ÖBB – mit wem genau hatten Sie denn Kontakt bei uns? Ich nehme an, dass es sich nicht um anonyme Informanten handelt..."

Die Antwort unseres Autors fiel deutlich aus:

Meine Informationen stammen übrigens zu gut 80% aus allgemein zugänglichen Quellen, lediglich rund 20% basieren auf vertraulichen Gesprächen. Für diese Informanten gilt – da ich deutscher Journalist bin – auch das deutsche Presserecht, deren Schutz ich allen österreichischen Gesprächspartnern verbindlich zugesagt habe.

Wie halten es die Bundesbahnen mit ihrer Kommunikation, wenn nicht die üblichen PR-Berichte und Lobeshymnen zu erwarten sind? Sie verbieten „einfach" die Verwendung ihres „Firmennamens", – und schon haben die Bundesbahnen keine „schwarzen Löcher" und keine „roten Zahlen" mehr.

Ich bin empört! Und dennoch stolz darauf, Österreicher zu sein und in Österreich zu leben: in einem – noch? – demokratischen Land in der Mitte eines freien Europas. Ich schäme mich aber genauso dafür, daß dieses von mir sosehr geliebte Österreich offensichtlich von Eliten bestimmt wird, die sich untereinander die Pfründe aufteilen, die jetzige Bevölkerung, aber auch die nächsten Generationen dafür zahlen lassen und glauben, mit aus der Hüfte geschossenen Verboten das Erscheinen eines kritischen Buches erschweren zu können.

Wir hatten übrigens nie vorgehabt, die geschützte „Wort-" und „Wortbildmarke" der Bundesbahnen im Titel zu verwenden! Um aber etwaigen rechtlichen Schritten der Bahn aus dem Namensrecht und dem unlauteren Wettbewerb schon im vorhinein zu begegnen, verzichtete der Verlag im Text unseres Autors auf das Bundesbahnkürzel. Auch nennen wir unser Buch *Österreichs Bundes Bahnen* und meinen damit jene Bahnen, die Österreich, meinem geliebten Heimatland, gehören, und somit allen Österreichern, also auch Ihnen – als österreichischem Leser – zu einem 8 Millionstel! Es ist nämlich *Ihre* Bahn – und deren Schulden sind Ihre und vor allem jene *Ihrer* Kinder!

Ach ja: Die Taurus-Lok auf dem Buch-Cover hat unser Autor jetzt selbst für Sie fotografiert. Nur auf Fotos von Bahnchef Kern und Infrastrukturchef Matthä müssen Sie verzichten: Die Abdruckerlaubnis dafür wurde uns verwehrt. Ein vorgesehenes Foto eines bahneigenen Kraftwerkes wurde uns auch nicht freigegeben

Univ. Lektor Prof. Prof. Mag. Dr. Walter Weiss
Verleger und 8 Millionstel-Eigner von *Österreichs Bundes Bahnen*

Des Kaisers Neue Bahn – ein Märchen

(frei nach Hans Christian Andersen)

Vor vielen Jahren lebte ein Kaiser, der so ungeheuer viel auf seine Bahn hielt, daß er all sein Steuergeld dafür ausgab, damit seine Untertanen recht viel Eisenbahn fahren konnten. Er kümmerte sich nicht um seine Soldaten, kümmerte sich nicht um sein Theater und liebte es auch nicht zu regieren, er war nur glücklich, wenn er Bahn fuhr. Leider teilten seine Untertanen die kaiserliche Bahnleidenschaft nicht, sie fuhren lieber mit dem Kraftwagen. Er selbst hatte einen Waggon für jeden Tag, und ebenso wie man von einem König sagte, er ist im Rat, so sagte man hier immer: „Der Kaiser ist auf der Bahn!"

In der großen Stadt, in der er wohnte, ging es sehr munter her. An jedem Tag kamen viele Fremde an, und eines Tages kamen auch zwei Gaukler, die gaben sich für Bahnbauexperten aus und sagten, daß sie die wirtschaftlichsten Hochleistungsstrecken und Tunnel bauen könnten, die man sich denken könne. Die Strecken und Tunnel seien nicht allein ungewöhnlich schön, sondern es würden auch so viele Menschen und Güter auf diesen Bahnlinien fahren, daß die Eisenbahn wieder ein Massenverkehrsmittel werden könnte; allerdings würden die Hochleistungsstrecken die wunderbare Eigenschaft besitzen, daß die Reisenden und transportierten Waren für jeden Menschen unsichtbar seien, der nicht für sein Amt tauge oder der unverzeihlich dumm sei.

„Das wären ja prächtige Bahnstrecken", dachte der Kaiser. „Wenn ich solche hätte, könnte ich ja dahinterkommen, welche Menschen in meinem Reiche zu dem Amte, das sie haben, nicht taugen, ich könnte die Klugen von den Dummen unterscheiden! Ja, die Hochleistungsstrecken und Tunnel müssen sogleich für mich gebaut werden!" Er gab den beiden Gauklern viel Steuergeld, damit sie ihre Arbeit beginnen sollten.

Sie stellten zwei riesengroße Tunnelbohrer auf, bohrten Löcher in die Berge und bauten eine viergleisige Westbahn, sowie eine zweigleisige Koralmbahn, und taten so, als ob die Züge auf den neuen Strecken vollbesetzt seien und Güter aus allen Ländern auf den neuen Gleisen rollten, aber die Waggons waren fast leer, und die Güterzüge hatten nur das geringste auf ihren Wagen. Trotzdem verlangten sie teuerste Steuermilliarden, bestes Geld und das prächtigste Gold; das steckten sie

aber in ihre eigene Tasche und arbeiteten an Tunneln und Bahnlinien, die kaum jemand nutzte, bis spät in die Nacht hinein.

„Nun möchte ich doch wissen, wie weit sie mit den Hochleistungsstrecken sind!" dachte der Kaiser, aber es war ihm beklommen zumute, wenn er daran dachte, daß keiner, der dumm sei oder schlecht zu seinem Amte tauge, es sehen könne. Er glaubte zwar, daß er für sich selbst nichts zu fürchten brauche, aber er wollte doch erst einen andern senden, um zu sehen, wie es damit stehe. Alle Menschen in der ganzen Stadt wußten, welche besondere Kraft die Neue Bahn habe, und alle waren begierig zu sehen, wie schlecht oder dumm ihr Nachbar sei.

„Ich will meine brave Verkehrsministerin zu den Bahnexperten senden", dachte der Kaiser, „sie kann am besten beurteilen, wie die vollbesetzten Personenwaggons und schwer beladenen Güterzüge sich ausnehmen, denn sie ist mir sehr ergeben, und keiner versieht ihr Amt besser als sie!"

Nun ging die brave, ergebene Ministerin an die Hochleistungsstrekke, wo die zwei Gaukler standen und die Neue Bahn fuhr. „Gott behüte uns!" dachte die brave Ministerin und riß die Augen auf. „Ich kann ja nichts erblicken!" Aber das sagte sie nicht.

Beide Gaukler baten sie, näher zu treten und fragten, ob es nicht volle Züge seien, die über die „Baltisch-Adriatische-Achse" in den neuen Koralmtunnel fuhren. Dann zeigten sie auf die leeren Waggons, und die arme, brave Ministerin fuhr fort, die Augen aufzureißen, aber sie konnte nichts sehen, denn die Züge waren leer. „Herr Gott, dachte sie, sollte ich dumm sein? Das habe ich nie geglaubt, und das darf kein Mensch wissen! Sollte ich nicht zu meinem Amte taugen? Nein, es geht nicht an, daß ich erzähle, die Züge seien leer und die Neue Bahn nicht ausgelastet!"

„Nun, Sie sagen nichts dazu?" fragte der eine von den Bahnbauexperten.

„Oh, es sind sehr volle Züge, ganz allerliebst!" antwortete die brave Ministerin und sah durch ihre Sonnenbrille. „Wie die vielen Fahrgäste fröhlich winken und die vielen Waren aus dem Baltikum und der Adria in den Tunnel rollen. Diese Mengen und diese Transportsteigerungen! – Ja, ich werde dem Kaiser sagen, daß es mir sehr gefällt!"

„Nun, das freut uns!" sagten beide Bahnbauexperten, und legten Gutachten und Prognosen von bekannten Instituten und Professoren vor,

die auch alle die hohe Auslastung und die Zunahme des Personen- und Güterverkehrs bestätigt hatten. Die brave ergebene Ministerin merkte gut auf, damit sie dasselbe sagen könne, wenn sie zum Kaiser zurückkomme, und das tat sie auch.

Nun verlangten die Gaukler noch mehr Steuermilliarden und noch mehr Gold zum Bahnbau und Tunnelbohren. Sie steckten alles in ihre eigenen Taschen. Auf den Hochleistungsstrecken blieben die Züge weiter fast leer, aber sie fuhren fort, an der „Baltisch-Adriatischen-Achse", der Westbahn und dem Brenner-Basistunnel wie bisher zu arbeiten.

Der Kaiser sandte bald wieder eine andere tüchtige Person hin, diesmal den Bahnchef, um zu sehen, wie es mit den Hochleistungsstrecken stehe, und ob die Tunnel bald fertig gebohrt seien; es ging ihm aber gerade wie der Ministerin, er guckte und guckte; weil aber die Züge leer waren, konnte er keine Fahrgäste und transportierten Güter sehen.

„Ist das nicht eine ganz besonders prächtige Auslastung der Personenzüge und ein enorm gewachsenes Transportvolumen?" fragten die beiden Gaukler und zeigten zuerst auf die Koralmbahn und dann auf den Brenner-Basistunnel, durch den leere Züge rollten.

„Dumm bin ich nicht", dachte der Bahnchef. „Es ist also mein gutes Amt, zu dem ich nicht tauge! Das wäre seltsam genug, aber das muß man sich nicht merken lassen!" Daher lobte er die vollbesetzten Personenzüge mit den vielen Fahrgästen und die Güterzüge mit ihren vielen schweren Lasten auf den Hochleistungsstrecken der Neuen Bahn, die er nicht sah, und versicherte den Gauklern seine Freude über die schönen vollen Züge und die herrlichen Gewinne, die durch die hohe Verkehrsauslastung lockten. Ja, es ist ganz allerliebst!" sagte er zum Kaiser.

Alle Menschen in der Stadt sprachen von den Hochleistungsstrecken und prächtigen Tunneln, die Zeitungen brachten teure Anzeigenserien und berichteten auf vielen Seiten über den großen Nutzen der neuen Bahnstrecken, wie frohgestimmt die Reisenden seien, wie alle ausländischen Kaiser und Könige den Kaiser um seine Neue Bahn beneideten. Nun wollte der Kaiser die Neue Bahn selbst sehen, während sie kurz vor der Vollendung war. Mit einer ganzen Schar auserwählter Experten, Sachverständigen und Landeshauptleuten, unter denen auch die Ministerin und der Bahnchef waren, die schon früher dagewesen, ging er zu den beiden listigen Gauklern hin, die aus allen Kräften gebohrt und gebaut hatten, um nun auf die prall gefüllten Personenzüge zu zeigen

und auf die großen Lokomotiven hinzuweisen, die mit voller Kraft ihre schweren Güterwaggons zogen.

Ja, ist das nicht prächtig?" sagten die Ministerin und der Bahnchef. „Wollen Eure Majestät sehen, welche Menschenmengen, welche Güter und Waren?" und dann zeigten sie auf die leeren Züge, denn sie glaubten, daß die andern die vielen Reisenden und schweren Transportlasten sehen könnten.

„Was?" dachte der Kaiser, „ich sehe gar nichts! Das ist ja erschrecklich! Bin ich dumm? Tauge ich nicht dazu, Kaiser zu sein? Das wäre das Schrecklichste, was mir begegnen könnte." – „Oh, es ist sehr wirtschaftlich", sagte er, „es hat meinen allerhöchsten Beifall!" Und er nickte zufrieden und betrachtete die leeren Züge; er wollte nicht sagen, daß er nichts sehen könne. Das ganze Gefolge, was er mit sich hatte, sah und sah, aber es bekam nicht mehr heraus als alle die andern, aber sie sagten gleich wie der Kaiser: „Oh, das ist wirtschaftlich!" und sie rieten ihm, auf der neuen Hochleistungsstrecke durch die prächtigen Tunnel zusammen mit den vielen Zugreisenden zu fahren, das erste Mal bei dem großen Feste, das bevorstand.

„Es ist herrlich, so wirtschaftlich, so ausgezeichnet!" ging es von Mund zu Mund, und man schien allerseits innig erfreut darüber. Der Kaiser verlieh jedem der Gaukler den höchsten Orden, um ihn beim Hofball zu tragen, und den Titel Wirtschaftsprofessor und Hofbahnbauexperte.

Die ganze Nacht vor dem Morgen, an dem das Fest stattfinden sollte, waren die Gaukler auf und hatten sechzehn Lichtmasten angezündet, damit man sie auch recht gut bei ihrer Arbeit beobachten konnte. Die Leute konnten sehen, daß sie stark beschäftigt waren, die Neue Bahn wirtschaftlich zu machen. Sie bohrten ein letztes Mal, beendeten die Baumaßnahmen und sagten zuletzt: „Sieh, nun sind die wirtschaftlichen Hochleistungsstrecken und Bahntunnel fertig!"

Der Kaiser mit seinen vornehmsten Beamten kam selbst, und beide Gaukler hoben den Kaiser in einen Personenzug, taten, als ob sie mühsam Platz schaffen mußten, und sagten: „Seht, hier sind die vielen Fahrgäste, hier die vielen Reisenden, die nicht mehr das Auto oder das Flugzeug benutzen, um nur noch mit der Bahn zu fahren!"

Ja!" sagten alle Beamten, aber sie konnten keine Reisenden sehen, denn sie waren nicht da.

„Belieben Eure Kaiserliche Majestät hier inmitten der Fahrgäste Platz zu nehmen", sagten die Gaukler, „so wollen wir Euch einen Fenstersitz freiräumen!"

Der Kaiser nahm Platz, und die Gaukler[1)] stellten sich, als ob sie viele Reisende aus dem Abteil drängen mußten, baten um Verständnis und zeigten auf den Kaiser, der freundlich winkte.

„Ei, wie gut der Personenzug gefüllt ist, wie eng die Reisenden sitzen!" sagten alle. „Welche Fülle, welche Mengen! Das ist wahrlich wirtschaftlich!"

„Draußen fragt der Lokführer, ob er den übervollen Zug mit den hunderten von Reisenden anfahren soll!" meldete der Oberzeremonienmeister.

„Seht, ich bin ja fertig inmitten der vielen Fahrgäste!" sagte der Kaiser. „Ist es nicht gut, zusammen mit so vielen Passagieren reisen zu können?" und dann wandte er sich nochmals an die Mitreisenden; denn es sollte scheinen, als ob er sie alle recht betrachte.

Die Kammerherren, die das Vorrecht hatten, in seiner Nähe zu sitzen, begrüßten die anderen Fahrgäste mit Handschlag und griffen in die Luft; sie wagten es nicht, es sich merken zu lassen, daß sie nichts sehen konnten.

So saß der Kaiser in einem prächtig gefüllten Personenzug, und alle Menschen auf den Bahnsteigen und Straßen sprachen: „Wie sind die Züge des Kaisers auf der neuen Hochleistungsstrecke unvergleichlich gefüllt! Welche Lasten müssen die Güterzüge nun bewältigen! Wie reich wird unser Land durch die vielen Reisenden und den starken Warenverkehr auf der Schiene! Wie weitsichtig war der Kaiser, als er für die neuen Hochleistungsstrecken hohe Schulden aufnahm, damit er diese Meisterwerke der Bahninfrastruktur bauen konnte!" Keiner wollte es sich merken lassen, daß er nichts sah; denn dann hätte er ja nicht zu seinem Amte getaugt oder wäre sehr dumm gewesen. Keine Investitionen des Kaisers hatten solches Glück gemacht wie diese.

„Aber die Züge sind ja leer!" sagte endlich ein kleines Kind. „Hört die Stimme der Unschuld!" sagte der Vater; und der eine zischelte dem andern zu, was das Kind gesagt hatte.

---

1) Sollte es sich bei den hier beschriebenen „Gauklern" um Personen handeln, die unter dem Schutz der österreichischen Rechtsprechung stehen, so gilt selbstverständlich die Unschuldsvermutung. Aber es ist ja nur ein Märchen ...

„Aber die Züge sind ja leer!" rief zuletzt das ganze Volk. Das ergriff den Kaiser, denn das Volk schien ihm recht zu haben, aber er dachte bei sich: „Nun muß ich aushalten, denn ich habe das Land für die Neue Bahn hoch verschuldet." Und so winkte er unverdrossen aus dem Fenster und grüßte die vielen Mitreisenden, als der leere Zug in den Koralmtunnel einfuhr, während die Kammerherren weiter mit den Fahrgästen sprachen, die gar nicht da waren.

„In Österreich hat das
Investitions-Harakiri bei der Schiene
ein Ausmaß erreicht,
das nicht nur die Politkaste,
sondern das gesamte Land beschädigt!"

Dr. Gottfried Ilgmann

Rote Zahlen

Von der Pferdebahn zur Staatsbahn

Die Eisenbahn verändert Europa

Es hat wohl kaum eine andere technische Erfindung Europa so verwandelt, wie die Eisenbahn, die in England erfunden wurde. Sie brachte den Fortschritt, die moderne Zeit, befreite die Bevölkerung aus jahrhundertealter räumlicher und geistiger Enge und beendete feudale Reiseprivilegien. Die Eisenbahn transportierte Menschen, Güter, aber auch Ideen, Revolutionen und „beförderte" letztendlich die Demokratie. Menschen wurden beweglich, sie konnten ihren Horizont erweitern und kamen in die weite Welt hinaus. Die Eisenbahn verband kleine und große Städte, Regionen und Länder, führte Menschen aus Ost und West, aus Nord und Süd zusammen, erleichterte den Handel, führte zum wirtschaftlichen Aufschwung und schuf die Grundlage für die Industrialisierung.

Mit den ersten Fahrplänen wandelte sich auch das Zeitverständnis. Hatte vorher die örtliche Kirchturmuhr die Zeit bestimmt, entstand nun die neue Bahnzeit als Einheitszeit, und damit sich bei Verspätungen niemand mehr herausreden konnte, verplombte der Stationsvorsteher des ersten Bahnhofs von seinem Zugpersonal das Gehäuse der Taschenuhren, so daß ein Verstellen der Zeiger nicht mehr möglich war. Die Eisenbahn veränderte das Leben der Bürger, förderte Handel und Wirtschaft, gestaltete die Landschaft, sie schuf Mobilität und ermöglichte den Tourismus. Mit der Herstellung von Lokomotiven, Schienen und Eisenbahntechnik begann der Aufschwung der Großindustrie, und mit dem Bau privater Bahnlinien entstanden in kurzer Zeit riesige Vermögen, aber auch große Pleiten. Die großstädtischen Bahnhöfe wurden zu „Kathedralen des Fortschritts", sowie Stätten des Fernwehs und der Sehnsucht. Dampflokführer waren kleine Könige, in Deutschland trugen sie stolz einen weißen Gummikragen, und es dauerte oft Jahre, bis der

Auch kleine Bahnhöfe waren voller Leben.[2] Foto: Godeysen

Heizer seinen Chef duzen durfte; über mehrere Generationen war Lokführer der Traumberuf jedes technisch interessierten Jungen.

In Österreich begann das Bahnzeitalter am 7. September 1827 mit der offiziellen Inbetriebnahme eines 50 km langen Teilstücks der insgesamt 128,8 km langen Strecke von Linz nach Budweis in Böhmen. Doch

2) Die Abbildungen (auch auf S. 26) entstammen dem um 1900 sehr beliebten Bilderbuch von Ernst Kutzer „Eingestiegen alle Mann – Wir fahren mit der Eisenbahn"; erschienen in deutscher Schrift (Sütterlin) im Bing Verlag, Nürnberg. Im Buch reist eine deutsche Familie in den Urlaub nach Österreich, und die Bilder zeigen das damalige pralle Leben auf den Bahn-höfen und in den Zügen. Das Buch beginnt mit dem in Deutschland zum Sprichwort gewordenen Satz:

„Wenn einer eine Reise tut
– Ob große oder kleine –
Dann nimmt er Mantel, Stab und Hut
Und macht sich auf die Beine."

zogen keine feurigen Dampflokomotiven die Wagen, sondern brave Pferde, die als Einspänner mit mehrfachem Pferdewechsel der damaligen Dampfmaschine bei der Überwindung von Höhenunterschieden überlegen waren. Die zwischen 1825 und 1832 errichtete Bahn stellte auch sogleich einen Rekord auf, denn sie war die längste Pferdeeisenbahn der Welt, vielleicht sogar die allererste Fernbahn. Hätten sich die Herren mit der Einweihung etwas mehr beeilt, wäre sie auch die erste Pferdeeisenbahn auf dem europäischen Kontinent geworden, doch die 18 km lange französische Pferdebahn von Saint-Etienne nach Andrezieux wurde neun Wochen früher eröffnet.

Zur Erinnerung an die Gründung der Pferdebahn vor 175 Jahren brachte die Österreichische Bundespost 2011 eine Briefmarke heraus.

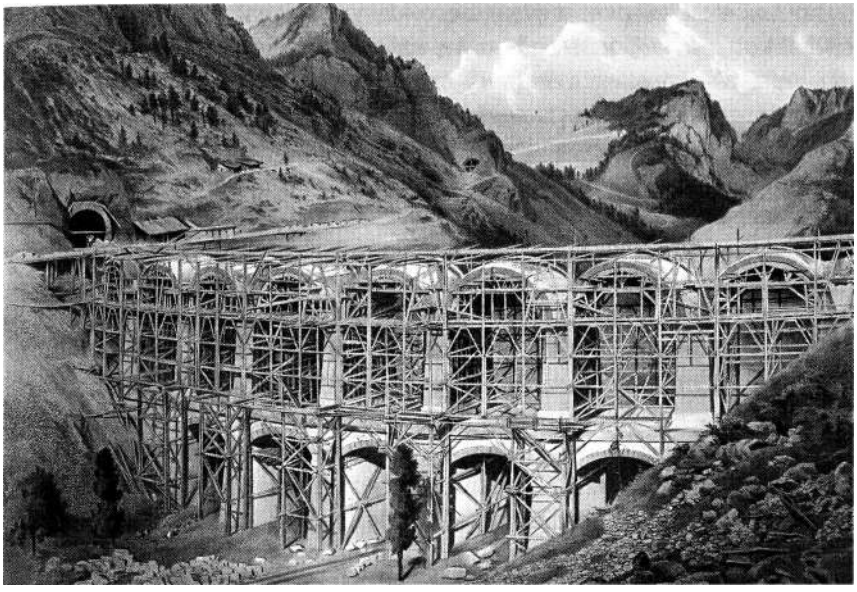
Transportiert wurde Salz aus dem Salzkammergut, das per Schiff nach Linz kam und dann mit der Eisenbahn nach Böhmen fuhr. 1832 erfolgte der Direktanschluß von Gmunden, sodaß die schnellere Pferdeeisenbahn ihre Salzfracht direkt von Gmunden über Linz nach Budweis bringen konnte. Neben dem Salztransport entwickelte sich auch ein erster Personenverkehr, bei dem die Fahrgäste in bequemen Reisewagen saßen. Die privat gebaute und betriebene Pferdeeisenbahn war übrigens nicht nur ein technischer, sondern auch ein wirtschaftlicher Erfolg; zu den Eignern zählte das Bankhaus Rothschild.

Das Dampflokzeitalter beginnt

Die Zeit der Dampfeisenbahn begann im deutschsprachigen Raum am 7. Dezember 1835 mit der in England gebauten Lokomotive „Adler", deren englischer Lokführer auf den Schienen einer privaten Gesellschaft mit Tempo 35 rund 200 Fahrgäste von Nürnberg nach Fürth transportierte und mit seinem Zylinder elegant die vielen Bewunderer grüßte. Er wurde hochgeehrt, heiratete eine junge deutsche Frau aus einer einflußreichen Familie und starb früh; er hatte zu viel Rauch eingeatmet.

Österreichs erste Dampfbahn rollte auf der 1838 eröffneten Strecke zwischen dem damals noch entlegenen Floridsdorf bei Wien (heute 21. Wiener Bezirk) und Deutsch-Wagram in einer Fahrzeit von 25 Minuten. Später entwickelte sich daraus die „Kaiser-Ferdinand-Nordbahn", die 1839 bis Brünn und dann weiter nach Schlesien führte. Die Nordbahn wurde übrigens von zwei Ausländern finanziert, dem in Frankfurt am Main geborenen Salomon Rothschild und dem Griechen Georg Simon Freiherr von Sina, die beide mit der erfolgreichen Nordbahn-Gesellschaft viel Geld verdienten. Die Monarchie erkannte ebenfalls die Bedeutung der Eisenbahn, nicht nur als wichtiges Verkehrsmittel für die Wirtschaft, sondern auch zum schnellen Transport von Truppen, sodaß sich der Staat ab 1841 mit einem eigenen Bahnbauprogramm engagierte, während sich private Investoren zurückzogen. Neben der Nordbahn, die weiter ausgebaut wurde und nach Krakau, sowie über Prag nach Sachsen verlief, entstand nun auch eine Südbahn. Sie sollte von Wien zum damals österreichischen Adriahafen Triest führen und nahm 1857 den Dienst auf, doch für den Hafen stellte sich der erhoffte wirtschaftliche Erfolg nicht ein.

Der markanteste Teil der Südbahn war die am 17. Juli 1854 eröffnete Semmeringbahn, die weltweit zum Mythos und 1996 von der UNESCO zum Weltkulturerbe ernannt wurde. Genehmigt wurde der gewagte Bauplan des Carl Ritter von Ghega, trotz heftigen Widerstands namhafter Sachverständiger, im Revolutionsjahr 1848. Ein Aufstand der neuen Industriearbeiterklasse hatte Wien in Aufruhr versetzt, Metternich war nach England geflohen, die kaiserliche Familie nach Ölmütz geflüchtet. Fürst Windisch-Graetz schlug mit kroatischen Truppen nach mehrtägigem Artilleriebeschuß den Aufstand gnadenlos nieder, 2000 Revolutionäre fielen bei der Verteidigung Wiens, und als Ungarn eine eigene Armee aufstellen wollte, bat der gerade auf den Thron gelangte junge Kaiser Franz Joseph 1849 Rußland um Hilfe, dessen Soldaten die ungarische Revolution blutig beendeten. In diese aufgeheizte Stimmung kam Ghegas Bauprojekt wie gerufen; viele der aufständischen Arbeiter konnten ins ferne Semmeringgebiet abgeschoben werden, bauten Ghegas Bahn, und Wien beruhigte sich langsam. Ob die erste Gebirgsbahn der Welt auch ohne die Revolution entstanden wäre, ist höchst zweifelhaft, denn die Schweiz traute sich damals noch nicht in die Berge, ihre Bahnen befuhren nur das flache Mittelland.



Die Semmeringbahn entsteht, Bau eines Viadukts Foto: Alliance For Nature

Doch dem Reich ging als Bahninvestor schnell das Geld aus. Um die ehrgeizigen Ziele des Bahnbaus weiterzuführen, förderte der Staat den Bahnbau, gab Privatbahngesellschaften günstige Eisenbahnkredite und unterstützte mit Steueranreizen die Erweiterung der Bahninfrastruktur. So entstand ein fächerförmiges Bahnnetz mit Wien als Knotenpunkt, das dann später vom Staat übernommen und weitergeführt wurde. Der nach der Niederlage von 1866 erfolgte Ausgleich mit Ungarn und die Bildung der Doppelmonarchie führten ab 1880 zu einer weiteren Verstaatlichung des Bahnnetzes. In der österreichischen Reichshälfte von Österreich-Ungarn gründeten sich 1882 die k.k. österreichischen Staatsbahnen (kkStB). Die Südbahn blieb jedoch bis zum Ende der Monarchie 1918 Eigentum der privaten Südbahngesellschaft.

Jeder kann Eisenbahn fahren

Weitere Alpenbahnen entstanden, wie die Arlbergbahn, die Tauernbahn, die Pyhrnbahn, die Karawankenbahn und die Wocheiner Bahn. Die Nord-

bahn machte Gewinne, weil sie besonders wirtschaftlich die gute schlesische Kohle transportieren konnte, später wurde sie verstaatlicht. Auch die Westbahn machte Fortschritte, nicht zuletzt deshalb, weil Kaiser Franz Joseph Bad Ischl als seine Sommerresidenz entdeckt hatte, und Staatsmänner, Politiker und hohe Beamte nun „zügig" nach Ischl kommen konnten. Selbst die Regierungspost wurde per Bahn von Wien nach Ischl befördert. Die Eisenbahnen erwiesen sich schnell auch als Segen für die Umwelt, denn durch den günstigen Massentransport von Kohlen verringerte sich der hohe Verbrauch an Brennholz aus den Wäldern. Besonders im Salzburger Land konnten die Menschen ihr Holz wieder freier nutzen, weil die Halleiner Salinen nun mit Kohlen befeuert wurden. Die Erzbischöfe von Salzburg hatten bereits im Mittelalter harte „Waldordnungen" durchgesetzt und die Nutzung von Bau- und Brennholz stark reglementiert, um ihre Einnahmen aus dem „weißen Gold" abzusichern, das ihnen über Jahrhunderte einen Platz unter den vier reichsten Fürsten Deutschlands ermöglicht hatte.

„Und jetzt geht's los, und mit der Zeit
Macht jeder sich's gemütlich,
Die Mutter schläft, das Kindlein schreit,
Sonst aber ist es friedlich.

Da naht gestreng der „Konduktöhr"
Mit seiner Knipsezange,
Und jeder gibt den Fahrschein her,
Beim Hiesel dauert's lange.

Foto: Godeysen

In Europa und im Habsburger Reich begann das „Goldene Zeitalter" der Eisenbahn. Der Kaiser besuchte seine Länder und Völker per Bahn, Geschäfts- und Dienstreisen erfolgten je nach Portemonnaie und gesellschaftlichem Rang in der 1., 2. oder 3. Klasse, die böhmische Schwerindustrie blühte dank der günstigen Bahntransporte auf, das Agrarland Ungarn belieferte die Schlachthöfe in Wien mit Vieh und die Mühlen mit Getreide. Das gehobene Bürgertum erlaubte sich den Urlaub, zur Weltausstellung 1873 reisten Besucher aus aller Welt nach Wien, Touristen aus dem neuen Deutschen Reich fuhren zur „Sommerfrische" in das Salzkammergut oder nach Tirol, und alle nutzten die Eisenbahn.

Auch das Heer transportierte seine Soldaten, Pferde und Kanonen mit der Bahn in alle Teile des Vielvölkerstaates. 1864 fuhren österreichische Soldaten sogar bis Hamburg mit dem Dampfroß, um gemeinsam mit Preußen dem dänischen König Schleswig-Holstein wieder abzunehmen, sowie Sylt, Föhr und Amrum zu befreien. Im Krieg 1866 überraschte der preußische Generalstabschef Moltke das österreichische Heer, indem er mit hohem Tempo seine drei getrennt operierenden Armeegruppen mit der Eisenbahn an die böhmische Grenze verlegte und dann erst vor Königgrätz vereinigte. Das Sprichwort „Getrennt marschieren -vereint schlagen" hat hier seinen Ursprung und wäre ohne die Eisenbahn wohl nicht entstanden. 1914 erfolgte nach dem Attentat auf den Thronfolger in Sarajewo der Aufmarsch zum Untergang des Kaiserreiches per Bahn. Noch nie zuvor waren in Europa so viele Soldaten und Waffen in so kurzer Zeit transportiert worden, und nie zuvor fuhren so viele Verwundete in ihre Heimat zurück. Mit der Niederlage und dem Zusammenbruch der österreichisch-ungarischen Monarchie endete 1918 auch die Ära der k.k. österreichischen Staatsbahnen.

Die Österreichischen Bundesbahnen

Die Siegermächte des Ersten Weltkrieges unterstützten den Zerfall des Vielvölkerstaates, und der französische Präsident Clemenceau degradierte Österreich zum Rumpfstaat: „Autriche, c'est le rest." Auch wurde der Anschluß an Deutschland untersagt, und die Erste Republik entstand mühsam aus dem kleingewordenen Österreich, ohne Schwerindustrie und ohne Bodenschätze. Die Nordbahn und die Südbahn führten jetzt ins Ausland, die österreichischen Bahnstrecken nach Ungarn

endeten im Burgenland, Italien annektierte Südtirol. Die neuen Staaten Tschechoslowakei, Jugoslawien, Polen und Ungarn sowie Italien übernahmen die auf ihrem Gebiet stehenden Loks, Waggons, Bahnhöfe und das Streckennetz und gründeten eigene nationale Bahngesellschaften. Die Südbahngesellschaft wurde aufgeteilt, der österreichische Teil 1923 von der Republik übernommen.

Die ehemals k.k. Staatsbahnen wurden in Österreichische Staatsbahnen (ÖStB) umbenannt, bis 1923 die Gründung der kaufmännisch selbständigen Österreichischen Bundesbahnen mit dem Kürzel BBÖ erfolgte. Die Abkürzung „ÖBB" war nicht frei, weil die schweizerische Önsingen-Balsthal-Bahn sich bereits „ÖBB" nannte. Die einst so gewinnträchtigen Bahnverbindungen nach Böhmen und Schlesien waren gekappt, Österreich verblieben lediglich die Strecken mit geringerem Verkehr und die aufwendigen Alpenstrecken mit hohen Betriebskosten. Auch litt die BBÖ unter großem Kohlemangel, sodaß die junge Republik mehrere Alpenstrecken elektrifizierte und den Strom aus Wasserkraft gewann. Die erste elektrische Bahnstrecke in Europa ging allerdings schon 1883 zwischen Mödling und Klausen in Betrieb.

Ohne es zu wollen, lösten die „roten" Bundesbahnen sogar eine Staatskrise aus, die zum Ende der Demokratie und zum Verbot der Kommunistischen und Sozialdemokratischen Partei führte. Eisenbahner hatten 1933 höhere Gehälter verlangt und begannen einen Streik, der auch im Nationalrat hohe Wellen schlug. Geschickt nutzte die konservative Regierung unter Kanzler Engelbert Dollfuß den Eisenbahnerstreik und eine Unklarheit in der parlamentarischen Geschäfteordnung aus, um den Nationalrat auszuschalten und ab dem 4. März 1933 ohne Parlament zu regieren. Mit Unterstützung der katholischen Kirche schuf Dollfuß danach den Ständestaat als österreichische Form des Faschismus und erhoffte sich Unterstützung durch Mussolini. Nachdem Adolf Hitler 1933 in Berlin zum Reichskanzler ernannt war, blieben deutsche Touristen aus, und die BBÖ fuhr mit leeren Wagen zur Grenze, denn er verhängte eine „Tausend-Mark-Sperre" als Ausreisegebühr nach Österreich, um seine alte Heimat zu schwächen.

Teil der Deutschen Reichsbahn

Durch Österreichs „Heimholung" in Hitlers „Drittes Reich" erfolgte 1938 eine Eingliederung der Bundesbahnen in die Deutsche Reichsbahn (DR), die damals das größte Unternehmen der Welt war und auch den deutschen Autobahnbau finanzierte. Alte Dampflokomotiven, die noch von der kaiserlichen Eisenbahn stammten, wurden durch deutsche Loks ersetzt, Berühmtheit erlangten die Kriegslokomotiven der Reihe 52, die bis zum Ende der Dampflokära ihren Dienst bei den Bundesbahnen versahen. Als hauptsächliche Bahnverbindung zum Deutschen Reich und wesentlicher Transportweg von Kohle und Stahl für die „Hermann-Göring-Werke"[3] in Linz bekam die Strecke Wels-Passau ein zweites Gleis, ebenfalls wurde die Tauernbahn als wichtige Verkehrsachse zum verbündeten faschistischen Italien ausgebaut. Der Wegfall der „Tausend-Mark-Sperre" und vor allem das „Kraft-durch-Freude" (KdF) Programm brachten dem Personenverkehr enorme Zuwächse zehntausende Urlauber aus den „Donau- und Alpengauen" lernten erstmals Deutschlands schöne Feriengebiete kennen, und deutsche Gäste konnten wieder Tirol und das Salzburger Land besuchen.

Später reisten dann auch ausgebombte deutsche Familien und Kinder der „Kinderlandverschickung" in das vom Krieg noch weitgehend verschonte Österreich. Erst 1944 überflogen US-Bomber die Alpen, als sie von Italien starten konnten, um Bahnknotenpunkte, Brücken, Bahnhöfe und Wagenmaterial zu zerstören. Bei Kriegsende waren ca. 41 Prozent des österreichischen Bahnnetzes ausgefallen. Die Reichsbahn war auch in der „Ostmark" Teil des NS-Systems und beförderte nach 1938 zuerst österreichische Oppositionelle in das KZ Dachau, dann anfänglich noch wohlhabende Juden in die Schweiz oder an die italienische und französische Grenze, nachdem ihnen ihr Vermögen abgenommen worden war. Später erfolgte die Deportation jüdischer Mitbürger vorrangig in das KZ Mauthausen; der Leidensweg der Wiener Juden begann am Aspangbahnhof und am Nordbahnhof.

---

3) Die Reichswerke AG Alpine Montanbetriebe Hermann Göring wurden 1938 mit reichsdeutschem Kapital gegründet, nach 1945 entstanden daraus die Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke Linz und die Alpine Montan in Donawitz (heute Voestalpine), sowie die Steyr-Daimler-Puch AG, s. a. Matthias Pape: Ungleiche Brüder - Österreich und Deutschland 1945-1965; Böhlau Verlag Wien, 2000 - Seite 139 ff.

Für die aktuelle Diskussion um die Semmeringbahn sei noch angemerkt, daß nie wieder so viele schwer beladene Züge über die historische Ghega-Bahn gefahren sind, wie im Zweiten Weltkrieg. Die im Balkan eingesetzten vorrangig aus Österreichern bestehenden Einheiten, aber auch Rommels Afrikakorps, sowie die in Italien kämpfenden Divisionen der Wehrmacht wurden über diese Bahnstrecke, sowie über die Tauernbahn und die Brennerbahn transportiert und versorgt. Es leben im Semmeringgebiet noch viele Augenzeugen, die bestätigen, daß trotz des enormen Verkehrsaufkommens, dem Schwertransport von Panzern, Fahrzeugen und Artillerie, sowie den gefährlichen Transporten von Munition und Sprengstoffen weder große Unfälle bekannt sind, noch Beschränkungen durch die Streckenführung mit ihren Tunneln. Auch wenn diese Militärtransporte einem ungerechten Krieg dienten, so sind sie bahntechnisch ein Beweis für die hohe Transportkapazität und Belastbarkeit der Semmeringbahn, deren Leistungsfähigkeit von den Tunnelbefürwortern heute gerne in Frage gestellt wird.

Die Neugründung der Österreichischen Bundesbahnen

Die Nachkriegszeit war für die Eisenbahn gekennzeichnet durch die Beseitigung der Kriegsschäden und tausenden von Personentransporten, die nötig wurden, weil die Siegermächte und befreiten Länder die europäische Landkarte veränderten. Österreich geriet in den Strudel einer aus dem Osten herandrängende Flut von verzweifelten Menschen, die vor der Roten Armee flüchteten oder durch Vertreibung sich von Österreich Aufnahme und landsmannschaftliche Hilfe versprachen. So kamen 383.000 Donauschwaben, Banater Schwaben, Siebenbürger Sachsen, Bukowinaer, deren Vorfahren Maria-Theresia gerufen oder wegen des protestantischen Glaubens zwangsumgesiedelt hatte, es kamen Altösterreicher aus Galizien und Ungarn, sowie Sudetendeutsche, die größtenteils per Bahn nach Deutschland abgeschoben wurden. 200.000 deutsche Bombenopfer aus dem „Altreich" und 346.000 deutsche Bürger, deren Familienväter in der Verwaltung, der Reichsbahn oder in reichsdeutschen Unternehmen gearbeitet hatten, mußten Österreich ebenfalls mit der Eisenbahn verlassen, darunter auch 246.000 Deutsche, die oft nur mit 30 kg Handgepäck reisen durften, weil ihr gesamtes Eigentum, einschließlich ihrer vor 1938 redlich erworbenen

Häuser durch die österreichische Regierung zwangsenteignet worden war.[4]

Die Zweite Republik gründete 1947 die neue „ÖBB", diesmal durfte das Kürzel verwendet werden, weil alle Schweizer Privatbahnen nun unter SP firmierten. Mit großem Arbeitseinsatz wurden die Kriegsfolgen beseitigt, Bahninfrastruktur und Elektrifizierung verbessert und ausgebaut. Von großer Symbolkraft waren die Neubauten des 1951 eröffneten Westbahnhofs und des 1961 fertiggestellten Südbahnhofs in Wien, die zusammen mit dem als „Mythos Kaprun" gefeierten Kraftwerksbau und dem Wiederaufbau der Wiener Oper die eigenständige nationale Identität der neuen Republik beweisen sollten. 1969 verabschiedete das Parlament ein neues Bun-

Das schwarze „Flügelrad" als Bahn-Logo bis in die Siebziger Jahre. Foto: Wikipedia

Ein Nostalgiezug unter Dampf fährt auf der zum UNESCO-Welterbe zählenden Semmeringbahn über den Viadukt Kalte Rinne. Foto: Alliance For Nature

4) s. a. Hubertus Godeysen: Piefke – Kulturgeschichte einer Beschimpfung; Edition va bene, Klosterneuburg, 2010 – Seite 99 ff

desbahngesetz, das die Bundesbahnen zu einem unselbständigen Wirtschaftsunternehmen des Bundes machte, dessen Budget vom Bund verwaltet wurde.

Das schlechte und veraltete rollende Material, vor allem bei Personenwagen blieb noch lange ein Problem. Erst als 1951 bei Langenwang in der Steiermark ein schweres Zugunglück mit 21 Toten zu beklagen war, das ein im Jahr 1907 mit hölzernem Wagenkasten gebauter Waggon verursacht hatte, entwickelte die Bahn in Einheitsbauweise neue zweiachsige Spantenwagen mit Stahluntergestell und sechs Fenstern, die noch bis in die 1990er-Jahre im Einsatz waren. Immer mehr Hauptstrecken wurden, im Westen und Süden beginnend, Richtung Wien elektrifiziert, während das Zeitalter der Dampflokomotiven ihrem Ende entgegenging. Ab 1976 fuhren alle Loks nur noch mit Elektro- oder Dieselantrieb.

In den 1960er Jahren ging das berühmte „Goldene Zeitalter der Eisenbahn" merklich zu Ende. Der schärfste Konkurrent im Personenverkehr wurde das Auto und im Güterverkehr der LKW. Einnahmen sanken, unrentable Nebenstrecken und Lokalbahnen mußten eingestellt werden. Hinzu kam, daß sich Österreichs Randlage am „Eisernen Vorhang" negativ bemerkbar machte, denn die Auswirkungen der Teilung Europas nach 1945 waren einschneidender, als 1918 der Zusammenbruch des Vielvölkerstaates. Der Verkehr Wien-Hamburg oder Wien-Berlin führte nicht mehr über Prag, sondern über Passau. Dem Ostblock ging es ähnlich, die einst berühmte Strecke Prag-Budweis-Triest umging jetzt Österreich und verlief über Bratislava, Ungarn und Jugoslawien zur Adria. Erst durch den Fall der Berliner Mauer und des „Eisernen Vorhangs" in den Jahren 1989/90 öffneten sich die Grenzen.

Nun liegt Österreich wieder in der Mitte Europas.

Die „Neue Bahn"

Erfolgsneutral und kostendeckend

Im August 1986 – vor 25 Jahren – wurden die Weichen für die Österreichischen Bundesbahnen neu gestellt. Mit einem großen Programm sollten die Bundesbahnen für das kommende Jahrtausend fit gemacht, die ständigen Verluste gebremst, der Siegeszug von LKW und Flugzeug über die Bahn gestoppt und wenigstens ein Teil der an die Straße verlorenen Fahrgäste, Frachten und Transporte wieder auf die Schiene zurückgeholt werden. Eine neue österreichische Eisenbahn sollte dem individuellen PKW, dem schnelleren, preiswerteren Flugzeug und dem flexibleren LKW Paroli bieten. Die alte Staatsbahn sollte endlich, nach einer Vielzahl gescheiterter Versuche, in eine moderne und wirtschaftliche Zukunft rollen.

Um diese wichtige Reform auf eine sichere Basis zu stellen, scheuten Bahn und Regierung keine Kosten und beauftragten für 27,2 Mio. ATS (1,98 Mio. Euro) das international renommierte Consulting-Unternehmen „Arthur D. Little International, Inc." (ADL). Es sollte eine umfangreiche Studie erarbeiten, die nicht nur die Probleme der österreichischen Eisenbahn aufdecken, sondern auch Vorschläge unterbreiten sollte, um die verlorene Wettbewerbsfähigkeit der Bahn wieder zurückzugewinnen. Im Sommer 1986 waren die umfangreichen Untersuchungen abgeschlossen, und am 31. August wurde medienwirksam der Abschlußbericht5) mit Planungsvorgaben für ein „Hochleistungsstreckennetz Österreichs" präsentiert.

Der damalige Befund über den Ist-Zustand der österreichischen Eisenbahnen war niederschmetternd. Das ADL-Team bescheinigte in der Studie seinen Auftraggebern, daß die Bundesbahnen sich *„in einer bedrohlichen Situation" befinden,* die nur durch *„unmittelbar einsetzende und durchgreifende existenzsichernde Maßnahmen bereinigt werden kann".* In den vergangenen 15 Jahren habe die Bahn nicht nur fortgesetzt Marktanteile verloren, sondern Reinverlust und Zuschußbedarf

5) Arthur D. Little International: Konzeption und Erarbeitung der Planungsvorgaben für das Hochleistungsstreckennetz Österreichs; Abschlußbericht an die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Wien, 1986.

Das rote ÖBB Logo von den 1980er Jahren bis 2004 im Einsatz – von Bahnkritikern auch „Schneckenpost" genannt.
Foto: Wikipedia

seien stark angestiegen. Während andere europäische Bahnverwaltungen ihre Strukturen reformierten und die Angebote verbessert hätten, sei die wirtschaftliche Lage der Bahn *„seit Jahren durch Stagnation gekennzeichnet."*

Weiter beanstandete die Studie lange Reisezeiten im Personenverkehr mit hohen Umsteigwartezeiten, Qualitätsmängel im Serviceangebot und bei vielen Bahnhöfen eine ungenügende funktionelle Ausgestaltung der Innenräume, fehlende Parkplätze und auch eine unzureichende Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr. Im Güterverkehr wurden die fehlende Schnelligkeit und Zuverlässigkeit in der Transportabwicklung bemängelt. Die Studie empfahl einen Erneuerungsschub zur Modernisierung der Bahn und vielfältige Investitionen zur Verbesserung der veralteten Schieneninfrastruktur und Streckenführung. Den Anschluß an Westeuropa könne die österreichische Bahn nur mit *„beträchtlichen" Investitionen* in einem *„möglichst kurzen Realisierungszeitraum"* schaffen. Die Hauptforderungen waren:

- Ausbau der Schieneninfrastruktur
- Streckenbegradigungen
- Bau von Hochleistungsstrecken
- Bau von Eisenbahntunneln
- Einführung eines Taktfahrplans im Personenverkehr
- Bessere Vernetzung zwischen Interregio- und Intercity-Netz
- Erneuerung des rollenden Materials
- Verbesserung und Modernisierung der Bahnhöfe
- Bau eines Zentralbahnhofs (Hauptbahnhof) in Wien
- Modernisierung des Logistikmanagements im Güterverkehr

Für dieses gewaltige Vorhaben, das in der Studie unter dem Begriff „Hochleistungs-Programm" (HL) zusammengefaßt ist, errechnete Arthur D. Little bis zum Jahr 2000 eine Investitionssumme von rund 60 Mrd. ATS (4,36 Mrd. Euro). Der größte Kostenanteil entfiel dabei auf den Streckenausbau einschließlich des Baus eines Wiener Zentralbahnhofes mit rund 42,5 Mrd. ATS (ca. 3 Mrd. Euro).

3 Kosten des HL-Programmes

Programm bis 2000:

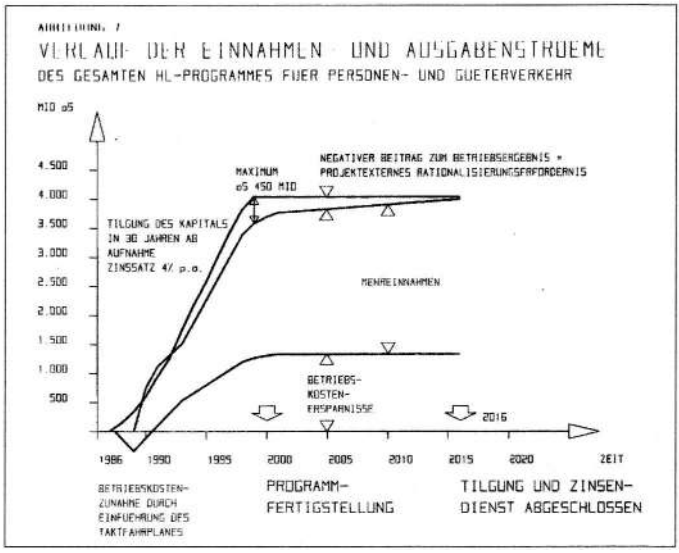
	Gesamtinvestition in Mrd ÖS	
o Intercity-Strecken		
Wien - Salzburg	16,99	
Wien - Graz	8,77	
Zentralbahnhof - Wien (mit Zulaufstrecken)	5,35	
o Interregio-Strecken		
Puntigam - Spielfeld-Straß	0,71	
Schober	2,38	
Ennstal	1,04	
Pyhrn	0,51	
Tauern	4,22	
Arlberg	2,26	
Streckenausbau (inkl. Zentralbahnhof)		**rd. 42,5**
o Intercity - Züge	6,75	
o Interregio - Züge	4,25	
o Güterwagen	1,50	
Rollmaterial		**rd. 12,5**
o Intercity - Bahnhöfe (inkl. Park & Ride)	1,00	
o Interregio - Bahnhöfe	0,30	
Bahnhöfe		**rd. 1,3**
o Güterinformationssystem	1,50	
o Güterterminals	2,00	
Anlagen/Einrichtungen Güterverkehr		**rd. 3,5**
Kosten des Programmes bis 2000		**rd. 60,0**

Titelblatt des Abschlußberichts der Arthur D. Little Studie. Rechts: Kosten des HL-Programms aus der ADL-Studie.

Auch eine Finanzierung wurde mitgeliefert, die rückblickend Erstaunen hervorruft. So prognostizierte die Studie nach dem Ausbau des IC-Netzes und dem Bau des Wiener Zentralbahnhofs nämlich einen Zuwachs bei Personenfahrten von 2,907 Mio. Fahrten (14,5%) für den Zeitraum von 1984 bis 2000 mit zusätzlichen Einnahmen von 417 Mio. ATS (30,3 Mio. Euro). Durch einen IC-Zuschlag von 40,- ATS (2,90 Euro) wurden sogar noch weitere Einnahmensteigerungen von 27,8 Prozent und 719 Mio. ATS (52,25 Mio. Euro) erwartet.[6] Beim hart umkämpften Güterverkehr ging das ADL-Team ebenfalls von einer erheblichen Steigerung des Verkehrsaufkommens von 6,564 Mio. Tonnen (12,0%) aus.[7]

Mit diesen prognostizierten Mehreinnahmen, der Einführung eines Taktfahrplans und Betriebskostenersparnissen ließen sich die ermittelten Kosten für das gesamte Hochleistungs-Programm sogar „erfolgsneutral", also kostendeckend, darstellen. Selbst die Rückzahlung der für die Baumaßnahmen aufzunehmenden Kredite erschien gesichert und

6) Arthur D. Little - Seite 125 f
7) Arthur D. Little - Seite 136



Grafik des Verlaufs der Einnahmen- und Ausgabenströme aus der ADL-Studie

bei einem Zinssatz von 4 Prozent bis zum Jahr 2015 einschließlich Zinsen getilgt: „*Das vorgeschlagene HL-Programm kann bei Erfüllung der dargestellten Bedingungen erfolgsneutral dargestellt werden. D. h. diese Investitionen rechnen sich über einen Zeitraum von 30 Jahren aufgrund steigender Einnahmen sowie projektinterner Kostenersparnisse und des definierten weiteren Rationalisierungserfordernisses außerhalb des Projekts."*[8)]

Umbau der Bundesbahnen

Die Studie von Arthur D. Little wurde zur Grundlage des Umbaus der alten Bahn zur „Neuen Bahn", deren Konzept ohne maßgebliche Kritik angenommen wurde. Widerstände gab es kaum, und bis heute basieren alle wesentlichen Infrastruktur-Investitionen für die Bahn auf den Vorschlägen der damaligen Studie aus dem Jahr 1986. Die neue SPÖ/ÖVP Regierung mit Kanzler Franz Vranitzky und Vizekanzler Alois Mock nahm im Arbeitsübereinkommen vom 16. Januar 1987 die „Neue Bahn"

8) Arthur D. Little: Abschlußbericht, Kapitel 5 Schlußfolgerung - Seite vii

in das Koalitionsprogramm auf. Zur Infrastruktur heißt es dort: *„Um die Position der Österreichischen Bundesbahnen nicht zu gefährden, müssen alle Maßnahmen getroffen werden, die international adäquate Zuggeschwindigkeit zu ermöglichen. Wir dürfen nicht das Langsamfahrgebiet Europas werden."*[9)]

Am 1. März 1989 wurde die „Neue Bahn" durch das Hochleistungsstreckengesetz im Nationalrat (Parlament) beschlossen, obwohl es nicht einmal ein Gesamtverkehrskonzept gab, in das man die „Neue Bahn" integrieren konnte. Dies führte auch zu berechtigten Zweifeln im Bundeswirtschaftsministerium, das sich zu einem kritischen Vermerk im vorangegangenen Begutachtungsverfahren veranlaßt sah: *„Es besteht die Gefahr, daß der Verzicht auf ein Gesamtkonzept zwar kurzfristig erste publikumswirksame Erfolge zuläßt, jedoch die erzielte Einsparung von Zeit und Kosten langfristig durch die Folgewirkungen verfehlter Maßnahmen bei weitem übertroffen wird."* Als jedoch andere negative Reaktionen ausblieben, reihte sich auch das Wirtschaftsministerium in die traurige Folge von Ankündigungen, Versprechungen und enttäuschten Hoffnungen ein, die Österreichs Verkehrsplanung 20 Jahre auszeichnete.

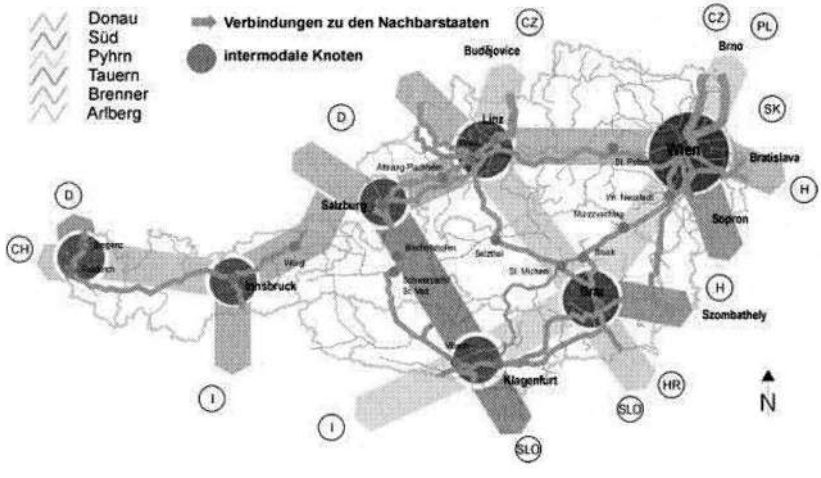
Es begann mit Verkehrsminister Karl Lausecker (1979–1984), der ein Gesamtverkehrskonzept ankündigte, das seit 1968 erstmalig (!) alle Verkehrsströme in und durch Österreich erfassen sollte. Sein Nachfolger Ferdinand Lacina (1984–1986) bestätigte das Vorhaben, jedoch ohne Ergebnis. Es folgte Rudolf Streicher (1986–1992), der ebenfalls ein Konzept versprach und tatsächlich im Dezember 1987 einen Beamtenentwurf vorlegte. Sein „Gesamtverkehrskonzept" war ein Sammelsurium hehrer Grundsätze, wie „ökonomisch effizient", „sozial und ökologisch", sowie „Umwelt hat Vorrang vor Rentabilität", aber unbrauchbar, denn es fehlte der bereits von Lausecker angekündigte Status quo aller Verkehrsströme, den Streicher mit einem „Bundesverkehrswegeplan" nachliefern wollte. 1992 nominierte die SPÖ Rudolf Streicher zum Kandidaten für die Bundespräsidentenwahl, der darauf das Ministeramt mit einem Coup niederlegte. Er erklärte seinen Beamtenentwurf von 1987

9) Arbeitsübereinkommen zwischen SPÖ und ÖVP über die Bildung einer gemeinsamen Bundesregierung vom 16. Jänner 1987; Wirtschaftsbund in Aktion 87/2, Wien, 1987 – Seite 62

ohne Begutachtung und parlamentarisches Verfahren einfach zum Gesamtverkehrskonzept.

Auf Streicher folgte Viktor Klima (1992–1996), der den nun mehrfach zugesagten Bundesverkehrswegeplan ebenfalls versprach, bis ihn die Bahn-Reform, der Transitvertrag und die EU-Beitrittsverhandlungen überrollten. Als er dann den Verkehrsplan nachreichen wollte, saß er schon im Finanzministerium. Der nächste Verkehrsminister hieß Rudolf Scholten (1996/97), er gelobte bereits bei seinem Amtsantritt, den Plan nun endlich zu liefern und machte kurze Zeit später Caspar Einem (1997–2000) Platz. Einem schaffte es dann endlich und legte am 5. November 1998 dem Ministerrat (Kabinett) den lange versprochenen Masterplan vor. Im Januar 2002 folgte die schwarz/blaue Regierung Schüssel mit einem Generalverkehrsplan (GVP-Ö), der Gesamtkosten von 29,9 Mrd. Euro für die Bahninvestitionen vorsah.

Aus heutiger Sicht ist es schon verwunderlich, mit welcher breiten Zustimmung die „Neue Bahn" angenommen, umgesetzt und deren Realisierung begonnen wurde. Parlament, Bundes- und Landespolitiker stimmten zu, Parteien, Eisenbahnergewerkschaft, Wirtschaftsbund und die Kammern beeilten sich, ihre Unterstützung zu zeigen, und niemand



Hauptkorridore des Generalverkehrsplans aus Kurzfassung des GVP-Ö 2002 des BMVIT, Seite VII

rechnete nach oder äußerte Zweifel. Mit erstaunlicher Schnelligkeit begann die ansonsten so schwerfällige Ministerialbürokratie zusammen mit den Bundesbahnen die Vorgaben in konkrete Planungen und aktives Handeln umzusetzen, unterstützt von Landeshauptleuten und Bürgermeistern, die ihre regionalen Wünsche über Parteikanäle einbrachten. Gutachter wurden beauftragt, Ausschreibungen versandt und Aufträge in Millionenhöhe erteilt. Daß dabei die lukrativsten Planungsstudien oft an die gleichen Gutachter gingen und bei gewinnversprechenden Ausschreibungen eigentlich meist nur die Unternehmen Strabag, Porr, Alpine und Swietelsky zum Zuge kamen, störte niemand.

Der Ausbau der „Westbahn" zur Hochleistungsstrecke begann zuerst „nur" mit den von ADL vorgeschlagenen Begradigungen, doch bei Verkehrsminister Viktor Klima erfolgte dann der vierspurige Ausbau. Auch wurden gewaltige Eisenbahntunnel durch den Wiener Wald und bei Lainz gebohrt, damit die neue Westbahn-Strecke etwas schneller wird. 1989 wurde der Abschnitt Gloggnitz-Mürzzuschlag zur Hochleistungsstrecke erklärt, und 1991 die Trassenverordnung für den Semmering Basistunnel erlassen. 1994 wurde ein Probestollen in den Semmering getrieben, der später als Begleitstollen dienen sollte. Geplant war danach der Bau des Semmering-Basistunnels, um den angeblichen „Flaschenhals" Semmering und die bewährte „Ghega-Bahn" zu umgehen. Bei Kilometer 2,3 von Mürzzuschlag aus kam es beim Vortrieb des Sondierstollens 1996 zu einem gewaltigen Wassereinbruch, bei dem die gesamte Stollenlänge geflutet wurde. Die Gegner des Basistunnels hatten dies wegen der schwierigen geologischen Verhältnisse bereits vorausgesagt, dennoch wurde mit hohen Kosten zwei Jahre weitergebaut, bis die Arbeiten Ende 1998 eingestellt werden mußten; es fehlte die Naturschutzbewilligung. In Kärnten setzte Landeshauptmann Jörg Haider die Koralmbahn mit ihren Tunneln durch, und zur vermeintlichen Entlastung des Transitverkehrs durch Tirol wurde mit der Planung und Sondierung des Brenner-Basistunnels begonnen.

Auch in Bahnhöfe wurde massiv investiert und 1997 eine „Bahnhofsoffensive" gestartet. Insgesamt sollten 43 Bahnhöfe und 50 Haltestellen modernisiert oder umgebaut werden. Doch bei der Kalkulation waren (angeblich) die Kosten für die Sanierung der Bahnsteige vergessen worden, sodaß die Baukosten um das Vierfache auf zwei Mrd. Euro anwuchsen. Die ÖVP-FPÖ/BZÖ-Regierung unter Kanzler Schüssel zog die finan-

Der im Bau befindliche neue Wiener Hauptbahnhof auf dem Gelände des ehem. Südbahnhofs **Foto: Godeysen**

zielle Reißleine und reduzierte die Baumaßnahmen auf die 20 größeren Bahnhöfe. Rechtzeitig zur Ernennung der Landeshauptstadt Graz zur Kulturhauptstadt Europas wurde 2003 die Totalmodernisierung des Hauptbahnhofs fertiggestellt, und 2009 erhielt die Kulturhauptstadt Linz einen großzügig renovierten Bahnhof. Ebenso aufwendig folgten die Umbauten der Bahnhöfe in den Landeshauptstädten Innsbruck, Klagenfurt, St. Pölten; in Wien konnten die Bahnhöfe Praterstern, Heiligenstadt, Hütteldorf, Meidling und Wien-West ihren Betrieb wieder aufnehmen. Salzburg und der neue in Wien-Mitte befinden sich noch im Bau, und auf dem Gelände des inzwischen abgerissenen Wiener Südbahnhofs entsteht neben dem historischen Arsenal nicht nur der neue Hauptbahnhof, sondern ein neuer Stadtteil. Die Umbauten weiterer Bahnhöfe sind mittlerweile ebenfalls fertiggestellt oder stehen kurz vor dem Abschluß, viele dieser Baumaßnahmen wurden zusätzlich mit vorgezogenen Krediten aus dem Konjunkturpaket des Bundes finanziert.

Ebenfalls setzte die geforderte Modernisierung des rollenden Materials ein. Und als der skeptische Bahnchef Helmut Draxler noch überlegte, ob Siemens die neuen Loks bauen sollte, konnten ihn Bundes-

kanzler Viktor Klima und Siemens-Generaldirektor Albert Hochleitner überzeugen. Es folgte die Auftragsvergabe für die neue Siemens Lokomotiven-Generation, und nun rollen rote Loks mit heldenhaften Namen der Antike über das Land, die „Taurus", „Herkules" und „Hector" heißen. Auch neue Züge und Waggons fahren durch Österreich, moderne Triebwagen wie der „Talent" ersetzen im Nahverkehr die uralten muffigen Nachkriegswagen, der Fernverkehr wurde kundenfreundlicher, und seit dem Fahrplan 2008/09 verbindet das neue Flaggschiff „railjet"[10] im festen Takt München und Budapest mit Wien, Linz und Salzburg.

railjet" – ein teurer Name Foto: Godeysen

10) Den Begriff „railjet" erfanden Bahnmitarbeiter im Jahr 2004 während eines Workshops, bei dem u. a. ein Name für den neuen Hochgeschwindigkeitszug gesucht wurde. Ein gewisser Peter Hochegger, der seit 2010 immer dann in den Medien auftaucht, wenn für ihn und andere prominente Stützen des politischen Systems die Unschuldsvermutung gilt, moderierte den Workshop im Rahmen seiner PR-Tätigkeit, die von 2000 bis 2010 die Bahn 6,2 Mio. Euro kostete. Der Lobbyist meldete den „railjet" als Marke an, um dann 2007 der Bahn ihren eigenen Namen für 150.000 Euro zzgl. MwSt. zu verkaufen. Warum der damalige Personenverkehrsvorstand Stefan Wehinger *„unter Einhaltung sämtlicher gesetzlicher; konzerninterner und aktienrechtlicher Vorgaben"* der Zahlung zustimmte, soll nun untersucht werden.

Um bei dem zu erwartenden Beitritt Österreichs in die EU das Schienennetz dem europäischen Bahnverkehr öffnen zu können, wurden 1992 die Bahn aus dem Bundesbudget herausgelöst, und in eine Gesellschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit umgewandelt, die zu 100 Prozent im Besitz der Republik verblieb. Zehn Jahre später begannen die Vorbereitungen für den wesentlich umfassenderen Umbau in einen neuen Bahn-Konzern, der sich am 1 .Januar 2005 dem Markt stellte. An der Spitze stand die „ÖBB Holding AG" mit den vier operativen Tochtergesellschaften:

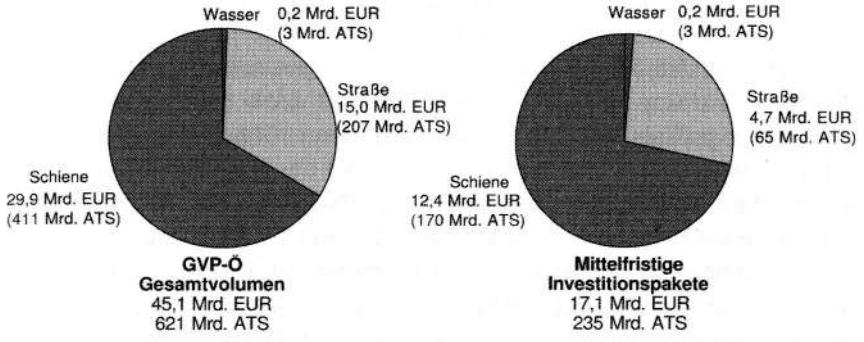
- „ÖBB-Personenverkehrs AG"
- „Rail-Cargo Austria AG"
- „ÖBB-Infrastruktur AG"
- „ÖBB-Dienstleistungs GmbH"

Mit dieser neuen Aufgliederung sollte auch eine Trennung zwischen Infrastruktur und Bahnbetrieb vollzogen werden. Bahn und Regierung erlagen dabei offenbar dem Trugschluß, daß hierdurch die Bahn freier, effizienter, sowie kostenbewußter agieren könnte, und der öffentliche Finanzbedarf sinken würde.

Das teuerste Desaster Österreichs

25 Jahre HL-Studie von „Arthur D. Little" mit der anschließenden „Neuen Bahn" sowie dem Hochleistungsstreckengesetz, dem Bundesverkehrswegeplan, dem Generalverkehrsplan, der Bahnhofsoffensive und dem neuen Bahn-Konzern - eine österreichische Erfolgsstory?

Ja, für Strabag, Porr, Alpine und Siemens! Ja, für Gutachter, Sachverständige, Institute, Anwälte, PR-Agenturen und Anzeigenleiter von Print- und elektronischen Medien! Ja, für die Baulobby und die Bauindustrie! Ja, für die Bahngewerkschaft, Wirtschaftskammer und Industriellenvereinigung! Ja, für die Wahlkämpfe von Landespolitikern und Abgeordneten! - Aber ein Desaster für die Steuerzahler, eine Katastrophe für die österreichischen Staatsfinanzen, der Todesstoß für eine betriebswirtschaftlich erfolgreich geführte Bahn, eine gewaltige Bürde für die Zukunft des Landes und ein Verhängnis für die Generationen von morgen, die in unverantwortlicherweise in Geiselhaft genommen werden!



Beim Gesamtvolumen des Generalverkehrsplans wird das massive Übergewicht der Schiene deutlich.
Aus Kurzfassung des GVP-Ö 2002 des BMVIT, Seite VII, Übersicht Volumen und Investitionen des Generalverkehrsplans

Denn die Studie von Arthur D. Little, die „Neue Bahn" und alle weiteren Projekte und Konstruktionen entpuppten sich als gigantische Fehlplanungen. Sie basierten auf viel zu optimistischen Zahlen, unrealistischen Erwartungen, geschönten Bedarfsermittlungen, sowie Halbwahrheiten. Die ADL-Studie wurde zum Flop, die viel zu niedrigen Kostenberechnungen führten zu gigantischen Geldausgaben, und die „erfolgsneutrale" Finanzierung verkam schnell zur gewaltigen Belastung der Steuerzahler. Hinzu kam, daß die Studie für eine Vielzahl von Investitionen der Grund war, um - auf Kosten der Staatskasse - zu bauen. Das treffendste Beispiel ist hier die Westbahn, die als begradigte zweigleisige Hochleistungsstrecke begann und nun in einem absolut überdimensionierten viergleisigen Neubau mit zwei neuen Bahntunneln endet.

In der langen Geschichte Österreichs dürfte es vermutlich keine andere staatliche Planung gegeben haben, die sich finanziell derartig gravierend als falsch erwies, die so gewaltig bei den prognostizierten Kosten irrte und die Bürger soviel Geld kostete. Wie blanker Hohn lesen sich da die Vorgaben zur Unternehmenszielsetzung in der Koalitionsvereinbarung von 1987; *„Die Organe ... sind dafür verantwortlich, das von der Bundesregierung gesetzte Ziel einer schrittweisen Absenkung des Bundeszuschusses bis 1990 zu realisieren. Betriebswirtschaftliches*

Hauptziel ist es, die Kosten und Leistungsstrukturen der besten europäischen Bahnverwaltungen bis 1995 zu erreichen."[11)]

Noch unerklärlicher erscheinen die Wachstumsprognosen, wenn man den Zeitraum bedenkt, in dem Arthur D. Little die Studie erstellte und das Programm „Neue Bahn" entstand, denn 1986 und im März 1989 wußte niemand, daß die Berliner Mauer und der „Eiserne Vorhang" fallen würden. Im Personenverkehr konzentrierte sich die Studie folglich nur auf den Binnenverkehr und Fernreisen ins freie Westeuropa, denn zwischen Ost und West gab es keinen nennenswerten Reiseverkehr. Der Gütertransport bezog sich lediglich auf den innerösterreichischen Handel und die wirtschaftliche Zusammenarbeit mit Deutschland und anderen Westpartnern, weil der Warenaustausch mit den Ostblock-Staaten recht überschaubar blieb.

Da die Beförderungszahlen bis 1986 im wesentlichen stagnierten, fragt man sich schon, wo die vorhergesagten Zunahmen im Reise- und Güterverkehr herkommen sollten, denn die Ostöffnung war nicht vorhersehbar. Sie brachte zwar erhebliche Steigerungen im Warenverkehr, der jedoch vorrangig auf der Straße stattfand. Auch stiegen Österreichs Wirtschaftsdaten erst merklich an, als die Republik Mitglied der EU und Handelspartner in einem freien europäischen Binnenmarkt wurde, dem Österreich zum Zeitpunkt der Studie nicht angehörte. Damals war die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) der bestimmende Faktor im internationalen Handel und Transport. Neben den seit 1957 bestehenden Gründungsstaaten – Bundesrepublik Deutschland, Frankreich, Italien, Niederlande, Belgien, Luxemburg – kamen 1973 Dänemark, Großbritannien und Irland, sowie 1981 Griechenland und 1986 Spanien und Portugal hinzu. Erst 1995, also neun Jahre nach der D. Little-Studie und zwei Jahre, nachdem aus der EWG die Europäische Gemeinschaft (EG) geworden war, trat Österreich, zusammen mit Finnland und Schweden der EG (EU) bei.

Wie konnten die Studie und die „Neue Bahn" damals von einem 12-prozentigen Wachstum im Güterverkehr ausgehen, wenn die Transporte in Westeuropa, vorrangig in Nord-Süd Richtung, Österreich in erster Linie als Transitland streiften, das durch seine damalige Randlage

---

11) Arbeitsübereinkommen zwischen SPÖ und ÖVP über die Bildung einer gemeinsamen Bundesregierung vom 16.Jänner 1987; Wirtschaftsbund in Aktion 87/2, Wien, 1987-Seite 61

benachteiligt war? Selbst als sich die Verkehrsströme nach den Grenzenöffnungen von Nord-Süd auf West-Ost drehten und damit Österreichs geographischer Lage entsprachen, nahmen die Bahnverkehre bei weitem nicht so zu, wie die ADL-Studie und die „Neue Bahn" dies *ohne* Ostöffnung dem Parlament, der Regierung und der Bevölkerung in Aussicht gestellt hatten.

Als Mauern und Stacheldraht gefallen waren, sich in Osteuropa demokratisch und marktwirtschaftlich geprägte Regierungen bildeten und Österreich seine alten Ostmärkte wiederentdeckte, entstanden tatsächlich große Zuwächse im Personen- und Güterverkehr, doch die Bahn profitierten davon nur mäßig.

Die ADL-Studie als Feigenblatt

Warum konnte sich ein so bekanntes, bewährtes und weltweit aktives Unternehmen wie Arthur D. Little so gravierend irren? Warum konnte ein so professionell arbeitendes Beratungsunternehmen derartig daneben-liegen und eine Studie abliefern, die bei den Prognosen und Bedarfsermittlungen nur so von Mängeln strotzt? Warum konnte ein international angesehenes Consultingbüro der österreichischen Regierung Empfehlungen geben, deren Berechnungen und Zahlen sich als absolut unrealistisch erwiesen, aber Milliardenschulden und ein Finanzdesaster zur Folge hatten? – Dabei war dies alles nur ein kleines Vorspiel gegenüber den Irrungen und Wirrungen, die sich bei den späteren Studien ab 2000 abspielten.

Bei der Suche nach Antworten drängt sich der Gedanke auf, daß es nicht allen Auftraggebern der Studie primär um eine Bahnmodernisierung ging, sondern ebenso um ein gigantisches Beschäftigungsprogramm für die österreichische Bauindustrie und eine Auslastung für die teure Tunnelbautechnik mit ihren Riesenbohrern. Der Neubau von Straßen und das ehrgeizige Nachkriegsbauprogramm für die Autobahnen waren weitgehend abgeschlossen, die Brücken waren gebaut und die meisten Straßentunnel gebohrt. Es drohte den großen heimischen Bauriesen eine Auftragslücke, die mit internationalen oder europäischen Bauaufträgen nicht so leicht geschlossen werden konnte. Auch hatten ausländische Ausschreibungen stets den großen Nachteil, daß österreichische Unternehmen sich mit anderen global agierenden Konkurrenten

messen lassen mußten, Vorstände die fremden Entscheider nicht so gut kannten und der Wettbewerb wesentlich härter war. Deshalb blieb man lieber im Lande; dort verstanden sich Auftraggeber und Auftragnehmer bestens, man konnte Ausschreibungen ungestört abfassen, lästige ausländische Mitbewerber fernhalten, und die Lobby wußte genau, wie Entscheidungsträger zu überzeugen waren. Auch konnten spätere Kostenerhöhungen oder Angebotsüberschreitungen im eigenen Land wesentlich leichter über die Bundes- und Landespolitik durchgedrückt werden, Kritik durch wohlmeinende Gutachten entkräftet und Bedenken der Bevölkerung mit begleitenden PR-Maßnahmen ausgeräumt werden. Schließlich waren Landespolitiker nur allzugerne bereit, sich auf Bundeskosten zu profilieren und zeigten sich bei Zusatzaufträgen meistens recht spendabel.

Rückblickend scheint klar, daß es bei der Beauftragung von ADL vordringlich nicht um eine objektive Studie ging, sondern darum, sich auf Planungsvorgaben und geforderte Investitionen eines weltweit anerkannten Beratungsunternehmens berufen zu können. Man wollte offenbar in erster Linie das internationale Renommee von Arthur D. Little und danach erst das profunde Wissen und die Erfahrungen. Bahn, Politik, Ministerialbürokratie und Gutachter scheinen ADL als Feigenblatt benutzt zu haben, hinter dem sie sich unverdächtig verstecken konnten, auch gegenüber den Abgeordneten. Die Rechnung ging auch auf, denn niemand kam es in den Sinn, die Studie mit dem großen Namen anzuzweifeln, erst recht nicht die Regierung, das Finanzministerium, das Parlament, die Opposition oder der Rechnungshof. Ohne Bedenken winkten sie in einem geordneten Beschlußverfahren die „Neue Bahn" durch und stimmten Investitionen zu, aus denen sich die umfangreichsten und teuersten Bauvorhaben Österreichs entwickelten. Sie lösten Aufträge aus, deren Bezahlung nur mit Schulden erfolgen konnte, die von der Republik auf dem freien Kapitalmarkt teuer aufgenommen werden mußten. Österreich verfügt über keine finanziellen Rücklagen; jeder Schilling und jeder Euro, der für die Bahn-Infrastruktur ausgegeben wurde, erhöht(e) die bereits bestehende enorme Schuldenlast.

Ob die Mitarbeiter von Arthur D. Little erkannten, daß sie möglicherweise Hauptdarsteller, aber nicht Regisseur waren, ist heute schwer festzustellen. Die Auftraggeber wollten jedenfalls eine Empfehlung, deren Ergebnis sie beeinflussen konnten. Deshalb verlangten sie die

Mitwirkung eigener inländischer Gutachter und lieferten selbst die Zahlen, Daten und statistischen Grundlagen. Dafür mußte das hoch bezahlte ADL-Team auch das Honorar in Höhe von 27,2 Mio. ATS teilen; die österreichischen Experten erhielten 8 Mio. ATS, weitere Zahlungen gingen an andere Unterstützer.

Dennoch enthält die Studie durchaus mahnende Hinweise, die ein wirtschaftliches Handeln einfordern. So sollen die Bundesbahnen nur dann investieren, *„wenn dadurch auch entsprechende Verbesserungen der Erlössituation bewirkt werden können".* Und der Abschlußbericht endet mit dem Hinweis: *„Somit hat das empfohlene HL-Programm per definitionem keinen Einfluß auf das Betriebsergebnis der ÖBB. Sollen jedoch der Gesamtaufwand, der Verlust und damit der Zuschußbedarf der ÖBB eingedämmt oder verringert werden, sind weitere einschneidende Maßnahmen innerhalb des Unternehmens ÖBB erforderlich."*

Doch „einschneidende Maßnahmen" schienen innerhalb der Bahn nicht gewünscht, und wenn Reformen unvermeidlich waren, so erfolgten sie halbherzig. Auch die Politik hatte wenig Interesse an tiefgreifenden Reformen oder einem großen Befreiungsschlag, der die Eisenbahn zukunftstauglich gemacht hätte. Wollte die SPÖ ihre roten Bahn-Stammwähler und die mächtige Eisenbahnergewerkschaft nicht verprellen, so sah die ÖVP in der Eisenbahn eher eine stets bereite Cash-cow für die heimische Wirtschaft. Hinzu kam eine parteiübergreifend agierende Baulobby, die es glänzend verstand, das gelegentlich aufkeimende finanzpolitische Gewissen einiger Entscheider immer wieder zu beruhigen. Darum fanden die ADL-Studie und das Konzept „Neue Bahn" in Österreich auch eine breite Unterstützung und wenig Kritik.

Wer zieht die Notbremse?

Aus heutiger Sicht ist es faszinierend und erschreckend zugleich, wie sich selbst die Fachleute in Regierung, Verkehrsministerium, Rechnungshof, Gewerkschaften, Wirtschaft und Bauindustrie von der Studie und der „Neuen Bahn" blenden ließen, ihr zustimmten und niemand an der in Aussicht gestellten „kostenneutralen" Finanzierung zweifelte. Mit „Tunnelblick" erlagen die politischen und wirtschaftlichen Eliten des Landes der Illusion, daß die Investitionen in ein Hochleistungsstreckennetz auch alle anderen Probleme der Bahn lösen würden.

Nach 25 Jahren ist die Bilanz katastrophal. Trotz gigantischer Investitionen im Ausmaß von 20 bis 25 Mrd. Euro in die „Neue Bahn", die Schieneninfrastruktur, das Hochleistungsstreckennetz, in Tunnelbauten, bessere Bahnhöfe, neue Loks und Wagen, verliert die Bahn weiterhin Jahr um Jahr Fahrgäste und Frachten. Das HL-Streckennetz ist immer noch nicht fertig, und nun wird mit dem „Zielnetz 2025" ein neues fernes Ziel gesetzt, um den Investitionsbedarf weiter in lichte Höhen zu schrauben. Obwohl 2004 die Republik 6,1 Mrd. Euro Bahnschulden übernahm, weil die bis dahin aufgelaufenen Schulden den Maastricht-Rahmen gesprengt hätten, mußten außerbudgetär immer neue Schulden der „ÖBB Infrastruktur Bau AG" übernommen werden, um sie vor der drohenden Pleite zu retten. Bis jetzt haben die Bundesbahnen 53,4 Mrd. Euro an Verpflichtungen (Schulden) angehäuft, das sind ein Viertel (!) der gesamten Staatsschulden, und ein Ende ist noch immer nicht in Sicht. Gespart wird bei der Zukunftsfähigkeit Österreichs, den Schulen, den Universitäten, der Forschung und der Kultur, aber nicht bei Tunnelbauten und Infrastrukturmaßnahmen für eine Eisenbahn, deren Kosten-Nutzen-Relation für den Steuerbürger immer fragwürdiger wird und deren Leistungszahlen stagnieren. Sind sie im Güterverkehr leicht steigend, so sinken sie permanent im Personenverkehr. Es zeichnet sich nicht nur der größte Finanzskandal der Zweiten Republik ab, sondern auch ein breites Staatsversagen.

Die Bundesbahnen hängen weiter am Tropf der Steuerzahler, die Schulden wachsen ungebremst, und eine wirtschaftliche Gesundung ist für die nähere Zukunft ausgeschlossen, auch wenn Bahn und Politik anderes behaupten. Selbst der Rechnungshof weist in seinem Rechnungsabschluß (BRA) für das Jahr 2010 auf weitere Vorbelastungen des Bundeshaushaltes hin, die bereits in den Rahmenplänen 2007 bis 2014 der „ÖBB-Infrastruktur AG" enthalten sind und aus 30-jährigen (!) Verpflichtungen und Zuschüssen des Bundes für die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur bestehen: „*Der Bund verpflichtet sich darin, 70% (75%*

Das neue ÖBB Logo wirkt moderner, die Bahn nicht. Foto: Godeysen

ab 2014) der jährlichen Investitionsausgaben zu tragen. Diese Zuschüsse werden in Abhängigkeit der getätigten Investitionen in Form einer auf dreißig Jahren umgelegten Annuität gewährt, wobei als Zinssatz der jeweils aktuelle Satz für Langfristfinanzierungen der ÖBB-Infrastruktur AG herangezogen wurde. Die ÖBB-Infrastruktur AG finanziert die getätigten Investitionen am Kapitalmarkt und erhält den vom Bund gewährten Zuschuß über dreißig Jahre verteilt, wobei dieser sowohl Investitions- als auch Finanzierungskosten umfaßt."[12] Doch nicht einmal die vertraglich vereinbarten Anteile von 30 bzw. 25 Prozent an den Investitionen für die Infrastruktur können die Bundesbahnen aus eigener Kraft erwirtschaften und zahlen. Auch diese Summen werden sich als Staatsschulden im Budget wiederfinden und letztendlich vom Steuerzahler zu entrichten sein. – Wer zieht endlich die Notbremse?

Die zuständige Ressortchefin Doris Bures[13] jedenfalls nicht, sie erklärte in einem Interview vom 18. August 2011 erschreckend simpel: *„Diese 53,4 Mrd. Euro verteilen sich auf die Zeit bis zum Jahre 2075. Das ist viel Geld, aber ich stehe zu diesen Investitionen. Sie sind aus umweit- und verkehrspolitischer Sicht notwendig."* Auf den Hinweis, daß sich die Staatsverschuldung dramatisch erhöht und EU-Länder auch pleitegehen können, beantwortete Ministerin Bures die Frage, ob nicht zu viel für die Bahn ausgegeben wird mit einem einfachen *„Nein",* wies alle Verantwortung von sich und versteckte sich hinter dem Staatsschuldenausschuß: *„Der Staatschuldenausschuß sagt, daß es die richtigen Investitionen sind und daß sie finanziell darstellbar sind. – Und dem habe ich nichts hinzuzufügen."*[14]

---

12) Voranschlagsrechnung des Rechnungshofes (Stand: 31. 3. 2011) über den Bundesrechnungsabschluß für das Jahr 2010 – Seite 133

13) Doris Bures (SPÖ) wurde 1962 in Wien geboren, besuchte eine Handelsschule in Wien und arbeitete als Assistentin in einer Zahnarzt-Praxis. 1980 begann ihre politische Karriere in der sozialistischen Jugend, über den Bezirk Wien-Liesing kam sie 1990 in den Nationalrat. Von 2000 bis 2007 und kurz im Jahr 2008 wirkte sie als SPÖ-Bundesgeschäftsführerin und 2007 als Bundesministerin für Frauen, Medien und öffentlichen Dienst und arbeitete eng mit dem SPÖ-Vorsitzenden und Kurzzeit-Kanzler Alfred Gusenbauer zusammen. Seit Dezember 2008 ist Doris Bures Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie in der Regierung Faymann.

14) Das Interview führten Jakob Zirn und Rainer Nowak für die Tageszeitung Die Presse, erschienen am 18. August 2011.

Bilanz 2010:
„Die Bahn ist ein Massenverkehrsmittel!"

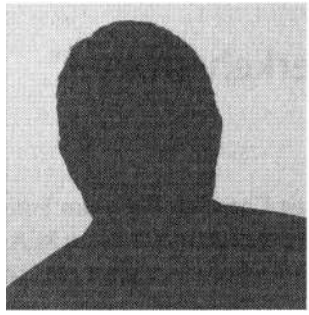
Ein „nicht erfreuliches" Desaster

Nach rund 300 Tagen als neuer Bahn-Chef gab Christian Kern am Freitag, den 29. April 2011 seine erste Jahresbilanzpressekonferenz im RCA-Gebäude in Wien, und die von ihm präsentierten Zahlen waren rot, so rot wie die Taurus-Lok. Die Bahn hat 2010 ein Konzernergebnis von minus 330 Mio. Euro eingefahren, erklärte Kern, und die Ebit-Marge ist von 5,5 auf 4,2 Prozent gefallen. Die Konzernerträge sind im Vorjahr zwar um 334,2 Mio. Euro auf 6,08 Mrd. Euro gestiegen, doch auch die Aufwendungen haben um 393 Mio. Euro auf 5,83 Mrd. Euro zugenommen. Die Finanzverbindlichkeiten sind 2010 um 13 Prozent (1,996 Mrd. Euro) auf rund 17,478 Mrd. Euro angestiegen. Dennoch wird bei den Investitionen nicht gespart, sie bleiben 2011 mit 2,699 Mrd. Euro auf dem Niveau des Vorjahres.

Weiter erläuterte der Bahn-Chef, daß 2010 die Zahl der Fahrgäste um 2 Prozent auf 460 Mio. angestiegen sei, wobei die Straße 40 Mio. Fahrgäste mehr als die Schiene transportiert habe, denn mit der Bahn seien 210 Mio. Personen und mit dem Bus 250 Mio. Personen gefahren. Zusätzlich wies Kern auf Probleme mit den Nebenbahnen hin, die er möglichst aus dem eigenen Rechnungskreis in Richtung der Länderbudgets verlagern will, wenn sie nur wenig genutzt werden. *„Die Bahn ist ein Massenverkehrsmittel!"* betonte der Vorstandsvorsitzende der Bundesbahnen, Mag. Christian Kern[15].

Als hauptverantwortlichen Verlustbringer ortet der Bahn-Chef die Güterverkehrstochter Rail Cargo Austria (RCA) mit einem Abgang von 350 Mio. Euro. Firmenwerte mußten in den Büchern um knapp 200 Mio.

15) Mag. Christian Kern, Jahrgang 1966, studierte Kommunikationswissenschaften an der Universität Wien und begann seine berufliche Laufbahn 1989 als Wirtschaftsjournalist, kam 1991 ins Bundeskanzleramt und arbeitete 1994 als Büroleiter und Pressesprecher des SPÖ-Klubs (Fraktion) im Österreichischen Parlament. 1997 wechselte Kern zur Elektrizitätswirtschafts-AG (Verbund AG), in der er schon früh Verantwortung übernahm und auch als Vorstandsmitglied in Ankara, Paris und Mailand tätig war. 2007 wurde er Vorstandsmitglied in der Verbund AG und wechselte 2010 als Vorstandsvorsitzender in die „ÖBB-Holding AG".



Hier sollte den Leser der Vorstandchef der Holding, Christian Kern, entgegenlächeln. Wegen des kritischen Inhalts des Buches wurde der Abdruck des für Journalisten ansonsten freien Fotos von der Holding-Kommunikation untersagt.

Euro nach unten korrigiert werden, und der operative Verlust liegt bei 120 Mio. Euro. Nun muß die RCA dringend saniert werden. Das große Sorgenkind hierbei ist die erst 2008 unter der rot-schwarzen Regierung erworbene ungarische Tochter Rail Cargo Hungaria (RCH), ehemals MAV Cargo, deren Kauf mittlerweile zum Gegenstand strafrechtlicher Ermittlungen wurde, weil undurchsichtige Zahlungsströme in Millionenhöhe und ein Schmiergeldverdacht im Raum stehen. *„Mit der Schlauheit des Rückblicks wissen wir heute, daß der Preis, den wir damals bezahlt haben, zu hoch war",* räumte der Bahn-Chef in der Pressekonferenz ein. Die ungarische Güterverkehrsbahn ist zwar Marktführer im Güterverkehr in Zentral- und Südosteuropa, doch angesichts sinkender Aufträge und roter Zahlen müssen Mitarbeiter massiv abgebaut werden. Die Bahn soll im Güterverkehr nicht gesundschrumpfen, sondern die Verlustbringer so *„redimensionieren",* daß die Bundesbahnen – gemessen an der Produktivität – damit unter die Top-5 in Europa kommt. Kerns Vorgänger Draxler wollte sogar in einem Anflug von Optimismus zu den Top-B gehören.

Ausführlich nahm Kern auch zu Personalfragen in den Bahn Stellung. Obwohl die Mitarbeiterzahl um 2,7 Prozent auf 42.419 (mit Lehrlingen 44.125) gesunken ist, und das durchschnittliche Pensionsantrittsalter um ein Jahr auf 53,5 Jahre angehoben werden konnte, sind die Personalkosten weiter um 3,5 Prozent gestiegen. Zusammen mit dem Betriebsrat werden Sozialpläne mit Abfertigungsmodellen ausgearbeitet, um unkündbaren und kündbaren Mitarbeitern Anreize für ein Verlassen der Bahn zu geben, da mittelfristig die Beschäftigtenzahl *„unter 40.000"* sinken müsse. Auch 270 Führungspositionen werden gestrichen.

Mit der Aussage *„Das Jahresergebnis ist ein Spiegel der Vergangenheit. Altlasten sind über Jahre entstanden",* zog Kern vor den anwesen-

den Journalisten ein düsteres Resümee über die letzten Jahrzehnte. Die von ihm für 2010 vorgestellte Bilanz mit ihren tiefroten Zahlen, die viele Steuerzahler als Desaster empfinden, nannte Kern *„nicht sehr erfreulich".* Dennoch befänden sich die Bundesbahnen auf einem guten Sanierungskurs: *„Der Trend im ersten Quartal 2011 zeigt, daß der Sanierungsplan bereits greift."* 2011 soll der Verlust auf -48,5 Mio. Euro deutlich reduziert werden, *„2013 wollen wir als Konzern in die schwarzen Zahlen kommen, und 2015 müssen wir Gewinne schreiben, die ausreichen, um das Eigenkapital abzusichern".* - Ähnliche, teilweise sogar wortgleiche Ankündigungen liegen von seinen Vorgängern ebenfalls vor, das Ergebnis ist bekannt!

„Es geht ums Überleben!"

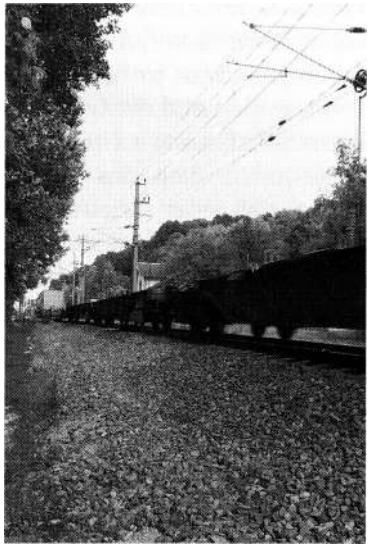
Das eigentliche Problem sprach der oberste Eisenbahner der Republik jedoch nicht an: Der Markt ist für die aufgeblähte Unternehmensgröße der Bundesbahnen zu klein, ohne riesige staatliche Zuschüsse, die immer schwerer auf die Altlasten drücken, wäre der Patient längst verblutet; dabei müßte er fit sein für die wachsende Konkurrenz. Solange diese Wahrheit in Österreich jedoch ein Tabu ist, weil SPÖ und Bahngewerkschaft ihren Einfluß im größten Unternehmen des Landes nicht verlieren wollen und die ÖVP die Bahn als Selbstbedienungsladen für ihre Wirtschaftsklientel zu benötigen scheint, wird die Bahn weiter ein Milliardengrab bleiben, das am Markt chancenlos ist. Da hilft es dann auch wenig, daß jeder Österreicher 2000 Euro „Vermögen" an seiner Bahn hält, wie Kern Anfang April 2011 erklärte: *„Jeder Österreicher hat als Miteigentümer der ÖBB 1900 Euro Schulden. Erstmals steht dem heuer aber auch mehr Vermögen gegenüber, nämlich gut 2000 Euro."*[16)]

Christian Kern übernahm den Posten des Vorstandsvorsitzenden der Holding im Juni 2010 mit vielen Vorschußlorbeeren. Als ehemaliger Wirtschaftsjournalist ging er gleich offensiv in die Medien und gab nach den ersten 100 Tagen im Amt eine erfrischend offene und ehrliche Zustandsbeschreibung der Bahn. Er beklagte fehlendes Kostenbewußtsein und einen *„Selbstbeschäftigungszirkus"* durch interne Bürokratie. Als Bei-

16) Tageszeitung Die Presse vom 7. April 2011: Kern: *„Befinden uns in einem Überlebenskampf"*

spiel für zahlreiche Absurditäten beschrieb er die Rasenpflege auf einem Bahngrundstück, um das sich gleichzeitig drei verschiedene bahneigene Organisationen kümmern: *„Am Montag kommt der erste und mäht die Wiese rund um das Betriebsgebäude, am Dienstag kommt der nächste von der Infrastruktur-AG, entfernt die Disteln am Gleis, und am Mittwoch mäht die Rail Cargo ihre eigene kleine Rasenfläche, die überbleibt."*

Anfang April 2011 erregte der Bahn-Chef dann weiteres Aufsehen, als er 15.000 Briefe an die Mitarbeiter der Rail Cargo versandte. In diesen Schreiben wies er offen darauf hin, daß die Bahntochter RCA nicht so erfolgreich war, wie dies jahrelang kommuniziert worden sei. Fehlende Gewinne, falsche Entscheidungen, Fehleinschätzungen und unrentable Transporte hätten das Unternehmen in eine dramatische Situation gebracht. Will die Bahn im Güterverkehr weiter aktiv sein, so sei eine schmerzhafte Sanierung ohne Alternative. Die RCA kann keine Wege mehr gehen, die wirtschaftlich nicht finanzierbar sind: *„Es geht ums Überleben!"* Das Eigen kapital *„schmilzt wie Schnee in der Frühlingssonne",* erklärte Kern, der darauf hinweist, daß nach den strengen IFRS-Regeln der Güterverkehr in der Bilanz 2010 sogar ein negatives Eigenkapital hat. In den vergangenen fünf Jahren ist die Quote von 47 auf rund 7 Prozent gesunken und *„1,8 Mrd. Euro sind verbrannt worden".*



Die unrentabelsten Fahrten sind Leerfahrten. Foto: Godeysen

Während der neue Bahnchef mit diesem dramatischen Schritt auf die Lage von RCA und Bahn richtig reagierte, verharmlosten die Profiteure der vergangenen Bahn-Geschäftspolitik sogleich Kerns Einschätzung und die kritische Überschuldung der Bahn, an deren Zustandekommen die Gewinne der Bauindustrie zumindest Anteil haben. Allen voran Horst Pöchhacker, langjähriger Konzernchef des Bauriesen Porr und nun Aufsichtsratspräsident der Bahn-Holding: *„Diese*

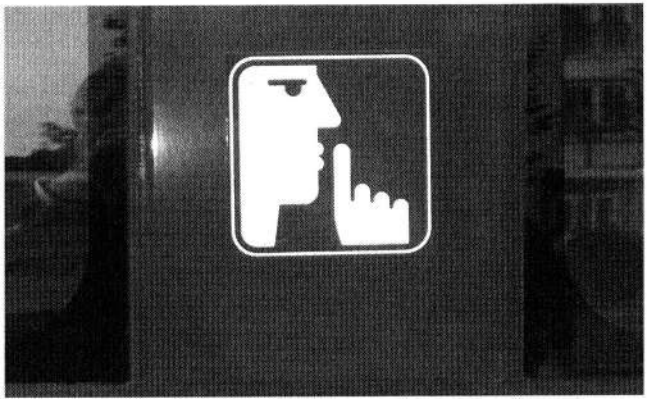
Gefahr sehe ich nicht." Auch der mächtige Chef der Eisenbahner-Gewerkschaft, Wilhelm Haberzettl[17]– meint, das Betriebsergebnis sei in Wirklichkeit nicht so schlecht, und Schwarzmalen gehöre *zur „Chef-Dramaturgie".* Und Ferdinand (Ferry) Maier, damaliger ÖVP-Verkehrssprecher erklärte: *„Ich halte es für rufschädigend und unverantwortlich, einen solchen Brief zu verfassen"* und meinte, Kern wolle mit seinem Apell lediglich eine weitere Kapitalerhöhung vom Staat einfordern.

Gesamterlöse, die keine sind

Die von Christian Kern noch am Beginn seiner Amtszeit kommunizierte Offenheit und seine auch von den Medien gelobte Bereitschaft zur Kritik an den verkrusteten und unwirtschaftlichen Bahn-Strukturen demonstrierte er auch noch bei seiner ersten Bilanzpressekonferenz im April 2011, wenn auch schon abgeschwächt. Doch bei seinem schriftlichen Geschäftsbericht für das Jahr 2010 führt er leider die schlechte Tradition seiner Vorgänger fort, denn auch Kern beschönigt die wahre Lage der Bundesbahnen und vermeidet erhellende Aussagen zu den düsteren Zahlen über die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs. Statt der erhofften neuen Transparenz und Offenheit gibt es auch bei Kern keine langfristigen Vergleichsreihen; wichtige Detailzahlen zum Personenverkehr und klare Auskünfte über die wahre Finanz- und Wirtschaftslage des Güterverkehrs fehlen.

Vergleicht man Kerns Bericht mit denen der früheren Bahn-Chefs, erscheint die Bilanz zwar professioneller aufbereitet, und innerhalb der Daten treten auch keine Diskrepanzen und Widersprüche mehr auf, doch setzt sich der Trend zur Verschleierung der Bahn-Leistungsdaten konsequent weiter fort. Die mit der Bilanz 2006 beginnende Entwicklung, die vorher schon wenig aussagekräftigen Zahlen über die tatsächlichen Verkehrs- und Wirtschaftsdaten noch weniger transparent, offen und nachprüfbar darzustellen, setzt Kern leider fort – und zwar sowohl hinsichtlich Personen- und Tonnenkilometern, wie auch bei der Zusammensetzung des Umsatzes.

17) Wilhelm Haberzettl trat im November 2011 überraschend von allen politischen Ämtern zurück, auch als Chef der Bahn-Gewerkschaft. Haberzettl erklärte seinen Rücktritt mit privaten Gründen.



Das Schweigen ist in gekennzeichneten Zugabteilen erwünscht, nicht jedoch in der Kommunikation mit den Eigentümern der Bundesbahnen – den Steuerzahlern. Foto: Godeysen

Der österreichische Wirtschaftsjournalist Christoph Hartmann[18)] hat sich intensiv und über einen langen Zeitraum mit den Bundesbahn-Wirtschaftsdaten befaßt. Zu den Bilanzen der Bahn erklärt er: „*Mir ist kein anderer Fall in Österreich bekannt, in dem der publizierte Jahresabschluß über die Jahre hinweg an Informationswert verloren hat – außer eben bei den ÖBB. Ich gehe zwar davon aus, daß die ÖBB ihre Publizitätspflichten nicht verletzt; aber bei einem Unternehmen, das in diesem Ausmaß dem Steuerzahler auf der Tasche liegt, müßte es zur selbstverständlichen Pflicht gehören, mit größtmöglichster Transparenz zu informieren. Die in den letzten Jahren vorgelegten ÖBB-Bilanzen sind eigentlich ein Skandal und eine grobe Mißachtung der zahlenden österreichischen Bürger."*

Während die Bundesbahnen gerne und mit großem Medienaufwand hohe Gesamterlöse und Rekordumsätze präsentieren und damit die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Bahn kraß überzeichnen, werden die einzigen echten Erlöse, nämlich die am Markt erwirtschafteten Leistungen, lieber versteckt. Dies erfolgt auch im Geschäftsbericht (GB) für das Jahr 2010 mit Umsatzerlösen von 5,13 Mrd. Euro und Gesamterträgen von 6,08 Mrd. Euro. Doch die Wahrheit sieht anders aus, denn im

18) Christoph Hartmann war von 1986 bis 2000 mit den „Finanznachrichten" teils als angestellter Redakteur, teils als freier Mitarbeiter, und zuletzt fünf Jahre lang als Herausgeber und Chefredakteur eng verbunden. In diesem langen Zeitraum hat er rund 500 Bilanzanalysen von vorrangig in Wien notierten Gesellschaften, Banken und auch den Bundesbahnen erstellt und veröffentlicht.

Geschäftsbericht der „ÖBB-Holding" (GB Seite 10) ist klar dokumentiert, daß von den Umsatzerlösen in Höhe von 5,13 Mrd. Euro *nur* 2,46 Mrd. Euro (2.466,3 Mio. Euro - in Worten Zweitausendvierhundertsechsundsechzig Millionen Euro), also rund 48 Prozent am Markt erwirtschaftet wurden, von den Gesamterträgen sogar nur 40,6 Prozent. Knapp die Hälfte der Umsatzerlöse, nämlich 2,14 Mrd. Euro kommen neben den anderen milliardenschweren Staatsförderungen ebenfalls vom Steuerzahler, diesmal als Beiträge des Bundes und der Länder (GB S. 76). Die restlichen Einnahmen sind Umsätze aus Vermietungen und Energieverkäufen.

Für Umsatz sorgt der Steuerzahler (Beträge in Mio. Euro. 1.000 Mio. = 1 Mrd.)

Umsatz	2005		2006		2007		2008		2009		2010	
	Mio. €	%	Mio. €	%	Mio. €	%	Mio. €	%	Mio. €	%	Mio. €	%
Subvention Infrastruktur (Bund)	1006,0	23,9	1006,0	22,0	1006,0	20,6	1014,8	20,2	1029,6	21,3	1054,0	20,5
Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen (Bund)	556,3	13,2	574,9	12,6	577,5	11,8	611,6	12,1	633,6	13,1	671,5	13,1
Abgeltung Verkehrsleistungen (Länder)	260,3	6,2	285,6	6,3	315,3	6,5	355,5	7,1	379,1	7,9	415,8	8,1
Sonstige Erlöse	429,7	10,2	498,5	10,9	583,2	12,0	532,6	10,6	474,1	9,8	528,5	10,3
Güterverkehr	1392,4	33,1	1611,9	35,3	1796,3	36,9	1876,3	37,3	1661,3	34,4	1821,2	35,4
Personenverkehr	563,0	13,4	587,1	12,9	595,9	12,2	640,2	12,7	650,1	13,5	645,1	12,6
SUMME	4207,7	100,0	4564,0	100,0	4874,2	100,0	5031,0	100,0	4827,8	100,0	5136,1	100,0

In keinem Jahr seit 2005 hat die Bahn mehr als 50 Prozent ihres Umsatzes am Markt erzielt. Dabei tauchen die großen Infrastrukturinvestitionen im Umsatz naturgemäß gar nicht auf. Daß die in der Bilanz verzeichneten Subventionen für die Erhaltung der Infrastruktur einen rückläufigen Anteil am Unternehmensumsatz haben, ist nicht viel mehr als eine kosmetische Angelegenheit. Die interessanteste Position sind die ständig wachsenden Abgeltungen für Verkehrsleistungen, die sich die Bundesbahnen bei den Bundesländern ausverhandeln: Zunehmend zahlt der Bund für das bloße Bestehen der Bahn; damit sie auch weiterhin fährt, dürfen die Länder immer tiefer in die Tasche greifen.

Die Bundesbahnen verstehen es meisterlich, sich staatliche Gelder zu beschaffen und immer neue öffentliche Geldquellen anzuzapfen. Dies wird ihnen von der Republik offensichtlich nicht nur einfach gemacht, es erscheint auch wesentlich erfolgreicher zu sein, als mühsam das Bahnangebot der echten Nachfrage anzupassen und sich in der Marktwirtschaft zu bewähren. Lieber lassen die Bundesbahnen von Landeshauptleuten so manche hoch subventionierten leeren Geisterzüge durch das Land rollen und verzichten darauf, mit der wachsenden Konkurrenz um Marktanteile zu kämpfen. Und damit die Bürger nicht merken, daß von den Marktumsätzen nichts übrigbleibt, weil die jährlichen Investitionen in die Bahn gerade so hoch sind wie die Einnahmen, werden möglichst nur die Gesamterträge kommuniziert; auch in der Bilanz 2010.

Für Steuerbürger dürfte die Erkenntnis recht deprimierend sein, daß die echt erwirtschafteten Erlöse aus Gütertransport und Personenverkehr gerade ausreichen, um die milliardenschweren Rechnungen von Bauindustrie und Wirtschaft für die Bahninvestitionen zu bezahlen. Für Gehälter und Betriebskosten bleibt da nicht mehr viel übrig, diese Zahlungen müssen mit Steuergeldern des Bundes und der Länder erfolgen. Um jedoch der Öffentlichkeit diese bittere Wahrheit zu verschweigen, damit für die teuren und mit Schulden finanzierten Bauvorhaben das Geld weiter ungehindert fließen kann, „erwirtschaften" die Bundesbahnen eben nicht 2,4 Mrd. Euro, sondern 6,0 Mrd. Euro. Auch wirken bei diesen „Gesamterträgen" die operativen Verluste relativ kleiner und damit weniger dramatisch.

Mit der Hälfte auf der Schiene

Um die am Markt erwirtschafteten Einnahmen besser beurteilen zu können, betrachten wir zuerst den Hauptträger des Umsatzes, den Güterverkehr. Die Bahn-Tochter Rail Cargo Austria (RCA) machte 2010 einen Marktumsatz von 1,82 Mrd. Euro (GB S. 76). Bedauerlicherweise sind die Bundesbahnen jedoch davon abgegangen, entweder im Konzern- oder im RCA-Geschäftsbericht diese Umsätze im Güterverkehr nach Leistungsbereichen aufzugliedern. Die veröffentlichte Bilanz enthält nur eine geografische Aufgliederung, die angesichts des hohen (nicht aufgegliederten) Innenumsatzes im Güterbereich faktisch ohne Aussage ist.

Aus den Geschäftsberichten der vergangenen Jahre ist bis 2006 allerdings bekannt, daß innerhalb der Marktumsätze der RCA die Umsätze aus Transportleistungen auf der Schiene nur bei rund 50 Prozent liegen; die zweite Hälfte entfällt auf Speditionsleistungen und sonstigen Umsätzen. Angesichts der Ankündigung, den Stückgutverkehr verstärkt auf die Straße zu verlagern, und angesichts einer wachsenden Bedeutung der Speditionsleistung an der Gesamtwertschöpfung, dürfte sich dieses Verhältnis wohl kaum zugunsten der Schiene verändert haben.

Die wenig aussagekräftigen Segmentzahlen (GB S. 133) legen nahe – bei aller Vorsicht der Interpretation –, daß ein wachsender Anteil der Transporte im Ausland beauftragt wird. Diese Internationalisierung wäre zweifellos ein betrieblicher Fortschritt, wenn sie denn auch tatsächlich so stattfindet, sie weist aber auch auf eine erhebliche Verminderung des auf den inländischen Schienenwegen erzielten Umsatzanteils hin. Daß die bemerkenswerte Steigerung der RCA-Erlöse (+ 9 % Umsatz bzw. + 7 % Gesamterlöse) im Jahr 2010 nicht auf dem heimischen Schienennetz stattfand, zeigt nicht zuletzt die außerordentlich geringe 0,2 prozentige Steigerung der von der RCA geleisteten Zahlungen für die Schienenbenutzung an die „ÖBB-Infrastruktur" (GB Infrastruktur S. 104).

Fordert man angesichts der Milliardenzahlungen der österreichischen Steuerzahler an die Bahn mehr Transparenz und einen offeneren Umgang mit den eigenen Zahlen, so gehört auch die Aufforderung dazu, ehrlich darauf hinzuweisen, daß der im Güterverkehr verwendete Begriff „Bruttotonnenkilometer" nicht das transportierte Frachtgewicht darstellt, sondern zusätzlich das Eigengewicht der Lok und der Waggons umfaßt. Auch fließen Leerfahrten und Eigentransporte in die Leistungsbilanz ein, obwohl diese Ergebnisse nicht am Markt erwirtschaftet werden. Alleine an Aushub aus eigenen Baustellen transportiert die Bahn jährlich 640.000 Tonnen, hinzukommen Materialtransporte für Großbauten, wie beim Bau des Hauptbahnhofs in Wien mit 3,2 Mio. Tonnen. Der Umweltbericht 2008 der Bahn weist alleine für den Lainzer Tunnel 11.450 Güterwagen mit 687.000 Tonnen nach, der Geschäftsbericht 2009 der Rail Cargo für den Lainzer Tunnel 3.500 Güterwagen, was einem Transport von rund 210.000 Tonnen entsprechen dürfte. Beim Semmering Basistunnel (neu) würden sicherlich 15 Mio. Tonnen Tunnelaushub anfallen, mit noch größeren Mengen an Ausbruch ist bei den Tunneln der Koralmbahn und des Brenner Basistunnels zu rechnen.

Die großen Tonnagemengen der Eigentransporte fließen nicht nur in die allgemeine Transportbilanz mit ein; könnten sie auch dafür genutzt werden, eine höhere Auslastung der entsprechenden Bahnstrecken vorzutäuschen, um so die Notwendigkeit weiterer Investitionen und Tunnelbauten zu rechtfertigen?

Es ist deshalb erforderlich, daß die Holding bei ihrem nächsten Geschäftsbericht den am Markt erzielten inländischen Schienenumsatz so „isoliert", daß die richtigen Bezugsgrößen zu den Investitionssummen hergestellt werden können. Unter Fortschreibung älterer Zahlen dürfte dieser inländische Schienenumsatz derzeit rund 800 Mio. Euro nicht überschreiten.

Die Bahn fährt Bus

Der Marktumsatz im Personenverkehr lag im Jahr 2010 bei 645,1 Mio. Euro und hat sich gegenüber dem vorangegangenen Jahr um rund 0,8 Prozent vermindert. Die Datenlage wird im Bereich „Personenverkehr" jedoch so unzureichend dargestellt, daß eine Analyse praktisch unmöglich ist: Die Bilanz 2010 weist nämlich nicht einmal aus, welcher Umsatzanteil auf der Schiene mit der Bahn und welcher auf der Straße mit dem Bus erzielt wird.

Hierzu nochmals Christoph Hartmann: „*Sehr bedenklich finde ich, daß in den letzten Jahren die Veröffentlichung von über Jahrzehnte hinweg publizierte Zeitreihen mit wichtigen Verkehrskennzahlen – wie Personenkilometer oder inländisches Fahrgastaufkommen – kommentarlos unterbrochen wurde. Dies dürfte auch international einmalig sein!"*

In großflächigen Anzeigen lobt die Bahn sich selbst, stellt sich als Österreichs größter Mobilitätsanbieter dar und nennt hierbei eine Fahrgastzahl, die im Geschäftsbericht 2010 mit angeblich 460 Mio. beförderten Personen ausgewiesen wird. Geht es nach den echten im öffentlichen Verkehr beförderten Personen, sind übrigens nicht die Bundesbahnen die „Größten", sondern die Wiener Linien. Mit ihrer Werbung versucht die Bahn allerdings beim Bürger den Eindruck zu erwecken, daß eine starke Auslastung im Personenverkehr stattfindet und hofft mit dieser undifferenzierten Angabe die hohen Infrastrukturkosten der Schiene begründen zu können. Dabei wird allerdings gerne verschwiegen, daß lediglich 45 Prozent der Fahrgäste auf der Schiene unterwegs

sind, während rund 55 Prozent, also der größere Anteil, den Bus und damit die Straße benutzen.

Doch wenn man den Umsatz des Personenverkehrs Bahn und Bus zuordnen will, helfen Angaben über Fahrgastzahlen nicht weiter. Aus früheren und detailgenaueren Geschäftsberichten kann man schließen, daß etwa 85 Prozent der Marktumsätze im Personenverkehr auf der Schiene erzielt werden, somit rund 550 Mio. Euro. Doch die Zahlen der angeblich beförderten Fahrgäste der Bahn sind auch aus einem anderen Grund recht fragwürdig, denn sie enthalten einen erheblichen Anteil von Mehrfachzählungen, die beim Umsteigen entstehen. Seit Jahren paßt die Umsatzentwicklung im Personenverkehr nicht mit den Entwicklungen der Fahrgastzahlen und der Fahrpreise zusammen – auch 2010 nicht. Laut interner Statistik stieg die Zahl der auf der Schiene beförderten Fahrgäste um 2 Prozent an, und laut Statistik Austria wurden die Fahrpreise um 2,3 Prozent angehoben. Stimmen diese Zahlen, so müßten die Verkehrsumsätze um 4,3 Prozent angestiegen sein, obwohl sie stagnieren. 2009 ergaben sich aus einem Vergleich der Fahrgastkilometer mit den Einnahmen aus den verkauften Fahrscheinen sogar ein Transport von 33 Mio. „Phantomreisenden", mehr als das Vierfache der österreichischen Bevölkerung.

Die verlorenen Passagiere

Von 1990 bis 2006 hat sich die Zahl der Passagiere der Bahn von 168 auf 196 Millionen erhöht. Verknüpft man diese Steigerung mit den von der Statistik Austria erhobenen Daten über die Entwicklung der durchschnittlichen Kosten für Bahnfahrten (Menge x Preis), erhält man die Umsatzentwicklung (obere Reihe). Tatsächlich hat der realisierte Marktumsatz (untere Reihe) diesen errechneten Umsatz zunehmend verfehlt. Da die durchschnittliche Fahrstrecke und Zusammensetzung des Passagiere weitgehend konstant geblieben ist, gibt es für diese Lücke eine logische Erklärung: Die Zahl der Passagiere wurde falsch gezählt und blieb weit hinter den Angaben zurück.

1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
100	108	113	122	131	136	143	128	132	135	143	151	151	155	159	170	180
100	109	110	117	119	121	123	121	123	125	135	138	141	139	141	153	160

Quelle: ÖBB, Statistik Austria; Zeitreihenbrüche 1997 und 2005

Die Konsequenz aus dem Passagierschwund: Seit 2007 wird der Umsatz im Personenverkehr intern nicht mehr getrennt nach Bahn und Bus ausgewiesen. Damit sind die Passagierzahlen jeder externen Überprüfung auf Plausibilität entzogen.

Es spricht nicht für ein gesundes Selbstvertrauen in die eigene Leistungsfähigkeit, wenn Personenverkehrsumsätze verändert oder verschleiert und Einzelposten seit 2005 nicht mehr ausgewiesen werden, sodaß externe Überprüfungen völlig unmöglich geworden sind. Eines läßt sich allerdings mit Bestimmtheit feststellen und durch die vorhandenen Daten der Jahre 1990 bis 2005 auch nachweisen: Die Bahn hat ihr Fahrgastaufkommen über einen langen Zeitraum gewaltig schöngerechnet, und ihre Prognosen beharrlich zu hoch angesetzt. Eine Erklärung mehr, warum Bahnverkehrsplanungen auf wirklichkeitsfremden Beförderungszahlen im Personenverkehr basieren!

Wann kommen die Massen?

Was der oberste Lokführer der Nation allerdings in der Bilanzpressekonferenz und im Geschäftsbericht 2010 verschämt verschwieg, sind die Leichen, die im Keller der Bahn liegen. Zurzeit sind es 14,4 Mrd. Euro Bahnschulden, obwohl die Republik im Jahr 2004 der Bahn bereits sechs Mrd. Euro abnahm, um sie auf die bereits bestehenden Staatsschulden draufzusatteln. Doch im großen Keller ist noch Platz, denn die nächsten Verschuldungsleichen werden demnächst angeliefert.

- Über 30 Jahre lang hat sich der Bund verpflichtet, auch die neuen Schulden der Bahn zu 70 % und ab 2014 zu 75 % zu übernehmen, auch wenn sie erst bis 2014 in den Rahmenplänen des Bundeshaushaltes berücksichtigt sind.
- Es dürfte eine Illusion sein, daß die Bahn bei ihrem geringen Marktumsatz von 2,4 Mrd. Euro auch nur einen Cent ihrer 30 bzw. 25-prozentigen Anteile aus echten Einnahmen bezahlen können.
- Der Rechnungshof hat bereits eine Vorbelastung des Bundesbudgets mit Stand 2010 auf 53,5 Mrd. Euro errechnet, wobei er jedoch 64 Mrd. Euro einplant, weil auch er den Bundesbahnen die Zahlung ihres Anteils nicht zutraut.

- Die gigantischen Tunnelprojekte werden erst zeitverzögert in den Budgets auftauchen, denn die richtig großen Baukosten entstehen ab 2012.
- Nicht berücksichtigt sind bei allen noch laufenden Baumaßnahmen die üblichen Kostenüberschreitungen bis 50 % in der nach oben offenen Skala.

Die Dramatik der Bahn-Schulden steigert sich rasant, trotz der teuer bezahlten Werbebotschaften, den unrealistischen Prognosen, den geschönten Bilanzen und den aktuellen „Kern"-Aussagen. Wenn also

- die Bundesbahnen nur 48 % ihres Umsatzes am Markt erwirtschaften,
- der halbe Umsatz durch Steuergelder des Bundes und der Länder subventioniert wird,
- die Bahn auf der Straße 40 Mio. Fahrgäste mehr als auf der Schiene transportiert,
- der überwiegende Teil des Personentransports Nahverkehr ist,
- die Bahn im Güterverkehr immer häufiger auf den LKW zurückgreift und nur die Hälfte ihres Umsatzes mit Verkehrsleistungen auf der Schiene erzielt und
- mit den Erlösen nicht einmal der Bahnbetrieb bezahlt wird,

warum wird dann weiter in eine Infrastruktur investiert, die für den laufenden Betrieb unnötig ist?

Wenn folglich „Österreichs größter Mobilitätsanbieter"-die Bundesbahn - mehr auf der Straße als auf der Schiene fährt, die vollen Nahverkehrszüge nur langsam fahren, die Hochleistungsstrecken lediglich dem geringeren Personenfernverkehr dienen, die seit Jahren angekündigte Zeitersparnis immer noch nicht meßbar ist, der Güterfernverkehr die höhere Geschwindigkeit auf den neuen Bahnstrecken nicht nutzen kann und die Verkehrsbelastung durch wesentlich mehr Züge kaum zunehmen wird, der Personenfernverkehr zurückgeht, warum benötigen die Bundesbahnen dann

- milliardenschwere Infrastruktur-Baumaßnahmen,
- eine neue viergleisige HL-Strecke der Westbahn,
- den Wienerwald-Tunnel und den Lainzer-Tunnel,
- die neue Südbahn,
- den Semmering-Tunnel
- und die Koralmbahn mit ihren Tunneln?

Weitere Fragen stellen sich, die von der Bilanz 2010 nicht beantwortet werden:

Wenn 55 % der Fahrgäste auf der Straße fahren, wieso wird dann weiter mit gigantischen Summen eine viel zu teure Bahninfrastruktur öffentlich gefördert?

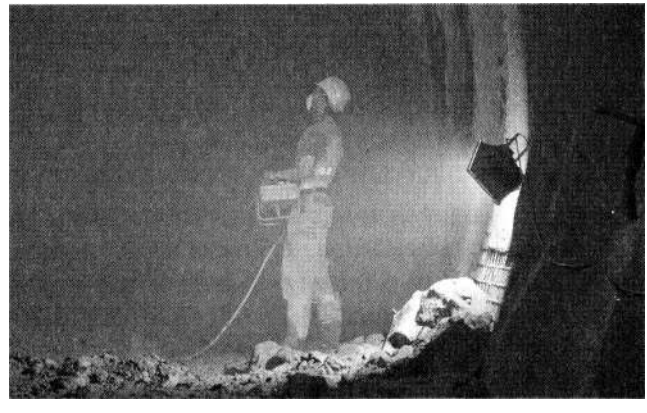
Wenn die kostspieligen Tunnelbauten und Streckenbegradigungen nur im Personenfernverkehr zu Zeiteinsparungen führen, lohnen sich dann die Milliardenschulden überhaupt?

Warum muß Österreich riesige Staatsschulden aufnehmen, um Baumaßnahmen zu bezahlen, für die es offensichtlich keinen angemessenen Bedarf gibt, wenn dieses Geld dann auch für die Zukunftsfähigkeit Österreichs bei der Bildung, den Universitäten und der Forschung fehlt?

Warum soll die österreichische Bevölkerung akzeptieren, daß die nachfolgenden Generationen über Jahrzehnte hohe Kredite und Zinsen zurückzahlen müssen, obwohl mit diesem Geld ein wirtschaftlicher Betrieb der Bahn verhindert wird und die Steuerzahler aus diesen Fehlinvestitionen keinerlei Nutzen ziehen können?

Warum soll Österreich seine internationale Kreditwürdigkeit weiter gefährden – das Tripple-A ist bereits verloren – um in Bahnbauten zu investieren, die sich nie rechnen werden?

Bahn-Chef Christian Kern hat zu Recht festgestellt: *„Die Bahn ist ein Massenverkehrsmittel."*– Doch die Antwort auf die Frage – Was passiert, wenn die „Massen" mit der Bahn nicht mehr verkehren? – ist (noch) nicht glaubwürdig beantwortet!



5,2 Mrd. Euro soll die Koralmbahn mit ihren Tunneln kosten, es könnte vermutlich das Doppelte werden. Das Foto zeigt einen Mineur beim Vortrieb des Koralmtunnels. Foto: STRABAG SE

Die Kosten der Bahn

Billige Tickets – teure Kosten

Monatlich höchst bescheidene 6 Euro und 60 Cent gibt jeder österreichische Haushalt für Bahntickets aus. In der Bahnstatistik findet man diese Zahl nicht, sie entstammt der aktuellsten Konsumerhebung der Statistik Austria (Konsumerhebung 2009/10). Doch über diese Einnahmen können die Bundesbahnen nicht komplett verfügen, denn darin sind auch die Auslandsreisen der Kunden enthalten, die mit ausländischen Bahngesellschaften verrechnet werden müssen. Das gilt ebenso für die Urlaubsreise mit der Transsibirischen Eisenbahn nach Wladiwostok, wie Geschäftsreisen nach Frankfurt, Hamburg oder München. Andererseits partizipiert die Bahn von 14,40 Euro pro Monat, die statistisch jeder österreichische Haushalt für Zeitkarten und Einzelfahrscheine an acht österreichische Verkehrsverbünde zahlt. Hiervon erhält der Schienenverkehr einen Anteil von maximal 15 Prozent, wohlwollend gerechnet sind dies 2 Euro und 16 Cent. Bereinigt um den Auslandsanteil gibt somit der durchschnittliche Haushalt in der Alpenrepublik weniger als 100 Euro jährlich für Fahrkarten der Bundesbahnen aus.

Der Bahn sind diese geringen Zahlen angesichts ihres gigantischen Finanzbedarfs offensichtlich peinlich, denn in den veröffentlichten Personenverkehrsumsätzen werden sie verschwiegen, so gebührt der Statistik Austria Dank, daß sie bei ihren Berechnungen über die Konsumausgaben der österreichischen Bevölkerung die Bahn nicht vergessen hat. – Doch dies sind nur die freiwilligen Ausgaben durch Ticketkäufe, hinzukommen unfreiwillige Zahlungen und Subventionierungen über Steuern, die dramatisch sind und deshalb ungerne kommuniziert werden: Für jeden Euro, den ein österreichischer Haushalt für eine Fahrkarte bezahlt, wird er zusätzlich mit 18 (achtzehn) Euro (!) ungefragt zur Kasse gebeten.

Die Bundesbahnen arbeiten derartig defizitär, daß die Steuerzahler damit jedes Ticket mit dem 18-fachen des Fahrpreises subventionieren müssen. Bei einer Zugfahrt von Wien nach Graz sind dies bei einer einfachen Fahrkarte, die 47,50 Euro kostet, 855 Euro. Die Fahrt von Wien nach Salzburg subventioniert jeder Steuerzahler mit 606 Euro in der 2. Klasse (Fahrpreis 33,70 Euro) und in der 1. Klasse mit 1.062 Euro

Ob die Kundinnen wohl wissen, daß sie als Steuerzahler pro Euro Fahrpreis nochmals 18 Euro dazu zahlen?
Foto: Godeysen

(Fahrpreis 59 Euro), kommt die Rückfahrt hinzu, verdoppeln sich die Zuschüsse der Staatsbürger auf 1.212 Euro bzw. 2.124 Euro. Damit wäre die Fahrt von Wien nach Graz oder Salzburg mit einem Taxi wesentlich billiger.[19])

Weil die Fahrkarteneriöse bei weitem nicht die Kosten des Personenverkehrs decken, sind Preiserhöhungen eigentlich dringend erforderlich. Bahnchef Kern: *„Unsere Ticketpreise liegen im Durchschnitt um 40 Prozent unter jenen in Deutschland und der Schweiz. Trotzdem wird es Preiserhöhungen erst geben, wenn wir auch die Leistung erhöht haben."*[20] Diese Aussage des Vorstandsvorsitzenden ist sehr aufschlußreich, denn Kern bestätigte nicht nur, daß seine Fahrkartenpreise zu niedrig sind, er erklärte, daß die Fahrpreise erst dann angehoben werden könnten, wenn die Bahn ihre „Leistung erhöht" hätte. Doch seit der ADL-Studie des Jahres 1986, dem Hochleistungsstreckengesetz der „Neuen Bahn" von 1989 und einer Vielzahl weiterer Pläne und Gesetze, machen die Bundesbahnen eigentlich nichts anderes, als ihre Leistung zu „erhöhen". Die Republik hat sich mit Milliardensummen verschuldet und gefährdet die eigene Zukunftsfähigkeit, damit die Bahn leistungsfähig wird. – Was hat die Bahn mit diesen teuren, durch Pump finanzierten, Staatsgeldern gemacht, wenn sie immer noch keine marktgerechte Leistung anbieten kann? Wo gingen die Steuermilliarden hin, wenn die Personenzüge noch

19) Die Bahn, die derartige Kostenüberlegungen nur ungern vernimmt, wird sicherlich dagegenhalten, daß in den Subventionen auch Zahlungen für den Güterverkehr, Pensionszahlungen und Ausbaufinanzierungen enthalten sind. Dennoch ist diese Rechnung legitim, da sie sehr klar das Mißverhältnis zwischen Direktzahlung und Subvention verdeutlicht.

20) Michael Bachner: „ÖBB krempeln Preissystem völlig um"; Tageszeitung Kurier vom 5. September 2011 – Seite 7

immer um 40 Prozent billiger fahren müssen, weil die Leistung nicht ausreicht?

Aber selbst wenn die Leistung paßt, das Zugangebot an Spitzentagen gut angenommen wird, und die Bahn Erlöse erwirtschaften könnte, ist es nicht sicher, daß die Bahn ihre Kunden befördert, auch wenn diese bereits ihre Fahrkarte gelöst und einen Zug bestiegen haben. Es kann sogar sein, daß die Bahn durch einen rüden Polizeieinsatz Reisende gegen ihren Willen aus dem Zug entfernt und zum Aussteigen zwingt. Und dies nicht etwa auf einem windigen Grenzbahnhof einer finsteren Nebenbahn, sondern mitten im Wiener Westbahnhof im „railjet". So geschehen am Samstag, den 2. Juli 2011, als der Zugchef des Railjet Nr. 60 feststellte, daß sich in seinem Zug mehr Fahrgäste als Sitzplätze befanden, woraufhin er über Lautsprecher alle Bahnkunden ohne Sitzgelegenheit zum Verlassen des Zuges aufforderte. Als diese sich jedoch weigerten und unbedingt mit dem Zug reisen wollten, stoppte er die „Zugabfertigung", ließ die Polizei anrücken und den Railjet von seiner nicht sitzenden Kundschaft räumen, was zu sehr unschönen Szenen führte.

Mit erheblicher Verspätung verließ dann der Stolz der österreichischen Staatsbahn mit geschockten Sitzkunden und auf dem Bahnsteig

Der „railjet", das Flaggschiff des Personenverkehrs Foto: Godeysen

zurückgelassenen wütenden Stehkunden den Westbahnhof. Später erklärte die Bahn ihr Handeln mit einem „unerwartet" starken Andrang von Reisenden. Der „Andrang" wäre jedoch zu erwarten gewesen, weil an diesem Tag die Sommerferien begannen; doch die Bundesbahnen werden anscheinend immer wieder neu überrascht, daß Ferien ausbrechen. Ähnliche kundenfeindliche Aktionen sind übrigens keine Seltenheit, der Autor selbst wurde Zeuge einer ähnlichen Rausschmißaktion bei einem nach Salzburg fahrenden IC, den der Zugchef in Hütteldorf so lange anhielt, bis die stehenden Bahnkunden genervt den Zug verließen. Im späteren Gespräch erklärte er stolz, dies aus Sicherheitsgründen immer so zu machen, damit die Reisenden wüßten, daß er in „seinen" Zügen keine Stehplätze dulde.

Nicht nur nach derartigen Erfahrungen, sondern eigentlich immer sind Kostensteigerungen bei Bahnpreisen höchst unpopulär und stets ein Politikum. Deshalb ist nicht nur die Bahn, sondern auch die Politik gefordert, für marktfähige Preise zu sorgen, statt sie zu deckein und gerade noch der Inflationsrate anzupassen. Doch den Politikern ist es offensichtlich lieber, daß die Schulden des „Systems Bahn" dramatisch ansteigen, wenn dafür Fahrgäste und Medien ruhigbleiben. Damit dies auch so andauert, werden die Bürger über das wahre Finanzdebakel der Bundesbahnen getäuscht und mit niedrigen Bahnpreisen bei Laune gehalten. Das Spiel der Politik geht sogar noch weiter, denn Regierungsparteien nutzen preiswerte Fahrpreise besonders gerne, um Volksnähe zu demonstrieren. Während sie diskret Milliardenschulden anhäufen und den Steuerzahlern das Geld hierfür aus der Tasche ziehen, belohnen sie den „kleinen Mann" mit großen Gesten, schenken ihm Kleinstsummen für seine Fahrkarte und lassen sich dafür feiern. Als beispielsweise im Jahr 2008 die Fahrpreise angehoben werden sollten, protestierte der damalige Verkehrsminister Werner Faymann energisch: *„Das wäre ein katastrophales Signal: Alles wird teurer, und dann steigt auch noch die Bahn, und irgendwann ist die Mobilität der Menschen eingeschränkt."*[21] Nach der gewonnenen Nationalratswahl als neuer Bundeskanzler störte Werner Faymann die Fahrpreiserhöhung nicht mehr, und sie wurde nachgeholt.

21) ORF-Morgenjournal vom 5. Juli 2008

Indessen helfen kosmetische Fahrpreiserhöhungen nicht mehr, denn die Gesamtkosten explodieren, während die Wahrheit schöngeredet wird. Niemand informiert die Öffentlichkeit über die wahren Kosten oder die echte Verschuldung und niemand macht auf das gesamte Finanzdesaster der Bahn aufmerksam. Die Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder haben kein Interesse an öffentlichen Diskussionen über Kostenwahrheit und Schuldenabbau, die Fachbeamten aus Verkehrs- und Finanzministerium streben mit möglichst wenig Streß ihrer Pensionierung entgegen, die Baulobby will unbedingt den für sie günstigen Status quo erhalten, und die zuständigen Minister möchten die nächste Wahl nicht gefährden. – Es lebt sich bestens mit der Intransparenz, dem Durchwurschteln und der Haltung: Nach mir die Sintflut, ich lebe jetzt! Und um den Bürgern zu beweisen, daß auch in diesem System eine gewisse Kontrolle funktioniert, meldet sich gelegentlich der Rechnungshof und mahnt den Schuldenabbau an, doch fast immer nur dann, wenn das Geld bereits ausgegeben ist. So bleibt der österreichische Steuerzahler nicht nur auf allen Bahnschulden sitzen, die ihm, seinen Kindern und Enkeln aufgebürdet werden, er erfährt noch nicht einmal die exakte Höhe der Staatsschulden und Haftungen, mit denen seine Republik Eisenbahn fährt.

Doch gelegentlich wird die „Nachrichtensperre" durchbrochen, und es gibt kleine Durchblicke, auch wenn diese Informationen nur in den seltensten Fällen den Bürger, Steuerzahler und Wähler erreichen. Außerdem gehört Glück dazu, diese lichten Momente zu erkennen, wie beispielsweise im Herbst 2009. Da fand sich unter der Überschrift „*Mehr Flexibilität durch einkommensabhängiges Kindergeld*" in einer Aussendung des Finanzministeriums der leicht zu überlesende, aber inhaltschwere Nebensatz: „*Vor dem Hintergrund, daß in die Eisenbahn jährlich rund 7 Milliarden Euro in Form von Steuergeldern und Staatshaftungen fließen* ..."[22] Da war die Zahl also raus – jährlich erhält die Eisenbahn „rund 7 Mrd. Euro"! Diese Zahl ist deshalb so interessant, weil ebenfalls durch einen Zufall das Finanzministerium in einer Presseaussendung des Jahres 2003 mitteilte: „*Anders als von manchen Medien*

22) APA OTS 0233 vom 22. September 2009

dargestellt, beträgt der Gesamtfinanzierungsbedarf des Systems Schiene derzeit rd. 4,4 Mrd. € jährlich. Unabhängig davon, ob diese Mittel direkt aus dem Budget bereitgestellt oder außerbudgetär vorfinanziert werden, belasten sie früher oder später den öffentlichen Haushalt und damit die Steuerzahler ..."[23] Vergleicht man nun beide amtlichen Aussagen, so enthalten sie eine Ungeheuerlichkeit: Unbemerkt von Öffentlichkeit und Medien hatten sich Finanzbedarf und Haftungen der öffentlichen Hand für die Bahn zwischen 2003 und 2009 um fast 60 Prozent (!) erhöht.

Der 22. September 2009 sollte sich auch noch aus einem anderen Grund als informativer Tag erweisen, denn Verkehrs- und Finanzministerium stritten über die Schulden der Bahn und nutzten hierzu nicht etwa das vertrauliche Telefon, sondern Ministerin und Staatssekretär richteten sich ihre unterschiedlichen Auffassungen per bezahlten OTS-Meldungen der APA öffentlich aus:

„Anläßlich deiner heutigen Aussendung, wonach in die ÖBB jährlich 7 Milliarden Euro in Form von Steuergeldern und Staatshaftungen fließen würden, möchte ich dir der guten Ordnung halber die Fakten mitteilen, wiewohl ich davon ausgehe, daß sie dir ohnehin bekannt sind", schrieb Infrastrukturministerin Doris Bures (SPÖ) an den Finanzminister Josef Pröll (ÖVP): „*Neben (...) 224 Millionen Euro im Jahr 2009 für den (...) Infrastrukturausbau, gliedern sich die Budgetzahlungen an die ÖBB im Jahr 2009 wie folgt:*

- *532 Millionen Euro für bestellte gemeinwirtschaftliche Leistungen wie gestützte Pendlertarife, gestützte Vorteilskarten für Senior/innen, Student/innen, Familien und Menschen mit besonderen Bedürfnissen.*
- *105 Millionen Euro für Förderungen für spezielle Güterverkehre - ROLA und gefährliche Gütertransporte. -*
- *1,018 Milliarden Euro für den Betrieb und die Instandhaltung des 5.700 km langen Eisenbahnnetzes sowie den Verschub.* (Anm. Rangieren)

Selbst bei Hinzuzählung der gesetzlich verankerten Pensionszahlungen des Bundes von netto rund 1,6 Milliarden Euro seitens des BMF ergibt

23) Presseinformation Bundesministerium der Finanzen vom 16. September 2003

sich die beachtliche Differenz von rund 3,5 Milliarden Euro für 2009, die deiner Aussendung zufolge, in Form von Steuergeldern und Staatshaftungen', in die Eisenbahn fließen' würden."[24)]

Es dauerte nur zwei Stunden, dann antwortet das Finanzministerium mit dem zweiten Teil der Wahrheit:

„Ministerin Bures sollte die Zahlen, welche die ÖBB und ihr Ressort betreffen, eigentlich besser kennen", antwortete Finanzstaatssekretär Reinhold Lopatka (ÖVP) in Vertretung des Finanzministers Josef Pröll: *„Was die Infrastrukturministerin bei ihrer in einem offenen Brief angestellten Rechnung nämlich vergißt, sind jene Gelder, die die ÖBB zusätzlich zu den Budgetzuschüssen als Schulden aufnimmt. Für diese Schulden, die auch irgendwann zurückgezahlt werden müssen, haftet der Steuerzahler zu 100 Prozent. Am Beispiel des heurigen Jahres sieht die vollständige Rechnung wie folgt aus: Für Bauleistungen und Betrieb der ÖBB fließen aus dem Budget heuer 1,9 Mrd. Euro (Gesetzliche Verpflichtungen, Kosten für Eisenbahninfrastruktur und Gemeinwirtschaftliche Leistungen). Weitere 2,067 Mrd. Euro fließen heuer aus dem Budget für Pensionsleistungen der Eisenbahner. Allein diese beiden Posten ergeben insgesamt rund 4 Milliarden Euro. Zusätzlich dazu nehmen die ÖBB heuer mit Bundeshaftung 2,8 Mrd. Euro an zusätzlichen Schulden auf. Die Gesamtschulden der ÖBB steigen dadurch von 13,4 auf 16,2 Mrd. Euro. In Summe subventioniert die Republik somit die ÖBB mit 6,8 Mrd. Euro, was jenen rund 7 Mrd. Euro entspricht, die der Finanzminister heute im Ministerrat richtigerweise genannt hat."*[25)]

Um diese Aussagen nachzuprüfen, bat der Autor den Wirtschaftsjournalisten Christoph Hartmann um eine Stellungnahme, die prompt kam: *„Hätte sich der Finanzstaatssekretär etwas mehr als zwei Stunden Zeit für seine Antwort genommen, dann wäre ihm vermutlich aufgefallen, daß die Pensionsleistungen nicht 2,067 Mrd. Euro betragen, sondern den Steuerzahler tatsächlich ‚nur' mit 1,6 Mrd. Euro belasten. Weiter hätte er aber auch bemerkt, daß Länder und Gemeinden in den letzten Jahren stark steigende Zuschüsse an die ÖBB gezahlt haben, 2009 rund 0,4 Mrd. Euro. Damit hoben sich rechnerisch beide Fehler gegenseitig auf, sodaß die von Reinhold Lopatka genannte Gesamtsumme von*

24) APA OTS 0284 vom 22. September 2009
25) APA OTS 0298 vom 22. September 2009

6,8 Mrd. Euro dann doch stimmte. – Unabhängig von diesem Zufallstreffer, finde ich es als einfacher Steuerzahler wenig beruhigend, daß weder die zuständige Ministerin noch der Finanzstaatssekretär korrekte Aussagen über die Milliardenschulden der Bahn machen können."

Bestellte Leistungen?

Allerdings ist der Streit über die Kosten der Bahn wesentlich älter, als das rot-schwarze Scharmützel zwischen Bures und Lopatka. Die Frage, was muß die Bahn selbst erwirtschaften, welche Kosten übernimmt der Staat, und wie hoch ist die Gesamtsumme, die aus Steuern gezahlt werden muß, um das „System Bahn" für die Volkswirtschaft des Landes zu erhalten, wird nicht realistisch, sondern ideologisch geführt. Die „Roten" wollen möglichst viel Steuergeld für die Bahn, um die letzten Reste ihres einstmals sozialistischen Biotops in die Zukunft zu retten. Die „Schwarzen" möchten möglichst wenig Marktwirtschaft in der Bahn, damit sich Markt und Wirtschaft weiterhin gut bedienen können. Die „Grünen" sind schon aus Überzeugung für die Bahn, trotz hoher Kosten, und die „Blau/Orangen" nehmen für Kärnten jedes Geld aus Wien und wollen die „Haider-Gedenkbahn" mit ihren sündhaft teuren Koralmtunneln nicht gefährden. Die Diskussion über die wahren Aufgaben und Kosten der Bahn hält an, wird durch Forderungen aus den Ländern weiter angeheizt und richtet sich im Parlament nicht nach den Erfordernissen, sondern nach der Farbenlehre. – Ein Grund mehr nachzufragen:

Weitgehend unbestritten ist, daß diese Leistungen von der Allgemeinheit getragen werden – doch ob sie ihr zugute kommen, darf sicher bezweifelt werden:

- *Aufwendungen für Instandhaltung und Betrieb der Schieneninfrastruktur:*
  Hierbei handelt es sich um rund 7 *Mrd. Euro,* deren Betrag gesetzlich festgelegt ist. Doch durch den enormen Ausbau der Infrastruktur, die instandhaltungsintensiven Hochleistungsstrecken und die teuren Tunnelbauten reicht der festgelegte Betrag nicht aus.
- *Abgeltung bestellter Verkehrsleistungen und Stützung bestimmter Tarife:*
  Die Kosten für Leistungen wie gestützte Pendlertarife, gestützte Vorteilskarten für Senioren, Studenten und Familien, oder Lei-

stungen wie Gefahrguttransporte, „Rollende Landstraße" etc. steigen überdurchschnittlich und übersteigen bereits *0,6 Mrd. Euro.*

- *Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen:*
  Die im Rahmenplan gesetzlich festgelegten Baukosten für die Bahninfrastruktur wachsen von 2009 bis 2014 von *0,2 Mrd. Euro* auf über *0,7 Mrd. Euro.*

Diese drei Positionen ergeben Kosten von aufgerundet *1,9 Mrd. Euro,* die als sog. Unterstützungsleistung auch von den Bundesbahnen bestätigt und „anerkannt" wurden[26]. Dieser Betrag wird bis zum Jahr 2014 auf 2,4 Mrd. Euro anwachsen, auch ohne neue Finanzierungsbeschlüsse.

Zur Erhaltung des bestehenden „Systems Bahn" sind die folgenden Zuschüsse überlebenswichtig, deshalb wollen die Befürworter diese Kosten der Bahn nicht direkt zurechnen, auch weil die bestellten Verkehrsleistungen den Bund über den Finanzausgleich nur indirekt belasten:

- *Bestellte Verkehrsleistungen von Ländern und Gemeinden:*
  Immer stärker zahlen Länder und Gemeinden an die Bahn, um unrentable Nebenstrecken und bestimmte Verkehrsfrequenzen aufrechtzuerhalten. Beim Requirieren dieser Steuergelder sind die Bundesbahnen sehr erfolgreich und buchen diese Zahlungen völlig unzutreffend als Marktumsatz, obwohl das Geld im Wege des Finanzausgleichs vom Bund kommt. Die Bahn hofft, diesen Anteil von bestellten Leistungen noch zu steigern; zurzeit sind es *0,4 Mrd. Euro.* Ein vermehrter Einsatz von Bussen wäre hier nicht nur umweltfreundlicher, sondern auch günstiger.
- *Zuschuß des Bundes zu den Pensionen der Eisenbahner:*
  Derzeit werden aus Steuermitteln rund *1,6 Mrd. Euro* für die Bahn-Pensionen gezahlt, deren Zuschußbedarf stark anwächst, weil die neu eintretenden Bediensteten nur noch in den ASVG-Pensionstopf einzahlen. Der Zuschußbedarf dürfte 2015 bereits deutlich über 2 Mrd. Euro liegen. Auch wenn die Bundesbahnen sich bei ihren Massenpensionierungen auf gesetzliche Regelungen stützen konnten, so tragen sie für diese große und langfri-

26) s. a. Presseaussendung ÖBB-Holding AG vom 12. Oktober 2009; „ÖBB – Klarstellung zur Finanzierungsdiskussion"

stige Steuerbelastung eine hohe Verantwortung. Ihre großzügige Pensionsregelung ab ehemals durchschnittlich 52 Jahren, und massive Pensionierungen bei gleichzeitiger starker Neuaufnahme jüngerer und billigerer Mitarbeiter wurden bewußt auf die Steuerzahler abgewälzt.

- *Haftungen für Verbindlichkeiten:*
  Die Steuerzahler haften für jeden Cent, den die Bundesbahnen an Verbindlichkeiten eingehen. Laut Tabelle 26 des Bundesbudgets 2009/10 haftet der Bund für die Bahn durch „Außerbudgetäre Verbindlichkeiten" in Höhe von *2,8 Mrd. Euro,* der Rahmenplan 2009-2014 sieht rund 2,3 Mrd. Euro pro Jahr vor.

Diese 4,8 Mrd. Euro ergeben zusammen mit den 1,9 Mrd. Euro aus den Unterstützungsleistungen staatliche Gesamtkosten für das „System Schiene" von rund 6,8 Mrd. Euro, und diese Summe wächst rasch weiter an. Obwohl diese Steuergelder für den laufenden Bahnbetrieb und das Geschäftsmodell der Bahn existenzsichernd sind, tauchen diese Kosten in der Bahn-Bilanz nicht auf.

Mit Volldampf in die Pleite

Die Steuerzahler haften für diesen Schuldenberg der Bahn, zusätzlich haftet Österreich für die anwachsenden Zinsen, der Staat haftet für die wachsende Quote der Staatsverschuldung, die Republik haftet für das internationale Ansehen Österreichs in der Finanzwelt, und wofür haften die Bundesbahnen? Es besteht nicht die geringste Chance, daß die Bahn jemals ihre Schulden zurückführt. Der laufende Betrieb und die ständigen Kosten des „Systems Bahn" sind nicht mehr finanzierbar. Hinzu kommt ein sich steigender Konkurrenzdruck, auf den der einstige Monopolist nur hilflos reagiert, dabei ist die „Westbahn" nur der Anfang, und bei echten jährlichen Einnahmen von lediglich 2,46 Mrd. Euro wird und kann die Bahn niemals gesunden – als Wirtschaftsunternehmen ist die Staatsbahn längst pleite!

Wie soll die Bahn jemals mit diesen geringen Betriebserlösen, den ständig steigenden Kosten, den enormen Altlasten und den schlechten Marktaussichten eine Zukunft haben? Die Bundesbahnen werden zum Faß ohne Boden, und in immer kürzer werdenden Abständen muß die Republik weiterwachsende Bahnschulden übernehmen, wie bereits

„Auf der Westbahn werden sich die Bahnfahrer um 60 % bis 2025 erhöhen", erklärte Christian Kern am 8. 12. 2011. Ob er hierbei die neue Konkurrenz „Westbahn" meinte?
Foto: Westbahn

2003, als der Bund über 6 Mrd. Euro Schulden der Bahn abnahm und zu den Staatsschulden packte. Damals bedeuteten 6 Mrd. Euro 60 Prozent des Schuldenberges, doch die Schuldenlawine wächst immer schneller, heute reichen 6 Mrd. Euro gerade aus, um den Schuldenzuwachs der Bahn im Zeitraum von weniger als drei Jahren auszugleichen, trotz aller geschilderten Subventionen und staatlichen Kostenübernahmen.

Die Kosten und die Schulden des „Systems Bahn" finden in Größenordnungen statt, die sich abseits der menschlichen Vorstellungskraft abspielen. Zur Erklärung: Eine Milliarde ist eine „Eins" mit 9 Nullen, und eine Milliarde besteht aus 1.000 Millionen. Damit der staatliche Bahnbetrieb aufrechterhalten werden kann, übernimmt Österreich jedes Jahr Kosten in Höhe von 6,8 Mrd. Euro – also 6.800 Millionen Euro – und dies mit steigender Tendenz. Da die Republik dieses Geld jedoch nicht hat, müssen Schulden aufgenommen und Zinsen bezahlt werden, die dann an die nächsten Generationen von Steuerzahlern weitergereicht werden.

Mit einer Abbildung eines Eurofighters, der teuersten Einzelbeschaffung des Bundesheeres, und dem Slogan „Hier fliegt Ihre Pensionserhöhung" ging die SPÖ einst in einen erfolgreichen Wahlkampf. Doch was die Politik damals und heute verschweigt, ist die Tatsache, daß die

Kosten der Bahn alle fünf Tage den Wert eines Eurofighters verschlingen, dies wären im Jahr 73 Kampfjets! Mit dieser Investition *eines* Jahres könnte Österreich die Luftwaffen aller Nachbarstaaten spielend mit Eurofightern ausrüsten. – Die Bahn fährt mit Volldampf in die Pleite, und die Politik guckt zu!

Banale Einsichten

Im September 2009 versuchte der damalige Finanzminister Josef Pröll die Dimension der jährlichen Bahnschulden Politik und Parlament zu verdeutlichen und erklärte, sie seien so groß wie „zwei Steuerreformen".[27] Wenn ein Finanzminister diesen Vergleich wählt, und wenn man weiß, wie schwer es ist, eine Steuerreform überhaupt zu planen und später so durchzusetzen, daß wenigstens ein Reförmchen übrigbleibt, dann kann man erahnen, was Josef Pröll mit diesem Beispiel sagen wollte. Es zeigt aber auch die Zwänge und Abhängigkeiten der Politik auf, denn durch ein radikales Zurückfahren der Bahninvestitionen und einen sofortigen Baustopp aller derzeit geplanten und im Bau befindlichen Bahntunnel würde das Finanzministerium eine Steuerreform hinlegen, die sensationell wäre und in die österreichische Geschichte als echter Befreiungsschlag für die öffentlichen Kassen eingehen würde. – Bedauerlicherweise geht das traurige Gewurschtel mit den Milliardenkosten der Bundesbahnen ungebremst weiter.

Die Öffentlichkeit und leider auch einige Medien beschäftigen sich lieber mit anderen Bahnkosten. So regte sich der damalige „schwarze" Bahn-Vorstandsvorsitzende Martin Huber über Verluste auf, die dadurch entstanden waren, daß die „rote" Chefin des Personenverkehrs, Wilhelmine Goldmann, auf einem Dienst-Kopierer Noten für die „Opernwerkstatt Wien" kopiert hatte. *„Frau Goldmann verwendet für den Verein Opernwerkstatt Wien in größerem Umfang Betriebsmittel der ÖBB ... und teilt Mitarbeiter für Zwecke der Opernwerkstatt in erheblichem Umfang ein",* stellte der damalige Aufsichtsratspräsident Fredmund Malik fest. Bei *„einer Gesellschaft wie den ÖBB"* müsse ein Vorstand *„uneingeschränktes Vorbild"* sein, erklärte Malik. Der gutachterlich bestätigte Schaden an den Bahn-Betriebsmitteln betrug weniger als

27) s. a. APA OTS 0233 vom 22. September 2009

2.000 Euro, das Gutachten wesentlich mehr. Der nach der Kopieraffäre am 25. Juni 2007 erfolgte „freiwillige" Rücktritt von Wilhelmine Goldmann sollte dann die Staatsbahn 750.000 Euro kosten, Verkehrsminister Faymann wandelte jedoch den „Golden Handshake" in einen Beratervertrag beim neuen Aufsichtsratschef Horst Pöchhacker um.

Und während die Republik sich noch heftig über die Kopier- und Papiereinbußen echauffierte, deckten mehrere (auch internationale) Medien einen Immobiliendeal der Gattin des damaligen Bahn-Chefs Huber auf. Näher darüber z. B. in:[28) 29)]

Ein weiterer Aufreger sind die überhöhten Krankenstandstage der Bahn-Mitarbeiter, die der damalige Finanzstaatssekretär Reinhold Lopatka zum Aufreger der Nation machte. Richtig daran ist, daß die 42.400 Bahn-Mitarbeiter wirklich oft im Krankenstand waren, falsch ist jedoch, daß dies für die Bahn extrem hohe Zusatzkosten bedeutete, denn die Krankenstände der Eisenbahner verursachten lediglich einen Schaden, der dem Wert der Bahnkosten von vier Tagen entsprach. Anscheinend sind die Schulden und die laufenden jährlichen Kosten des „Systems Bahn" so gewaltig, daß niemand mehr die Zusammenhänge erkennen will und sich lieber in Details flüchtet, die verständlicher erscheinen. Dabei ist es schockierend, wie unbekümmert die Kosten der Bahn ansteigen, ohne daß die Politik glaubwürdig Grenzen vorgibt und die Notbremse zieht. Bei einem Unternehmen, das den Steuerzahler pro Minute 13.000 Euro kostet, beschäftigt man sich offensichtlich lieber mit Banalitäten, als mit Problemlösungen!

Die Bauschulden der Staatsbahn

Übrigens kommen zu den laufenden Defiziten der Bahn, die zu 100 Prozent auf die Steuerzahler abgewälzt werden, zusätzliche Milliardenschulden für Investitionen in Baumaßnahmen und gigantische Bahntunnel, über deren Rückführung sich die Verantwortlichen offensichtlich keine Gedanken machen. Welche Folgen diese Kosten auf die Schulden und Haftungen des Staates haben und wie sich diese in den Rahmenplänen enthaltenen Investitionen auf das Haushaltsbudget auswirken,

28) s. a. http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/wien-bizarr-ein-bisschen-zu-privat-1.824296
29) s. a. http://www.trend.at/articles/0812/580/200846/oebb-family-business-familie-huber

hat der Rechnungshof Ende März 2011 in seinem Bundesrechnungsabschluß (BRA) für das Jahr 2010 festgehalten.

- Dort heißt es über die gesamten Haftungen des Bundes: *„Die Haftungen erhöhten sich um 3,7 % auf 129,13 Mrd. Euro."* (Seite 5) Über die Bahn liest man jedoch staunend folgenden Satz: *„Vorbelastungen aufgrund der Vereinbarungen über die Rahmenpläne zu Investitionen der ÖBB-Infrastruktur* AG *in Höhe von rund* 28,9 Mrd. Euro *waren im Rechenwerk nicht ausgewiesen."*
- Auf Seite 40 begrenzt das Finanzministerium jedoch in einer Stellungnahme zum Hauptverrechnungskreis Vorbelastungen gem. § 68 iVm §§64 und 65 BHV 2009 Verrechnungen für die Bundesbahnen auf *28,9 Mrd. Euro.*
- Später taucht auf Seite 39 eine interessante Grafik auf, aus der hervorgeht, daß künftige Zahlungen des Bundes an die ÖBB-Infrastruktur-AG, einschließlich Brenner Basistunnel, mit *53,5 Mrd. Euro* angesetzt werden.
- Auf Seite 133 wird auf die Vorbelastungen des Bundeshaushaltes durch Bundeszuschüsse für die Bereitstellung der Schieneninfrastruktur der Jahre 2007 bis 2014 hingewiesen: *„Der Bund verpflichtet sich darin, 70%* (75% ab 2014) der jährlichen Investitionsausgaben *zu tragen."* Weiter heißt es: *„Die ÖBB-Infrastruktur-AG finanziert die getätigten Investitionen am Kapitalmarkt und erhält den vom Bund gewährten Zuschuß über dreißig Jahre verteilt, wobei dieser sowohl Investitions- als auch Finanzierungskosten umfaßt."*
- Auch führt der BRA 2010 aus, daß die operativen Ausgaben der Bahn für die Jahre 2009 und 2010, ebenso wie die Zinsen durch weitere Schulden finanziert werden müssen.
- Abschließend sei noch dieser harmlos klingende, aber inhaltsschwere Satz zitiert (Seite 132): *„Die ausgewiesenen Belastungen sind vor allem für die Budgetplanung von großer Bedeutung, weil sie den finanziellen Rahmen künftiger Budgets einschränken."*

Neben vielen anderen Unwägbarkeiten der Budgetplanung für die Bahn sei auf zwei besondere Posten nochmals hingewiesen. Wie im Kapitel „Bilanz 2010" ausführlich dargelegt, werden die über 30 Jahre (!) zuge-

sagten Bundeszuschüsse nicht zu 70 bzw. 75 Prozent zu zahlen sein, sondern zu 100 Prozent, da Österreichs Bahn ihren Anteil aus eigenen Erlösen nicht zahlen kann. Auch werden sich die veranschlagten Baukosten, besonders bei den Eisenbahntunneln, erfahrungsgemäß erheblich erhöhen, möglicherweise sogar verdoppeln.

Wie ernst diese Planungen zu nehmen sind und wie verläßlich, exakt und sicher die Bahn, die Politik, sowie Finanz- und Verkehrsministerium die Kosten und Schulden der Bahn ermitteln, zeigt ein kurzer Rückblick. 1986 erklärte die Studie von „Arthur D. Little", daß die Kosten der Bahninvestitionen durch steigende Erlöse „erfolgsneutral" abgewickelt werden könnten: 1988 sollte das Programm „Neue Bahn" rund 3 Mrd. Euro (42,5 Mrd. ATS) kosten und 2010 sind es bereits 53,5 Mrd. Euro. Wobei die in der ÖBB-Bilanz ausgewiesenen Finanzschulden der Bahn von rund 17 Mrd. Euro, die 2003/04 erfolgte Entschuldung der Bundesbahnen mit 6 Mrd. Euro und die jährlichen Zuschüsse von 6,8 Mrd. Euro für die laufenden Kosten der Bahn nicht erfaßt sind.

Somit sind die Kosten der „Neuen Bahn" von Null über knapp 50 Mrd. Schilling auf über 50 Mrd. Euro angewachsen. Dazu kommen laufende Kosten für den Betrieb der Bahn und für Pensionszahlungen in Höhe von rund 3,6 Mrd. Euro. Weiter dürfte bis zum Jahr 2030 der von den ÖBB nicht leistbare Anteil von 30 bzw. 25 Prozent der jährlichen Investitionsabgabe kommen.

Ein Blick über die Grenze in die bahnfreundliche Schweiz zeigt ein völlig anderes Finanzierungskonzept für deren Eisenbahngroßprojekte. Ungefähr drei Viertel aller Investitionskosten werden durch jährlich laufende, zweckgebundene Einnahmen gedeckt, die in den Finöv-Fonds fließen. Nur ein Viertel wird über Schulden mit Krediten finanziert. Durch gleiche jährliche Einnahmen werden diese Kredite bis zum Ende der 2020er Jahre vollständig zurückbezahlt. Besonders bedeutsam für Österreich ist die schweizerische Schuldenbremse, denn die kumulierte, effektive Bevorschussung darf rund 10,2 Mrd. Franken (rund 8,5 Mrd. Euro) nicht überschreiten und erhöht somit die Staatsverschuldung nur gering.

Abschließend noch ein Vergleich mit Deutschland. Trotz der enormen Probleme und Kosten, die mit der Eingliederung der völlig maroden Reichsbahn der DDR auf die Deutsche Bahn zukamen, blieb der jährliche öffentliche Zuschuß an die DB seit 1993 mit 18 Mrd. Euro

gleich. Auf Österreich umgebrochen und durch den Faktor 10 geteilt, bedeutet dies einen staatlichen Zuschuß von 1,8 Mrd. Euro. Dagegen zahlte die Alpenrepublik an jährlichen Zuschüssen für die österreichische Eisenbahn 2,5 Mrd. Euro im Jahr 1994, zehn Jahre später (2005) waren es schon 4,4 Mrd. Euro und gegenwärtig sind es 6,8 Mrd. Euro, mit ansteigender Tendenz. Während in Deutschland im gleichen Zeitraum der Staatszuschuß konstant blieb, verdreifachte er sich in Österreich.

„Die Frage nach der Leistung eines Lobbyisten ist naiv!"

Die Früchte des Bahnausbaus

„Österreich sonnt sich auf Platz eins", titelte die österreichische Wochenzeitung „Verkehr"[30] im September 2011 und pries die Eisenbahn der Alpenrepublik. Das Lob galt jedoch nicht dem Bahnbetrieb, auch nicht der Kundenfreundlichkeit oder der Zuverlässigkeit der Bahn, sondern ausschließlich dem Höhenflug der staatlichen Investitionen in den Bahnausbau. *„Es wird um 157 Prozent mehr Geld in die Bahn als in die Straße investiert",* meldete „Verkehr" und sah *„Österreich in Europa an einsamer Spitze".* Auch bei den Pro-Kopf-Investitionen besetzt Österreich mit 230 Euro einen Spitzenwert, den nur noch die Schweiz mit 308 Euro pro Einwohner toppt. Erst mit erheblichem Abstand folgen Schweden (164 Euro), die Niederlande (159 Euro), Großbritannien (125 Euro), Spanien (114 Euro), Italien (99 Euro), Frankreich (90 Euro) und das Schlußlicht Deutschland mit „nur" 53 Euro Bahninvestitionen pro Kopf der Bevölkerung. Nun entspringt diese regierungsfreundliche Lobeshymne für österreichische Investitionsmilliarden nicht etwa einer objektiven Bewertung, sondern der deutschen Interessenvertretung „Allianz pro Schiene", die der Deutschen Bahn (DB) die beiden Alpenländer als Vorbild anpreist, um von der DB ähnlich generöse Investitionen in den Bahnausbau einzufordern.

Während der österreichische Redakteur Deutschland eine zu geringe Investitionsbereitschaft für die Bahn bescheinigt, endet der Artikel, wie er begonnen hat, mit einem großen Lob für die hohen österreichischen

30) Josef Müller: Österreich sonnt sich auf Platz eins; Artikel in der vom Wiener Bohmann Verlag herausgegebenen österreichischen Wochenzeitung „Verkehr", Nr. 36/2011

Ausgaben zugunsten des Schienenverkehrs, denn die *„Früchte des Bahnausbaus bekommen die ÖBB-Fahrgäste ab 2015 voll zu spüren, wenn die Westbahn zwischen Wien und Linz viergleisig befahr ist".* Dabei müßte die Belobigung eigentlich noch prächtiger ausfallen, denn die echte Investitionsquote pro Österreicher ist noch höher; sie betrug im Jahr 2010 nicht 230 Euro, sondern sogar 272 Euro. Leider vergleicht „Verkehr" nicht die Rentabilität der Bahninvestitionen, denn die so vehement gerügte Deutsche Bahn schreibt Gewinne, vermutlich auch, weil sie in den letzten Jahren den Neubau von unrentablen Hochgeschwindigkeitsstrecken wegen mangelnder Rentabilität stark reduzierte. Dafür hat die Alpenrepublik ihren Bahnausbau mit einer gigantischen Staatsverschuldung finanziert, die den österreichischen Steuerzahlern gemäß „Verkehr" folgenden Vorteil bringt: *„Ab Mitte 2012 verringert sich die Fahrzeit Wien-Salzburg bereits von jetzt 2 h 35 min auf 2 h 28 min."*- Welch ein Erfolg!

Dennoch ist es richtig, daß die Schweiz und Österreich innerhalb Europas das meiste Geld für ihre Eisenbahnen ausgeben, und die Bauinvestitionen in die Schiene „einsame Spitze" sind. Damit enden aber auch schon die Gemeinsamkeiten der beiden Alpenländer, denn die Schweiz würde niemals in eine so große Schuldenfalle tappen wie Österreich. Noch stärker unterscheiden sich die zwei Länder jedoch in ihrer Informationspolitik gegenüber der eigenen Bevölkerung. Während die Schweizer sich in mehreren Volksentscheiden deutlich für die Bahn mit ihren teuren Investitionen entschieden und in direkter Demokratie ihre Regierung mit dem Ausbau des Schienensystems beauftragten, fehlt der österreichischen Verkehrspolitik jegliche basisdemokratische Legitimation. Kommuniziert die schweizerische Regierung offen über ihre Verkehrspolitik und die damit verbundenen Milliardenkosten für Bahn- und Tunnelstrecken, so wird die österreichische Bevölkerung vorrangig in Boulevardmedien mit Anzeigen, hochgejubelten PR-Berichten und freundlichen Ministerfotos über die wahre Lage getäuscht und werden die Schulden der Bahn verharmlost dargestellt.

Verfügt die Eisenbahn in der Schweizer Bevölkerung über eine breite Akzeptanz und Unterstützung, die in Volksabstimmungen nachweisbar ist, gab es in Österreich weder seriöse Volksbefragungen, noch Volksentscheide, obwohl der Bau der Hochleistungsstrecken mit seinen Tunneln zu den folgenreichsten Bauinvestitionen der Republik zählt.

Den nächsten Generationen werden für die Bahn gigantisch anwachsende Staatsschulden aufgebürdet, die angesichts irrational handelnder Finanzmärkte jederzeit das internationale Vertrauen in Österreichs Zahlungsfähigkeit infrage stellen können. Selbst FPÖ und BZÖ, die in Kärnten gerne ihre angebliche Volksnähe betonen, haben über die teuerste und fragwürdigste verkehrspolitische Entscheidung in ihrem Bundesland – die Koralmbahn – nie die Bevölkerung gefragt. Der Bau dieser wohl europaweit sinnlosesten Bahn mit ihren extrem teuren Tunneln wurde aus populistischen Gründen vom verstorbenen Landeshauptmann Jörg Haider als Teil eines politischen Deals in der schwarz-blauen Bundesregierung durchgesetzt, wobei über Sinnhaftigkeit, Geld und Folgekosten offensichtlich nie ernsthaft nachgedacht wurde. Leider korrigierte die nachfolgende SPÖ-ÖVP Regierung diese krasse Fehlentscheidung nicht, wobei Verkehrsministerin Bures zu großen Zahlen überhaupt kein reales Verhältnis zu haben scheint.

Die Regierung hat die österreichische Bevölkerung nicht nur nicht befragt, sondern mit dubiösen Zahlen, geschönten Prognosen und fragwürdigen Bedarfsermittlungen einseitig informiert, und nie über finanzielle Risiken und die gigantischen Staatsschulden aufgeklärt. Warum verhalten sich die politisch Verantwortlichen in der Schweiz und Österreich so gegensätzlich? – Die Verkehrspolitik der Eidgenossen zeichnet sich nicht nur durch eine solide Finanzierung aus, sondern auch durch langfristige Planung, ergebnisoffene Untersuchungen, wirklich unabhängige Gutachten, Verläßlichkeit, Seriosität, fachliche Kompetenz und einen ehrlichen Umgang mit der Bevölkerung. Hierzu zählt auch die Erkenntnis, daß die von der Bevölkerung vorgegebenen Verlagerungsziele auf die Schiene in der Schweiz eklatant verfehlt wurden.

Dagegen entstanden die verkehrspolitischen Entscheidungen über die Bahn in Österreich oft willkürlich, häufig auf Zuruf, erst wurde gebaut und dann der Bedarf ermittelt, und die wichtigen Impulse kamen häufig aus den Vorstandsetagen von Porr und Strabag. Doch daß sich die Forderungen der Baukonzerne im Staatsunternehmen Bahn und in den zuständigen Ministerien auf Kosten der Steuerzahler durchsetzen konnten, ist der eigentliche Skandal. Denn fast alle Großprojekte der Bahn wurden nur sehr selten aufgrund rationaler Entscheidungen in Auftrag gegeben, sondern eher um die jeweils eigene politische Klientel zu bedienen, wegen koalitionärer Packeleien, persönlicher Bezie-

hungen und Abhängigkeiten, sowie dem Einfluß mächtiger Verbände. Es ist erschütternd, wie die verantwortlichen Minister es über einen langen Zeitraum zugelassen haben, daß ihr Gestaltungsspielraum immer enger wurde und sie jetzt zwischen Baulobby und Eisenbahnergewerkschaft fest eingekeilt sind. Es ist erschreckend, wie die Politik sich von der Bauindustrie beeinflussen zu lassen scheint und deren Forderungen nach Milliardeninvestitionen widerspruchslos mit hohen Schulden finanziert, während die Gewerkschaft erst in letzter Zeit aufgewacht ist. Es ist beschämend, wie diese Fehlinvestitionen dann noch mit teuer bezahlten Jubelmeldungen und Anzeigenserien der Bevölkerung als Fortschritt verkauft werden, während die Werbekosten für diese Desinformationen den Steuerzahlern zusätzlich aufgebürdet werden.

„Strategisches Baumarketing"

Denn die treibende Kraft hinter fast allen Großinvestitionen im österreichischen Eisenbahnausbau sind die wenigen Bauriesen und nicht etwa die vorgeschobenen EU-Verkehrsplanungen oder TEN-Netze. Die Bauwirtschaft ist eine traditionelle Säule des heimischen Mittelstands, da in ca. 25.000 Unternehmen rund 250.000 Personen einen Arbeitsplatz finden, deren Anteil an der Wirtschaftsleistung und Wertschöpfung außergewöhnlich hoch ist; viel höher als in Ländern mit vergleichbarer wirtschaftlicher Entwicklung. Selbst Bruno Kreisky erkannte dies und hinterließ das Zitat *„Österreich ist eine große Baufirma!"*

Die Bedeutung der Bauwirtschaft für die österreichische Wertschöpfung liegt bei 7,5 Prozent der gesamten Wirtschaftsleistung (BIP) und übertrifft die in Westeuropa üblich Größenordnung um Längen. Auf Basis der Eurostat, European Economic Statistics 2010 liegt der Anteil der Wertschöpfung im Bau beispielsweise in Deutschland bei 4,5 Prozent, in der Schweiz bei 5,7 Prozent und in Italien bei 6,3 Prozent. Bemerkenswert ist besonders, daß die österreichische Bauwirtschaft in der Wertschöpfung sogar viele ehemaligen Ostblockländer übertrifft, darunter die Nachbarländer Tschechien und Ungarn. Dabei müssen diese Länder einen jahrzehntelangen Rückstand im Wohnbau, Büro- und Fabrikbau und im Ausbau der Infrastruktur aufholen.

Der österreichischen Bauindustrie mit ihrer starken Vernetzung und Präsenz in den Kammern gelingt es seit Jahrzehnten - mit großem

Strabag, Porr und Alpine sind immer dabei. Foto: Godeysen

Geschick -, die heimische Politik dazu zu bewegen, in konjunkturell schwierigen Zeiten immer als erstes ein Paket zur Stützung der Baukonjunktur zu schnüren; und auch in wirtschaftlich günstigen Zeiten durch im internationalen Vergleich hohe Bauinvestitionen für eine substantielle Grundauslastung zu sorgen. Resultat ist eine Wirtschaftsstruktur, in der die Bauindustrie einen außergewöhnlich hohen Stellenwert einnimmt, der von der Allgemeinheit nicht nur über hohe Bauinvestitionen und über periodische Konjunkturpakete, sondern auch über eine durch die Bauwirtschaft entscheidend mitverursachte hohe Winterarbeitslosigkeit finanziert wird.

Natürlich ist es bei 25.000 Unternehmen problematisch, von der „Bauwirtschaft" zu sprechen, denn 80 Prozent der Unternehmen haben weniger als 10 Mitarbeiter und versuchen allenfalls am großen Kuchen der öffentlichen Aufträge das eine oder andere Brösel zu erhaschen. Nur rund 60 Unternehmen haben laut Statistik Austria mehr als 250 Mitarbeiter, und darunter sind die größten Baukonzerne Österreichs wie die börsenotierten Unternehmen Strabag, Alpine-Mayreder, Porr, Swietelsky und Habau.

Diese 60 Unternehmen teilen sich nicht nur mehr als 50 Prozent des österreichischen Baumarktes, sondern jeder dritte dieser größeren Baubetriebe ist auch Mitglied der VIBÖ, der Vereinigung Industrieller Bau-

Österreichische Bauindustrieunternehmungen (Top 5)

Bauleistung (in Mio. EURO) und Beschäftigte 2009 und 2010

		2009			2010		
	Unternehmensgruppe/Konzern	Bauleistung Konzern/Gruppe [1]	davon Inland	Beschäftigte Jahres Ø	Bauleistung Konzern/Gruppe [1]	davon Inland	Beschäftigte Jahres Ø
1	Strabag	13,021	1.981	75.548	12.777	1.907	73.600
2	Alpine	3.365	1.602	15,234	3.200	1.520	15.100
3	Porr	2.877	1.787	11.880	2.826	1.774,5	11.654
4	Swietelsky [2]	1.309	700	6.887	1.386	755	6.731
5	Habau [2]	822	551	3.519	906	575	3.489

Quellen: Geschäftsberichte, eigene Recherchen

[1] inkl. anteilige Leistung aus Arbeitsgemeinschaften
[2] Geschäftsjahr 1.4. - 31.3.

Unternehmungen Österreichs. Diese VIBÖ zählt zu den erfolgreichsten Lobbyisten in der Alpenrepublik und gibt dies, wenn auch elegant umschrieben, unumwunden zu. So kommt das häßliche Wort Lobbying in der 2004 erschienenen Broschüre „50 Jahre VIBÖ" natürlich nicht vor; dort nennt man es vornehm „*strategisches Baumarketing".* Dessen Ziel wird dort ebenfalls edel formuliert: „... *die Bauindustrie weg von einer reinen Bereitschaftsindustrie hin zu einer aktiven Angebots- und Nachfragepolitik* (zu) *bringen*", oder ehrlicher ausgedrückt: Die „aktive Angebots- und Nachfragepolitik" findet in den Hinterzimmern der Macht statt, wo es scheint, daß man diskret die Geschäfte auf Gegenseitigkeit aushandeln kann, weil man sich gut kennt und schätzt.

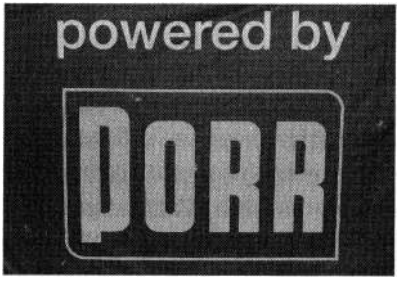
Öffentliche Mittel ausschließlich in die Infrastruktur

Damit die Bauindustrie sich eben nicht mehr nur in „Bereitschaft" halten muß, bietet die öffentliche Hand ein weites Betätigungsfeld, dessen drei wichtigste Säulen der Eisenbahnbau, der Straßenbau und die Energie- und Elektrizitätswirtschaft sind. Weil Straßenbau in einem Land der Autofahrer fast immer beliebt ist, vergeben Bundes- und Landespolitiker sowie Bürgermeister meist ohne große „Nachhilfe" Bauaufträge, für die sie sich dann auch gerne feiern lassen. Daneben sind Baumaßnahmen für die Energiewirtschaft ebenfalls positiv besetzt, sodaß diese beiden Bereiche für die Bauwirtschaft fast „Selbstläufer" sind. Deshalb konzentrierte sich die Baulobby in den letzten zwei Jahrzehnten primär auf den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, übrigens sehr erfolgreich, wie bereits mehrfach beschrieben.

Ein wichtiger Teil zur Durchsetzung von Investitionen bei der Politik war und ist Öffentlichkeitsarbeit, die mit vorhandenen Ängsten der Bevölkerung wirkungsvoll spielt. Besonders beliebt sind dabei Horrormeldungen wie *„Bauwirtschaft geht stempeln"* oder *„Der Straßenverkehr nähert sich dem Zusammenbruch*" und besonders variantenreich wird das *„Ende des Wirtschaftsstandorts Österreich"* herbeigeschrieben, oder über den „*Nachholbedarf*, Österreich als *„Europas Schlußlicht"* oder die „*Langsamfahrstelle Europas"* lamentiert. Ein Highlight waren stets auch die hochrangig besetzten Wirtschaftsgespräche in Alpbach, bei denen oft das Thema Infrastruktur geschickt lobbyiert wurde.

Bei den Lösungsangeboten scheint dann niemandem aufzufallen, daß seit Jahren immer die gleichen Argumente verwendet werden: *„Verlagerung von der Straße auf die Schiene"* und der dringende *„Ausbau der Bahninfrastruktur".* Gerne wirbt die Bauindustrie mit der Schaffung von Arbeitsplätzen: *„ÖBB-Investitionen als Jobmotor"* und *„Aufs richtige Gleis setzen".* Jährliche Höhepunkte sind dann Baustellenbesichtigungen, die Verkehrsministerin Bures besonders zu gefallen scheinen. Daneben haben sich auch Tagungen gut bewährt, deren vortragende Experten so ausgewählt werden, daß sie vor allem bei Medienvertretern und anderen Multiplikatoren Aussagen und Forderungen der veranstaltenden Lobbyorganisationen verstärken und den Druck auf die Regierung erhöhen.

Gelungene Beispiele gehobenen Lobbyings finden sich stets im Periodikum „bau-intern" der VIBÖ, deren Präsident Pöchhacker auch gerne selbst zur Feder griff, um rasche Bahninvestitionen ohne *„starke zyklische Schwankungen"* zu fordern, *„bevor der Wirtschaftsstandort Österreich infolge unzureichender Infrastruktur seine Attraktivität verliert".* Auffallend ist, daß Pöchhacker immer wieder *„eine Verstetigung der öffentlichen Baunachfrage"* anmahnt, während er die ihm stets zugetanen „roten" Verkehrsminister lobt: *„Die heute grundsätzlich positive und volkswirtschaftlich sinnvolle Haltung des Verkehrsministeriums zum Ausbau der Bahninfra-*



Powered by Pöchhacker?

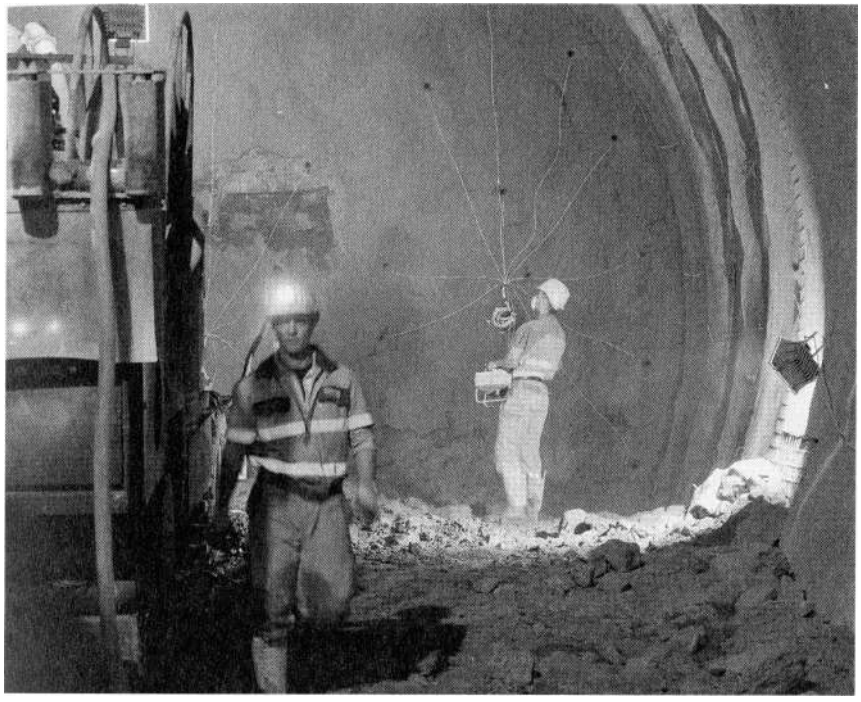
Foto: Godeysen

struktur steht vielfach im Widerspruch zur rein betriebswirtschaftlichen, kurzfristigen Betrachtungsweise der ÖBB." Deshalb fordert Pöchhacker eine strikte Trennung von *„Absatzbereich"* und dem *„volkswirtschaftlich zu betrachtenden Infrastrukturbereich",* auch um zu betonen, *„daß öffentliche Mittel ausschließlich in die Infrastruktur fließen"* sollen. Mit der folgenden Aussage entlarvte sich der Porr-Chef besonders deutlich als lupenreiner Lobbyist, der trotz einer gigantischen Staatsverschuldung der Politik einreden will, daß Investitionen in die Bahn infrastruktur „Einnahmen" bewirken, während ihn nur zu interessieren scheint, daß weiterhin viel Steuergeld in die Bauindustrie fließt: *„Budgetentlastung auf Kosten der Investitionen entzieht den Budgets der Folgejahre dringend notwendige Einnahmen"*[31)]

Obwohl die Baulobby überall die gleichen Ziele verfolgt, nämlich von den staatlichen Geldtöpfen zu partizipieren, gibt es in Österreich eine Besonderheit – den Tunnelbau –, in dem die Baukonzerne der Republik weltweit führend sind. Nun könnten kritische Bürger und Medien natürlich fragen, warum müssen österreichische Steuerzahler österreichische Milliardenschulden abzahlen, damit österreichische Bauunternehmen österreichische Berge mit österreichischen Tunnelbohrern durchlöchern, wenn es in der weiten Welt auch viele andere Gebirge gibt, die sich zum Durchbohren ebenfalls bestens eignen? Und warum müssen extra neue österreichische Bahnstrecken gebaut werden, um österreichische Züge so umzuleiten, daß sie durch österreichische Tunneln fahren müssen, wenn es in der weiten Welt auch viele andere Bahnlinien gibt, die man verlegen könnte, damit Züge durch Bahntunnel rollen?

Die Antwort ist vermutlich so einfach, daß niemand diese Fragen stellt! Denn außerhalb Österreichs ist es wesentlich schwerer, Regierungen davon zu überzeugen, ihre Berge durchbohren zu lassen und enorme Staatsschulden anzuhäufen, um Züge durch Bahntunnel zu schikken. Und selbst wenn ausländische Politiker derartige Großaufträge dennoch vergeben sollten, müßten sich österreichische Bauunternehmen einem internationalen Wettbewerb stellen, fremdländische Beamte und Potentaten „überzeugen" und auf ihre Zahlungseingänge lange warten. Auch würden sie das Risiko eingehen, daß die eingeplanten Gewin-

31) Horst Pöchhacker und Michael Steibl: Infrastruktur und Finanzierung; erschienen im von der VIBÖ herausgegebenen „bau-intern" im April 1997



Österreichs Tunnelbohrer sind Weltspitze, zum Leidwesen der Steuerzahler auch im eigenen Land. Foto: STRABAG SE

ne gar nicht sprudeln, wenn sich die veranschlagten Baukosten, wie fast immer beim Tunnelbau, massiv erhöhen, denn fremde Verkehrsminister zeigen sich bei gravierenden Zusatzausgaben seltener großzügig.

Dagegen wirkt die heimische Alpenrepublik wie ein Paradies. Hier kennt man die Auftraggeber und die Mitbewerber bestens, kann sich abstimmen, ausländische Konkurrenten unterbieten, und später die Baukosten drastisch anheben. Das Infrastruktur- und Verkehrsministerium zeigt stets Verständnis für beinahe jede Kostensteigerungen und begründet gegenüber den Steuerzahlern alle Zusatzkosten in großen Anzeigenkampagnen mit der „Konjunktur-Lokomotive ÖBB", mit volkswirtschaftlichen Vorteilen oder abenteuerlichen Rechenmodellen. Sollte es dennoch mal kritisch werden, können sich die Tunnelbohrer und Gleisbauer darauf verlassen, daß sich genug heimische Gutachter und

Professoren finden, die jeden Tunnelbau und jede Streckenführung wissenschaftlich als Gewinn für Österreich darstellen.

Und um noch die letzten Unsicherheiten auszuräumen und sicherzustellen, daß sich der Staat auch wirklich dauerhaft für die Gewinne der heimischen Bauindustrie hoch verschuldet, übernimmt der langjährige Vorstandsvorsitzende und Generaldirektor des zweitgrößten inländischen Bauriesen und Präsident der Vereinigung Industrieller Bauunternehmungen Österreichs (VIBO), Horst Pöchhacker, den Vorsitz im Aufsichtsrat der Österreichischen Bahn und erhält ein Arbeitszimmer im Infrastrukturministerium mit ständigem Zugang zur Ministerin und allen einflußreichen Beamten. So kann er etwa das „strategische Baumarketing" seiner Kollegen bestens fördern, die Bauinvestitionen der Bahn sorgfältig überwachen, und jedes teure Bauvorhaben und jede geplante Großbaustelle im Infrastrukturbereich geht über seinen Schreibtisch. -Was hätte Alfons Mensdorff-Pouilly zur Zeit der Eurofighter-Entscheidung dafür gegeben, wenn er eine ähnlich einflußreiche Funktion im Verteidigungsministerium für die Luftwaffe gehabt hätte?

„Man muß die Zielgruppen richtig erwischen!"

Daß die österreichische Baulobby langfristig denkt, unbeirrt ihre Ziele anpeilt, Politik und Medien einsetzt und Bau- und Bahninteressen verbindet, beweisen nicht nur viele Einzelprojekte, sondern zeigt auch die Erfolgsbilanz der Baulöwen. Zur Erinnerung: 1986 prognostizierte die „Arthur D. Little Studie" eine Tilgung der für die Baumaßnahmen an den Hochleistungsstrecken aufgenommenen Kredite einschließlich Zinsen bis zum Jahr 2015. Weiter erklärte die Studie mit Beifall der Regierung, der Bahn und der Bauindustrie: *„Das vorgeschlagene HL-Programm kann bei Erfüllung der dargestellten Bedingungen erfolgsneutral dargestellt werden. D. h. diese Investitionen rechnen sich über einen Zeitraum von 30 Jahren aufgrund steigender Einnahmen sowie projektinterner Kostenersparnisse und des definierten weiteren Rationalisierungserfordernisses außerhalb des Projekts."*-25 Jahre später haftet die Republik „erfolgsneutral" für immer stärker ansteigende Schulden, die nur aufgenommen wurden, um die Bahninvestitionen zu finanzieren. Die Bauindustrie hat damit soviel Geld verdient hat, daß die Strabag ab Dezember 2011 sogar ein eigenes Eisenbahnunternehmen auf der Westbahn

Baulöwe Hans Peter Haselsteiner begrüßt als neuer Bahnchef der „Westbahn" Verkehrsministerin Doris Bures. Foto: Westbahn

betreiben kann, um auf den von ihr vorher gewinnbringend gebauten Hochleistungsstrecken dem Konkurrenten Bundesbahnen auch noch die Fahrgäste abzujagen.

Nominelle Bruttoinvestitionen in die Straßen- und Schieneninfrastruktur (in Mill. Euro)

Jahr	Bundes-straßen nominell	Bundes-straßen real (Preise 2005)	Bundes-straßen real (nach AfA)	Schiene nominell	Schiene real (Preise 2005)	Schiene real (nach AfA)	Schiene in % BIP
1954	34,52	203,09	0,00	66,50	391,24	0,00	*0,98*
1955	64,61	370,81	0,00	89,17	511,77	0,00	*1,14*
1956	70,93	395,82	7,91	71,51	399,06	7,98	*0,82*
1957	82,41	441,97	17,68	57,48	308,27	12,33	*0,60*
1958	108,43	575,46	34,53	91,35	484,81	29,09	*0,92*
1959	121,36	635,14	50,81	100,80	527,54	42,20	*0,95*
1960	134,01	689,69	68,97	81,90	421,51	42,15	*0,69*
1961	164,17	818,68	98,24	75,58	376,90	45,23	*0,58*
1962	159,01	756,41	105,90	81,10	385,79	54,01	*0,58*
1963	152,47	705,18	112,83	88,23	408,07	65,29	*0,59*

Jahr	Bundes-straßen nominell	Bundes-straßen real (Preise 2005)	Bundes-straßen real (nach AfA)	Schiene nominell	Schiene real (Preise 2005)	Schiene real (nach AfA)	Schiene in % BIP
1964	165,98	739,28	133,07	65,26	290,67	52,32	0,40
1965	196,51	831,29	166,26	68,39	289,31	57,86	0,38
1966	209,52	869,77	191,35	57,78	239,87	52,77	0,30
1967	270,05	1.078,21	258,77	61,41	245,19	58,85	0,30
1968	267,15	1.037,96	269,87	66,13	256,94	66,80	0,30
1969	272,96	1.028,73	288,04	81,01	305,31	85,49	0,33
1970	312,20	1.127,61	338,28	89,39	322,86	96,86	0,31
1971	408,57	1.409,36	450,99	120,20	414,63	132,68	0,39
1972	455,66	1.477,74	502,43	106,98	346,94	117,96	0,31
1973	484,44	1.460,73	525,86	128,39	387,13	139,37	0,33
1974	607,84	1.673,92	636,09	186,34	513,16	195,00	0,41
1975	598,90	1.520,84	608,34	211,02	535,86	214,34	0,44
1976	542,65	1.284,00	539,28	217,66	515,02	216,31	0,39
1977	539,67	1.210,56	532,65	238,70	535,44	235,59	0,39
1978	682,62	1.478,44	680,08	294,77	638,42	293,67	0,45
1979	740,03	1.545,28	741,73	329,12	687,25	329,88	0,46
1980	793,88	1.559,35	779,67	346,57	680,74	340,37	0,45
1981	752,16	1.383,11	719,22	373,10	686,07	356,76	0,46
1982	727,24	1.268,43	684,95	388,09	676,89	265,52	0,44
1983	869,31	1.467,24	821,65	490,38	827,67	463,50	0,53
1984	814,74	1.301,42	754,83	442,75	707,23	410,19	0,45
1985	835,52	1.293,40	776,04	437,59	677,40	406,44	0,42
1986	782,61	1.191,08	738,47	449,46	684,05	424,11	0,41
1987	632,84	949,64	607,77	362,12	543,40	347,78	0,32
1988	602,02	886,52	585,10	442,08	651,00	429,66	0,37
1989	559,00	802,59	545,76	520,65	747,53	508,32	0,41
1990	614,09	853,84	597,69	615,14	855,30	598,71	0,45
1991	521,35	701,39	505,00	501,35	674,48	485,63	0,34
1992	473,03	611,80	452,73	640,38	828,24	612,90	0,41
1993	453,99	566,64	430,64	787,83	983,31	747,32	0,49
1994	472,16	572,11	446,24	696,15	843,51	657,94	0,41

Jahr	Bundes-straßen nominell	Bundes-straßen real (Preise 2005)	Bundes-straßen real (nach AfA)	Schiene nominell	Schiene real (Preise 2005)	Schiene real (nach AfA)	Schiene in % BIP
1994	472,16	572,11	446,24	696,15	843,51	657,94	0,41
1995	385,95	457,48	365,99	521,30	617,92	494,34	0,30
1996	367,93	428,11	351,05	590,33	686,88	631,93	0,32
1997	462,00	530,66	445,75	710,00	815,51	685,03	0,38
1998	524,00	596,58	513,06	979,00	1.114,60	958,55	*0,51*
1999	540,00	611,18	537,84	1.120,00	1.267,64	1.115,52	*0,56*
2000	603,00	666,91	600,22	1.198,70	1.325,74	1.193,17	*0,57*
2001	767,00	826,06	759,97	1.071,00	1.153,47	1.061,19	*0,50*
2002	762,00	806,55	758,16	1.191,00	1.260,63	1.184,99	*0,54*
2003	922,00	962,98	924,46	1.145,00	1.195,89	1.148,05	*0,51*
2004	1.062,00	1.086,56	1.064,83	1.334,70	1.365,56	1.338,25	*0,57*
2005	971,00	971,00	971,00	1.423,00	1.423,00	1.423,00	*0,58*
Summe	25.117,50	48.718,60	24.098,05	21.903,84	34.032,62	20.933,20	0,49
Summe 25 J		21.793,28			22.612,92		

Anmerkung: Bundesstraßen = Bund + ASFINAG; Schiene = ÖBB + HL-AG; AfA = lineare Abschreibung über 50 Jahre.

Quelle: nominelle Zahlen 1954-2004 laut WIFO, 2005 laut ÖBB, ASFINAG, Statistik Austria; Preisdeflator (VPI) laut Statistik Austria

Ergebnis 7; In den Jahren 1981 bis 2005 (= 25 Jahre) wurde real mehr in Schieneninfrastruktur als in Bundesstraßen investiert (22,6 zu 21,8 Mrd. Euro). Das Verhältnis der Investitionen reflektiert in keiner Weise das Aufkommen der beiden Verkehrsträger. Das Mißverhältnis wird noch wesentlich größer, wenn man nur die letzten zehn, fünfzehn oder zwanzig Jahre betrachtet.

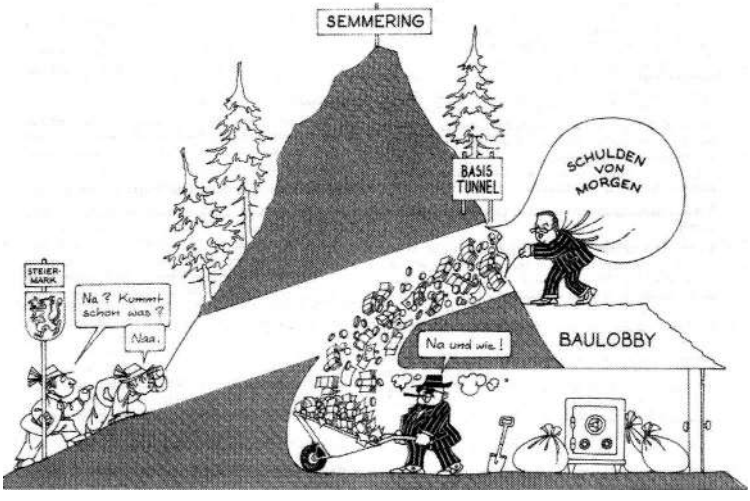
Ergebnis 2: Bei einer angenommenen Abschreibung über 50 Jahre liegt der reale Zeitwert der Straßeninfrastruktur bei 24,1 Mrd. Euro, jener der Schieneninfrastruktur bei 20,9 Mrd. Euro. Auch dies entspricht nicht der jeweiligen Verkehrsleistung. Das Ergebnis ist insofern überraschend, als ein Großteil des hochrangigen Bundesstraßen- und Autobahnnetzes in diesem Zeitraum völlig neu geschaffen werden mußte: 1956 war insgesamt erst eine Strecke von 30,6 km Autobahn und Schnellstraße dem Verkehr übergeben (Ende 2005: 2.056 km).

Ergebnis 3: Die durchschnittliche Höhe der Investitionen in die Schieneninfrastruktur lag in den Jahren 1954 bis 2005 bei 0,49 % des BIP. Über diesem Durchschnittswert lagen die Jahre bis 1963, was sich durch die Beseitigung noch bestehender Kriegsschäden, Bahnhofneubauten und Elektrifizierungen erklären läßt. Abgesehen vom Jahr 1983 zeigen ansonsten nur die Jahre ab 1998 eine überdurchschnittliche Investition in die Schieneninfrastruktur. Im Vergleich zu den vorangegangenen Jahrzehnten ist dies aber nicht eine Rückkehr zu den früher „üblichen" Investitionsniveaus, sondern eine deutliche Ausweitung.

Im Detail haben sich die Investitionen in % des BIP folgendermaßen entwickelt: 1966/75: 0,34 %; 1976/85: 0,44 %; 1986/95: 0,39 %: 1996/2005: 0,50 %. Noch deutlicher ist der Anstieg, wenn man nur die letzten fünf Jahre betrachtet: 2001/05: 0,54 %.

Diese Daten zeigen die enorme Beschleunigung der Schieneninvestitionen in den letzten Jahren. Dem Verkehrsministerium scheint diese rasante Entwicklung ebenfalls negativ aufgefallen zu sein, denn es werden hierzu keine Daten mehr vorgelegt; die letzte „Verkehr in Zahlen" Unterlage stammt aus 2007 mit Daten aus 2004! Und auf der Homepage des BMVIT kann man nur noch Verkehrsarchäologie betreiben. Siehe http://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/statistik/index.html

Wie gut vernetzt die Baulobby ist, wie sie denkt und handelt und wie sie sogar versucht, sich eigene PR-Kampagnen vom Staat bezahlen zu lassen, zeigt beispielhaft die Jahresgeneralversammlung der „Gesellschaft für Verkehrspolitik" (GfVP), die sich am 21. November 1997 im Wiener SAS-Hotel traf. Daß der Name dieser noblen Gesellschaft irreführend sein dürfte, da sie sich nicht „für" Verkehrspolitik einzusetzen scheint, sondern für Auftrags- und Wirtschaftspolitik zugunsten der Industrie, belegt eine vertrauliche Mitschrift, die dem Autor vorliegt. So berichtete Präsident Schmölz über eine „verkehrspolitische Offensive", die von der GfVP zusammen mit Vertretern von Ministerien, der Sozialpartner



Die Baulobby und die Schulden von morgen
Karikatur von Dominic Groebner im Auftrag der „Alliance For Nature"

und der Industriellenvereinigung 1996 entwickelt worden war. Er betonte, dieses Programm, das 250 Mrd. ATS (18,17 Mrd. Euro) für Investitionen im Schienenverkehr vorsah, müsse nun bei der Regierung, *„bei der man immer wieder auf großes Verständnis stoße",* durchgesetzt werden. Auch habe Bundeskanzler Viktor Klima ihn in einem persönlichen Gespräch darauf aufmerksam gemacht, daß mit den Sozialpartnern ein nationaler Beschäftigungspakt geplant sei. Schmölz wies darauf hin, daß von diesem Geld möglichst viel in den Ausbau der Infrastruktur (Schiene und Straße) fließen müsse, bat um Unterstützung und zitierte den Kanzler: *„Das Geld hierfür ist mobilisierbar",* auch wenn es noch immer keinen Bundesverkehrswegeplan gäbe.

GfVP-Vizepräsident Horst Pöchhacker berichtete anschließend über eine große Plattform, die gebildet worden sei, um sich offensiv *„bei den Entscheidungen einzuklinken".* Er habe sich von Seiten der Bauindustrie hierzu bereits mit der Elektroindustrie (Siemens) abgestimmt. Gemeinsam solle kommuniziert werden: *„Es geht um den Wirtschaftsstandort Österreich, wichtige Verkehrswege müssen gebaut werden, es geht um den mitteleuropäischen Zentralraum und um die geopolitische Lage Österreichs."*

Anschließend informierte Bahn-Generaldirektor Helmut Draxler über eine geplante große PR-Kampagne für den Ausbau der Schienen-Infrastruktur, die im Dezember (1997) starten würde. Er erwarte sich durch eine Koordinierung mit Pöchhackers Plattform *„Kapitalisierungseffekte".* Draxler weiter: *„Man muß die Zielgruppen richtig erwischen, denn die Politiker reagieren heute mehr denn je auf die Medien, und die Medien berichten das, wovon sie glauben, daß die Mehrheit dahinter steht."* Der Bahnchef fuhr fort: *„Man muß sich auf wenige Themen konzentrieren, dann wird die Kampagnewirkung größer" und* schlug das Motto vor: *„Es bahnt sich was an, wenn es heute nicht geschieht."* Die große Kampagne sei deshalb erforderlich, *„weil die Öffentlichkeit ansonsten Ausgaben von 120 Milliarden* (ATS = 8,7 Mrd. Euro) *in etwa drei Jahren nicht mehr akzeptieren wird... Wenn man 120 Milliarden investiert, muß man auch den Nutzen entsprechend betonen, sonst droht ein brutaler Abbruch ... Das Ganze muß wissenschaftlich aufgezogen und zeitlich und inhaltlich abgestimmt werden."*

Einig waren sich alle Herren, Damen waren nicht anwesend, daß man die *„schweigende Masse"* mit einem *„Paukenschlag"* gewinnen müs-

se. Um jedoch die große Kampagne nicht mit eigenem Geld finanzieren zu müssen, wurde vorgeschlagen, weitere Organisationen, die über staatliche Gelder verfügen, in die Kampagne einzubauen. Genannt wurden staatliche Betriebsansiedlungsorganisationen wie ECO-PLUS, WFF und weitere.

Auf die europäische Dimension der Zusammenarbeit wies der damalige Direktor für Landverkehr der Europäischen Kommission in Brüssel, Günther Hanreich[32], hin, als er erklärte, daß 60 Prozent der verkehrspolitischen Entscheidungen in Brüssel fallen. Er schlug vor, die im zweiten Halbjahr 1998 von Österreich geleitete EU-Ratspräsidentschaft zu nutzen, um bei der inhaltlichen Gestaltung der europäischen Verkehrspolitik eine führende Rolle zu spielen, und nannte hierfür den Infrastrukturausbau, Neuregelungen der Subventionen im Verkehrsbereich, die kombinierten Verkehre und den geplanten Beitritt von sechs osteuropäischen Ländern. *„Wir werden dann zu den key-playern zahlen und müssen eine aktive Rolle bei der Gestaltung der Verkehrspolitik in diesem Raum spielen."*

„Ich komme aus der Bauwirtschaft"

Wie unverhohlen die österreichische Bauindustrie ihre wirtschaftlichen Interessen vertritt und wie es ihr gelingt, einen engen Schulterschluß mit dem Infrastrukturministerium und der Bahn-Führung herzustellen, beweist der altgediente Baulöwe Horst Pöchhacker[33]. Im Mai 2007 schied er nach 30jähriger Vorstandsarbeit aus der Porr AG aus, um wenige Tage später als neuer Aufsichtsratsvorsitzender in die ÖBB-Holding und als stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender in die Autobahngesellschaft Asfinag zu wechseln. Niemand störte sich daran, kein Aufschrei ging durch das Land, als Pöchhacker sich zum obersten Ent-

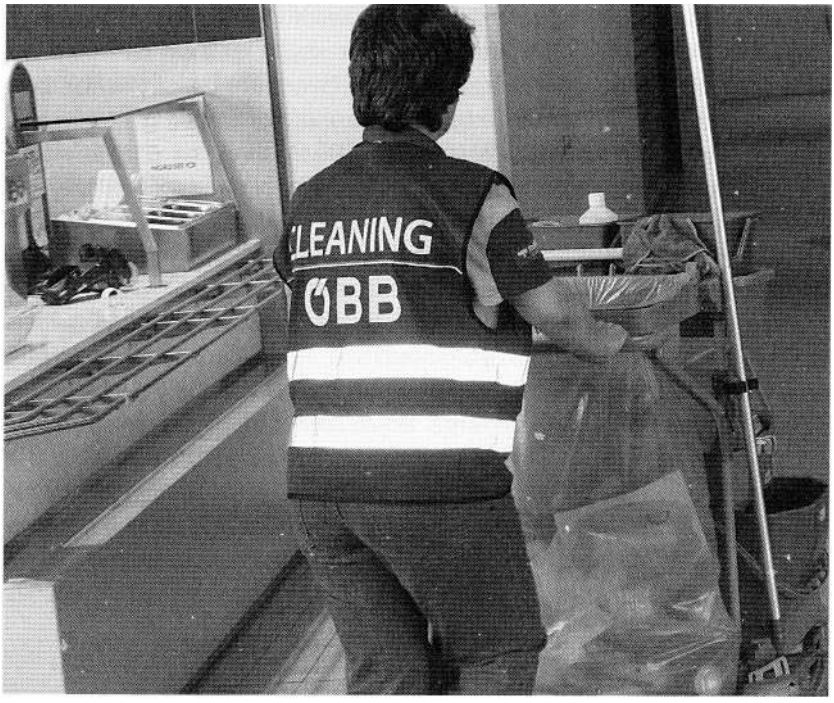
32) Dipl.-Ing. Günther Hanreich wurde 1954 in Wien geboren, studierte an der TU Wien und arbeitete für die SPÖ-Verkehrsminister Rudolf Streicher und Viktor Klima. Anschließend schlug Österreich ihn für die Generaldirektion Verkehr und Energie der EU-Kommission in Brüssel vor, wo er Direktor für Transeuropäische Netze wurde. Auf diesem Posten verblieb Hanreich bis Dezember 2004, anschließend avancierte er zum Generaldirektor des EU-Statistikamtes in Luxemburg. Eurostat war 2003 wegen des unkritischen Umgangs mit geschönten griechischen Haushaltszahlen unter Druck geraten und 2004/05 personell umgebaut worden. Im Februar 2006 verstarb Günther Hanreich mit 51 Jahren.

scheider in die Aufsichtsräte der beiden wichtigsten öffentlichen Auftraggeber der Porr AG wählen ließ. Damit wurde er zum einflußreichsten Baulobbyisten Österreichs, verfügte über beste Insider-Kenntnisse und saß bei allen großen Auftragsvergaben an der Quelle.

Und wie es so im Aufsichtsrat der ÖBB-Holding zugeht, erfahren wir aus einem Tonbandprotokoll, das dem Wochenmagazin „Profil" im Oktober 2010 zugespielt wurde. Darin äußerte Karl Sevelda, Vorstand der Raiffeisen Bank International und bis 2008 Mitglied im Bahn-Aufsichtsrat, über sich und seine Kollegen sicherlich zutreffend: *„Wir sind ja alle keine Klosterbrüder hier, wir wissen ja, was unter Lobbying alles zu verstehen ist."* Aufsichtsratsvorsitzender Horst Pöchhacker stimmte dieser Einschätzung offensichtlich zu und berichtete aus seiner Zeit als Generaldirektor des Baukonzerns Porr: *„Wir sollten uns nicht einer gewissen Naivität befleißigen, ich komme aus der Bauwirtschaft. Wir haben keinen ungarischen Auftrag ohne irgendeinen ähnlichen Lobbying-Abschluß erhalten. Wie wir die M6 gekriegt haben, waren wochenlang, da war damals die Strabag auch dahinter, ununterbrochen Korruptionsvorwürfe etc. Es kam nichts heraus, obwohl wir Ähnliches gemacht haben wie hier."*

Der Hintergrund dieser Lobbying-Bekenntnisse war eine Zahlung der Bahn-Tochter Rail Cargo (RCA) von 7,1 Mio. Euro (!) an die Russischlehrerin Viktoria Gulya, die ihren Namen der bis dahin unbekannten und mit einen Stammkapital von 120 Euro ausgestattete ungarischen Einmannagentur „Geuronet" lieh, hinter der ihr Sohn Andras agierte. Bei der Übernahme der ungarischen MAV Cargo durch die RCA waren 2007 vermutlich Schmiergelder nach Budapest geflossen, obwohl zwei Vorstände der ÖBB-Holding AG ihre Unterschrift verweigerten. Der damalige

33) Dipl.-Ing. Horst Pöchhacker wurde 1938 in Wien geboren, studierte Bauingenieurwesen und Architektur an der TU Wien und trat 1962 als Bauleiter bei Porr ein. 1976 stieg er in den Vorstand auf und führte den Baukonzern Porr AG von 1982 bis zum Mai 2007 als Vorstandsvorsitzender und Generaldirektor. Im Mai 2007 wechselte er als Vorsitzender in den Aufsichtsrat der Bahn und als stv. Vorsitzender in den Aufsichtsrat der Asfinag. Zusätzlich wirkte Pöchhacker in den Aufsichtsräten der Österreichischen Industrieholding AG, der Bank Austria Handelsholding Ges.m.b.H., der Wiener Städtischen Wechselseitigen Versicherungsanstalt und engagierte sich in den Vorständen des Fachverbandes der Bauindustrie, der Vereinigung der Österreichischen Industrie und sehr intensiv in der Vereinigung Industrieller Bauunternehmungen Österreichs (VIBÖ), deren Präsident er 1992 wurde.



Auch in den oberen Etagen wäre Cleaning angesagt. **Foto: Godeysen**

RCA-Chef Gustav Poschalko hatte den Vertragsentwurf mit Geuronet am 4 Juli 2007 an das Aufsichtsratspräsidium der Rail Cargo Austria übersandt, dem neben Horst Pöchhacker auch der Fruchtsaftfabrikant Franz Rauch angehörte, der jedoch das sieben Millionen teure Papier glaubhaft nie gesehen hat.

In der Aufsichtsratssitzung vom 26. Februar 2008 meinte Pöchhacker: *„Die Frage nach der Leistung eines Lobbyisten ist naiv. Wenn du den richtigen Mann beauftragst, der den richtigen Minister zur richtigen Sekunde anruft, und das passiert, dann kannst du nicht das Telefonat verrechnen ... Also, das ist jetzt eine Grundsatzfrage, wenn wir das in Zukunft... alles ganz ernst nehmen, dann ist es gescheiter, man verabschiedet sich ...Da gibt es nur ein Entweder-Oder. Aber ein Leistungsverzeichnis von einem Lobbyisten und einen täglichen Stundennachweis, bitte, das ist naiv."* Karl Sevelda fragte daraufhin: *„Das heißt ein*

Frühstück um hunderttausend Euro?" Pöchhacker: *Ja, alles Mögliche."* Später erklärte der ÖÖB-Aufsichtsratsvorsitzende nochmals zum Lobbying; *„Wenn wir alles infrage stellen, was in diese Richtung geht, wenn das der Beschluß ist, weil wir Angst haben, dann hören wir mit gewissen Akquisitionen in den Ländern auf."* Pöchhacker weiter: „ *Wir können aber auch nicht protokollieren, daß wir Schweinereien erlauben ... Wir können natürlich so naiv sein, daß wir kein Geschäft mehr machen".*[34)]

34) Josef Redl und Andrea Rexer: „ÖBB-Skandal um geheimes Tonbandprotokoll"; Magazin „Profil" vom 28. Oktober 2010 über die 22. Sitzung des Aufsichtsrats der ÖBB Holding AG am Dienstag, den 26. Februar 2008 ab 10:30 Uhr im 29. Stockwerk der Konzernzentrale der Österreichischen Bundesbahnen im Turm West der Vienna Twin Towers am Wienerberg.

Die Semmeringbahn

Ohne Revolution keine Semmeringbahn

„Am 12. April 1854 war es, daß der Kaiser, von Ghega geleitet, zum ersten Male die Strecke von Mürzzuschlag bis Gloggnitz befuhr. Se. Majestät nahm sämtliche Kunstbauten mit besonderem Interesse in Augenschein, zeigte dafür die lebhafteste Theilnahme und sprach dem Erbauer der Bahn Seine vollste Befriedigung und Sein Allerhöchstes Wohlgefallen aus.'[35] So heißt es in einer Festschrift zum 25. Jahrestag dieser historisch gewordenen Bahnfahrt. Vier Wochen später war die gesamte Semmering-Region auf den Beinen, denn am 16. Mai 1854 besichtigte das frischvermählte Kaiserpaar die Strecke von Payerbach nach Mürzzuschlag. Als Franz Josef und Elisabeth sich zeigten, brach an jeder Station Jubel aus, und auch die Rückreise von Mürzzuschlag nach Gloggnitz am 17. Mai wurde für die Menschen an der Bahnstrecke zum unvergeßlichen Erlebnis. Zwei Monate später, am 17. Juli 1854, erfolgte dann die Freigabe der Semmeringbahn für den Personenverkehr. Schnell erreichte die Bahn Berühmtheit, und seitdem kommen aus aller Welt Bewunderer dieser einzigartigen Bergstrecke, die im Dezember 1998 von der UNESCO sogar zum Weltkulturerbe der Menschheit erklärt wurde.

Für diese Semmeringbahn entwarf Carl Ritter von Ghega eine geniale Streckenführung und schuf damit die erste vollspurige Bergbahn der Welt. Unter schwierigsten geologischen Bedingungen wurden Schluchten überbrückt, bedeutende Viadukte gebaut, Tunnel durch Bergrücken getrieben und die natür-

Briefmarke der Österreichischen Post von 2001 mit der Semmeringbahn als Weltkulturerbe.

Foto: Alliance For Nature

35) Ignatz Fürst (Hg.): Festschrift zur fünfundzwanzigjährigen Gedenkfeier der ersten gemeinsamen Fahrt ihrer Majestäten des Kaisers und der Kaiserin auf der Semmering-Bahn am 16. und 17. Mai 1854; Wien 1879 – Seite 7 f

liehen Gegebenheiten des Gebirges so gekonnt genutzt, daß auch nach über 150 Jahren die Semmeringstrecke den heutigen Bahnverkehr aufnehmen kann und immer noch freie Kapazitäten hat. Viele Ideen für die Streckenführung und den Mut, eine Adhäsionsbahn für normale Dampflokomotiven zu bauen, holte er sich aus Nordamerika. Bei seinen dortigen Kollegen erlebte Ghega eine streng ökonomische und pragmatische Denkweise, die ihn stark beeindruckte. In einem Vorwort zu seinem 1845 erschienenen Buch „Über Nordamerikanischen Brückenbau" vergleicht er die Vereinigten Staaten mit Österreich und stellt in Wien eine *„unnöthige Aengstlichkeit" bei* der Planung von Gebirgsbahnen fest. Weiter forderte er ein gründliches Planverfahren, *„zumal bei großen Eisenbahnunternehmen aus den Unvollkommenheiten eines nicht durchdachten Systems nur große Verschwendung an Geld und oft auch an Zeit"*[36] entsteht. Eine Erkenntnis, die leider wieder sehr aktuell geworden ist, denn was die heutigen Planer mit Ghegas Erbe vorhaben, ist genau jene „Verschwendung an Geld", die sich aus den „Unvollkommenheiten" eines System ergibt, das nur ein Ziel kennt: das Bohren von Tunneln um jeden Preis.

Doch die hochgelobte Semmeringbahn ist nicht nur Ghegas Werk. Mit *„allerhöchster Entschließung vom 27. Mai 1854 wurde der eifrigen Thätigkeit des gesammten beim Bau der Semmeringbahn betheiligt gewesenen Personales die kaiserliche Anerkennung ausgesprochen"*[37] Dabei dürfte der Kaiser nicht im mindesten geahnt haben, unter welchen Arbeitsbedingungen die Semmeringstrecke in lediglich sechs Jahren fertiggestellt wurde. Nach den Märzunruhen von 1848 war Metternich geflohen, die von ihm geprägte Hofkammer aufgelöst; sie hatte auch die Entscheidungen über die Semmeringbahn seit 1844 verzögert. Im April führte der Hof ein neues System von Ministerien ein, bei dem das Eisenbahnwesen zum Ministerium für öffentliche Arbeiten kam. Hier wurde Ghegas Plan am 17. Juni 1848 nochmals eingereicht und bereits nach zehn Tagen (!) die Baugenehmigung erteilt. Daß die Beamten die Dimensionen der Planungen vollständig erkannt haben, dürfte

36) Carl Ghega: Über Nordamerikanischen Brückenbau; Kaulfuss Witwe, Prandel & Compagnie, Wien, 1845.

37) Ignatz Fürst (Hg.): Festschrift zur fünfundzwanzigjährigen Gedenkfeier der ersten gemeinsamen Fahrt ihrer Majestäten des Kaisers und der Kaiserin auf der Semmering-Bahn am 16. und 17. Mai 1854; Wien 1879 – Seite 7 f

fraglich sein, vermutlich ging es ihnen darum, ihre eigene Haut zu retten und möglichst viele der revolutionären „Individuen" aus Wien in den Semmering abzuschieben, denn die Baupläne Ghegas waren ausgearbeitet und mit der Arbeit konnte sofort begonnen werden. Dies wog sicherlich schwerer, als die heftigen Proteste der Fachwelt, die sich massiv gegen die Semmeringbahn aussprachen. Die spätere Aussage – „ohne Revolution keine Semmeringbahn" – dürfte somit richtig sein.

Die revolutionäre Bewegung vom März 1848, die von Studenten ausging und von der Arbeiterschaft unterstützt wurde, hatte auch die Bahnarbeiter ergriffen. Zusammen mit den Textilarbeitern bildeten sie den Stamm des „österreichischen Proletariats", nahmen aktiv am Widerstand teil und erkämpften eine Herabsetzung der Arbeitszeit, erste Sozialleistungen wie vier Krankenbetten auf 100 Arbeiter und die Verpflichtung der Unternehmer zur Unterbringung des Personals. Für den Bau der Semmeringbahn galten diese neuen Bestimmungen bereits, doch erfolgten weder strenge Kontrollen, noch Sanktionen. 1848 wurde ein weiteres Gesetz verabschiedet, das viel über die soziale Verantwortung der angeblich so „guten alten Zeit" aussagt und dessen Entwurf von Unternehmerorganisationen seit 1839 erfolgreich verhindert worden war: die Anhebung des Alters der Jugendarbeit. Denn von nun ab durften Kinder „erst" ab neun Jahren arbeiten, und die Arbeitszeit der Neun- bis Zwölfjährigen wurde auf zehn Stunden und die Arbeit der Zwölf- bis Sechzehnjährigen auf zwölf Stunden „herabgesetzt".

Die Bauarbeiten am Semmering begannen bereits im August 1848 mit Arbeitern, die vorrangig aus Wien und Umgebung kamen. Der neu ernannte Generalinspektor Carl Ghega[38)] meldete am 18. August aus

38) Der 1802 als Sohn eines venezianischen Marineoffiziers albanischer Herkunft geborene Carlos Ghega wuchs in Venedig auf, studierte in Padua, erwarb mit 17 Jahren den Doktortitel für Mathematik und begann seine Ingenieurlaufbahn 1820 mit dem Bau der „Strada d'Alemagna" von Treviso nach Cortina d'Ampezzo. Hier lernte er Ermenegildo Francesconi kennen, der ihn 1836 zum österreichischen Eisenbahnbau vermittelte und dessen Trassierungstechnik die Fachwelt bewunderte. Von 1836 bis 1840 leitete Ghega den Bau der Teilstrecke Lundenburg–Brünn der „Kaiser-Ferdinand-Nordbahn" und studierte das Eisenbahnwesen in England und später auch in Nordamerika. 1842 wurde er mit der Planung einer südlichen Bahnlinie bis Triest beauftragt und legte 1844 seinen Plan für die Semmeringbahn vor, den er von 1848 bis 1854 umsetzte. 1851 wurde Ghega in den Ritterstand erhoben und entwarf nach 1854 ein Eisenbahnnetz für das gesamte Kaiserreich. 1860 starb Ghega in Wien an Lungenschwindsucht. Bereits 1896 setzte eine Legendenbildung um Ghe-

Reichenau an das Ministerium: *„Unter den Arbeitern herrscht die vollkommendste Ruhe. Ich fand sie sämmtlich an den betreffenden Bauplätzen angestellt und thätig beschäftigt. Es sind deren im Ganzen 862 auf der Strecke vertheilt. Hiervon arbeiten 553 in 69 Partien im Akord, die übrigen 309 arbeiten nach Taglohn. Hierunter sind auch 211 Streikpersonen begriffen.* "Weiter führte er aus, daß die Akkordarbeiter täglich 33 Kreuzer, die fleißigeren sogar 1 fl. erreichen, während die *„minder brauchbaren"* Taglöhner *„minder zufrieden"* seien, obwohl sie 30 Kreuzer Taglohn erhalten würden. Am 25. August erfolgte eine weitere Zählung der Bahnarbeiter in Payerbach, die 1.421 Arbeiter nachwies, zwei Drittel kamen aus Wien, darunter 414 Frauen. Das Ziel einer Beschäftigung der vielen Arbeitslosen aus Wien und der Entfernung der „revolutionären Elemente" gelang, größere Unruhen sind nicht bekannt, und damit wurde die sozialpolitische Absicht der Baumaßnahmen erreicht. Weiteres Interesse hatte der Staat an den Arbeitern nicht, denn deren „Wohlergehen" war Sache der Unternehmer, die vom Ministerium für öffentliche Arbeiten mit der Bauausführung beauftragt worden waren. Es erfolgte im September 1848 lediglich eine ministerielle Anordnung, die Erdarbeiten für alle Personen unter 16 und über 60 Jahren verbot.

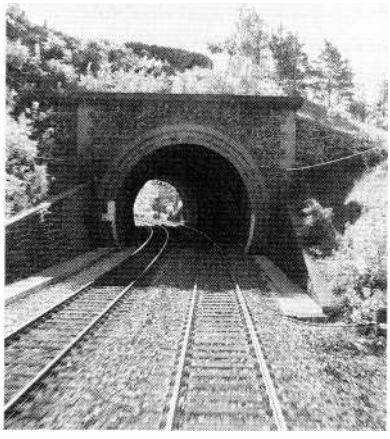
Ansonsten kümmerten sich die Beamten in Wien, sowie Ghega und seine Ingenieure nicht sonderlich um das Los der Bauarbeiter, die aus allen Teilen der Monarchie kamen und deren Zahl sprunghaft anwuchs und zwischen 10.000 und 20.000 schwankte. Mit primitivstem Werkzeug mußte der Aushub und das Material für die Dämme bewegt und die Sprenglöcher für das Schwarzpulver (Dynamit war noch nicht erfunden) mit Hammer und Meißel geschlagen werden. Auch Frauen arbeiteten hart, wie die „Mörtelweiber", die frischen Mörtel zu den Maurern schleppten. Trotz der schweren Arbeit kam es bei einigen Unternehmern immer wieder zu Verzögerungen bei Lohnzahlungen, was gelegentlich zu Unruhen führte, auch weil die staatliche Aufsicht sich nicht für zuständig erklärte und den Arbeitern riet, den Lohn vor Gericht einzuklagen, wohlwissend, daß niemand hierfür das Geld aufbringen

---

ga ein, die mit einem Denkmal am Bahnhof Semmering begann und seinen Höhepunkt in den 1920er und 1930er Jahren hatte, als er mit seinem „titanischen Ringen" zum „großen Österreicher", Nationalhelden und „Führer in eine Neue Zeit" verklärt wurde. Fünf Romane und eine Vielzahl von Schriften entstanden, die Ghega zum österreichischen Mythos machten.

konnte. Es ist übrigens nur ein einziger Fall bekannt, wo eine Amtsperson sich um ausstehenden Lohn für die Arbeiter kümmerte, und dies war ausgerechnet ein Gendarm, der sich 1851 von einem Kaufmann Geld lieh, um die fehlenden Löhne des Bauunternehmers Sames vorzustrecken.

Durch den großen Konkurrenzdruck hatten viele Unternehmer ihre Preise unterboten, sodaß sie bei den Arbeitern sparten und deren Lage sich massiv verschlechterte, vor allem weil die Unterbringung der tausenden von Arbeitern oft menschenunwürdig war. Epidemien waren die Folge, und im Sommer grassierte Cholera, die zehn Prozent aller Arbeiter befiel, von denen ein Drittel starb. Anfang 1852 entstand eine Typhusepidemie, die Ghega mit der Witterung, dem schlechten Ernährungszustand und der mangelnden Bekleidung der Arbeiter erklärte. Um die überfüllten Baracken zu entlasten, bot nun der Staat einige Kasernen zur Unterbringung und übernahm das Gehalt von zwei Ärzten und einem Priester. Gemessen an der Gefährlichkeit der Baumaßnahmen gab es relativ wenige Arbeitsunfälle, mit einer Ausnahme, als 14 Arbeiter am 27. Oktober 1850 bei einem großen Felssturz an der Weinzettelwand ums Leben kamen. Von den etwa 1.000 toten Arbeitern verstarb der überwiegende Anteil durch Typhus und Cholera. Die Bauarbeiten wurden 1854 abgeschlossen. Schon am 23. Oktober 1853 fuhr die erste Lokomotive über die Strecke Mürzzuschlag-Payerbach, kurz darauf war der Schienenstrang durchgehend befahrbar.



Die solide Handarbeit beim Bau haben die Tunnel und Viadukte unverwüstlich gemacht. Foto: Godeysen

Eine Erbschaft aus Sachsen ändert die Südbahnstrecke

Vergleicht man die alte Semmeringbahn mit den heutigen Streckenplanungen, so gibt es übrigens zwei interessante Übereinstimmungen: gewaltige Kostenüberschreitungen und die Frage der Sinnhaftigkeit einer Alpenquerung für Gütertransporte über den Semmering! – Ghegas

Bahn kostete zweieinhalb Mal mehr als geplant und liegt damit durchaus im üblichen Rahmen gegenwärtiger Kostenentwicklungen bei Infrastrukturbauten. War der Bau der Semmeringbahn 1844 noch mit 9,9 Mio. Gulden veranschlagt, so kostete die Bahn bei Fertigstellung 24,6 Mio. Gulden, nach heutigem Wert rund 268 Mio. Euro. Des weiteren ist nach der Ostöffnung und der EU-Mitgliedschaft der Slowakei, Ungarns und Sloweniens eine alte Diskussion wieder aktuell geworden, die zu Recht fragt, warum der Güterverkehr eigentlich über die letzten Ausläufer der Ostalpen geführt werden muß, wenn wenige Kilometer ostwärts die ungarische Tiefebene beginnt. Denn für Bahntransporte zu den Adriahäfen ist der flache Weg über Bratislava, Ungarn und Slowenien nicht nur effizienter und kostengünstiger, sondern auch sicherer, weil jeder Tunnel die Transportrisiken erhöht.

Auch ist der Weg zur Adria über Ungarn eine jahrhundertalte Handelsroute, denn erst 1728 ließ Kaiser Karl VI. eine Straße über den Semmering bauen, die jedoch Steigungen bis zu 17 Prozent aufwies und nie große Bedeutung erlangte. 1829 entstand dann die erste und überzeugende Planung einer Südbahn von Wien an die Adria durch Franz Xaver Riepl. Seine Strecke umging sinnvollerweise die Ostalpen und sollte von Wien über Bruck an der Leitha das Burgenland durchqueren, um dann über Ungarisch Altenburg (Mosonmagyarovar), Steinamanger (Szombathely), Marburg (Maribor) und Laibach (Ljubljana) nach Triest zu führen. Doch diese Bahnlinie hatte einen einflußreichen Gegenspieler - Erzherzog Johann, der durchsetzte, daß die Südbahn über den Semmering verlief. 1841 erteilte der Staatsminister den Auftrag zur Errichtung der Bahnlinie nach Triest, 1842 führte dann auf niederösterreichischer Seite eine Bahnstrecke bis Gloggnitz und 1844 aus der Steiermark kommend bis Mürzzuschlag. Die beiden Bahnhöfe waren durch eine 1841 gebaute Paßstraße verbunden, auf der Pferdegespanne mit einem Vorspann bis zu zwölf Pferden die Lasten transportierten. Die Südbahn teilte sich in Bruck an der Mur und führte über Graz, Marburg und Laibach nach Triest, während die andere Strecke von Bruck über Leoben und Kärnten nach Italien ging. Zum Dank an den Initiator benannte der Innerösterreichische Industrieverein den österreichischen Teil dieser Eisenbahnlinie ab 1839 „Erzherzog Johann-Bahn".

Allerdings wird gerne verschwiegen, daß der populäre Erzherzog Johann (1782-1859) die ausgereifte Bahnplanung über Ungarn nicht nur

aus edlen patriotischen Motiven bekämpfte, sondern bei der Streckenführung über den Semmering knallharte persönliche Interessen verfolgte. Der Erzherzog hatte 1822 von einem sächsischen Onkel die damals unvorstellbare Summe von 200.000 Gulden geerbt; eine der größten Erbschaften, die jemals an einen Österreicher fiel. Und da er 1815 England bereist, die dortige Industrialisierung und den Einsatz von Dampfmaschinen erlebt hatte, kaufte Johann mit dem geerbten Geld unter anderem in Vordernberg zwei Radwerke[39], in Krems bei Voitsberg eines der modernsten Blechwalzwerke der damaligen Zeit, bei Köflach Kohlegruben und verbesserte den Erzabbau und die Erzförderung aus dem steirischen Erzberg. Erzherzog Johann war somit ein bedeutender Großindustrieller mit verständlichem Interesse an effizienten Bahnanschlüssen für seine Fabriken und Kohlegruben. Deshalb schlug er bereits 1825 Hofkanzler Franz Josef Graf Saurau eine Bahnlinie von Budweis über das Enns- und Murtal, Graz und Marburg nach Triest vor, die jedoch verworfen wurde. Als er dann von Riepls Planungen über Ungarn erfuhr, setzte er sich massiv für die Bahn über den Semmering ein und forcierte auch den Bau der Köflacherbahn, dessen Trassenführung er selbst bestimmte, um so seine Kohlengruben und Werke mit Graz zu verbinden. Es war also weniger seine Liebe zur Steiermark, als sein persönlicher Geschäftssinn, der ihn zum Verhinderer der ungarischen Streckenführung und zum Förderer der Semmeringbahn machte.

Harmonie von Technologie und Natur

Als Teil der Südbahn überwindet die Semmeringbahn auf ihrer rund 41 km langen Strecke eine für die damalige Technik erstaunliche Höhendifferenz von 457 m, deren Scheitelpunkt mit einer Höhe von 896 m bei Semmering liegt. Die Bahn führt an Berghängen und durch 15 Tunnel entlang, verläuft über 16 teilweise zweistöckige Viadukte, die Seitentäler überspannen, und rollt über 100 gemauerte Bogenbrücken oder Eisenbahnbrücken, die alle ohne Stahl und Eisen gebaut wurden und

39) Radwerke waren Hochöfen, die der Eisengewinnung dienten; erst um 1900 wurden sie durch moderne Hochofentechnik ersetzt. Um eine hohe Hitze in den Schmelzöfen zu erzielen, bliesen große Blasebälge, die durch Wasserräder angetrieben wurden, Luft in die Öfen, daher der Begriff „Radwerk".

deshalb so ausdauernd stabil sind. Bis heute hat sich diese Streckenführung kaum geändert, nur der jetzige Scheiteltunnel am Semmering war in den letzten Kriegsjahren so baufällig geworden, dass er total saniert werden mußte. 1952 erfolgte mit einer Länge von 1.511,5 m der Neubau eines zweiten einröhrigen Tunnels, anschließend wurde der alte Tunnel saniert und seitdem kann die Bahn zwei getrennte vollwertige Semmeringtunnel nutzen.

Die Semmeringbahn wurde schnell zur Berühmtheit und war maßgeblich daran beteiligt, daß aus dem Semmering mit seiner schönen Umgebung das erste österreichische Tourismusgebiet für internationale Prominenz nach Schweizer Vorbild entstehen konnte. Bekannte Hotels wie das „Panhans", eine eigene Villenarchitektur für die Zweitwohnsitze der Reichen und Österreichs erster Golfplatz bildeten den Grundstock für eine Urlaubsregion, die es damals mit St. Moritz oder der französischen Riviera aufnehmen konnte. Hierbei war die Semmeringbahn ein Star, die als „harmonische Kombination von Technologie und Natur" gefeiert wurde, und deren Züge und späteren Panoramawagen sich faszinierend zwischen steilen Felswänden und Tunnels bewegten, genial konstruierte Viadukte und Brücken überquerten und reizvolle Ausblicke auf das alpine Rax-Schneeberggebiet ermöglichten. Heute führt ein beliebter Bahnwanderweg neben der Strecke, der auch gerne von Fotografen aus aller Welt genutzt wird, um einmalige Fotos zu schießen.

Um einen sicheren Bahnbetrieb zu gewährleisten, flankierten 55 zweistöckige aus Stein gebaute und in Sichtweite angeordnete Streckenwärterhäuser und 32 Signalhäuser die Bahntrecke. Zuerst verständigten sich die Bahnwärter untereinander mit Korbsignalen, dann wur-

Hotel Panhans im Winter, hier trafen sich die „Reichen und Schönen" Europas.
Foto: Hotel Panhans

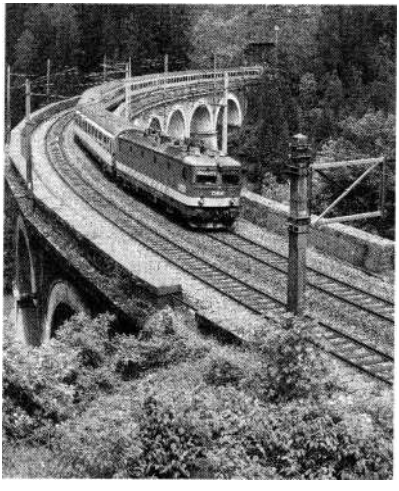
den elektrische Glocken eingeführt, denen Telegraphen folgten. Obwohl sich die Fahrzeiten ständig verkürzten und die Anhängelast der Güterzüge rasant anstieg, gab es auf der Semmeringstrecke während der gesamten Betriebszeit nur 1967 und 1976 zwei schwerere Eisenbahnunfälle ohne Personenschäden. Vergleicht man die Fahrzeiten und Anhängelasten, so zeigt sich eine enorme Steigerung, wobei im Zeitraum 1939 bis 1945 durch die schweren Kriegstransporte die höchste Auslastung der Strecke stattfand:

- 1860: Fahrzeit 2 Stunden 4 Minuten, Anhängelast 140 t
- 1939: Fahrzeit 1 Stunde, Anhängelast kriegsbedingt bis 1.500 t
- 1990: Fahrzeit 42 Minuten, Anhängelast 1.200 t

Eine Besonderheit der Südbahn hat sich bis in die Gegenwart erhalten: die Nutzung der linken Schiene als Regelgleis; nur auf der Abzweigung von Bruck an der Mur über Leoben nach Italien wird wieder rechts gefahren.

Die Stationen und Bauten der Semmeringbahn von Wien nach Bruck an der Mur:

Bahnhof GLOGGNITZ
Bahnhof SCHLÖGLMÜHL
Bahnhof PAYERBACH-REICHENAU
Schwarzatal- Viadukt
(L: 228 m; H: 25 m)
Payerbachgraben-Viadukt
(L: 61 m; H: 15 m)
Bahnhof KÜB
Kübgraben-Viadukt (L: 42 m; H: 17 m)
Pettenbachtunnel (L. 185,25 m)
Höllgraben-Viadukt (L: 82 m; H: 28 m)
Steinbauer-Tunnel (L: 87,66 m)
Abfaltersbachgraben-Viadukt
(L: 93 m; H: 30 m)
Bahnhof EICHBERG
Eichberg-Tunnel (1:88,80 m)
Geyregger-Tunnel (L: 80,95 m)
Rumpler-Tunnel (L: 52,36 m)
Bahnhof KLAMM-SCHOTTWIEN



Ein IC-Zug fährt über den Viadukt Kalte Rinne im „Linksverkehr".
Foto: Alliance For Nature

Klamm-Tunnel (L: 190,83 m)
Wagnergraben-Viadukt (L: 142 m; H: 39 m)
Camperlgraben-Viadukt (L: 111 m; H: 37 m)
Camperl-Tunnel (L: 78,2 m)
Rumplergraben-Viadukt (L: 41 m; H: 19 m)
Weinzettelwand-Tunnel mit drei Tunneln und zwei Galerien (L: 688 m)
Weinzettelfeld-Tunnel (L: 238,96 m)
Bahnhof BREITENSTEIN
Kleiner Krausel-Tunnel (L: 13,82 m)
Krausel-Klause-Viadukt (L: 87 m; H: 36 m)
Polleros-Tunnel (L: 337 m)
Kalte-Rinne-Viadukt (L: 184 m; H: 46 m)
Adlitzgraben-Viadukt (L: 151 m; H: 24 m)
Weberkogel-Tunnel (L: 406,91 m)
Wolfsberg-Tunnel (L: 439,53 m)
Bahnhof WOLFSBERG KOGEL
Kartnerkogel-Viadukt (L: 44 m; H: 16 m)
Kartnerkogel-Tunnel (L: 201,16 m)
Bahnhof SEMMERING
Alter Semmering-Tunnel (L: 1434 m, Scheitelpunkt 898 m)
Neuer Semmering-Tunnel (L: 1512 m, Scheitelpunkt 898 m)
Steinhaus-Viadukt (L: 71 m; H: 17 m)
Bahnhof STEINHAUS
Holzergraben-Viadukt (L: 82 m; H: 13 m)
Viadukt bei Jauern (L: 30 m; H: 11 m)
Bahnhof SPITAL am Semmering
Fröschnitzbach-Viadukt (L: 25 m; H: 11 m)
Bahnhof MÜRZZUSCHLAG

Welchen Eindruck die Semmeringbahn anfänglich auf die einfache Landbevölkerung machte, beschrieb Peter Rosegger: „... *Da tat es schon ein kläglich Stöhnen. Auf der eisernen Straße heran kam ein kohlschwarzes Wesen. Es schien anfangs stillzustehen, wurde aber immer größer und nahte mit mächtigem Schnauben und Pfustern und stieß aus dem Rachen gewaltigen Dampf aus. Und hinterher ... – „Kreuz Gottes!" rief mein Pate, „da hängen Ja ganze Häuser dran!" Und wahrhaftig, wenn wir sonst gedacht hatten, an das Lokomotiv wären ein paar Steirerwäglein gespannt, auf denen die Reisenden sitzen konnten, so sahen wir nun einen ganzen Marktflecken mit vielen Fenstern heranrollen, und zu*

den Fenstern schauten lebendige Menschenköpfe heraus, und schrecklich schnell ging 's, und ein solches Brausen war, daß einem der Verstand stillstand. Das bringt kein Herrgott mehr zum Stehen! fiel 's mir noch ein. Da hub der Pate die beiden Hände empor und rief mit verzweifelter Stimme: Jessas, Jessas, jetzt fahren sie richtig ins Loch!" Und schon war das Ungeheuer mit seinen hundert Rädern in der Tiefe."

„Rettet das Weltkulturerbe Semmeringbahn" – Briefmarke der Alliance for Nature.

Neben den vielen technischen Problemen, die Carl Ghega und seine Ingenieure zu lösen hatten, zählte auch die Suche nach geeigneten Dampflokomotiven, welche die Steigungen der Semmeringbahn bewältigen konnten. 1851 wurde deshalb ein Wettbewerb ausgeschrieben, der weltweites Aufsehen erregte und dem Bau von Gebirgslokomotiven wichtige Impulse gab. Den Test bestanden vier Loks: die „Bavaria" der bayerischen Firma Maffei, die „Vindobona" der Maschinenfabrik der Wien-Gloggnitzer Bahn, die „Neustadt" der Lokomotivfabrik Günther und die „Seraing" des belgischen Lokomotivbauers Cockerill. Anschließend wertete der Techniker Wilhelm von Engerth die jeweiligen Vorteile der vier Siegerloks aus und konstruierte eine besondere Achsfolge (C2t), die als Engerth-Bauart Geschichte machte. Später wurden auf der Semmeringstrecke vorrangig schwere Güterzuglokomotiven eingesetzt, die im Gegensatz zu hochradigen Schnellzuglokomotiven von vielen kleinen Rädern angetrieben wurden. Bei der Talfahrt schwerer Güterzüge mußten oft bis zu fünf Bremser aus ihren Bremserhäuschen[40] den

40) Weil die Bremser in England das Symbol für den Untergang der einst blühenden Industrie sind, mögen die Leser dem Autor die folgende Abschweifung verzeihen: Im Gegensatz zu den in Deutschland von der britischen Besatzungsmacht nach 1945 geförderten Einheitsgewerkschaften, die sich auch in Österreich durchgesetzt haben, gab es in England nur Einzelgewerkschaften. Die kleinste mit 33 Mitgliedern war die Gewerkschaft der jüdischen Bäcker Londons. Auch die Bremser hatten ihre eigene Gewerkschaft und setzten bei den britischen Staatsbahnen noch bis in die frühen 1960er Jahre den Bau von Güterwaggons mit Bremserhäuschen und die Mitfahrt ihrer Gewerkschaftsmitglieder auf Zügen

Zug manuell abbremsen, bis später automatische Bremssysteme eingeführt wurden. Ab 1959 wurde die Semmeringstrecke elektrifiziert, sodaß zunehmend die schweren sechsachsigen E-Loks der Baureihe 1010 die Dampflokomotiven ablösten. Während heute die modernen Taurus-Lokomotiven die Züge erfolgreich und effizient über den Semmering ziehen, fahren gelegentlich noch Nostalgiezüge mit Dampf auf der beliebten Strecke.

Welchen Bekanntheitsgrad die ersten Dampflokomotiven hatten, zeigt sich auch daran, daß der heutige Bahnhof Wien-Meidling, zusammen mit der Wiener U-Bahn Station der Linie U6 mit dem Namen „Philadelphiabrücke", an eine Lokomotive erinnert, die im amerikanischen „Philadelphia" gebaut worden war und ab Mai 1841 die zuerst nur bis Wiener Neustadt gebaute Südbahn befuhr. Übrigens findet sich auch Österreichs ältester Eisenbahntunnel auf der Südbahn; es ist der Gumpoldskirchener Tunnel, den verliebte Reisende, vermutlich nicht ganz grundlos, zum „Busserltunnel" erklärten.

Österreichs berühmteste Bahn ist gefährdet

Die zweigleisige Semmeringbahn hat das Kaiserreich überlebt, zwei Weltkriege überstanden, ist ein Stück unverwechselbarer Heimat geworden, ein Teil der erlebbaren österreichischen Geschichte und hat den Namen Semmering in die weite Welt getragen. Die Strecke erfüllt bis heute alle bahntechnischen Anforderungen, bewältigt problemlos den gesamten Personen- und Güterverkehr der Südbahn und verfügt über genügend Reserven, um die mehrfach prognostizierten, aber nie realisierten Verkehrszuwächse aufzunehmen. Doch die Semmeringbahn ist in ihrer Existenz bedroht! - Nicht weil sie brüchig wird, sondern weil Österreichs Tunnellobby einen Bahntunnel durch den Semmering bohren will und deshalb mit größtem Propagandaaufwand die Ghega-Bahn schlechtredet. Angeblich soll sie die zu erwartenden Verkehrssteigerungen von „80 Prozent" (©: Doris Bures) nicht mehr verkraften, den

---

durch, die von der Lok zentral gebremst wurden und die Bremser überflüssig machten. Das Unvermögen der Bremsergewerkschaft, auf die moderne Technik angemessen zu reagieren und ihre Organisation aufzulösen, ließ sie zum Sinnbild der Reformunfähigkeit britischer Einzelgewerkschaften werden, deren ständige Streiks den Niedergang der industriellen Produktion und Wettbewerbsfähigkeit im Mutterland der Industrie herbeiführten.

Verkehr der Südbahn als engen „Flaschenhals" behindern und unwirtschaftlicher als ein Tunnel sein. Während sich die Landesregierungen der Steiermark und Kärnten in naiv anmutendem Optimismus die Lösung ihrer Wirtschaftsprobleme durch den Semmering-Basistunnel + Koralmtunnel erhoffen, in Wahlkämpfen damit werben, und die Bundesregierung immer noch von einer Verkehrsverlagerung auf die Schiene träumt, kommen Österreichs Tunnelbohrer mit immer bizarrer anmutenden „volkswirtschaftlichen" Modellrechnungen und vermeintlichen Tunnelkosten, die so unseriös sind, daß sie selber nicht daran glauben können. Umweltbedenken werden ignoriert, und negative Auswirkungen auf den Wasserhaushalt im Semmering schöngeredet, nur damit die Republik weitere Schulden aufnimmt, um Österreichs Bau-Multis mit neuen Steuermilliarden zu füttern. Dabei sind sich unabhängige internationale Bauexperten einig, daß Ghegas Semmeringstrecke wesentlich erfolgreicher und kostengünstiger betrieben werden kann als jeder Basistunnel. Die zukünftige Enkelgeneration der heutigen Tünnelbefürworter müßte noch lange die Schulden ihrer Großväter für deren unnötigen Basistunnel abzahlen, während Ghegas totgesagte Brücken und Viadukte stabil und sicher den gesamten zukünftigen Verkehr der Südbahn auch die nächsten Jahrzehnte tragen können. Vorausgesetzt, sie werden weiterhin genutzt!

Eigentlich müßten die Bundesbahnen auf die Arbeit und das Können ihrer Vorgänger stolz sein und sich für die Semmeringstrecke als ein wichtiges nationales, stets verläßliches und dazu noch schönes technisches Kulturdenkmal in einer einzigartigen Berglandschaft engagieren. Angesichts von Milliardenschulden der Bahn, die Jahr für Jahr von den Steuerzahlern zu übernehmen sind, hätten die Bundesbahnen sogar die Verpflichtung, das sich in ihrer Obhut befindliche Weltkulturerbe Semmeringbahn für die österreichische Bevölkerung zu erhalten. Stattdessen wollen sie diesem einmaligen Meisterwerk heimischer Eisenbahninfrastruktur die Grundlage entziehen, weil sie sich von einer nur dem Gewinn verpflichteten Bau- und Bankenlobby den mit hohen Schulden finanzierten und überflüssigen Basistunnel aufschwatzen ließen. Würde die Regierung verantwortungsvoll mit dem Geld ihrer Bürger umgehen, der von einem ehemaligen Bahn-Mitarbeiter geführte Rechnungshof mahnender auftreten und der langjährige Vorsitzende des Staatschuldenausschusses sich nur (!) um die Eindämmung staatlicher Schulden

Österreich war und ist stolz auf seine Semmeringbahn; als 20 Schillingschein begleitete die berühmte Bahnstecke über viele Jahre den Alltag der Bürger.

Foto: Alliance For Nature

sorgen, statt mit seinem Institut auch Verkehrsstudien im Auftrag von Bahn und Regierung zu erstellen, gäbe es weder den gescheiterten alten Tunnel, noch den Versuch, einen neuen Basistunnel durch den Semmering zu bohren. Die bewährte Semmeringbahn ist für die Zukunft gerüstet, kann problemlos, an die zu erwartenden realen Verkehrszuwächse angepaßt, auch die nächsten 100 Jahre betrieben und unterhalten werden – ohne neue Milliardenschulden.

Ghegas berühmte Semmeringbahn ist ein Zeugnis heimatlicher Ingenieurskunst und alpenländischer Identität, um das Bahnexperten und Bewunderer aus aller Welt Österreich beneiden. Trotzdem ist die Strekke höchst gefährdet, wenn sie von der Staatsbahn nicht mehr genutzt und später dem Sparstift geopfert würde, weil der unsinnige Basistunnel die Bahnschulden so extrem erhöhen dürfte, daß die Kosten von zwei Semmeringstrecken nicht mehr zu tragen wären. Was zählt das Argument einer kurzen Zeitersparnis auf einer Bahnstrecke, die entgegen allen Prognosen so wenig genutzt wird, daß im ÖBB-Fahrplan 2012 jeder zweite Regionalzug gestrichen werden mußte? Was hilft es dem Fremdenverkehr, wenn auch noch die letzten Touristen und internationalen Reisegruppen vertrieben werden, die jetzt noch die einmalige Gebirgslandschaft des Semmering mit der bekannten Bahn bereisen, aber sicherlich nicht durch einen dunklen Tunnel rasen wollen?

Ein Kampf für die Semmeringbahn

„Unsere Waffe ist die Wahrheit!"

Wie die Leser bereits erfuhren, schuf die im August 1986 vorgestellte Studie der Arthur D. Little International, Inc. über das „Hochleistungsstreckennetz Österreichs" die Grundlagen für die „Neue Bahn" und viele weitere Infrastrukturprogramme. Über deren erhebliche Auswirkungen auf die Bahn, die Bauindustrie, die Staatsverschuldung und die Steuerzahler wurde ebenfalls berichtet. Rückblickend erwiesen sich fast alle damaligen Prognosen als fehlerhaft, geschönt und für die Republik enorm kostspielig. Und dennoch verdankt Österreich dieser Studie die ersten Impulse für eine erfolgreiche Bürgerinitiative, die zur globalen Anerkennung der Kulturlandschaft Semmering mit ihrer mittlerweile weltweit berühmten Semmeringbahn als UNESCO-Weltkulturerbe führte. – Und dies kam so:

Als die ADL-Studie einen Eisenbahntunnel durch den Semmering anregte, sahen die österreichischen Bauriesen endlich die Stunde gekommen, ihren alten Traum zu realisieren und einen Basistunnel durch den Semmering zu bohren, den ihnen die Republik großzügigst vergüten würde. Das engmaschige Netz zwischen der Bau- und Tunnellobby, der Bahn, Gutachtern, Banken und Politik funktionierte wie immer bestens: 1989 wurde der Semmering-Basistunnel der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HLAG) zum Bau und zur Planung übertragen, dem dann die entsprechenden Gesetze, Verordnungen und Vereinbarungen für den Tunnelbau folgten. Von steirischer Seite begann 1994 der Bau eines Sondierstollens, und 2002 wurde der Tunnel durch Verkehrsministerin Monika Forstinger (FPÖ) auf Druck des Kärntner Landeshauptmanns Jörg Haider in den Generalverkehrsplan aufgenommen.

Mit einer Flut von bezahlten Anzeigen, intensiver Medienarbeit, Verharmlosungen, Halbwahrheiten und positiven Gutachten wurde der Semmering-Basistunnel beworben. Routinierte PR-Agenturen trommelten dank guter Honorare in der Steiermark und in Niederösterreich für 30 Minuten Fahrzeitverkürzung, Landespolitiker lockten mit EU-Geldern, Sachverständige versprachen enorme Zuwächse im Güterverkehr und warnten vor Sicherheitsmängeln der alten Bergstrecke. Niederösterreichische Bürgermeister und Abgeordnete der SPÖ und alle schwarz-

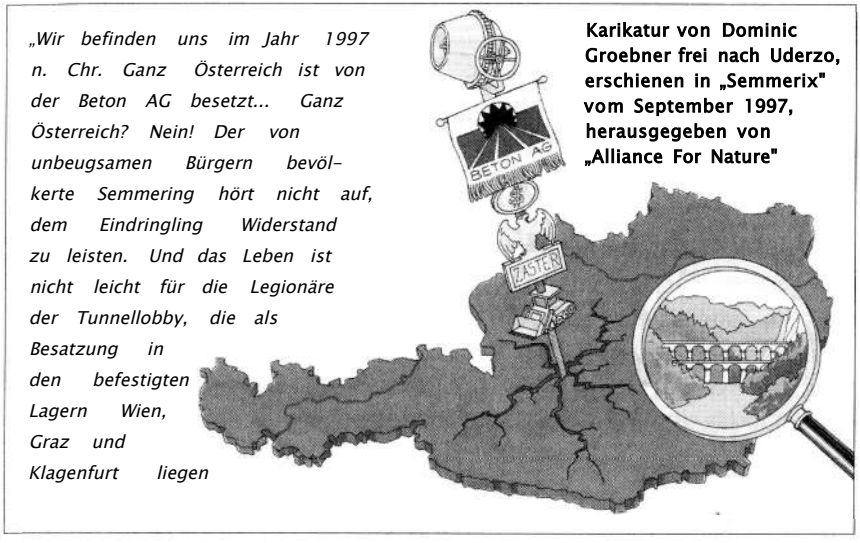
roten Mandatsträger der Steiermark wurden auf Parteilinie gebracht, und wichtige Widerständler, wie etwa Bürgermeister und Kommunalpolitiker, in Einzelsitzungen therapiert. Verkehrsministerium, Bahn, HLAG und die Baulöwen von Strabag und Porr wußten: Nach diesem Trommelfeuer kommt kein Feind mehr aus der Deckung; durch den Basistunnel „fährt die Bahn drüber".

Doch die Mächtigen der Republik irrten sich. Hatten erst einzelne Bürger Bedenken gegen den Basistunnel geäußert, so schwoll die Kritik zu einer Bewegung an. Je stärker die HLAG und die Bauriesen Druck ausübten, umso rascher wuchs der Widerstand der regionalen Bevölkerung. Vor allem auf der niederösterreichischen Seite des Semmering bildeten sich in den Gemeinden und Ortschaften Payerbach, Reichenau/Rax, Prein/Rax und Semmering einzelne Bürgerinitiativen, die sich später zu den „Vereinigten Bürgerinitiativen Schwarzatal-Region Semmering" (VBI) zusammenschlossen. Als ihren Sprecher erkoren sie Franz Fally[41]. Aus der Region wurde ein „gallisches Dorf inmitten des „römischen Imperiums der Beton AG", und ein hoch effektiver Zusammenschluß engagierter Bürger begann einen erfolgreichen Kampf gegen die übermächtige Bundesregierung, die HLAG, die Bahn und die Baulobby.

Die bürgerliche Tugend des Aufbegehrens gegen staatliche Ungerechtigkeiten, eine übermächtige Bürokratie oder Vetternwirtschaft und Parteienproporz ist in Österreich nicht gerade ausgeprägt. Auch 95 Jahre nach dem Tod des Kaiser Franz Josef sind Staatsgläubigkeit und Untertanengeist immer noch spürbar, und die Haltung „die da oben werdn 's schon richten" prägt selbst im neuen Jahrtausend noch weit-

---

41) Der 1929 als Sohn eines Eisenbahners geborene Dkfm. Franz Fally wuchs in Hirschwang auf und erlebte die Blütezeit der Semmeringbahn, die nicht nur seine Kindheit und Jugend prägte, sondern auch der Stolz seines Vaters und der gesamten Region war. Ihn faszinierten die vielen Sommerfrischler aus Österreich und Deutschland, die mächtigen Dampfloks und vornehmen Waggons, das rege Treiben auf den eleganten Bahnhöfen und die aus- und einsteigenden internationalen Gäste. Im Krieg beobachtete er dann die Züge der Wehrmacht mit ihren Militärtransporten, die nach Jugoslawien oder Italien rollten. Als der erfolgreiche Papier-Zellstoffhändler sein Unternehmen an seinen Sohn übergeben hatte, sah Fally seine Aufgabe darin, die Bürgerinitiativen wirkungsvoll zu vertreten und für den Erhalt des Semmering und seiner Bahn zu kämpfen. Für sein jahrelanges erfolgreiches Engagement gegen den Semmering-Basistunnel (alt) wurde Franz Fally das Goldene Ehrenzeichen des Landes Niederösterreich durch Landeshauptmann Erwin Pröll persönlich überreicht.



Karikatur von Dominic Groebner frei nach Uderzo, erschienen in „Semmerix" vom September 1997, herausgegeben von „Alliance For Nature"

gehend das Handeln vieler Staatsbürger. Umso höher ist der engagierte Einsatz in der Bürgerbewegung der Region Semmering zu werten und umso überraschender kam dieser gut organisierte Widerstand für die Bahn-Tochter HLAG, die „Beton AG", und die Regierung. Als sich HLAG und Baulobby von ihrem Schrecken erholt hatten, rotierten die Druckerpressen noch schneller, Werbebeilagen und bezahlte Anzeigen überschwemmten die Zeitungsleser, Gutachten wurden bestellt, Statistiken angepaßt, Kostenschätzungen geschönt, die Medienwalze angeworfen, Druck gemacht – und alles mit Steuergeldern bezahlt, während die Bürgerbewegung nichts weiter in die Schlacht werfen konnte als nachprüfbare Fakten, Glaubwürdigkeit und Engagement. *„Semmeringbahn statt Tunnelwahn",* stand auf Flugblättern, die verteilt wurden und zu Bürgerversammlungen einluden, die Versprechungen und gutachterliche Aussagen der HLAG bloßstellten und über die negativen Auswirkungen des Basistunnels auf die Umwelt, vor allem aber auf die Störungen des Wasserhaushalts im Semmering mit Beweisen und schockierender Zahlen aufklärten. *„Unsere Waffe ist die Wahrheit",* sagt Christian Schuhböck rückblickend, damals Student an der Universität für Bodenkultur in Wien und heute Generalsekretär der Landschaftsschutzorganisation „Alliance For Nature" (AFN).

Die erste gemeinsame Pressekonferenz der Vereinigten Bürgerinitiativen und „Alliance For Nature" fand am 27. Februar 1992 im Wiener Café Landtmann statt und ließ die anwesenden Journalisten aufhorchen. Erstmals erhielten sie überprüfbare Fakten über die Auswirkungen des Tunnelbaus und zu den Folgen der geplanten Eingriffe in die Landschaft, sowie ungeschönte Informationen über die komplizierten geologischen Verhältnisse und über die wasserführenden Gesteinsschichten im Semmering. Der von der HLAG prognostizierte Wasseraustritt von 75 Liter pro Sekunde (l/sec) wurde als falsch nachgewiesen, denn intern rechneten die Planer der HLAG bereits mit 250 l/sec. Weiter wurden die Behauptungen über den sogenannten „Flaschenhals" Semmeringbahn ausgeräumt und die absurden Expertenaussagen über Sicherheitsmängel und Kapazitätsengpässe der Bergstrecke über den Semmering widerlegt, die angeblich die zu erwartenden stark wachsenden Güterverkehrsströme nicht aufnehmen könnte. Als besonders vorteilhaft erwies sich für die VBI die enge Zusammenarbeit mit „Alliance For Nature" aufgrund des Fachwissens der Mitglieder, ihres Engagements und der pfiffigen Ideen für die Öffentlichkeitsarbeit.

„Semmeringbahn statt Tunnelwahn"

Für die Tunnelbefürworter wurde es immer schwerer, ihre einseitigen Behauptungen glaubwürdig zu transportieren, oft blamierten sie sich und verließen Informationsveranstaltungen für Bürger der Semmering-Region immer häufiger als Verlierer. Journalisten berichteten zunehmend kritisch, der Staatsfunk ORF informierte ausgewogen über die negativen Auswirkungen des Tunnelbaus, und die öffentliche Meinung begann sich in Niederösterreich und Wien zu drehen. Offen sympathisierte der bekannte Journalist Günther Nenning in seiner Kolumne der „Krone" mit den Tunnelgegnern, ebenso Alfred Worm, der Chefredakteur des Magazins „News". Viele Intellektuelle und Künstler unterstützten medienwirksam die Arbeit der VBI, wie Otto Schenk, Peter Handke, Peter Alexander, Freda Meissner-Blau, Helmut Kies, Stefanie Werger oder der Finanzexperte Horst Knapp. Während in Niederösterreich der Bürgerprotest immer breiter wurde, nahm der zivile Widerstand auf der steirischen Seite des Semmering merklich ab.

Dafür startete das damals von Josef Krainer (ÖVP) regierte „tiefschwarze" Land Steiermark eine eigene großangelegte Kampagne für

den Semmering-Basistunnel, an der sich Wirtschaftskammer, Arbeiterkammer, ÖGB und die Bürgermeister des Mur- und Mürztales beteiligten und zu ihrem Sprecher den damaligen Landtagsabgeordneten und Unternehmer Fritzberg machten. Zur Speerspitze im Kampf um den Basistunnel wurde die „rote" Eisenbahner-Hochburg Mürzzuschlag, weil die Tunnelstrecke bei ihrem Bahnhof wieder auf die Südbahn einschwenken sollte. Die ortsansässigen ÖBB-Mitarbeiter erhielten tatkräftige Unterstützung von der gut organisierten Eisenbahner-Gewerkschaft.

Bei einer von den VBI in Mürzzuschlag organisierten Veranstaltung kam es folglich auch zu einer harten Konfrontation zwischen Eisenbahnern und Bürgerbewegung, während große Teile der nicht für die Bahn arbeitenden Mürzzuschlager wenig Interesse zeigten und der Veranstaltung fernblieben. Einer der steirischen Sprecher zeigte deutlich sein Unverständnis gegenüber dem niederösterreichischen Tunnelprotest und erklärte: „Ihr Niederösterreicher habt euer Zwentendorf, laßt uns unseren Semmeringtunnel!" Das „blaue" Kärnten interessierte sich damals noch wenig für den Semmering, der seinerzeitige Landeshauptmann Jörg Haider sprach sich bei einer Veranstaltung der VBI am Semmering damals sogar öffentlich gegen den Basistunnel aus. Kärntner Politiker ergingen sich damals lieber in der Rolle des von Wien vernachlässigten Südens und schürten den Volkszorn gegen Milliardeninvestitionen, die in die Westbahn flössen, um über diesen Umweg ebenfalls Steuermillionen aus den Fördertöpfen des Infrastrukturministerium zu verlangen. Erst als Haider, aus heute schwer nachvollziehbaren Gründen, die Koralmbahn forderte, widerrief er seine Ablehnung gegenüber dem Semmeringtunnel, den er nun mit seinen Koralmplänen verband.

Immer wütender reagierten Bahn und Tunnellobby über ihren Glaubwürdigkeitsverlust. Die HLAG beschwerte sich bei kritischen Redakteuren und drohte angeblich mit der Stornierung von Anzeigen und Werbebeilagen, Bürgermeister wurden „informiert", führende Bürgerrechtler „belehrt". Wie bei Staatsbetrieben üblich, bemühte die Tunnellobby auch die Justiz, erhoffte sich Unterstützung und reichte eine Klage der Hochleistungsstrecken-AG gegen den Generalsekretär der „Alliance For Nature" ein. Zum Ärger der Tunnelbefürworter fanden sich jedoch schnell Unterstützer und zahlreiche österreichische Staatspreisträger, die ideell, rechtlich und finanziell aushalfen, sodaß es nicht gelang, die Protestbewegung durch hohe Anwalts- und Gerichtskosten zu lähmen. Der

EUROPEAN CONSERVATION AWARDS

URKUNDE

Semmering - Ghega-Bahn statt Tunnelwahn

CONSERVATION AWARDS 1992

Landschaftsschutzpreis

EUROPEAN CONSERVATION AWARDS

Urkunde des Landschaftsschutzpreises des Conservation Awards 1992 der Europäischen Umweltstiftung an die AFN-Initiative „Semmeringbahn statt Tunnelwahn". – Die Verleihung wurde von der SPÖ kritisiert.

zweieinhalbjährige Prozeß endete mit einem für die HLAG schmählichen Vergleich. Bereits kabaretthafte Züge trug die Aktion mehrerer SPÖ-Abgeordneter, die in parlamentarischen Anfragen die damalige Umweltministerin Maria Rauch-Kallat öffentlich rügten, weil der unter ihrer Patronanz stehende Landschaftsschutzpreis des „Conservation Awards 1992" der Europäischen Umweltstiftung an die Initiative „Semmeringbahn statt Tunnelwahn" und damit an erklärte Tunnelgegner verliehen worden war.

Als der HLAG die Argumente ausgingen, wurden ihre PR-Maßnahmen immer absurder; nun bemühte sie sogar den Umweltschutz für den Semmeringtunnel. In einer der vielen teuren Werbebeilagen, die im März 1992 auch in den „Niederösterreichischen Nachrichten" erschienen, sorgte sie sich unter der Überschrift „Tunnel ist Umweltschutz" um den Schlaf der Streckenanrainer der alten Semmeringbahn, denen *„das Quietschen der Bremsen der schwer beladenen Güterwaggons ... das Einschlafen immer mehr erschwert"* und bot den Basistunnel als Gehörschutz vor den nächtlichen Ruhestörungen an. Die breite Unterstützung der „Vereinigten Bürgerinitiativen Schwarzatal-Region Semmering" (VBI) und „Alliance For Nature" (AFN) zwang den damaligen Verkehrsminister Viktor Klima nach einem persönlichen Gespräch mit der Führung des Widerstands, die Forderung der VBI anzunehmen, einen einjährigen Baustop zu verfügen und ein Gutachten über die Wirtschaftlichkeit des Tunnelprojektes einzuholen.

Mit dem Gutachten wurde das schweizerische Prognos-Institut für ein üppiges Honorar beauftragt, womöglich mit dem versteckten Wunsch, die Beweise der Bürgerbewegung zu entkräften. Als Prognos erfuhr, daß

Christian Schuhböck auf Anraten seiner Professoren seine Diplomarbeit über den Semmering-Basistunnel von der Wiener Universität für Bodenkultur (BOKU) sperren ließ, um einer Klage der Tunnellobby vorzubeugen, ersuchte der stellvertretende Leiter der Prognos-Studie Schuhböcks Betreuer Univ.-Doz. DI Dr. Karl E. Schönthaler, die Diplomarbeit noch vor Studienabschluß einsehen zu können und berief sich dabei sogar auf Minister Klima. Als er später dann seine Prognos-Studie vorlegte, reihte sie sich freilich in die Vielzahl der vorangegangenen und nachfolgenden Gutachten ein, diente der Baulobby für PR-Zwecke, dem Verkehrsministerium als Nachweis für die Notwendigkeit teurer Infrastrukturinvestitionen, erwies sich als fehlerhaft und kostete viel Steuergeld.

Die Initiative „Semmeringbahn statt Tunnelwahn" wuchs weiter und erhielt immer mehr Unterstützung, auch durch 15 bekannte Natur- und Umweltschutzorganisationen, die gemeinsam das Landschaftsschutzgebiet vor den massiven Eingriffen durch den Bau des Basistunnels bewahren wollten. Obwohl die Tunnelgegner eine Gefährdung des Wasserhaushalts durch den geplanten Basistunnel immer eindrucksvoller nachweisen konnten, blieben die Fronten verhärtet. Die SPÖ-Verkehrsminister Klima (1992-1996), Scholten (1996/97) und Einem (1997-2000) hielten am Bau- und Zeitplan für den Semmering-Basistunnel fest und wurden durch die Bundesländer Steiermark und Kärnten, die Bahn und die Baulobby unterstützt. Ein von steirischer Seite Richtung Semmeringpaß 2,3 km vorgetriebener Sondierstollen sollte die Machbarkeit des Tunnelbaus beweisen, obwohl immer mehr Wasser abgepumpt werden mußte, bis es 1996 zum vorhergesagten Wassereinbruch kam, der den gesamten Sondierstollen bei Mürzzuschlag überflutete und den Bergwasserspiegel des Semmering um rund 100 Meter absacken ließ. Trotzdem blieb die Bundesregierung bei ihrer uneingeschränkten Zusage für den Bau des Basistunnels.

Der Wassereinbruch war für „Alliance For Nature" und die Vereinigten Bürgerinitiativen die Bestätigung für ihre Untersuchungen und Aussagen - die Natur hatte ihnen Recht gegeben! Die öffentliche Meinung in Wien und Niederösterreich, viele Intellektuelle und Sympathisanten unterstützten ihre Arbeit. Doch maßgeblich vorangetrieben wurden die späteren Entscheidungen und der Erfolg der Bürgerinitiativen durch zwei einflußreiche Persönlichkeiten, die sich auf ihre Seite stellten. Der

Die „Argumente" für den Semmering-Basistunnel
Karikatur von Dominic Groebner im Auftrag der „Alliance For Nature"

niederösterreichische Landeshauptmann Erwin Pröll (ÖVP) trat nun offen gegen den Semmering-Basistunnel auf und fand mit seiner klaren Haltung viel Zustimmung in der Bevölkerung, die vor allem würdigte, daß Pröll sich von Argumenten und Hausverstand leiten ließ und nicht von Parteiräson. Der zweite wichtige Unterstützer war Hans Dichand, der legendäre Herausgeber der auflagenstärksten österreichischen Tageszeitung „Krone", der zu den einflußreichsten Meinungsbildnern der Republik zählte. Am 8. Februar 1995 empfing er Franz Fally und Christian Schuhböck, denen es gelang, Dichand von der Seriosität und Richtigkeit ihrer Untersuchungen und Beweise gegen den Basistunnel zu überzeugen. Mit Pröll gewannen sie den wichtigsten „Landesfürsten" und mit Dichand das massenwirksamste Medium für ihre Bürgerbewegung.

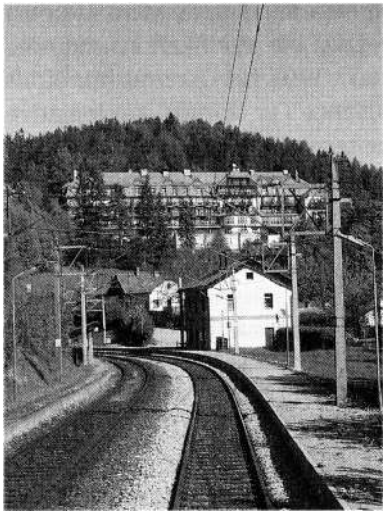
Semmering wird Weltkulturerbe

Doch der Kampf um den Semmering Basistunnel war lange noch nicht entschieden. Als aber die Tunnelgegner Hilfe von der UNESCO erhielten, wirkte die Tunnellobby zuerst hilflos, denn sogar die Bundesregierung mußte, zumindest in der Öffentlichkeit, Zustimmung signalisieren. Die Zusammenarbeit von „Alliance For Nature" (AFN) unter Leitung von Christian Schuhböck[42)] mit dem Welterbe-Zentrum der UNESCO (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization) erwies sich als außerordentlich wertvoll, denn sie brachte die Semmeringbahn und den Konflikt um den Basistunnel auf die Weltbühne. 1993 entwickelte Schuhböck die Idee, diese weltweit außergewöhnliche Gebirgsbahn und Österreichs größtes Landschaftsschutzgebiet „Rax-Schneeberg" als Weltkulturerbe unter den Schutz der UNESCO zu stellen. Doch zuerst mußte Österreich hierzu der Welterbe-Konvention beitreten, denn die Republik hatte über Jahre zwar den Mitgliedsbeitrag gezahlt, sich aber gescheut, die strengen UNESCO-Bestimmungen verpflichtend anzuerkennen. Im Dezember 1992 unterzeichneten Bundespräsident Thomas Klestil und Bundeskanzler Franz Vranitzky die Ratifikationsurkunde, wodurch die Welterbe-Konvention im März 1993 für Österreich in Kraft trat. Bereits im Januar 1993 startete „Alliance For Nature" die Initiative „Weltkulturerbe Semmeringbahn" und unterbreitete dem Kulturministerium, Niederösterreich und der Steiermark den Vorschlag, die Semmeringbahn als potentielle Welterbestätte zu nominieren.

---

42) Dipl.-Ing. Christian Schuhböck wurde 1962 in Wien geboren und studierte an der Wiener Universität für Bodenkultur „Landschaftsökologie und Landschaftsgestaltung". 1993 reichte er seine viel beachtete Diplomarbeit „Semmering – Ghegabahn versus Basistunnel" ein. Bereits als Student gründete Schuhböck 1988 die Natur-, Kultur- und Landschaftsschutzorganisation ALLIANCE FOR NATURE (Allianz für Natur) und ist seither deren Generalsekretär (www.AllianceForNature.at). Sein Einsatz für den Landschaftsschutz, sein Engagement für Österreichs Weltkulturerbestätten und besonders sein Kampf für das Landschaftsschutzgebiet „Rax-Schneeberg" mit der Semmeringbahn wurden international anerkannt und mit dem Landschaftsschutzpreis (Conservation Awards 1992) sowie der „Medal of Honour", überreicht durch das Dänische Königspaar, ausgezeichnet. Mit Entschließung des Bundespräsidenten wurde ihm zudem das „Große Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Österreich" verliehen. Im Februar 2012 wurde er zum gerichtlich zertifizierten Sachverständigen für Naturschutz und Landschaftsökologie vereidigt. Spezialgebiet: UNESCO-Welterbe, Nationalparks, Schutzgebiete.

Der niederösterreichische Landeshauptmann Pröll unterstützte von Beginn an die AFN-Initiative und nominierte im September 1993 den Semmering parallel mit der Wachau. Das Land Steiermark erwies sich als skeptischer, wollte den Semmering-Basistunnel keinesfalls gefährden und konnte erst mühsam von der eigenen Kulturabteilung überzeugt werden. Schließlich bekam AFN auch vom Bundesdenkmalamt grünes Licht, sogar Verkehrsminister Viktor Klima stimmte zu. Zeitgleich veranstaltete „Alliance For Nature" eine breit angelegte Informationskampagne über die Initiative „Weltkulturerbe Semmeringbahn", die das Kulturministerium förderte. Unterstützung von der Bevölkerung kam durch eine gut vorbereitete Unterschriftenaktion. Im April 1994 entschieden sich die Länder und der Bund auf folgende Kulturdenkmäler, die der UNESCO vorgeschlagen werden sollten: Semmeringbahn, Wachau und Salzkammergut als Kulturlandschaften; Zentrum der Stadt Wien, Altstadt von Salzburg, Altstadt von Graz und Altstadt von Innsbruck als Stadtdenkmäler; Stift Kremsmünster, Schloß und Park von Schönbrunn, Stift Heiligenkreuz und Burg Hochosterwitz als Baudenkmäler. Später reichte das Burgenland noch den österreichischen Teil des Neusiedler Sees als Naturerbe ein.

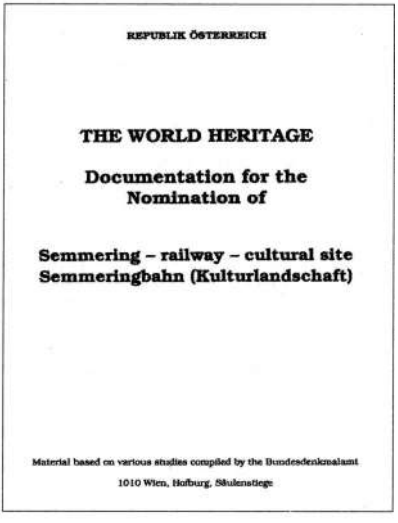


Die berühmte Semmeringbahn und die sie umgebende Landschaft mit ihrer typischen Architektur wurden von der UNESCO zum Welterbe erklärt. Foto: Godeysen

Im Juni 1996 beschloß das UNESCO-Welterbe-Komitee in Paris, die Altstadt von Salzburg und das Schloß Schönbrunn in die Welterbe-Liste aufzunehmen. Der Neusiedler See wurde zurückgestellt, da der Antrag gemeinsam mit Ungarn erfolgen sollte. Zur Semmeringbahn forderte im Dezember 1996 der Gründungsdirektor des UNESCO-Welterbe-Zentrums, Dr. Bernd von Droste zu Hülshoff, eine Vergleichsstudie, „*weil es bis heute noch keine einzige Eisenbahnlinie weltweit gibt, die zur UNESCO-Welterbestatte erklärt wurde. Zu diesem Zweck werden nam-*

hafte Eisenbahnexperten aus der ganzen Welt herangezogen und das nationale Eisenbahnmuseum in York (England) mit der Koordination beauftragt. Das UNESCO-Welterbe-Zentrum hofft, daß diese Vergleichsstudie bis Juni 1997 erstellt ist, damit die Beurteilung der Semmeringbahn für deren Aufnahme in die UNESCO-Welterbe-Liste im kommenden Jahr (1998) *erfolgen kann. Zu diesem Zweck raten wir der ALLIANCE FOR NATURE, weiterhin ihre Initiativen und Aktivitäten im Zusammenhang mit der Semmeringbahn fortzusetzen. Diesbezüglich könnte es sehr hilfreich sein, wenn Ihre Organisation weiterhin durch die Bereitstellung von eventuell erforderlichen Unterlagen über die Semmeringbahn behilflich ist"*

Dieser Beschluß des Welterbe-Komitees enttäuschte, denn der Vorstand der „Alliance For Nature" und die Bürgerinitiativen hatten einem positiven Bescheid entgegengefiebert. Auch stellte sich die ernüchternde Frage, wie die geforderte internationale Vergleichsstudie bezahlt werden sollte. Nach längerem Ringen kam vom Kulturministerium die Zusage einer Übernahme der Kosten für die Studie. Weiter erklärte sich das Land Niederösterreich bereit, die Kosten für eine eigene wissenschaftliche Dokumentation der AFN über die Semmeringbahn zu übernehmen, um sie der UNESCO und dem Internationalen Rat für Denkmalpflege ICOMOS (International Council of Monuments and Sites) als Zusatzinformation zur Vergleichsstudie zur Verfügung zu stellen. Es erfolgte ein wissenschaftlicher Vergleich aller weltweit bedeutenden Eisenbahnstrecken mit dem Ergebnis, daß die Semmeringbahn die erste Hochgebirgsbahn der Welt ist. Nach rund einem Jahr lag die Dokumentation „Semmering-Eisenbahn - Geschichte und Bedeutung der ersten Hochgebirgsbahn


REPUBLIK ÖSTERREICH

THE WORLD HERITAGE

Documentation for the Nomination of

Semmering – railway – cultural site
Semmeringbahn (Kulturlandschaft)

Material based on various studies compiled by the Bundesdenkmalamt
1010 Wien, Hofburg, Säulenstiege

Die 1995 von der Republik Österreich erstellte Dokumentation für die gleichberechtigte Nominierung von Semmeringbahn mit umgebender Kulturlandschaft.

der Welt" auf 200 Seiten mit 900 Fußnoten vor und konnte den Vertretern des nationalen Eisenbahnmuseums im englischen York übergeben werden.

Im März 1998 trafen sich in York alle namhaften Eisenbahnexperten der Welt zur ersten „World Railway Heritage Conference", nur die österr. Bahn fehlte. Die Konferenz und die Präsentation der Vertreter von „Alliance For Nature", Christian Schuhböck und Günter Dinhobl, wurde ein großer Erfolg, und alle internationalen Experten stimmten für die Aufnahme der Semmeringbahn als erste Eisenbahn in die UNESCO-Welterbe-Liste. Als weitere Kandidaten wurden die Liverpool-Manchester-Eisenbahn, die indische Darjeeling-Himalaya-Eisenbahn, die Schweizer Gotthardbahn, die Transsibirische Eisenbahn und die Centrai-Eisenbahn in Peru benannt.

Nun ging es darum, einen zustimmenden Beschluß des UNESCO-Welterbe-Komitees zur Semmeringbahn bei dessen Konferenz Anfang Dezember 1998 zu erzielen. Gleichzeitig mußte AFN auch an der Heimatfront kämpfen, denn die Baulobby sah in einer unter dem Schutz der UNESCO stehenden Semmeringbahn erhebliche Gefahren für die Durchsetzung ihrer Tunnelpläne. Für „Alliance For Nature" kam erschwerend hinzu, daß gerade kurz vor der Konferenz des UNESCO-Welterbe-Komitees eine heftige innenpolitische Debatte über die Wirtschaftlichkeit des Tunnelprojekts entbrannt war, weil der Rechnungshof einen äußerst kritischen Bericht über die Kosten des Basistunnels herausgegeben hatte. Das österreichische Kulturministerium erwog deshalb eine Zurückziehung der Semmeringbahn-Nominierung, da es der Meinung war, daß die UNESCO nur jene Objekte in die Welterbe-Liste aufnehmen würde, die im Bewerberland einvernehmlich und außer Streit stehen. Demnach stand die Aufnahme der Semmeringbahn auf des Messers Schneide. Nach einem eindringlichen Appell des AFN-Generalsekretärs Christian Schuhböck im Rahmen einer Pressekonferenz in Wien setzte sich der Gründungsdirektor des UNESCO-Welterbe-Zentrums Bernd von Droste zu Hülshoff in Paris für die Semmeringbahn ein, da er erkannte, daß die Natur- und Kulturlandschaft Semmering-Rax-Schneeberg sowie die Bahn nur gerettet werden konnten, wenn sie unter den Schutz der UNESCO und der internationalen Staatengemeinschaft gestellt würden.

Der Beschluß der 21 Mitglieder des UNESCO-Welterbe-Komitees erfolgte aufgrund der überzeugenden AFN-Dokumentation einstimmig - und zwar mit folgender Begründung: „*Die Semmeringbahn, die zwi-*

sehen 1848 und 1854 über eine Strecke von 41 km Gebirgslandschaft gebaut wurde, ist eine der Pionierleistungen im Eisenbahnbau dieser frühen Periode. Die Qualität der Tunnels, Viadukte und anderer Bauten haben eine Nutzung dieser Bahnlinie bis zum heutigen Tag ermöglicht. Sie verläuft vor dem Hintergrund einer spektakulären Gebirgslandschaft mit zahlreichen schönen Gebäuden, die im Gefolge der Erschließung der Region durch die Eisenbahn entstanden. (Kriterium ii) ... *Die Semmeringbahn steht für eine herausragende technische Lösung eines bedeutenden physikalischen Problems bei der Errichtung früherer Eisenbahnlinien.* (Kriterium iv) ... *Mit dem Bau der Semmeringbahn wurde der Zugang zu Landstrichen von großer natürlicher Schönheit erleichtert; in der Folge entwickelten sich Wohn- und Erholungsräume und damit eine neue Form der Kulturlandschaft."*

Als die positive Nachricht am 2. Dezember 1998 um 06:45 Uhr aus Paris eintraf, gab es für die Bürgerinitiativen kein Halten mehr, viele sahen hierin einen entscheidenden Durchbruch im Kampf gegen den Basistunnel und waren auch stolz darauf, daß ihre Semmeringbahn zur ersten Eisenbahn gehörte, die weltweit von der UNESCO[43)] als Welterbe der Menschheit unter Schutz gestellt wurde. Am 15. und 16. Mai 1999 erfolgte die feierliche Übergabe der UNESCO-Welterbe-Urkunde mit einem großen Freudenfest. Ein Fackelzug führte vom Weinzettelfeld zur Kalten Rinne, mehr als 1.000 Teilnehmer formten ihre Fackeln zum Welterbe-Logo und kamen damit in das „Guinness-Buch der Rekorde 2001", das Krauselklause-Viadukt und das mächtige Viadukt über die Kalte Rinne wurden illuminiert, auf die Polleroswand mit rund 10.000 m^2 wurde eine Sound- und Lasershow projiziert, und zum Abschluß überstrahlte ein Feuerwerk das Kalte-Rinne-Viadukt.

Nun steht die Semmeringbahn auf der Liste der Welterbestätten als bedeutendes Kulturdenkmal der Menschheit, gleichberechtigt mit den Pyramiden von Gizeh, der Großen Chinesischen Mauer, den Schlössern und Parks von Potsdam-Sanssouci und Berlin, Mont St. Michel und seiner

43) Österreich wurde 1948 von der UNESCO als Mitglied aufgenommen und gehörte von 1972-1976 und von 1995-1999 dem Exekutivrat an. Im November 2011 wurde Österreich für eine dritte Periode gewählt und wird dem Leitungsorgan der Weltorganisation bis 2015 angehören. Im September 2009 unterlag die ehemalige österreichische Außenministerin Benita Ferrero-Waldner bei ihrer Bewerbung als UNESCO-Chefin der bulgarischen Diplomatin Irina Bokowa im dritten Wahlgang.

Die Übergabe der Urkunde der Semmeringbahn als Weltkulturerbe am Bahnhof Semmering *Foto: Alliance For Nature*

V.l. UNESCO-Welterbe-Gründungsdirektor von Droste zu Hülshoff, Landeshauptmann Pröll, AFN-Generalsekretär Schuhböck, Kulturministerin Gehrer, Bürgermeister Düringer als Vertreter aller Bürgermeister der Semmering-Region

Bucht, der Akropolis in Athen, dem Tower von London, dem Taj Mahal, Venedig und seiner Lagune, dem Nationalpark Sagarmatha mit dem Mount Everest, der Ruinenstadt Machu Picchu, dem Biosphärenreservat Donaudelta, dem Kreml und dem Roten Platz in Moskau, dem Nationalpark Serengeti, dem historischen Zentrum von Prag, dem Yosemite-Nationalpark in den USA, dem Wattenmeer der Nordsee und in Österreich mit dem Schloß Schönbrunn, dem Zentrum von Wien, den Altstädten von Graz und Salzburg, dem inneren Salzkammergut, der Wachau, dem Neusiedler See und den prähistorischen Pfahlbauten um die Alpen.

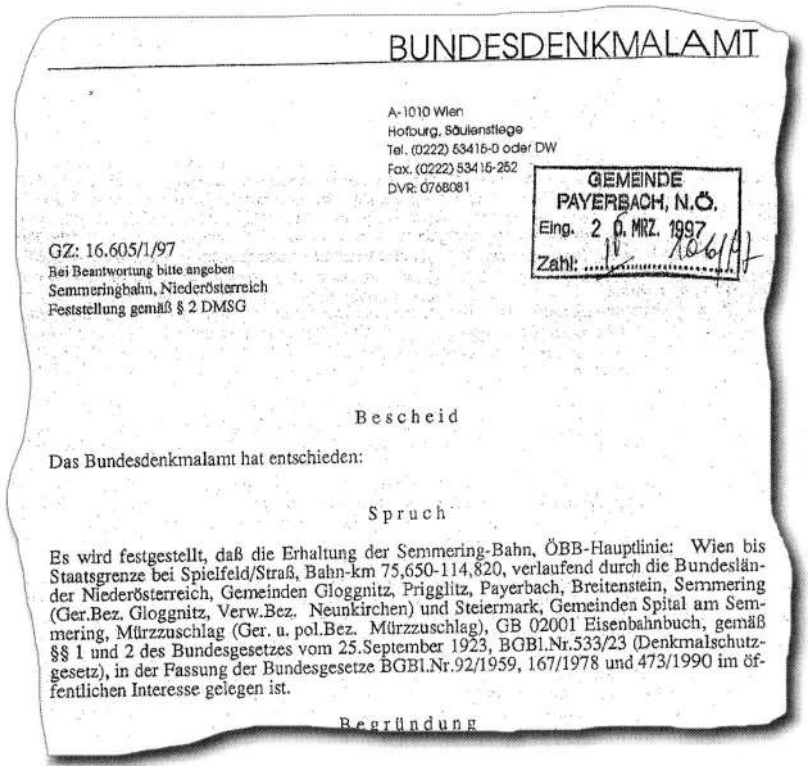
Täuscht Österreich die UNESCO?

Von den rund 180 Staaten, die bisher die Welterbe-Konvention unterzeichneten, wurden in 150 Ländern über 900 Naturlandschaften und Kulturdenkmale unter den internationalen Schutz der Völkergemeinschaft gestellt, damit sie als „Erbe der Menschheit" erhalten und geschützt werden. Selbst bitterarme Länder sind stolz, wenn ihre Denkmale aufgenommen werden und bemühen sich oft unter großen Opfern

um die Erhaltung und Pflege dieser Bauten und Kulturlandschaften. Es gilt als nationale Ehre, die Auflagen der UNESCO zu erfüllen und die urkundlich erfaßten Denkmale so zu schützen, wie sie dokumentiert sind. Es wäre weltweit undenkbar, Text und Inhalt der Welterbe-Dokumente heimlich zu verändern, Flächen umzuwidmen, Landschaften herabzustufen, mit Zahlen zu tricksen und die UNESCO zu täuschen. – Nur ein Land hat sich dies getraut – Österreich!

Nun lebt die öffentliche Verwaltung der Alpenrepublik recht gut damit, daß sie einerseits nach dem Motto – Minister kommen und gehen, die österreichische Bürokratie bleibt bestehen – verfährt, und andererseits ihr Selbstverständnis und einen gewissen Dünkel aus der Kaiserzeit in die Gegenwart herübergerettet hat, wobei es wenig stört, daß ihr jetziger Auftraggeber nicht mehr der Kaiser, sondern der Bürger ist. Nach Ansicht vieler Staatsdiener stören Bürger die Amtsgeschäfte, stellen immer neue Forderungen und behindern eigentlich nur das vorsorgliche Handeln des Staates, dessen Weitsicht den Untertanen leider oft verborgen bleibt. Diese Haltung dürfte übrigens auch dazu geführt haben, daß Österreich erst mit zwanzigjähriger Verspätung die Welterbe-Konvention unterschrieb. Allein schon die Vorstellung, daß bei Großprojekten Bürgerinitiativen die UNESCO anrufen können, verleidet vielen Hofräten das Gabelfrühstück und führt bei Staatsunternehmen und Baukonzernen zu Magenbeschwerden. Deshalb hat sich in der öffentlichen Verwaltung auch die Auffassung durchgesetzt, daß die Welterbe-Konvention als Schutzinstrument im Ausland eine gewisse Berechtigung haben mag, in Österreich jedoch überflüssig ist, weil hier die Beamten das Land, die Menschen und die Kultur schützen. Die Aufnahme österreichischer Kultur- und Naturdenkmale in die UNESCO-Liste wird in der Beamtenschaft als nette Zugabe und berechtigte internationale Auszeichnung für das schöne Land angesehen, mehr jedoch nicht und schon überhaupt nicht als Verpflichtung mit Rechtsstatus akzeptiert.

Daß es die Republik selbst war, die 1995 mit einer umfangreichen Dokumentation die Semmeringbahn zusammen mit der umgebenden Kulturlandschaft nominierte, scheint vergessen, denn nähme man den eigenen Antrag und den UNESCO-Schutz ernst, könnte der Basistunnel nicht mehr gebaut werden. Wie vorausschauend die Ministerialbürokratie bereits vor der Aufnahme des Semmering durch das UNESCO-Komitee handelte, beweist ein Bescheid vom 17. März 1997 des dem Kultur-



BUNDESDENKMALAMT

A-1010 Wien
Hofburg, Säulenstiege
Tel. (0222) 53415-0 oder DW
Fax. (0222) 53415-252
DVR: 0768081

GEMEINDE
PAYERBACH, N.Ö.
Eing. 20. MRZ. 1997
Zahl: IV 1061/97

GZ: 16.605/1/97
Bei Beantwortung bitte angeben
Semmeringbahn, Niederösterreich
Feststellung gemäß § 2 DMSG

Bescheid

Das Bundesdenkmalamt hat entschieden:

Spruch

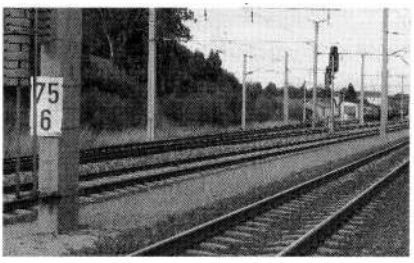
Es wird festgestellt, daß die Erhaltung der Semmering-Bahn, ÖBB-Hauptlinie: Wien bis Staatsgrenze bei Spielfeld/Straß, Bahn-km 75,650-114,820, verlaufend durch die Bundesländer Niederösterreich, Gemeinden Gloggnitz, Prigglitz, Payerbach, Breitenstein, Semmering (Ger.Bez. Gloggnitz, Verw.Bez. Neunkirchen) und Steiermark, Gemeinden Spital am Semmering, Mürzzuschlag (Ger. u. pol.Bez. Mürzzuschlag), GB 02001 Eisenbahnbuch, gemäß §§ 1 und 2 des Bundesgesetzes vom 25.September 1923, BGBl.Nr.533/23 (Denkmalschutzgesetz), in der Fassung der Bundesgesetze BGBl.Nr.92/1959, 167/1978 und 473/1990 im öffentlichen Interesse gelegen ist.

Begründung

Bescheid des Bundesdenkmalamtes vom 17. März 1997 (Ausriß).

ministerium unterstellten Bundesdenkmalamtes. Darin wird die unter Denkmalschutz gestellte Strecke der Semmeringbahn exakt mit dem Streckenabschnitt der Bahnkilometer von 75,650 bis 114,820 festgelegt. Es dürfte ungewöhnlich sein, daß ein Amt, dessen einzige Aufgabe es ist, sich *für* den Schutz von Denkmalen einzusetzen, sich dem Verdacht aussetzt, sich *gegen* den Schutz und möglicherweise sogar für eine Zerstörung von Denkmalen zu engagieren.

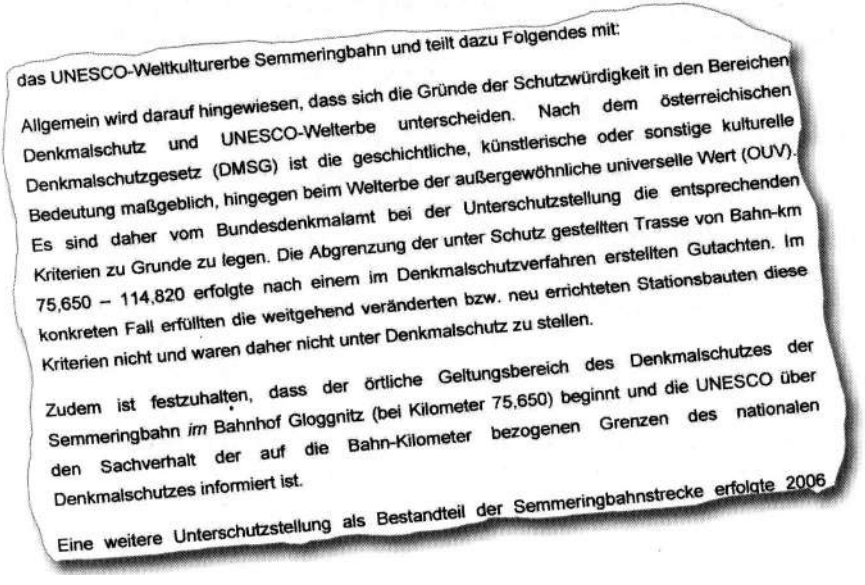
Denn das Bundesdenkmalamt unterstützt, aus Sicht der Bürgerinitiativen und auch des Autors mutmaßlich die Baulobby, weil es mit der Begrenzung der geschützten Semmeringstrecke auf die Bahnkilometer 75,650 bis 114,820 die Bahnhöfe Gloggnitz und Mürzzuschlag ausspart, bei denen exakt die Abzweigungen für den Semmering-Basistunnel geplant sind. Während also die Republik bei der UNESCO in Paris die Bahnstrecke und die Landschaft einschließlich (!) der beiden Bahnhöfe



Bahnkilometer 75,0 Bahnhof Gloggnitz, rechts: Bahnkilometer 75,6 – 650 Meter hinter dem Bahnhof Foto: Alliance For Nature

nominierte und die Eintragung in die Welterbe-Liste entsprechend erfolgte, hatte das Bundesdenkmalamt vermutlich bereits diskret der HLAG zugearbeitet. In der offiziellen Beschreibung der UNESCO heißt es zwar: „*The Semmering railway begins at Gloggnitz Station, at an altitude of 436 m, and reaches its highest point, 895 m above mean sea level, after 29 km in the tunnel over the pass itself, ending after a further 12 km in Mürzzuschlag Station, at 677 m"*, trotzdem entschied das Denkmalamt anders. Sollte die UNESCO getäuscht werden?

Das Bundesministerium für Unterricht, Kunst und Kultur (BMUKK) sieht dies naturgemäß anders. In einem Antwortschreiben vom 19. Dezember 2011 teilte die zuständige Ministerialrätin Elsa B. dem Autor mit:



das UNESCO-Weltkulturerbe Semmeringbahn und teilt dazu Folgendes mit:

Allgemein wird darauf hingewiesen, dass sich die Gründe der Schutzwürdigkeit in den Bereichen Denkmalschutz und UNESCO-Welterbe unterscheiden. Nach dem österreichischen Denkmalschutzgesetz (DMSG) ist die geschichtliche, künstlerische oder sonstige kulturelle Bedeutung maßgeblich, hingegen beim Welterbe der außergewöhnliche universelle Wert (OUV). Es sind daher vom Bundesdenkmalamt bei der Unterschutzstellung die entsprechenden Kriterien zu Grunde zu legen. Die Abgrenzung der unter Schutz gestellten Trasse von Bahn-km 75,650 – 114,820 erfolgte nach einem im Denkmalschutzverfahren erstellten Gutachten. Im konkreten Fall erfüllten die weitgehend veränderten bzw. neu errichteten Stationsbauten diese Kriterien nicht und waren daher nicht unter Denkmalschutz zu stellen.

Zudem ist festzuhalten, dass der örtliche Geltungsbereich des Denkmalschutzes der Semmeringbahn *im* Bahnhof Gloggnitz (bei Kilometer 75,650) beginnt und die UNESCO über den Sachverhalt der auf die Bahn-Kilometer bezogenen Grenzen des nationalen Denkmalschutzes informiert ist.

Eine weitere Unterschutzstellung als Bestandteil der Semmeringbahnstrecke erfolgte 2006

Interessant sind in diesem Zusammenhang auch die folgenden Zitate aus dem Buch „Die Semmeringbahn" (Österreich Archiv, Verlag für Geschichte und Politik Wien, 2003). Im Kapitel 7 „Schutzstatus der Semmering-Eisenbahn" schreibt Günter Dinhobl: *„Am 17. März 1997 erfolgte durch den Bescheid des ÖBDA (Bundesdenkmalamt) betreffend die Semmeringbahn nach über 70 Jahren auch die formale Bestätigung des Schutzstatus der Strecke von Gloggnitz nach Mürzzuschlag, wobei diese beiden Stationen explizit ausgenommen wurden. Die im Bescheid gegebene Begründung fiel zwar umfangreich aus, ist jedoch schlecht recherchiert und teilweise sogar falsch."* Weiter kritisiert Dinhobl, daß durch den Bau einer Schnellstraße das Streckenbild und die nähere Umgebung der Pufferzone verändert wurde und urteilt über die Arbeit der obersten österreichischen Denkmalschützer: „... *so unterstützt dies die Vermutung, dass weder ein denkmal-integrierendes Bewußtsein vorhanden war, noch bei aktuellen verkehrspolitischen Entscheidungen betreffend den Ausbau des Schienen- als auch Straßenverkehrsnetzes dem Denkmalschutzgesetz ebenso wie dem UNESCO-Welterbe-Status eine sonderlich große Bedeutung beigemessen wurde."*

Da Dinhobl seit 2007 jedoch Mitarbeiter im Stab Forschung & Entwicklung der ÖBB-Infrastruktur AG ist, hat sich seine Sichtweise nun umgekehrt. So verteidigte er in der „Wiener Zeitung" am 29. Juni 2011 den damals von ihm gerügten Denkmalschutzbescheid und „bestätigte" daß *„die beiden Stationen [Gloggnitz und Mürzzuschlag] explizit ausgenommen wurden".* Noch deutlicher wird sein Gesinnungswandel, wenn man das Cover seines Buches „Panorama Welterbe Semmeringbahn - Stand der Dinge" betrachtet. Dort fehlt die unter dem UNESCO-Schutz stehende Landschaft völlig, und die Semmeringbahn ist nur noch als dünner roter Strich erkennbar. Es wird die Leser nicht überraschen, daß dieses Auftragswerk vom Kulturministerium, dem Verkehrsministerium, der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Verein Freunde der Semmeringbahn gesponsert wurde.

Eine weitere Ungereimtheit, die AFN-Generalsekretär Christian Schuhböck aufdeckte, erfolgte möglicherweise hinter dem Rücken der UNESCO. Österreich hatte in seiner ausführlichen nationalen Dokumentation die Semmeringbahn und die Landschaft mit einer Gesamtfläche von über 8.800 Hektar (ha) nominiert, die dann auch im Dezember 1998 als Gebirgsbahn mit der umgebenden Kulturlandschaft („magic moun-

tains") zum Welterbe erklärt wurde. Doch den Tunnelbetreibern gefiel dieser Schutz der Landschaft nicht, weil er den Bau des Semmering-Basistunnels und dessen Streckenzuführung verhindern oder zumindest erheblich erschweren kann. Deshalb gab der „Verein Freude der Semmeringbahn" 2008 einen „Managementplan" in Auftrag, der mit vielen Worten und wenig Substanz den Erhalt der Semmeringbahn „managen" soll, aber eigentlich nur das Ziel anstreben dürfte, den UNESCO-Beschluß für den Semmering zu unterlaufen und im Sinne der Baulobby abzuändern. Denn die „Freunde der Semmeringbahn" verhalten sich wenig „freundlich" zur Semmering-Bahn. Unter Leitung des Semmeringer Bürgermeisters Horst Schröttner setzen sie sich zusammen aus ÖBB-Infrastruktur AG, Kulturministerium, Bundesdenkmalamt, allen Gemeinden entlang der Semmeringbahn und weiteren Behörden. Hauptziel des Managementplans: den Semmering-Basistunnel politisch durchzusetzen. Und damit sich nicht etwa betroffene Bürger und ihre Initiativen in diesen Verein „einschleichen" können, tagt er oft hinter verschlossenen Türen und bleibt streng unter sich.

Ohne politisches Mandat, ohne öffentliche Debatte und ohne demokratische Legitimation versucht dieser Verein offensichtlich mit seinem „Managementplan" den Beschluß des UNESCO-Welterbe-Komitees vom Dezember 1998 zur Semmeringbahn zu verändern. Vermutlich ohne jegliche Abstimmung oder Rücksprache mit der UNESCO könnte die auf Antrag der Republik Österreich in die Welterbeliste als Kernzone aufgenommene und unter Schutz gestellte 8.800 ha große Semmering-Region nun nur noch auf die Bahntrasse mit wenigen 156 ha (!) reduziert und die übrigen 8.640 ha zur weniger schützenswerten Pufferzone herabgestuft werden. Hier können dann Waldstücke abgeholzt, riesige Baustellen errichtet, Bergflächen von Baggern planiert, Bahn-

REPUBLIK ÖSTERREICH

Welterbe Semmeringbahn
Managementplan

erarbeitet von stadtland
im Auftrag des Vereins Freunde der Semmeringbahn
gemeinsam mit den Stadtgemeinden Gloggnitz und Mürzzuschlag, den Gemeinden Breitenstein, Payerbach, Reichenau an der Rax, Schottwien, Semmering und Spital am Semmering, der ÖBB Infrastruktur Bau AG, dem Regionalmanagement Niederösterreich – Büro Industrieviertel, der Kleinregion Weltkulturerbe-Region Semmering-Rax, dem Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, dem Amt der Steiermärkischen Landesregierung und dem Bundesministerium für Unterricht, Kunst und Kultur

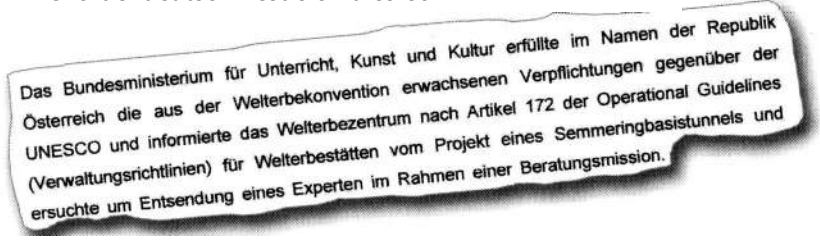
Wien – St. Pölten – Graz
Breitenstein – Gloggnitz – Mürzzuschlag – Payerbach – Reichenau an der Rax – Schottwien – Semmering – Spital am Semmering
im Juli 2010

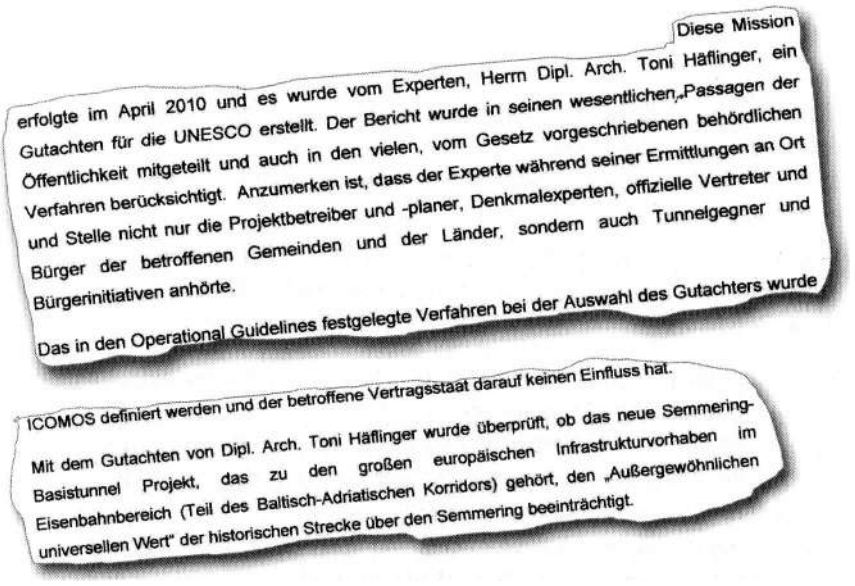
Titelblatt des Managementplans der „Freunde der Semmeringbahn".

trassen in die geschützte Landschaft geschlagen, Baustraßen errichtet, Berge von Abraum aus dem Tunnel gelagert, die Natur zerstört, das Wild vergrämt werden, und wiederum sollen folgenschwere Eingriffe in den Wasserhaushalt der Region erfolgen. Doch dies wird im „Managementplan" verschwiegen, lediglich auf einer Karte ist kaum erkennbar eingezeichnet, daß die rote Markierung für die geschützte Kernzone nur noch für die schmale Linie der Bahnstrecke gelten soll.

Nun kann ein „Verein", auch wenn er noch so hochgradig besetzt ist und staatlich unterstützt wird, mit einem als „Plan" getarnten Schriftstück nicht einfach rechtswirksam ein internationales Dokument aufheben und 8.640 Hektar von einer Kernzone zur Pufferzone herabstufen. Vor allem dann nicht, wenn seine Staatsregierung vorher einem Beschluß des UNESCO-Welterbe-Komitees zugestimmt hat, der genau diese Fläche zur geschützten Kernzone erklärt und dies in einer Urkunde besiegelte. Um eine derart massive internationale Vertragsveränderung herbeizuführen, müßte eine österreichweite Diskussion erfolgen, das Parlament wäre gefragt, die Bevölkerung müßte sich äußern, und die Regierung hätte offizielle Verhandlungen mit der UNESCO aufzunehmen. Denn schließlich handelt es sich um ein „Welterbe der gesamten Menschheit". Ein Verfahren wie es in Deutschland stattfand, als das Dresdener Elbtal wegen eines Brückenbaus aus der Welterbeliste gestrichen wurde, nachdem es einen offen geführten jahrelangen Kampf zwischen Befürwortern und Gegnern gegeben hatte, den sogar die Weltöffentlichkeit gespannt verfolgte und der dann eine demokratische Entscheidung fand, gab es in Österreich nicht.

Doch die „Freunde der Semmeringbahn", zu denen auch Kulturministerium und Bundesdenkmalamt zählen, lieben keinen öffentlichen Streit, sie agieren wenig öffentlich, pflegen ihre Kontakte, vermeiden direkte Konfrontationen – und sie suchten nach einem „österreichischen Weg", um ihr Ziel geräuschlos und ohne große Diskussion zu erreichen. Im Behördendeutsch liest sich dies so:


Das Bundesministerium für Unterricht, Kunst und Kultur erfüllte im Namen der Republik Österreich die aus der Welterbekonvention erwachsenen Verpflichtungen gegenüber der UNESCO und informierte das Welterbezentrum nach Artikel 172 der Operational Guidelines (Verwaltungsrichtlinien) für Welterbestätten vom Projekt eines Semmeringbasistunnels und ersuchte um Entsendung eines Experten im Rahmen einer Beratungsmission.


Diese Mission
erfolgte im April 2010 und es wurde vom Experten, Herrn Dipl. Arch. Toni Häflinger, ein Gutachten für die UNESCO erstellt. Der Bericht wurde in seinen wesentlichen „Passagen der Öffentlichkeit mitgeteilt und auch in den vielen, vom Gesetz vorgeschriebenen behördlichen Verfahren berücksichtigt. Anzumerken ist, dass der Experte während seiner Ermittlungen an Ort und Stelle nicht nur die Projektbetreiber und -planer, Denkmalexperten, offizielle Vertreter und Bürger der betroffenen Gemeinden und der Länder, sondern auch Tunnelgegner und Bürgerinitiativen anhörte.

Das in den Operational Guidelines festgelegte Verfahren bei der Auswahl des Gutachters wurde

ICOMOS definiert werden und der betroffene Vertragsstaat darauf keinen Einfluss hat.

Mit dem Gutachten von Dipl. Arch. Toni Häflinger wurde überprüft, ob das neue Semmering-Basistunnel Projekt, das zu den großen europäischen Infrastrukturvorhaben im Eisenbahnbereich (Teil des Baltisch-Adriatischen Korridors) gehört, den „Außergewöhnlichen universellen Wert" der historischen Strecke über den Semmering beeinträchtigt.

Ausriß aus einem Schreiben des BMUKK an den Autor

Hier irrt Frau Ministerialrätin B. Dieser sogenannte ICOMOS-Bericht (International Council of Monuments and Sites) des Toni Häfliger, ehemaliger Architekt bei den Schweizer Bundesbahnen, wurde eben nicht *„in seinen wesentlichen Passagen der Öffentlichkeit"* mitgeteilt, er liegt lediglich den Tunnelbefürworten und Projektwerbern vor, wie der österreichischen Bahn und den Behörden. Der tunnelkritischen Bürgerinitiative Alliance For Nature, die im Genehmigungsverfahren zum Semmeringtunnel Parteienstellung hat, wurde der Häfliger-Bericht mehrfach und massiv verweigert, auch von Frau B. Anderen, genauso der „Öffentlichkeit" zugehörenden Personen, Institutionen und Medien, wurde der Bericht trotz parlamentarischer Anfragen ebenfalls vorenthalten, obwohl die Bahn auf ihn ständig verweist und sich im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren sogar auf ihn beruft. Da der ICOMOS-Bericht einigen Parteien vorenthalten wird, befaßt sich mittlerweile der Verwaltungsgerichtshof mit dieser Problematik. Auch das Amt der niederösterreichischen Landesregierung verweigerte im Großverfahren des Landes den Tunnelgegnern den Einblick, sodaß sich die interessierte Öffentlichkeit bereits fragt:

- Was steckt hinter diesem ominösen ICOMOS-Bericht?
- Was wird hier verheimlicht und strengstens unter Verschluß gehalten?

- Warum darf die Öffentlichkeit den Inhalt des Berichts nicht zur Kenntnis nehmen?
- Warum wird der Bericht den tunnelkritischen Parteien vorenthalten?

Der Autor reichte bei Kulturministerin Claudia Schmied alleine zum ICOMOS-Bericht zehn Fragen ein, die alle nicht beantwortetet wurden; hierzu eine Auswahl:

- *„Ist Ihnen bekannt, warum der Bericht nicht offengelegt und auch an Medien weitergegeben wird?"*
- *„Setzen sich Mitarbeiter Ihres Hauses hier für die Interessen von ÖBB und Baukonzernen stärker ein, als für das Wohl beteiligter Bürger und der Steuerzahler?"*
- *„Nach meinen Informationen äußert sich der ICOMOS-Bericht kaum zum gesamten Weltkulturerbe (Semmeringbahn einschließlich der umgebenden Kulturlandschaft), sondern vorrangig um unbedeutendere Details wie Gestaltungsfragen der Tunnelportale. Offensichtlich bedeutet dies, daß die von den ÖBB gemachten öffentlichen Aussagen hinsichtlich einer Zustimmung zum Bau des Semmering-Basistunnels durch ICOMOS nicht korrekt sind. Hält deshalb Ihr Ministerium diesen Bericht unter Verschluß und unterdrückt so Informationen, die dem Schutz der Kulturlandschaft Semmering mit seiner weltweit bewunderten Bahn dienen?"*
- *„Wären Sie bereit, mir den ICOMOS-Bericht für meine weiteren Recherchen übersenden zu lassen?"*

Den ICOMOS-Bericht des Toni Häfliger nur den Tunnelwerbern zu überlassen, aber nicht den Tunnelgegnern gilt als höchst ungewöhnlich und lädt zu Spekulationen ein: Darf das „rote" Kulturministerium nicht die Pläne des „roten" Verkehrsministeriums durchkreuzen? Oder scheut das BMUKK möglicherweise deshalb die Öffentlichkeit, weil hoheitlich beamtetes Handeln lieber nach diskreten österreichischen Lösungen sucht, bei denen das steuerzahlende Publikum nur stört?

Übrigens findet der „österreichische Weg" nicht nur in verwinkelten Hofkanzleien und Ministerien statt, sondern auch die „Freunde der Semmeringbahn" bedienten sich dieses alpenländischen Spezifikums durchaus „erfolgreich" und sogar in Paris. Die UNESCO stellte nämlich deren

Karte des Managementplans auf ihre Homepage, obwohl, wie der Autor erfuhr, sich bei der UNESCO niemand daran erinnern kann, hierzu einen offiziellen Auftrag erteilt zu haben. Das Erstaunen über diesen Schritt ist groß und die Vermutungen ebenfalls, sie reichen von einem offiziellen österreichischen Ansuchen bis zu einem Versehen eines unerfahrenen Praktikanten. Jedenfalls ist bis auf weiteres der kartierte Plan einer Herabstufung des Weltkulturerbes Semmering unter *www.unesco.org* zu finden. – Mit diesem Effekt dürften selbst die kühnsten Tunneloptimisten nicht gerechnet haben. Denn nun können nicht nur die „Freunde der Semmeringbahn", sondern auch Bundesbahn, Kultur- und Verkehrsministerium, alle Behörden und die komplette Schar der Baulobbyisten und Tunnelbohrer auf die Homepage der UNESCO verweisen, in der für jeden erkennbar ist, daß angeblich über 8.640 ha aus dem besonderen Schutz der Weltkulturerbeliste genommen wurden, um als Pufferzone herabgestuft zu werden.

Für die Tunnellobby mag dieser Coup ein Riesenerfolg sein! Die Manager der Baukonzerne und der Bahn, sowie sicherlich auch der eine oder andere Ministerialbeamte werden sich vor Lachen auf die Schenkel geschlagen und über die Naivität der UNESCO in Paris belustigt haben. Doch eigentlich ist ihr Verhalten ein Skandal, wenn sich herausstellen sollte, daß die Aufnahme der Karte in die UNESCO-Homepage nicht über ein förmliches Ansuchen der Bundesregierung erfolgt ist. AFN-Generalsekretär Schuhböck, auf das Welterbe spezialisierter Sachverständiger, vermutet einen geschickten Trick und fürchtet durch derartiges Agieren eine Aushöhlung der UNESCO-Welterbe-Konvention: „*Mich würde es schon sehr wundern, wenn das Pariser Komitee einer Verkleinerung von 8.861,66 ha auf 156,18 ha so ohne weiteres zugestimmt hätte, denn das wäre eine Demontage des Weltkulturerbes Semmeringbahn auf 1,76 Prozent seiner Ursprungsfläche. Als das Wildschutzgebiet in Oman zugunsten von Erdöl- und Erdgasförderungen um 90 Prozent verkleinert wurde, erfolgte die Streichung von der Welterbeliste; am Semmering wäre es sogar eine Verringerung von 98 Prozent! Die UNESCO schützt Kultur- und Naturdenkmale von universellem Wert vor Verfall und Zerstörung und würde niemals Österreichs Welterbe auf dem Altar der Bauindustrie opfern."*

Den Mitarbeitern der UNESCO in Paris sind keine Vorwürfe zu machen, sie leisten eine großartige Arbeit, trotz massiver Budgetkürzun-

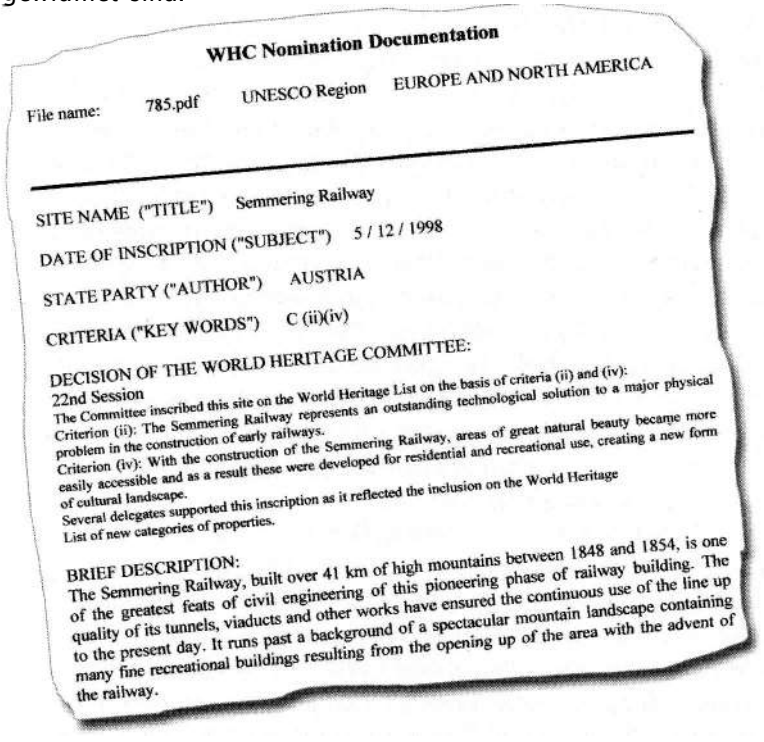
gen und personeller Unterbesetzung. Sie sind auch nicht darauf vorbereitet, daß ein Mitgliedsland auf die Idee kommen könnte, einen bestehenden Beschluß des Welterbe-Komitees zu verändern, um durch den Bau eines Bahntunnels das Welterbe zu gefährden. Sie erleben nämlich normalerweise das genaue Gegenteil und werden Zeugen, wie hochrangige Vertreter von Staaten sich um die Aufnahme ihrer Kulturstätten bemühen, sie spüren die hohen Erwartungen, die mit einer Eintragung in die Welterbeliste verbunden sind, sie erfahren, wie es als besonders ehrenvoll empfunden wird, wenn die Kultur des eigenen Landes unter den Schutz der UNESCO gestellt wird. Daß versucht wird, eine einmalig schöne Bergregion mit einer spektakulären Bahnstrecke, die als „Erbe der Menschheit" unter den internationalen Schutz der Völkergemeinschaft gestellt wurde, den Schutz wieder nehmen zu wollen, ist für UNESCO-Mitarbeiter völlig abwegig und unvorstellbar.

Der mit der Semmeringbahn bestens vertraute Welterbe-Gründungsdirektor Bernd von Droste zu Hülshoff ist leider pensioniert, er hatte die Semmeringbahn zusammen mit der sie umgebenden Gebirgslandschaft als Einheit durch das Aufnahmeverfahren begleitet und dürfte dem Ministerium heftig widersprechen, wenn es behauptet: *„Der Beschluss des Welterbekomitees zur Eintragung der Bahn lautet ‚Semmeringbahn', Die zuweilen anzutreffende Formulierung, Semmeringbahn und umgebende Kulturlandschaft' widerspricht daher eindeutig dem offiziellen Beschluss."*[44] Das Kulturministerium liegt auch deshalb falsch, weil beispielsweise auf der Homepage der Deutschen UNESCO-Kommission (www.unesco.de) nach wie vor und unverändert die Bezeichnung lautet: „Semmeringbahn mit umgebender Landschaft". Vielleicht sollte die verantwortliche Ministerialrätin auch das von Ihrem Haus geförderte offizielle Buch „Österreich Welterbe" (Frederking & Thaler Verlag, 2010) lesen, wo ausführlich die Bahn mit der „umgebenden Landschaft" beschrieben wird.

Sollte dies immer noch nicht ausreichen, um die Absicht zu entlarven, daß mit Zustimmung des BMUKK die als Welterbe geschützte Kulturlandschaft Semmering für den Bau des Bahntunnels als Pufferzone herabgestuft werden soll, reicht ein Blick in die Dokumente auf der UNESCO-Homepage. Dort wird im offiziellen Antrag der Republik Öster-

44) Schreiben des BMUKK an den Autor vom 19. Dezember 2011

reich die „umgebende Kulturlandschaft" auf 38 Seiten (S. 23 bis 61) beschrieben, während der Semmeringbahn „nur" sieben Seiten (S. 15 bis 22) gewidmet sind.



WHC Nomination Documentation

File name: 785.pdf UNESCO Region EUROPE AND NORTH AMERICA

SITE NAME ("TITLE") Semmering Railway

DATE OF INSCRIPTION ("SUBJECT") 5 / 12 / 1998

STATE PARTY ("AUTHOR") AUSTRIA

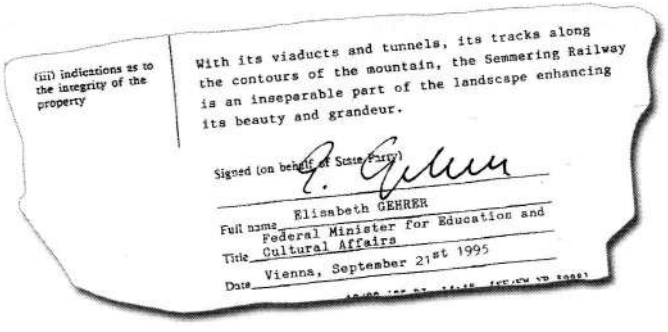
CRITERIA ("KEY WORDS") C (ii)(iv)

DECISION OF THE WORLD HERITAGE COMMITTEE:
22nd Session
The Committee inscribed this site on the World Heritage List on the basis of criteria (ii) and (iv):
Criterion (ii): The Semmering Railway represents an outstanding technological solution to a major physical problem in the construction of early railways.
Criterion (iv): With the construction of the Semmering Railway, areas of great natural beauty became more easily accessible and as a result these were developed for residential and recreational use, creating a new form of cultural landscape.
Several delegates supported this inscription as it reflected the inclusion on the World Heritage List of new categories of properties.

BRIEF DESCRIPTION:
The Semmering Railway, built over 41 km of high mountains between 1848 and 1854, is one of the greatest feats of civil engineering of this pioneering phase of railway building. The quality of its tunnels, viaducts and other works have ensured the continuous use of the line up to the present day. It runs past a background of a spectacular mountain landscape containing many fine recreational buildings resulting from the opening up of the area with the advent of the railway.

Kurzbeschreibung des österreichischen Antrages

Spätestens jedoch müßte die Unterschrift der ehemaligen Kulturministerin Elisabeth Gehrer, die willfährigen Beamten wieder auf den Weg der Tugend führen und sie darin bestärken, daß sie Denkmale schützen



(iii) indications as to the integrity of the property

With its viaducts and tunnels, its tracks along the contours of the mountain, the Semmering Railway is an inseparable part of the landscape enhancing its beauty and grandeur.

Signed (on behalf of State Party)

Full name Elisabeth GEHRER

Title Federal Minister for Education and Cultural Affairs

Date Vienna, September 21st 1995

und nicht zerstören sollen. Übrigens findet sich die ministeriale Unterschrift direkt unter der Feststellung, daß die Semmeringbahn „an inseparable part oft the landscape enhancing its beauty and grandeur" ist.

Der vermeintliche Erfolg der Tunnelfreunde ist in Wahrheit eine schallende Ohrfeige für Österreichs internationales Ansehen. Ebenso dürfte es in der über 20jährigen Geschichte dieses UNESCO-Schutzprogramms einmalig sein, daß sich ein staatliches Denkmalamt und ein Kulturministerium dafür hergeben, die 1972 in der Generalkonferenz der UNESCO beschlossene „Konvention zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt" aufzuweichen, um ein umstrittenes Großbauprojekt durchzusetzen, das den Untergang eines als Welterbe geschützten Baudenkmals und einer Kulturlandschaft herbeiführt. Vorausschauend hatte der Gründungsdirektor des UNESCO-Welterbe-Zentrums, Bernd von Droste zu Hülshoff, festgestellt: „*Sollte die Semmeringbahn tatsächlich einmal durch einen Basistunnel ersetzt werden, könnte dies zur Stillegung und schlimmstenfalls zum Verfall dieser bedeutenden Gebirgs- und Landschaftsbahn führen. Eine Eintragung in die Rote Liste des gefährdeten Welterbes wäre die Folge."*

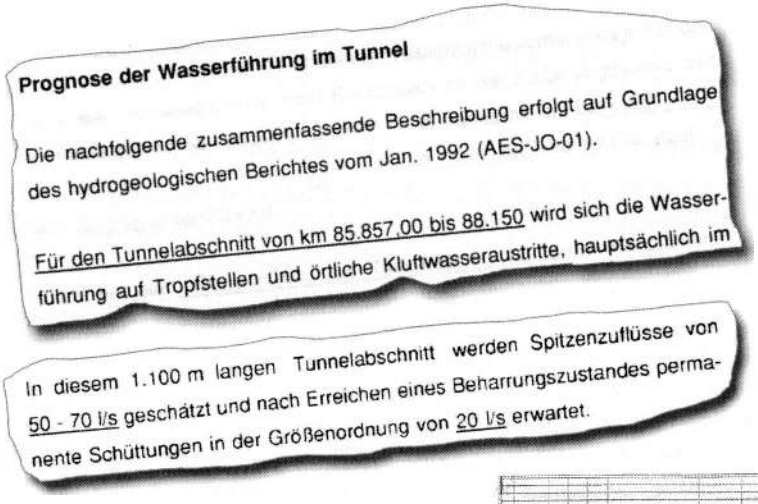
Am 2. November 2011 wurde Österreich in den Exekutivrat der UNESCO gewählt und wird bis 2015 im 58köpfigen Leitungsgremium dieser Weltorganisation vertreten sein. In einer Aussendung verwies Vizekanzler und Außenminister Michael Spindelegger auch auf die wachsende Rolle von Bildung und Kultur für die Entwicklung von Staaten, und Außenamts-Staatssekretär Wolfgang Waldner erklärte: *„Im Exekutivrat der UNESCO wird Österreich seine Initiativen und Prioritäten in Bereichen wie Pressefreiheit und Schutz von Journalisten, Dialog der Kulturen und Religionen sowie Menschenrechts- und Toleranzerziehung ergänzend zu anderen Institutionen wie dem UN-Menschenrechtsrat oder der Allianz der Zivilisationen verfolgen können."* – Wie wäre es denn, wenn Österreich seine Initiativen und Prioritäten ebenfalls nützen würde, um im eigenen Land den Schutz des UNESCO-Weltkulturerbes Semmeringbahn mit seiner umgebenden Landschaft glaubwürdig zu verfolgen?

Ein Basistunnel ohne Basis

Der Semmeringtunnel ist tot – es lebe der Semmeringtunnel

Es ist genau 25 Jahre her, als in den Vorstandsetagen der großen österreichischen Baukonzerne die Sektkorken knallten und die Top-Manager zuerst auf ihr Wohl und dann auf den Semmering-Basistunnel anstießen. Seitdem gab es spektakuläre Pläne und einen unspektakulären Baustopp, Etappensiege und Niederlagen, unrealistische Gutachten und reale Wassereinbrüche, aber noch keinen Durchbruch. Seit die Arthur D. Little Studie 1986 erstmalig ein „Hochleistungsstreckennetz Österreichs" mit einem Tunnel durch den Semmering propagierte, wird dieses Ziel von der Baulobby zäh und zielstrebig verfolgt. Es gibt sicherlich kein zweites Verkehrsprojekt in der Alpenrepublik, bei dem Fakten so umgedeutet, Umweltstudien ignoriert, Medien einseitig informiert und die Steuerzahler düpiert wurden, wie bei dem Versuch, den Semmering-Basistunnel gegen alle Widerstände durchzusetzen.

1988 wurden für den 22 km langen Tunnel Gesamtkosten in Höhe von 3,16 Mrd. Schilling (230 Mio. Euro) veranschlagt, 1990 waren es dann 4,2 Mrd. Schilling (305 Mio. Euro), 1992 lagen die Schätzungen der Bahn-Tochter HLAG bei 5,6 Mrd. Schilling (407 Mio. Euro), 1999 bei 8,6 Mrd. Schilling (625 Mio. Euro) und 2005 bei 1,1 Mrd. Euro. Nachdem sich die Umweltgutachten der Tunnelbefürworter als geschönt und die Befürchtungen der Tunnelgegner als richtig erwiesen hatten, wurde das Projekt endlich aufgegeben, auch weil der Probestollen abgesoffen war. Über die Verrechnung dieses Tunneldesasters gibt es wenig allgemein zugängliches Zahlenmaterial, obwohl es sich um Steuergelder handelt. Nach der endgültigen Einstellung der Baumaßnahmen für den Semmering-Basistunnel (alt), sollen für den insgesamt 4,7 km langen Torso Kosten in Höhe von 94 Mio. Euro bezahlt worden sein. Dabei hatte TECHNOPORR bei Auftragserteilung den kompletten Tunnel für 450 Mio. ATS (32,7 Mio. Euro) angeboten. Dennoch ist der erste gescheiterte Semmering-Basistunnel noch lange nicht bezahlt, denn täglich müssen Millionen von Litern besten Trinkwassers abgepumpt werden, und die laufenden Kreditzinsen dürften ebenfalls im Millionenbereich liegen, während die Tilgung der Schulden den nächsten Generationen überlassen bleibt. Weiter sind in dieser Summe nicht die Steuermillionen für



Prognose der Wasserführung im Tunnel

Die nachfolgende zusammenfassende Beschreibung erfolgt auf Grundlage des hydrogeologischen Berichtes vom Jan. 1992 (AES-JO-01).

Für den Tunnelabschnitt von km 85.857,00 bis 88.150 wird sich die Wasserführung auf Tropfstellen und örtliche Kluftwasseraustritte, hauptsächlich im

In diesem 1.100 m langen Tunnelabschnitt werden Spitzenzuflüsse von 50 - 70 l/s geschätzt und nach Erreichen eines Beharrungszustandes permanente Schüttungen in der Größenordnung von 20 l/s erwartet.

Das Gutachten erwies sich als falsch! Eine „Wasserführung auf Tropfstellen und örtliche Kluftwasseraustritte" bis zu 75 Liter pro Sekunde waren prognostiziert worden. – Es wurden 250 Liter pro Sekunde.

EISENBAHN–
HOCHLEISTUNGS–
STRECKEN AG

HOCHLEISTUNGSSTRECKE "KLOGGNITZ–MÜRZZUSCHLAG"
SEMMERING BASISTUNNEL

EINREICHPROJEKT 1992

O.UNIV.PROF.DR.SLIESSMÜLLER

HL–AG
EISENBAHN–
HOCHLEISTUNGS–
STRECKEN–AG

Band 1
BAUGEOLOGISCHER BERICHT

SPE–RD–0011

Werbekampagnen und Stimmungsmache enthalten, sowie die mit öffentlichen Geldern bezahlten „unabhängigen" Gutachten.

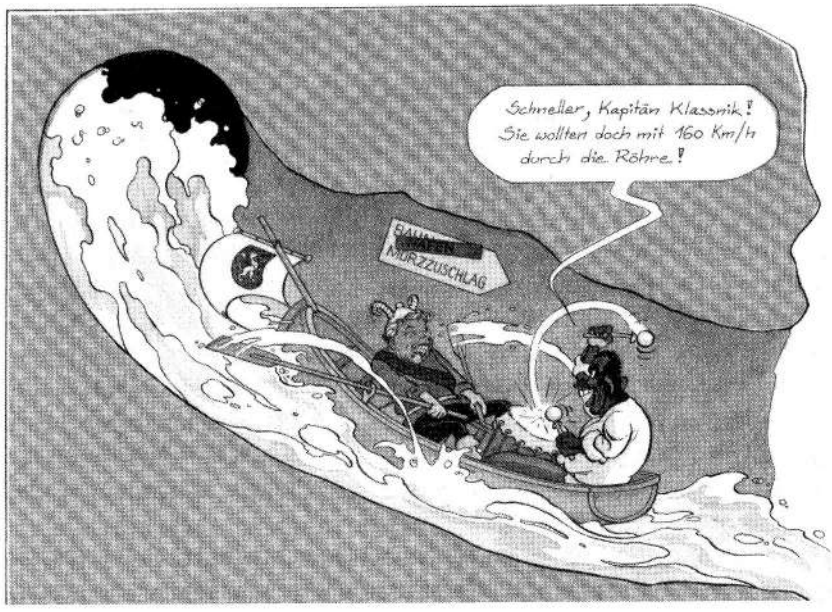
Kaum waren die Gelder auf den Konten der Baukonzerne angelangt, rechneten Bahn und Tunnelbauer erneut. – Jetzt entstand der Plan für einen neuen Semmering–Basistunnel, der ab 2012 gebohrt werden soll, und das Preiskarussell ging diesmal mit 2,6 Mrd. Euro an den Start, zurzeit sind es 3,1 Mrd. Euro auf der nach oben offenen Kostenskala.

Der von der Steiermark ab 1994 für den Semmeringtunnel (alt) vorangetriebene Sondierstollen besiegelte das Ende des alten Tunnels. Als die Bohrer die wasserführenden Gesteinsschichten trafen, erfolgten die von AFN und Naturschützern vorhergesagten Wassereinbrüche, die zuerst verschwiegen wurden. Selbst als das Bergwasser ständig anschwoll und die von der HLAG publizierten 75 Liter pro Sekunde auf

250 Liter pro Sekunde – d. h. 15.000 Liter in der Minute, 900.000 Liter in der Stunde, 21,6 Mio. Liter am Tag – dramatisch anstiegen, der Grundwasserspiegel am Semmering bis zu 100 Meter sank, jahrhundertalte Quellen versiegten, Hausbrunnen leer blieben und der Wasserwagen zu einigen Häusern kommen mußte, wurden die Auswirkungen der Bohrungen noch immer beschönigt. Es mußte erst der Probestollen plötzlich vollaufen, die Arbeiter um ihr Leben rennen und die Maschinen im Wasser untergehen, bis die Bauarbeiten am Stollen 1998 eingestellt und der Bau des Semmering-Basistunnel (alt) dann 2005 insgesamt aufgegeben wurde. Welche Auswirkungen ein fertiggestellter Basistunnel nicht nur auf den natürlichen Wasserhaushalt der gesamten Großregion, sondern auf deren Wälder, Tiere und Pflanzen gehabt hätte, ist weder von den Bundesbahnen, noch vom Umweltschutzministerium geprüft worden, und nicht einmal ein ordentliches UVP-Verfahren (Umweltverträglichkeitsprüfung) hatte es für das Bauvorhaben des Staatsunternehmens HLAG gegeben.

So ziemlich alle offiziellen Gutachten und Untersuchungen, die mit großem Werbeaufwand und öffentlichen Geldern an Medien und Bevölkerung der Semmeringregion verteilt worden waren, hatten sich als fehlerhaft erwiesen. Daß die beauftragten hochrangigen Institute, Wissenschafter, Sachverständigen und vereidigten (!) Gutachter fast einheitlich die Auswirkungen auf den Wasserhaushalt des Semmering massiv unterschätzt hatten, stimmt doch sehr nachdenklich. Die Gutachten der Tunnelgegner dagegen wurden von der Natur exakt bestätigt, sie kosteten den Staat auch keinen Cent; viele Experten hatten sogar ohne Honorar gearbeitet. Eine Kritik an den Kosten der HLAG-Gutachten durch Rechnungshof oder Staatsschuldenausschuß blieb allerdings aus.

Ein offizielles Ende des Semmering-Basistunnel (alt) gab es nicht, das Scheitern der Tunnellobby sollte öffentlich nicht eingestanden werden. Zu Beginn des Jahres 2005 lud Kanzler Wolfgang Schüssel (ÖVP) die steirische Landeshauptfrau Waltraud Klasnic (ÖVP), den niederösterreichischen Landeshauptmann Erwin Pröll (ÖVP) und Verkehrsminister Hubert Gorbach (FPÖ/BZÖ) zu einem Treffen ein, um über die parteipolitischen Auswirkungen des Tunneldesasters zu sprechen. Eigentlich hätte Erwin Pröll das Ende des alten Basistunnels als seinen persönlichen Erfolg verkaufen können, denn seine Zweifel und Kritik am Semmeringtunnel waren bestätigt worden, doch Parteivorsitzender Schüssel verlangte



„Schneller; Kapitän Klasnic! Sie wollen doch mit 160 Km/h durch die Röhre!"
Karikatur von Dominic Groebner im Auftrag der „Alliance For Nature"

taktisches Handeln: Im Oktober 2005 wurde in der schwarzen Steiermark gewählt, und weil die sicher geglaubte ÖVP-Mehrheit gefährdet war, sollte niemand Waltraut Klasnic in den Rücken fallen. Der abgesoffene Probestollen wurde nicht an die große Glocke gehängt und mit großem Medienspektakel ein neuer Semmering-Basistunnel verkündet. Im März 2005 erfolgte der Ministerratsbeschluß, im April stimmte der Nationalrat dem Entschließungsantrag zu, Waltraud Klasnic kündigte den neuen Tunnel als wichtige Infrastrukturmaßnahme für die steirische Wirtschaft an, ließ sich für die Euro-Milliarden aus Wien feiern, plakatierte „Semmering-Basistunnel durchgesetzt" - und verlor die Wahl. Die seit 1945 ununterbrochen „schwarz" regierte Steiermark wurde „rot".

Wie schwer es Regierung, Baulobby und den finanzierenden Banken fiel, offen über das Tunneldesaster am Semmering zu informieren, ist auch daran zu erkennen, daß es nie ein offizielles Statement oder ein Eingeständnis gab, obwohl bereits Ende 1998 alle Arbeiten am Sondierstollen und am Basistunnel eingestellt waren. Vorausgegangen war

der äußerst kritische Sonderbericht des Rechnungshofes 8/98, der viele Prognosen und Berechnungen der Investitionskosten als unrealistisch entlarvte. Auch zeigte sich der Widerstand des Landes Niederösterreich als berechtigt, denn Überprüfungen hatten ergeben, daß alle Bauarbeiten am Tunnel ohne naturschutzrechtliche Bewilligung des Landes NÖ durchgeführt worden waren, obwohl der Baubescheid dies ausdrücklich gefordert hatte. Die niederösterreichische Position bestätigte auch ein Rechtsgutachten der Regierung. Somit waren alle Baumaßnahmen der HLAG für den Semmering-Basistunnel illegal durchgeführt worden, der spätere Verkehrsminister Michael Schmid sprach sogar *„vom größten Schwarzbau Österreichs seit 1945".*

In jedem anderen westeuropäischen Land hätte dieser Skandal ein mittleres Erdbeben ausgelöst, Rücktritte wären erfolgt, und die Medien hätten intensiv recherchiert und berichtet. Doch in Österreich passierte nichts! Als die Bürgerinitiative VBI bei den Vorständen und Aufsichtsräten der HLAG rechtliche Konsequenzen nach dem Aktiengesetz verlangte und eine Sachverhaltsdarstellung bei der Staatsanwaltschaft einreichte, weil den österreichischen Steuerzahlern einen Schaden von über 100 Mio. Euro entstanden war, unternahm die Justiz nichts; etwa aufgrund einer entsprechenden Weisung? – Während die Republik ihren eigenen „Schwarzbau" vertuschte, fuhren in Klosterneuburg Bagger auf, um dort „schwarz" errichtete Häuser abzureißen, die in den 1920er Jahren gutgläubig errichtet worden waren. Hier erwiesen sich die Gerichte weniger verständnisvoll, als sie dem Gesetz Geltung verschafften.

In den Jahren 2008 bis 2009 wurde am Semmering wieder gebohrt, wieder brachten die Erkundungsbohrungen nur beste Nachrichten an die Oberfläche, und wieder gab es keine Probleme mit den wasserführenden Schichten, die nun etwas südöstlicher und dadurch angeblich „sicherer" mit zwei Röhren durchlöchert werden sollen. Während der alte Tunnel mit 22 km Länge auskam, ist der neue Tunnel 6 km länger, und seine geplante Strecke verläßt bei Gloggnitz die von Wien kommende Südbahn, führt in Bögen zum höher gelegenen Mürzzuschlag und trifft dort wieder auf die nach Italien führende alte Südbahn. Wie die Leser bereits erfuhren, wurde der neue Basistunnel im Mai 2010 neuen mit Gutachten zur Umweltverträglichkeitsprüfung eingereicht. Und Doris Bures erteilte vor der Regierungsklausur „Österreich weiterbringen" am 30. Mai 2011 die Baubewilligung. Geht es nach der

Regierung, den Bundesbahnen und der Tunnellobby, soll ab 2012 gebaut werden. - Der Semmeringtunnel ist tot - es lebe der Semmeringtunnel! Es sei denn, der Verlust des Triple-A führt doch noch zum Nachdenken.

Schildbürger-Privilegien und destruktive Minderheiten

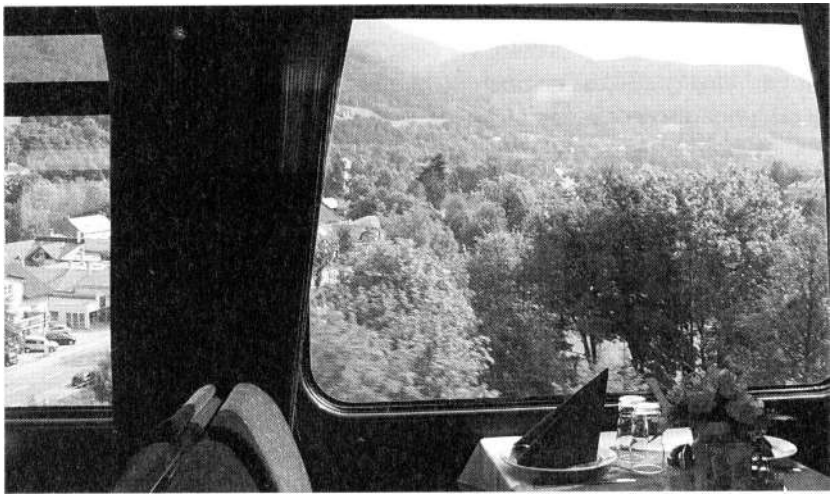
Genaugenommen beginnt und endet ein *Basistunne*l auf den jeweiligen Basis- oder Grundflächen vor und nach einem Berg. Da Tunnel sehr viel Geld kosten und stets ein hohes Sicherheitsrisiko darstellen, werden Basistunnel mit geringem Gefälle, möglichst eben, gerade und auf kürzestem (!) Weg durch einen Berg getrieben. Doch legt man diese Standards beim Semmering-Basistunnel (alt wie neu) an, so ist dieser Tunnel kein „Basis"-Tunnel, sonst würde er auf steirischer Seite bei Langenwang enden und nicht bei Mürzzuschlag. Stattdessen sollen die Züge im geplanten neuen Tunnel auf einer Länge von 28 Km vom Bahnhof Gloggnitz in einer großen unterirdischen S-Kurve 239,3 m Höhenunterschied mit einer maximalen Steigung von 8,4 ***‰*** überwinden, dann abbremsen und in einer Kurve mit dem geringen Radius von 300 m durch Mürzzuschlag rollen. Die Höhendifferenz der angeblich die Loks so belastenden Ghega-Bahn beträgt über den Semmering vom Norden kommend 459 m und ist somit nicht einmal doppelt so hoch wie die neue Tunnelstrecke, die nach Mürzzuschlag führt. Damit ist diese Variante des geplanten Semmeringtunnels, entgegen allen offiziellen Behauptungen, weder besonders zeitsparend, noch schnell, nicht lokschonend, schon gar nicht umweltfreundlich und auch kein *Basistunnel*. Warum Doris Bures diese wesentlich teurere und umständlichere Streckenführung durchsetzen will, läßt selbst stramme Tunnelbefürworter zweifeln und nach Antworten suchen. Dabei erwiesen sich alle technischen Begründungsversuche als haltlos, übrig blieb nur eine Erklärung, die auch deshalb glaubwürdig[45)] erscheint, weil sie aus Mürzzuschlag kommt. - Die Streckenführung ist ein Schildbürgerstreich!

45) Der Autor hat lange mit sich über den Wahrheitsgehaltsgehalt des „Schildbürgerstreichs" gerungen. Sein aus Mürzzuschlag stammendender Informant wirkte sehr glaubwürdig und seriös, sodaß seine Schilderung übernommen wurde. Sie paßt auch in das Bild, das entsteht, wenn man sich intensiv mit der österreichischen Tunnelproblematik

Nun liegt das Städtchen Schiida eigentlich bei Torgau in Sachsen, und die Bewohner genießen im deutschsprachigen Raum als „Schildbürger" eine große, wenn auch nicht gerade rühmliche Bekanntheit. Die Erzählungen, wie sie das Licht ins Rathaus brachten, eine Kuh auf die Stadtmauer zogen, Salz anbauten oder ihre Kirchenglocke im See versenkten, kennt jeder; aber die wenigsten wissen, daß sich Bahn und Verkehrsministerium offensichtlich ebenfalls ein Schiida leisten. Das österreichische Pendant heißt Mürzzuschlag, hat pro Einwohner die höchste Eisenbahnerdichte im Land, einen viel zu großen Bahnhof für den kleinen Ort und verfügt seit Kaiserzeiten über das Privileg, daß jeder Personenzug hier hält, damit die Eisenbahner dort ein- und aussteigen können.

Als die in Mürzzuschlag wohnenden Bahn-Mitarbeiter die schreckliche Kunde erreichte, daß ein Bahntunnel direkt und auf kürzestem Weg durch den Semmering geplant wird, der tief unter ihrem Ort verlaufen würde, sodaß die Züge ihren Bahnhof nicht mehr anfahren können, sollen sie zu Schildbürgern geworden sein. Sie trugen zwar kein Licht ins Rathaus, sie versenkten auch keine Kirchenglocke, aber sie sollen damit gedroht haben, die SPÖ nicht mehr zu wählen. Wie weiter zu hören ist, soll diese Drohung gewirkt und folgende Reaktionen ausgelöst haben: der rote Bürgermeister erbebte, die SPÖ-Parteizentralen in Graz und Wien gerieten in Panik, die Eisenbahnergewerkschaft erschauerte, ein Wahlboykott der Eisenbahner würde die rote Insel im schwarzen steirischen Meer untergehen lassen. Ranghohe Parteigranden pilgerten nach Mürzzuschlag, versprachen Finanzhilfen und sogar einen 70 Meter tiefen Lift, der direkt zu einer eigenen Haltestelle im Tunnel führen sollte. Doch die Bahn-Schildbürger blieben hart: Anschluß des Basistunnels an den Bahnhof von Mürzzuschlag oder Wahlboykott. - Der Schildbürgerstreich gelang: Alle Personenzüge werden weiter in Mürzzuschlag halten, die SPÖ wird gewählt, und die Tunnelbauer können zusätzliche Kilometer bohren. Nur die Steuerzahler dürfen tiefer in ihre Taschen greifen. Niemand störte sich bislang daran, daß der Semmeringtunnel möglicherweise auch als Privilegientunnel für Eisenbahner und SPÖ-Genossen geplant ist, und sollte er so gebaut werden, dürfte erfah-

befaßt. Sollte die Story trotzdem nicht stimmen, so ist sie glaubhaft erfunden, und dann gilt für alle Beteiligten die Unschuldsvermutung.



Die Semmeringbahn ist unter Eisenbahnfreunden weltweit bekannt, eine Fahrt über die berühmte Strecke im Speisewagen bleibt unvergeßlich. Foto: Godeysen

rungsgemäß dem Rechnungshof dieses Steuergeschenk erst dann auffallen, wenn die letzte Tunnelrechnung bezahlt wurde.

Der Baubeginn ist für die zweite Jahreshälfte 2012 vorgesehen, und die unruhig in den Startlöchern scharrenden Baukonzerne wollen zuerst auf den Freistrecken mit dem Bau von Brücken und Gewässerbauten beginnen. Umstrittene staatliche Infrastrukturmaßnahmen starten österreichische Bauunternehmer gerne bevor alle Baugenehmigungen vorliegen, denn je mehr Geld voreilig verbaut wird, desto schneller wird der „Point of no return" erreicht, der die Politik zu Quasi-Geiseln der Baulobby macht. Auch wird meist mit unwichtigen Teilstrecken begonnen, für die das Steuergeld nicht so locker sitzt, während der spätere „Lückenschluß" bei wichtigen Streckenabschnitten immer bezahlt wird. Daß die Baukonzerne bei Infrastrukturprojekten auch keine Nachdenkpausen mögen und am liebsten Bürgerinteressen, Verfahrensvorschriften und Umweltverträglichkeitsprüfungen abschaffen würden, weil sie angeblich nur lautstarken destruktiven Minderheiten dienen, dürfte nicht nur eine Erkenntnis des ehemaligen Porr-Chefs und jetzigen Bahn-Aufsichtsratsvorsitzenden Horst Pöchhacker sein, sondern auch von der Ministerin und vielen Mitarbeitern des BMVIT geteilt werden. Aller-

dings verwundert es schon, wenn sich Pöchhacker auch einmal um die „schweigende Mehrheit" sorgt, denn das Schweigen der Steuerzahler war stets ein Garant für großzügig finanzierte Infrastrukturbauten.

Pöchhacker: *Je länger die Realisierung eines Infrastrukturprojektes dauert, desto teurer werden die Gesamtprojektkosten. Insbesondere Verzögerungen im Vorfeld der Realisierung – etwa durch ständige Um- oder Neuplanungen und Nachdenkpausen – sind zu vermeiden, wenn sie nicht zu wesentlichen Verbesserungen führen. Die Verzögerungen werden oft durch lautstarke Minderheiten verursacht, welche die Folgen ihres destruktiven Verhaltens nicht oder nur zu einem sehr kleinen Teil selbst zu tragen haben." Und weiter: „Die dadurch entstehenden höheren Planungs- und Kapitalkosten sowie der entgangene Nutzen gehen zu Lasten der schweigenden Mehrheit. Verstärkt wird dieser Effekt durch aufwendige Genehmigungsverfahren, komplizierte Verfahrensvorschriften und durch die vielfach anzuwendende Umweltverträglichkeitsprüfung, die – oft nur bei kleinsten Formalfehlern – zu langen Verzögerungen führen."*[46)]

Der Semmering-Basistunnel

Mit allen Mitteln soll jetzt der neue Semmering-Basistunnel (SBT neu) politisch und behördlich durchgedrückt werden, und wieder setzen die Bahn und das Verkehrsministerium ihren gesamten Einfluß ein, um dieses Bauprojekt rasch durch alle Genehmigungsverfahren zu bringen. Dabei haben sich auch bei der neuen Trassenführung die Probleme nicht verringert, denn die wasserführenden Gesteinsschichten des Semmering sind für gigantische Tunnelprojekte nicht geeignet. Doch erneut wird der Wassereintritt verharmlost, erneut wird die Auslastung des Schienenverkehrs mit erhofften Zahlen hochgerechnet, erneut wird ignoriert, daß die Infrastrukturschulden der Bahn mittlerweile jedes normale Maß überschritten haben. – Auf ein Neues? – Nein, denn eines hat die Tunnellobby gelernt. Nie wieder gemeinsame Veranstaltungen mit Bürgerinitiativen, nie wieder Bürgergespräche, nie wieder die Deutungshoheit bei Bürgerversammlungen verlieren.

---

46) Horst Pöchhacker und Michael Steibl: „Infrastruktur und Finanzierung"; erschienen im von der VIBÖ herausgegebenen „bau-intern" im April 1997 – Seite 5

Es liegt ein langer Weg hinter der mächtigen Tunnellobby und den Tunnelgegnern. Tonnen von Papier wurden bedruckt, Bürgerinitiativen und Nichtregierungsorganisationen kämpften mit Argumenten, Beweisen und dem Schutz der UNESCO, während die jeweiligen Bundesregierungen und die Bahn sich mit Steuergeld Wohlwollen und Inserate kauften, mit Ängsten und Emotionen spielten, Unmengen teurer Anzeigen plazierten und ihre Stärke demonstrierten. Jetzt sind die Fronten verhärtet, die berühmte österreichische Flexibilität und Fähigkeit zum Kompromiß hat versagt. Es wird - scheint 's - nicht mehr das Wohl der Bürger bemüht, nicht mehr die Zukunft des Landes, nicht mehr das wirtschaftliche Überleben der Bahn; es geht nur noch um den Bau von Tunneln.

Dabei hatte der Kampf um den Semmeringtunnel (alt) in den 1990er Jahren noch relativ harmlos begonnen. Um einen Basistunnel durchzusetzen, mußte zuerst die beliebte und bewunderte Semmeringbahn schlechtgeredet werden. Nur wenn das stolze Vorzeigeprojekt österreichischer Ingenieurskunst in seiner Wirkung und Bedeutung herabgestuft würde und die Bevölkerung ihre Zuneigung zur alten Semmeringbahn verlor, konnte ein neuer Basistunnel eine Mehrheit finden, glaubten die PR-Berater von Bahn und Ministerium. Also erklärten sie die berühmte Bergstrecke:

- als unsicher,
- als unwirtschaftlich,

- zum engen „Flaschenhals", der an die Belastungsgrenze stößt.

Sicherheit

Mit der Sicherheit kann man gut Ängste schüren, und so wurde die Behauptung, daß auf der Semmeringbahn angeblich mehr Unfälle und Entgleisungen stattfänden, aufgeregt diskutiert. Die HLAG zitierte in der eigenen Werbebeilage „Die Neue Südbahn", die im Juni 1997 über österreichische Zeitungen breit gestreut wurde, den damaligen Bahn Generaldirektor-Stellvertreter und Aufsichtsratsvorsitzenden der HLAG Helmut Hainitz: *„Insgesamt ist, so Hainitz, die Zahl der Zugentgleisungen auf der Ghega-Bahn um ein Vielfaches höher als im übrigen Netz."* Doch konkrete Zahlen oder Statistiken über Entgleisungen, die auf die Trassenführung oder dem Zustand der Semmeringbahn hinwiesen, wurden

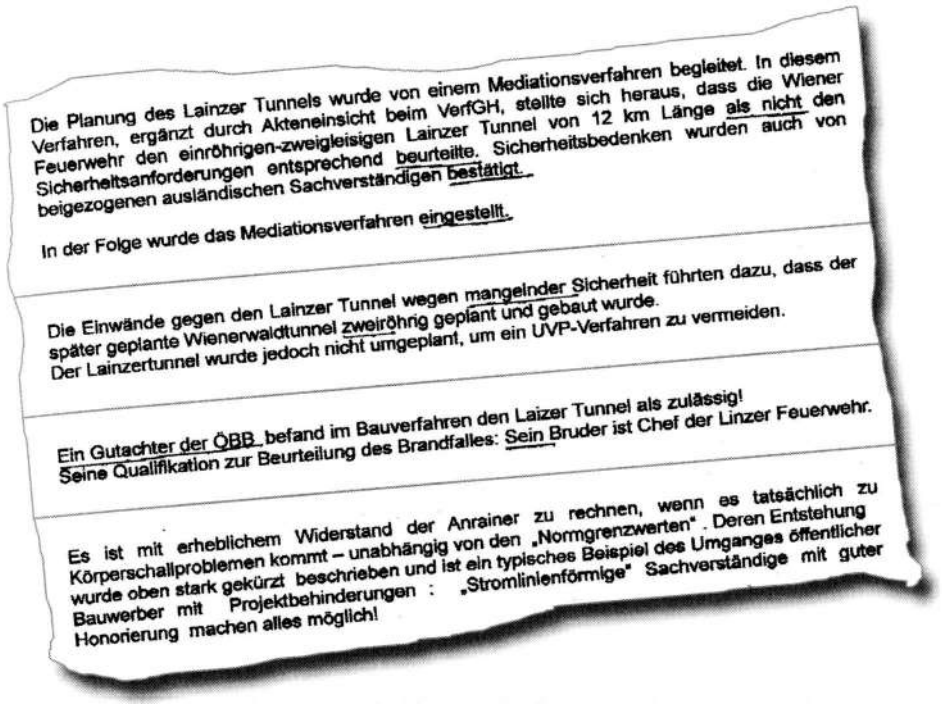
nicht publiziert. Bekannt ist eine einzige Entgleisung, die jedoch auf den damals schlecht instandgehaltenen Oberbau zurückzuführen war, der dann zwischen Semmering und Payerbach umgehend erneuert wurde. Auf der Semmering-Strecke gab es in den über 150 Jahren ihres Bestehens 1967 und 1976 nur zwei Unfälle, aber nicht einen einzigen größeren Unfall mit Personenschaden. Auch entspricht die Strecke allen modernen Sicherheitserfordernissen, denn gäbe es tatsächlich Mängel, dürften die Bundesbahnen die Südbahn mit der Ghega-Strecke überhaupt nicht nutzen. Die angeblich höhere Zahl von Entgleisungen entpuppte sich dann auch schnell als Propaganda.

Im Eisenbahn-Güterverkehr kommt es gelegentlich zu Entgleisungen, die jedoch fast immer durch Mängel am rollenden Material, durch falsche Beladung oder Verrutschen der Ladung entstehen, selten durch Fehler am Gleisbett oder der Streckenführung. Bemerkenswert war und ist allerdings an der Sicherheitsdiskussion über den Semmering die enorme Einseitigkeit, mit der sie geführt wird. Die gleichen Gruppierungen, die der Semmeringbahn sicherheitsrelevante Mängel unterstellen, erweisen sich gleichzeitig als blind, wenn es um das wesentlich höhere Sicherheitsrisiko bei langen Tunneln geht. Da werden Gefahren heruntergespielt, Sicherheitsprobleme verschwiegen und mit Pseudomaßnahmen Sicherheit vorgegaukelt. Weltweit ist nachgewiesen, daß sich Brände in Tunneln immer katastrophaler auswirken, als Brände auf freien Strecken oder kurzen Tunneln.

Tankwagenbrand auf freier Strecke. Das Sicherheitsrisiko ist in Bahntunneln besonders hoch, Brände mit Gefahrgut werden schnell zu Katastrophen.
Foto: Otto Widetschek

Wie bewußt eine grundsätzliche Debatte über die Sicherheit von Bahntunneln vermieden wird, zeigt der Umgang mit Sicherheitsbedenken des fast zeitgleich mit dem Semmering-Basistunnel geplanten und demnächst fertiggestellten Lainzer Tunnel, der den neuen Hauptbahnhof (ehem. Südbahnhof) mit der Westbahn verbinden soll. Auch hier ähneln die Verhaltensmuster der beteiligten Behörden und des Verkehrsministeriums dem Vorgehen beim Semmeringtunnel, Koralmtunnel und Brenner-Basistunnel. Es werden hierbei nicht nur der Bürgerwille ignoriert, sondern auch gravierende Sicherheitsbedenken. Daß dies in Österreich nach der Tunnelkatastrophe von Kaprun mit 150 Toten immer noch möglich ist, stellt ein staatliches Versagen dar, das mit behördlicher Ignoranz und offenbarer Sympathie für heimische Baukonzerne allein nicht mehr erklärbar ist.

Die Planung des 12 km langen Lainzer Tunnels wurde anfänglich durch ein gesetzlich vorgeschriebenes Mediationsverfahren begleitet. Als jedoch die Wiener Feuerwehr die Sicherheit des einröhrig-zweigleisigen Tunnels als nicht ausreichend beurteilte, in einer Stellungnahme erklärte, daß bei einem Brandfall aus Sicherheitsgründen keine Feuerwehrleute in den Tunnel geschickt würden und hinzugezogene ausländische Sachverständige die Sicherheitsmängel bestätigten, erfolgte die Einstellung des Mediationsverfahrens ohne Einigung. Auf die Kritik der Wiener Feuerwehr konterten die Betreiber mit einem eigenen Gutachten, das den Lainzer Tunnel als zulässig befand und vom Bruder des Chefs der Linzer Feuerwehr stammt. Ein weiteres Problem wurde ähnlich gelöst: Der Lainzer Tunnel unterquert Wiener Wohngebiete, deren Anwohner mit erheblichen Erschütterungen rechnen, wenn der Bahnverkehr später auf der stark befahrenen Westbahnstrecke rollt. Um berechtigte Einsprüche der Anwohner auszuschalten, erhöhte der Fachnormungsausschuß des Österreichischen Normungsinstitutes (FNA) die Fühlbarkeitsschwelle der zulässigen Erschütterungen von KB = 0,1 auf den vierfachen Wert von KB = 0,4. Der Vorsitzende des FNA war zu diesem Zeitpunkt jener Bahn-Sachverständige, der die Körperschallprognosen des Lainzer Tunnels erstellte. Obwohl weitere Sicherheitsmängel wissenschaftlich nachgewiesen sind, erfolgte auch keine Umplanung des Tunnels, denn dann hätte ein UVP-Verfahren stattfinden müssen, das mit hoher Wahrscheinlichkeit zuerst zwar zu einem Baustopp, danach aber zu einem sicheren Tunnel geführt hätte.


Die Planung des Lainzer Tunnels wurde von einem Mediationsverfahren begleitet. In diesem Verfahren, ergänzt durch Akteneinsicht beim VerfGH, stellte sich heraus, dass die Wiener Feuerwehr den einröhrigen-zweigleisigen Lainzer Tunnel von 12 km Länge als nicht den Sicherheitsanforderungen entsprechend beurteilte. Sicherheitsbedenken wurden auch von beigezogenen ausländischen Sachverständigen bestätigt.

In der Folge wurde das Mediationsverfahren eingestellt.

Die Einwände gegen den Lainzer Tunnel wegen mangelnder Sicherheit führten dazu, dass der später geplante Wienerwaldtunnel zweiröhrig geplant und gebaut wurde.
Der Lainzertunnel wurde jedoch nicht umgeplant, um ein UVP-Verfahren zu vermeiden.

Ein Gutachter der ÖBB befand im Bauverfahren den Laizer Tunnel als zulässig!
Seine Qualifikation zur Beurteilung des Brandfalles: Sein Bruder ist Chef der Linzer Feuerwehr.

Es ist mit erheblichem Widerstand der Anrainer zu rechnen, wenn es tatsächlich zu Körperschallproblemen kommt – unabhängig von den „Normgrenzwerten". Deren Entstehung wurde oben stark gekürzt beschrieben und ist ein typisches Beispiel des Umganges öffentlicher Bauwerber mit Projektbehinderungen : „Stromlinienförmige" Sachverständige mit guter Honorierung machen alles möglich!

Die *Textauszüge und Informationen sind mehreren Gutachten entnommen, die der Sachverständige Richard Kuchar verfaßt hat. Er ist Anrainer und zählt zu den besten Kennern des Lainzer Tunnels.*

Beispielhaft sei folglich auf Mängel des neu gebauten (!) Lainzer Tunnels hingewiesen, der Teil der vielgepriesenen Hochleistungsstrecke ist, die mit Milliarden-Aufwand die Bahn modern und effizient in die Zukunft führen soll. Das Sicherheitsrisiko ist deshalb so hoch, weil auf der 12 km langen einröhrigen Tunnelstrecke 30 Weichen vorhanden sind, der Verkehr mit 192 Zügen in 24 Stunden berechnet wurde, und somit sich bis zu 4 Züge gleichzeitig im zweigleisigen Tunnel befinden dürften, die im Mischverkehr (80% Güter und Gefahrgut, 20% Personenverkehr) fahren. Das deutsche Eisenbahn-Bundesamt verbietet in zweigleisigen Tunneln Mischverkehr, in Österreich ist er erlaubt:

- Der Tunnel hat kein gleichmäßiges Gefälle nach außen, sondern seinen tiefsten Punkt in der Mitte. Dadurch ist bei Stromausfall kein Herausrollen des Zuges möglich; flüssiges Gefahrgut fließt nach innen; da keine Rauchgasabsaugung vorgesehen ist, sam-

melt sich im Brandfall das tödliche Rauchgas (Kaprun) in der Tunnelmitte und zieht nur schwerlich ab.

- Alle 600 m befinden sich „Notstiegen", die teilweise bis zu 80 m hoch (ca. 27 Stockwerke) und aus einer 1 m schmalen (!) Stiege bestehen. Sollten von oben Rettungskräfte absteigen, wird es zu unvorstellbaren Kämpfen zwischen in Panik nach oben flüchtenden Fahrgästen und Rettern kommen, die mit ihrer schweren Atemschutzausrüstung zum Tunnel eilen.
- Für die Schleusen zwischen Tunnel und Notstiege fehlt Zuluft mit Überdruck, sodaß die Not-Stiegenhäuser verrauchen werden, was die Panik der Fliehenden weiter erhöht.
- Es ist keine Selbstsprinkleranlage vorhanden, wie sie in jedem Hotel oder Fahrgastschiff vorgeschrieben ist.

Wenn der Bahnverkehr demnächst auf der neuen unterirdischen Westbahn rollt, wird der Lainzer Tunnel zur tickenden Zeitbombe. Österreichs Tunnelwahn dürfte vermutlich erst dann ein jähes Ende finden, wenn die ersten Toten zur Besinnung mahnen. - Es spricht wenigstens für eine späte Einsicht der Bahn, daß der anschließende auf niederösterreichischem Boden verlaufende Wienerwaldtunnel zweiröhrig gebaut wird.

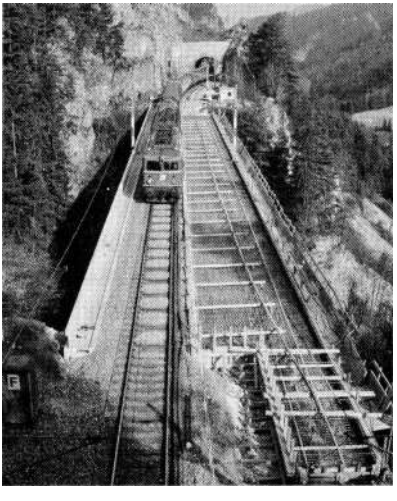
Wirtschaftlichkeit

Um die Semmeringbahn zugunsten des Basistunnels weiter zu diskreditieren, wurden auch wirtschaftliche Berechnungen angestellt, denen gemeinsam ist, daß die Kosten der Semmeringbahn zu hoch und die Bau- und Betriebskosten des Tunnels zu niedrig angesetzt sind. Die wohl abenteuerlichste stammt aus dem Jahr 1992 von Walter Potucek, dem seinerzeitigen Leiter der ÖBB-Verkehrsplanung. Er rechnete aus, daß ein Verzicht auf den Basistunnel „*einschließlich des entgangenen volkswirtschaftlichen Nutzens mit jährlich ca. 233 Mio.* (16,9 Mio. Euro)" zu beziffern sei. Alleine den Zeitgewinn der Fahrgäste bei einer Nutzung des Tunnels *„incl. volkswirtschaftlicher Komponente"* ermittelte er mit 111 Mio. ATS (8,07 Mio. Euro) jährlich. In einem anderen Modell errechnete er beim Semmeringtunnel 82 Mio. ATS (6 Mio. Euro) Ersparnisse durch geringere Energiekosten, weniger Vorspannbetrieb, sowie Einsparung an Reisezeit und der Vermeidung von Unfallkosten durch den

Umstieg vom Auto auf die Bahn. Potucek war allen Ernstes der Auffassung, daß der wirtschaftliche Nutzen des Semmering-Basistunnels in 25 Jahren die kompletten Investitionskosten einspielen würde.

In vielen Kostenberechnungen der HLAG wurde der Zustand der Brücken und Viadukte der alten Semmering-Bahn als schlecht bezeichnet und mit hohen Instandsetzungskosten Stimmung gemacht. So veranschlagte Potucek jährliche Kosten von 80 Mio. ATS (5,8 Mio. Euro), die er auf 25 Jahre hochrechnete und so auf Kosten von 2 Mrd. ATS (145 Mio. Euro) kam. Demgegenüber legte das Schweizer Ingenieurbüro Zschokke einen Laufmeterpreis von 138.070 Schilling als Kosten für die Sanierung der Viadukte vor und errechnete für die 2.150 m Gesamtlänge der Viadukte Gesamtkosten von 296.850.500 ATS (21,6 Mio. Euro). Selbst die Prognos-Studie, die mit sehr niedrigen Tunnelkosten und sehr hohen Erhaltungskosten der alten Ghega-Bahn arbeitete, errechnete an Erhaltungskosten plus kompletter Instandsetzung der alten Semmeringbahn lediglich 175,5 Mio. ATS (12,75 Mio. Euro). Damit erwiesen sich alle publizierten „offiziellen" Instandsetzungskosten als Schreckgespenst, um den Steuerzahlern den angeblich „kostengünstigeren" Basistunnel schmackhaft zu machen.

Ein weiteres Argument gegen die Semmeringbahn sollte die zu geringe Höhe der alten Ghega-Tunnel bei Zügen der Rollenden Landstraße (RoLa) sein. Doch auch hier bot sich ein Ersatz des Schotterbettes durch feste Fahrbahnen, der Einsatz von Y-Stahlschwellen oder notfalls eine Erweiterung des freien Tunnelprofils durch Sohle-Absenkungen an. Hierfür wären Kosten in Höhe von maximal 300 Mio. ATS (21,8 Mio. Euro) entstanden. – Der RH-Sonderbericht 8/98 beendete auch diese Kostenvergleiche, indem



Wie das Bild beweist, ist eine Renovierung der Semmeringbahn-Bauten unproblematisch, kann bei laufendem Bahnbetrieb erfolgen und kostet einen Bruchteil der Investitionen eines neuen Basistunnels. Foto: AFN

er die Wirtschaftlichkeit des Semmering-Basistunnel vehement in Frage stellte, was letztendlich auch zur Einstellung der Bauarbeiten führte.

Um den neuen Semmering-Basistunnel politisch durchzusetzen, ist er nun zusammen mit dem Koralmtunnel Teil der sogenannten „Baltisch-Adriatischen-Achse", die von Danzig nach Italien führen soll. Diese Kärntner Erfindung, die außerhalb Österreichs kaum bekannt ist, bildet nun die Grundlage für absurde Rechenmodelle zukünftiger Verkehrssteigerungen, die jedoch alle abwegig und reine Phantasiegebilde sind. Bahn und Verkehrsministerium verfolgen auch hier wieder ein Ziel: Bau des Semmering-Basistunnels, egal wie hoch die Staatsverschuldung steigt. Die Sicherung der Konzerngewinne österreichischer Bauriesen erscheint Teilen der Regierung wichtiger zu sein, als die österreichische Zukunftsfähigkeit mit ihren Schulen, Universitäten und Forschungseinrichtungen. - Übrigens auch wenn wegen des „Sparpakets" der Bau zeitlich nur verschoben wird!

Falsche Prognosen und echte Interessen

Vergleicht man die österreichischen Verkehrsplanungen und Bedarfsermittlungen für Infrastrukturmaßnahmen der Bahn mit der Schweiz oder Deutschland, so wirken die Entscheidungen in der Alpenrepublik oft improvisiert, zufällig, als politisch motivierte Prestigeprojekte ohne realistische Rentabilitätsberechnungen. Wenn Berechnungen vorliegen, so basieren sie fast immer auf deutlich überhöhten Verkehrsprognosen. Mit der Wunschvorstellung, den Siegeszug des Autos in Österreich durch die „Verlagerung von der Straße auf die Schiene" zu stoppen, nervt die Regierung nicht nur ihre europäischen Nachbarn und die EU, sondern blokkiert auch sich selbst für eine wirklichkeitsnahe Bestandsaufnahme und eine langfristig angelegte realistische und finanzierbare Verkehrspolitik.

Selbst wenn im österreichischen Güterverkehr der Schienenanteil deutlich über dem europäischen Durchschnitt und der Schweiz liegt, so blieb er weit unter den in Österreich prognostizierten Zahlen und öffentlich geäußerten Erwartungen zurück. So wurden noch im Mai 2010[47] Gütersteigerungen von 57 Prozent bis 2025 und 156 Prozent bis 2055

47) §31a Gutachten zur Begründung des Projekts Semmering-Basistunnel neu durch Pittino ZT GesmbH vom Mai 2010

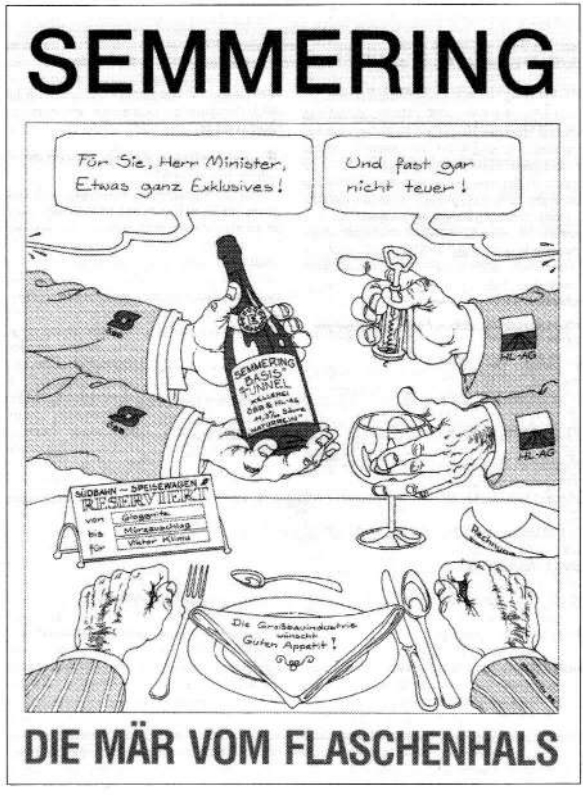
publiziert, obwohl der Bahngüterverkehr im Zeitraum 2000 bis 2010 nur um 1,4 Prozent jährlich angestiegen war, und dies trotz der höchsten LKW-Mauten in der EU. Ähnlich unrealistisch sind die Zahlen im Personenverkehr über den Semmering. Während behauptet wird, daß täglich 6.860 Reisende den Zug benutzen[48], – fahren nur noch 3.000 bis 3.500 Personen pro Tag mit der Semmeringbahn, folglich nur 50 Reisende je Zug bei einer Auslastung von 10 Prozent. Die ganze Doppelzüngigkeit der Bahn wird auch dadurch deutlich, daß sie selbst die großen Zuwachsraten verkündet, während der Regionalzugverkehr über den Semmering ab 2012 halbiert wurde.

Die Frage, wo der wachsende Güterverkehr herkommen soll, wenn die Bahn in weiten Teilen Europas und vorrangig in den ehemaligen Ostblockländern dramatisch Marktanteile verliert und innerhalb der letzten 25 Jahre die Zahl der überregionalen Schnellzüge im Personenverkehr um gut zehn Prozent zurückgegangen ist, bleibt unbeantwortet. Für die alte Semmeringbahn bedeutet dies, daß sie über genügend Kapazitäten verfügt, um die realen Verkehrszuwächse der Zukunft aufzunehmen. Hätten die vielen Verkehrsminister und -ministerinnen der letzten Jahrzehnte ihre Aussagen über den Semmering nicht vom Schreibtisch verkündet, sondern wären, zusammen mit ihren jeweiligen Bahn-Chefs, die alte Semmeringbahn mit dem Zug gefahren, so hätten sie leicht feststellen können, daß alle Verkehrsprognosen falsch waren, die ihnen vorgelegt wurden. Sicherlich hätten sie ebenfalls den „Flaschenhals" nicht gefunden, der angeblich die Semmeringstrecke so stark einengt, daß sie die zukünftigen „Massenverkehre" nicht mehr aufnehmen kann.

Die Studien, Statistiken und Prognosen, die in den letzten 25 Jahren von der Bahn und dem Ministerium erstellt wurden, um zu „beweisen", daß nur ein Semmering-Basistunnel die Verkehrsprobleme der Zukunft auf der Südbahn lösen kann, füllen in den Archiven mehrere laufende Aktenmeter. Dort ist dann auch zu lesen, daß die alte Semmeringbahn an ihre Belastungsgrenzen stößt, die Südbahn durch einen „Flaschenhals" einengt und die zu erwartenden großen Gütermengen und Fahrgastströme nicht bewältigen kann. Alle diese Voraussagen haben vier Gemeinsamkeiten:

48) Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) zur Begründung des Projekts Semmering-Basistunnel neu durch Pittino ZT GesmbH vom Mai 2010

- Die über viele Jahre immer wieder prognostizierten Verkehrsströme sind nie gekommen, nicht einmal ansatzweise.
- Von den Tunnelbefürwortern beauftragte Institute und Gutachter haben Millionen von Steuergeldern mit Vorhersagen verdient, die nie eingetroffen sind.
- Alle Prognosen wurden unkritisch von den vielen Vorfeldorganisationen der Tunnellobby mittels warmer Suppen, kalter Buffets, Hektolitern von Wein, Kuchenbergen und Kaffeeseen breit kommuniziert, von den Medien ungeprüft übernommen und österreichweit verbreitet.
- Niemand hat sich jemals die Mühe gemacht, die neuen Zukunftszahlen mit den vorherigen Prognosen und der Verkehrswirklichkeit zu vergleichen.



Die Mär vom Flaschenhals. Karikatur von Dominic Groebner im Auftrag der „Alliance For Nature"

Den Autor ergreift jedes Mal grenzenloses Erstaunen, wenn er die zurückliegenden phantastischen Darstellungen und sonderbaren Studien namhafter Wissenschaftler liest, die vor gezielt eingeladenen Interessenvertretern stets dramatische Zunahmen im österreichischen Bahnverkehr, besonders jedoch auf der Semmeringstrecke ankündigten. Tiefe Fassungslosigkeit umgibt den Verfasser dieser Zeilen, wenn er dann noch in den beigefügten Gästelisten blättert, die nicht nur das „Who is Who" der österreichischen Wirtschafts- und Technikerelite widerspiegeln, sondern auch belegen, daß diese Personen an einer Fülle von Kamingesprächen, Symposien und Tagungen teilgenommen haben, bei denen ihnen enorme Zuwächse im Personen- und Güterverkehr der Bahn versprochen wurden, die nie eingetroffen sind. Warum hat keiner dieser Herren (Damen fehlen fast vollständig) jemals die Vortragenden nach ihren wenige Jahre zurückliegenden und mit gleicher Inbrunst vorgetragenen Verkehrszuwächsen gefragt, die nie auf Bahnstrecken gerollt sind und nie die teuren Hochleistungsstrecken befahren haben? Warum hat keiner dieser Herren sich an die letzten und vorletzten prognostizierten Steigerungen des Verkehrsaufkommens erinnert, die schlicht nicht stattfanden? Warum ist keiner dieser Herren mit einem Personenzug über den Semmering gefahren, um sich von den mehrfach vorhergesagten Kapazitätsengpässen persönlich zu überzeugen und dabei festzustellen, daß es die angekündigten Massen im Güter- oder Personenverkehr niemals gegeben hat und auch in Zukunft nicht geben wird?

Die Antwort ist ernüchternd und deprimierend. – Es scheint die österreichische Wirtschafts- und Technikerelite nicht wirklich zu interessieren, ob es die prognostizierten Züge jemals gab oder in der Zukunft geben wird; es scheint ihnen gleichgültig, wie viele Personen oder Güter auf der Süd- oder Westbahn fahren. Die Herren haben vermutlich nur ein Interesse: den Bau von Tunneln und Hochleistungsstrecken! Nur an neuen Gutachten verdienen sie, nur bei neuen Planungsaufträgen können sie Rechnungen schreiben, nur wenn die Semmeringbahn eingemottet ist und der neue Semmering-Basistunnel als Teil der „Baltischen-Adriatischen-Achse" endlich gebaut wird, können sie ihre Ingenieurleistungen der Bahn und den Baukonzernen verkaufen, nur wenn die großen Tunnel durch Semmering, Koralm und Brenner gebohrt werden, erhalten die Vorstände ihre Bonuszahlungen für die Tunnelprojekte, auf deren

Umsetzung sie schon seit Jahren warten. Und wenn Verkehrsministerium und Regierung ihr Land immer tiefer in den Schuldensumpf treiben, die Zukunft des Landes durch Kredite und Zinszahlungen blockiert und die internationale Kreditwürdigkeit Österreichs herabgestuft wird, haben die Herren bereits bestens verdient! Wen interessieren schon die einfachen Steuerzahler, die alle Kosten ungefragt tragen müssen?

Die Wahrheit ist eine Tochter der Zeit": die Koralmbahn

Ein Guglhupf für Haider

In Kärnten und der Steiermark ist der Groll auf Wien, die Regierung und deren Bürokraten seit der Kaiserzeit besonders ausgeprägt und hat sich über Generationen zu einem veritablen Minderwertigkeitskomplex gesteigert. Die beiden südlichen Bundesländer wittern bei Entscheidungen aus Wien erst einmal Verrat und haben, wohl auch nicht zu Unrecht, den Eindruck, daß mehr Staatsgelder in den Westen, Norden und Osten fließen, als in den Süden. Dies gelte besonders bei Infrastruktur-Investitionen, erklärt der Grazer Eisenbahnexperte Klaus Rießberger und läßt sich zitieren: „*Viele in Wien glauben von den Steigern noch immer, das sind die Wilden hinter den Bergen."* Zum besonderen Haßobjekt des Südens wurde dabei die Westbahn!

Politiker aus der Steiermark und Kärnten lernen schnell, daß sich mit Hinweisen auf den einseitigen „Wiener Westblick" der Groll ihrer Bürger bestens kanalisieren und auch in Wählerstimmen ummünzen läßt. Am wirkungsvollsten sind dabei Auftritte in Bierzelten und vor großem Publikum, wenn Landespolitiker in heimatlicher Tracht und Mundart gegen Wien wettern, wüste Drohungen in die Hauptstadt schicken und möglichst unrealistische Forderungen stellen. Denn je absurder die Forderung und je wahrscheinlicher die Absage, umso besser läßt sich der Landesfrust auf Wien abladen und von eigenen Versäumnissen ablenken. Fordern kostet nichts, täuscht Aktivität und Einsatz für die Bürger vor, schafft ein Wir-Gefühl und hilft den Landeshauptleuten bei ihren Wahlen.

Ein Meister dieser Politik war Jörg Haider. Seine Attacken gegen Wien machten ihn zum Volkstribun und zum Kämpfer für Kärnten, der Österreichs Süden das verlorene Selbstbewußtsein zurückgab. Dabei war er ein fester Bestandteil gerade des Politsystems, das er mit viel Getöse bühnenwirksam bekämpfte. Als er mit Verweis auf die Westbahn forderte, daß Kärnten sich vom „großen österreichischen Eisenbahnkuchen" ein gutes Stück herunterschneiden müßte, jubelten seine Fans, während seine Kritiker vom „Haiderschen Gugelhupf (© Hermann Knoflacher) sprachen.

Haiders erste Forderungen nach einer Koralmbahn waren somit auch nur der übliche Theaterdonner, denn ihm war klar, daß es für dieses Projekt keine finanzielle Unterstützung der Bundesregierung und der Bahn geben würde, selbst als die HLAG seit 1995 an ersten Planungen arbeitete. Ein klares Nein zum Koralmtunnel kam deutlich auch vom damaligen Bahn-Chef Helmut Draxler: *„Den braucht kein Mensch."* Dennoch forderten Jörg Haider und Waltraut Klasnic in erprobter Gemeinsamkeit von Wien ein Infrastrukturpaket für den Süden und wählten hierfür geschickt und medienwirksam den 30. August 1999, wenige Wochen vor der mit Spannung erwarteten Nationalratswahl am 3. Oktober. Sie dürften dann sehr erstaunt gewesen sein, als am 28. September tatsächlich erste Probebohrungen auf der Koralpe begannen, die sechs Tage vor der Wahl noch schnell für die Regionalmedien inszeniert werden konnten.

Die Nationalratswahlen führten überraschend zu einer „schwarz-blauen" Regierung unter Kanzler Wolfgang Schüssel. Aufgrund des internationalen Drucks mußte Haider Landeshauptmann bleiben und schlug Parteifreunde als Minister vor, deren Qualifikation sich mehrfach als problematisch erwies. Allein vier FPÖ/BZÖ Minister übernahmen das Verkehrs- und Infrastrukturministerium und wurden zu willigen Vollstreckern einer Verkehrspolitik, die Haiders Profilierungssucht als Kämpfer für Kärnten umsetzen sollten:

- Michael Schmid – 4. Februar 2000 bis 13. November 2000
- Monika Forstinger – 14. November 2000 bis 18. Februar 2002
- Mathias Reichhold – 19. Februar 2002 bis 28. Februar 2003
- Hubert Gorbach – 28. Februar 2003 bis 10. Jänner 2007 und ab dem 21. Oktober 2003 auch Vizekanzler

Auch wenn die von der FPÖ gestellten Infrastrukturminister oft überfordert wirkten, so verbindet sie doch eine Konstante: die politische Durchsetzung der Koralmbahn, deren Realisierung der Kärntner Verkehrsreferent und spätere Verkehrsminister Mathias Reichhold (FPÖ) am 22. Dezember 2000 öffentlich einforderte. Rückblickend ist festzustellen, daß die Koralmbahn ohne „schwarz-blaue" Regierung und ohne das Zusammenwirken von Haider und Klasnic wahrscheinlich nie über das Entwurfsstadium gekommen wäre. Der ehemalige SPÖ-Verkehrsminister Caspar Einem hatte Recht, als er von einem *„Knickserl vor dem*

Herrn Landeshauptmann" sprach. *„Der Koralmtunnel wird für den Herrn Haider einfach extra gemacht, weil er ihn gern gehabt hätte."*

Deshalb wurde auch der in der Bevölkerung stark umstrittene Semmering-Basistunnel (alt), dessen Errichtung durch das Land Niederösterreich gestoppt worden war, im Verkehrsministerium herabgestuft, um sich verstärkt der Koralmbahn zu widmen. Finanzielle und wirtschaftliche Bedenken gegen dieses megateure Bahn- und Tunnelprojekt galten nicht, Kärnten und die Steiermark wollten endlich auch vom großen Bahnguglhupf ein nicht zu kleines Stück abbekommen. Berechtigte Kritik wurde niedergebügelt, vor allem wenn sie aus Wien kam. Doch die Fachwelt war entsetzt, die Bundesbahnen geschockt, seriöse Verkehrsplaner rauften sich die Haare und fragten sich: Wer soll denn diese Bahn jemals nutzen? Auch aus dem Bahn-Management kam hochrangige Kritik: *„Damit sich diese Strecke rentiert, müßte man täglich Graz und Klagenfurt evakuieren!"*[49)]

Sie würde lediglich die zwei recht unterschiedlichen Landeshauptstädte Graz mit 260.000 Einwohnern und das Provinzstädtchen Klagenfurt mit 94.000 Einwohnern verbinden. Beide Städte bilden keinen geschlossenen Wirtschaftsraum, bieten ihrer jeweiligen Bevölkerung alle Dienstleistungen eines regionalen Zentrums, tägliche Pendlerbewegungen werden gut bewältigt und finden in erster Linie mit dem Auto statt. Seit Jahren besteht die ebenfalls mit hohem finanziellem Aufwand gut ausgebaute und genutzte Pack-Autobahn, sowie eine IC-Busverbindung zwischen beiden Städten. Einen echten Bedarf für den Bau einer 130 km langen (zum Vergleich: Die Bahnstrecke Wien-Linz ist 160 km lang) zweigleisigen neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke (!) mit einem 32,9 km langen Haupttunnel durch die Koralpe und veranschlagten Kosten von über 5 Mrd. Euro, die sich mindestens verdoppeln dürften, gab und gibt es nicht, auch wenn sich die Bahnfahrtzeiten durch die Koralmbahn von 2:45 Stunden auf eine Stunde reduzieren sollten. Für den schnellen Verkehr bietet die Autobahn eine gute, ausreichende und kostenneutrale Alternative.

Bis zum II. Weltkrieg war Graz an die Schnellzugverbindungen nach Prag, Budapest, Ljubljana-Triest/Koper/Rijeka, Venedig, Zagreb-Split/Sibenik/Zadar und Belgrad angeschlossen. Heute sind diese Direktver-

49) „Koralmtunnel - ein Fest für den Tunnelanstich"; Bauzeitung vom 5. Juli 2011

bindungen weitgehend aufgegeben, und die Einstellung der IC-Verbindung Linz-Graz-Linz im Jahr 2010 wurde von der Bevölkerung schweigend hingenommen, weil sie kaum noch genutzt wurde. Selbst für Güterzüge nach Italien macht die Koralmbahn wenig Sinn, denn der Hauptverkehr wird höchstwahrscheinlich weiter über die bisherige Südbahnstrecke und über die Tauernbahn zugeleitet; außerdem wird es nach wie vor zwischen Villach und Tarvis einen Vorspannbetrieb geben müssen, auch weil die Steigungen zwischen Villach und Udine größer sind als jene der bestehenden Strecke über den Neumarkter Sattel. Die neue Bahnstrecke von Graz zum Provinzbahnhof Klagenfurt als Öffnung nach Europa und wichtige europäische Verkehrsachse anzupreisen, ist lächerlich und Schmierentheater.

„Verrat an Österreich!"

Zur Begründung ihres Verkehrsprojektes präsentierten Kärnten und die Steiermark zwar völlig übertriebene Wachstumsprognosen mit Fahrgaststeigerungen zwischen dreißig bis hundert Prozent, wenn die Koralmbahn fahren würde, doch niemand nahm diese Zahlen ernst. Die Bahn rechnete damals (noch) mit einer realistischen Steigerung von zwei Prozent. Noch fragwürdiger waren Behauptungen, die für die Koralmbahn mit ihren aufwendigen Tunneln einen volkswirtschaftlichen Nutzen von 170 Mio. Euro pro Jahr prognostizierten, die der Verkehrsexperte Thomas Macoun[50] von der TU Wien als *„völlig aus der Luft gegriffen"* bezeichnete. Selbst Verkehrsministerin Monika Forstinger (FPÖ) ließ sich von ihren Fachleuten überzeugen und nahm allen Mut

50) Wie eine große Anzahl weiterer von den Tunnelbetreibern vorgelegten Studien, die dann begeistert von der Baulobby aufgenommen und verbreitet werden, zeichnet sich auch der „volkswirtschaftliche Nutzen der Koralmbahn", von der HLAG mit 167 Mio. Euro pro Jahr beziffert, durch eine bedenkliche Mischung aus Wunschdenken, Phantasie und unwissenschaftlicher Arbeitsweise aus. Der international renommierte Univ.-Prof. Dr. Thomas Macoun vom Institut für Transport der TU Wien, übergab dem Autor umfangreiche Stellungnahmen, die überdeutlich die Absurdität der „Nutzenberechnungen" zur Koralmbahn nachweisen. So werden die *„Fragen der Konkurrenz mit anderen Märkten völlig ausgeklammert, es werden lediglich auf Basis virtuell veränderter Verkehrssysteme die virtuellen Erreichbarkeitswerte als Produktionsfaktor in die am gegenwärtigen Infrastrukturbestand geschätzten regionalen Produktionsfaktoren eingesetzt. Aus einer derartigen qualitativen und relativen Arbeit lässt sich die vorgenommene Quantifizierung nicht ableiten."*

zusammen, um am 15. Jänner 2001 öffentlich eine Nachdenkpause für die Koralmbahn zu fordern. Doch die harsche Antwort aus Klagenfurt kam prompt: Der Kärntner Landeshauptmann sprach von einer *„persönlichen Beleidigung*", Kärntner Politiker drohten mit einem Volksbegehren, und die Ministerin zog in peinlicher Selbstaufgabe ihre Kritik zurück und wurde zur fügsamen Vollstreckerin von Haiders Profilierungssucht auf Kosten der österreichischen Steuerzahler.

Mit einer Doppelstrategie versuchte Haider am 15. Februar 2001 im Bundesrat und als Vorsitzender der Landeshauptleutekonferenz die restlichen sieben, der Koralmbahn sehr skeptisch gegenüberstehenden Bundesländer für sich zu gewinnen. Zuerst wies er auf den vernachlässigten Süden hin: *„So sehr ich verstehe, daß es in den vergangenen Jahrzehnten eine entsprechende offensive Investition in die Infrastruktur der Ost-West-Achse gegeben hat, so wichtig erscheint es mir doch, darauf hinzuweisen, daß es auch südliche Bundesländer gibt, die selbstverständlich auch das Recht haben, bei einer sich verändernden europäischen Gesamtsicht im Bereich der Infrastruktur so ausgestattet zu sein, daß sie mit ihren zukünftigen neuen Nachbarn, aber auch Mitkonkurrenten wettbewerbsfähig sein können. ... Das erfordert zweifelsohne einen erheblichen Investitionsaufwand für die Infrastruktur, wobei es um einen Nachholbedarf vor allem für die südlichen Bundesländer Steiermark und Kärnten geht – dies umso mehr, als in den letzten Jahrzehnten keine ernsthafte Verkehrspolitik betrieben worden ist, die auf diese veränderte Situation Rücksicht genommen hat."*

Danach bediente er das Schreckgespenst einer Umfahrung Österreichs und kritisierte die SPÖ[51)], die unter Kanzler Klima noch dem europäischen Verkehrskorridor 5 zugestimmt hatte: *„Ich darf Sie daraufhinweisen, daß die Vorgängerregierung – persönlich durch den damaligen Bundeskanzler Mag. Klima – der sogenannten Korridor-5-Lösung zuge-*

51) Interessant ist, wie sich die Haltung der SPÖ gewandelt hat, als sie 2007 wieder an die Macht kam. Verkehrsminister Faymanns erste Ablehnung wurde von Kanzler Gusenbauer nicht akzeptiert; heute verteidigt Faymann die Koralmtunnel vehement, und die ehemalige SPÖ-Bundesgeschäftsführerin und jetzige Verkehrsministerin Doris Bures zählt zu den glühendsten Verfechtern der Koralmbahn, die nicht zu Unrecht auch den Spottnamen „Haider-Gedächtnisbahn" trägt, und ist maßgeblich an der medialen Abwertung des Korridor 5 beteiligt, der Österreich nicht nur finanziell massiv entlastet, sondern auch den negativen Transitverkehr erheblich reduziert hätte.

stimmt hat. Das heißt, daß die EU-Achse in Richtung Osteuropa, Südosteuropa an Österreich vorbeigehen soll, sozusagen im Süden an Österreich über den slowenischen, kroatischen und ungarischen Bereich vorbeigehen soll, womit eine wesentliche Verkehrsachse, die auch eine Entwicklungsachse für die österreichischen Bundesländer Steiermark, Kärnten, Burgenland und Niederösterreich darstellen würde, an uns vorbeiführt, also sowohl mit der Bahn als auch mit der Straßenverkehrsinfrastruktur umfahren wird. Das ist ein gefährliches Vorgehen, auf das ich hinweise, und daher können wir nur ein gemeinsames Interesse daran haben, dafür zu sorgen, daß, bevor dieser Korridor 5 Wirklichkeit wird, die Verkehrswege sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene entsprechend ausgebaut werden."[52)]

Vier Tage später starteten die Landeshauptleute Häupl (Wien), Pröll (NÖ) und Niessl (Burgenland) den nochmaligen Versuch einer Schienenanbindung des Großraums Wien in den Süden über Sopron und Ungarn und unter Umgehung der Alpen. Sie forderten vom Verkehrsministerium für die Infra- und Verkehrsstruktur der Ostregion 100 Mrd. ATS (7,27 Mrd. Euro), doch Ministerin Forstinger lehnte dies, ganz im Sinne ihres Mentors, als *„Verrat an Österreich!" ab.* Dafür bot sie Haider am 8. März 2001 beim ersten Spatenstich für die Koralmbahn eine große Bühne. Doch damit nicht genug, beschaffte die Verkehrsministerin für Haiders Egotrip seiner Koralmbahn weitere Steuermilliarden, die der Kärntner Landeshauptmann am 19. September 2001 über OTS verkündete: *„Ein Investitionsbetrag von 13 Mrd. ATS* (945 Mio. Euro) *konnte in Verhandlungen mit dem Bund für Kärnten abgesichert werden."* Die gemeinsame Planungsgruppe Süd habe gerade im Verkehrsbereich sehr viel bewegt, und es *„sei eine verkehrspolitische Weichenstellung erfolgt, die für Kärnten von ganz zentraler Bedeutung ist".*

Weitere 6,4 Mrd. ATS (465 Mio. Euro) entnahm Ministerin Forstinger den für den Semmering-Basistunnel reservierten Finanzmitteln, nannte dies „Umschichtung" und übertrug die Kompetenzen für die Bauverhandlungen bei der Koralmbahn dem „einfachen Parteimitglied" Jörg Haider. Am 25. Jänner 2002 präsentierte sie in der Wiener Hofburg im Rahmen eines „Reformdialogs" ihren Generalverkehrsplan (GVP) und

---

52) Bundesrat der Republik Österreich; 672. Sitzung vom 15. Februar 2001, Stenographisches Protokoll - Seite 33 ff

trat am 18. Februar nicht ganz freiwillig zurück. Der nach den Bekundungen der Bundesregierung für die nächsten 30 Jahre entworfene Verkehrswegeplan wurde, trotz aller berechtigten Kritik, dennoch genutzt und zwar von der Baulobby, die ihn als Richtschnur nahm, um ihren Wunschzettel erfolgreich durchzusetzen.

„Geld spielt keine Rolle, wir haben eh keines!"

Die immer noch über den unerwarteten Machtverlust zürnende SPÖ verriß den „schwarz-blauen" Generalverkehrsplan, den der ehemalige Finanzminister Rudolf Edlinger *„warme Luft"* nannte, und dem der SPÖ-Verkehrssprecher Kurt Eder testierte, daß ihm *Jede Finanzierungsgrundlage fehlt".* Gewerkschaftspräsident (ÖGB) Fritz Verzetnitsch entdeckte im GVP nur leere *„Absichtserklärungen",* während die Arbeiterkammer lediglich *„eine Auflistung alter Hüte von Länderprojekten"* bemerkte und eine völlig falsche Prioritätensetzung feststellte. Der mächtige Chef der Eisenbahnergewerkschaft, Wilhelm Haberzettl, kritisierte *„die fehlende finanzielle Bedeckung"* und warf Finanzminister Karl-Heinz Grasser vor, dem *„Trauma Nulldefizit nachzulaufen"* und für die Verkehrsinfrastruktur im Budget keinerlei Vorsorge zu treffen – nach der Devise: *„Geld spielt keine Rolle, wir haben eh keines!"*

Auch wenn die SPÖ damals die Koralmbahn noch nicht direkt unterstützte, so machte sie sich zum Fürsprecher der Bauindustrie und verlangte bereits beim ersten Parlamentsauftritt des gerade vereidigten Haider-Intimus und neuen Verkehrs- und Infrastrukturministers Mathias Reichhold (FPÖ) am 27. Februar 2002 Investitionen, die *„über den bestehenden Rahmen hinausgehen",* und begründete dies mit der dramatischen Situation in der Bauwirtschaft. Der Wiener Verkehrsstadtrat Rudolf Schicker zeigte sich zwar empört über das *„Generalverkehrschaos",* sah aber den von der EU bestätigten TEN-Knoten Wien gefährdet und somit *„zehntausende Arbeitsplätze am seidenen Faden hängen".* Der Infrastrukturminister werde erkennen müssen, *„daß eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung mehr ist als die Koralm-Verbindung von Graz und Klagenfurt".* Ebenso drängte die Wiener Arbeiterkammer Reichhold zu raschen Investitionen. Als dann dem Semmering-Basistunnel (alt) aus Natur- und Wasserschutzgründen eine endgültige Absage erteilt wurde, ließ dies Jörg Haider kalt; er hatte bis dahin die Koralm-

bahn stets als isoliertes Projekt der Länder Kärnten und Steiermark gesehen und sich gegen den Semmeringtunnel ausgesprochen. Doch die Kärntner SPÖ hatte die „Neue Südbahn" als Projekt für den Wirtschaftsstandort Südösterreich entdeckt und verlangte von Landeshauptmann Haider ein Bekenntnis zum Semmering-Basistunnel, den er in der Vergangenheit verhindern wollte. Die Koralmbahn alleine mache keinen Sinn, so die SPÖ und verband beide Projekte miteinander.

Während die ÖVP-FPÖ Koalition dem Kärntner Landeshauptmann die Koralmbahn „schenkte", wie die Opposition mehrfach kritisierte, verhielt sich die Bahn auffallend ruhig. Vorrangig war sie mit sich selbst beschäftigt, und die Verantwortungsträger hatten offenbar ein viel größeres Interesse, bei der Neustrukturierung die besten Posten in der neuen Holding oder den neuen Tochterunternehmen zu ergattern, als nach dem Sinn der Koralmbahn zu fragen. Allzu große Kritik wäre auch der eigenen Karriere hinderlich gewesen, denn die über Jahrzehnte vom Lehrling bis zum Generaldirektor streng „rot" besetzte Staatsbahn, war zwischenzeitlich an einigen Schlüsselstellungen „schwarz-blau" umgefärbt worden.

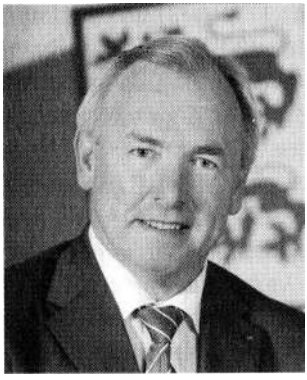
Erst als am 1. Oktober 2006 Österreich den Nationalrat neu gewählt hatte, was zu einer Abwahl der ÖVP-FPÖ/BZÖ Bundesregierung unter Kanzler Schüssel und am 11. Jänner 2007 zur Wiederauflage einer SPÖ-ÖVP Regierung mit dem Kurzzeitkanzler Alfred Gusenbauer führte, gab es im mittleren Management einen Aufstand gegen die als sinnlos empfundene Koralmbahn mit ihren teuren Tunneln, den die Bahnführung zur Kenntnis nehmen mußte. Am 2. Dezember 2006 meldete das Magazin NEWS: *„Der Ausbau der Koralmbahn, ein vor allem vom Kärntner Landeshauptmann Jörg Haider eingefordertes Bahnprojekt, ist laut einem internen Papier der ÖBB weder notwendig noch sinnvoll."* ORF und die Tageszeitung „Der Standard" berichteten, die schwer verschuldete Staatsbahn habe den Bau der Koralmbahn auf der Prioritätenliste für den weiteren Bahnausbau auf die niedrigste Stufe zurückgesetzt. *„Für den auf vier Mrd. Euro geschätzten Ausbau der Koralmbahn samt Tunnel fehlt nicht nur das Geld, sondern auch der Kundennutzen. Weder ÖBB-Personen- noch Güterverkehr brauchen das Projekt."* Die Medien bezogen sich vorab auf eine neue, dem Rahmenplan 2007-2011 beigefügte „Nutzenbetrachtung", die dem Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur AG am 6. Dezember 2006 vorgelegt wurde.

Haider, der sich zwischenzeitlich von der FPÖ getrennt und am 4. April 2005 das Bündnis Zukunft Österreich (BZÖ) als neue Partei gegründet hatte, tobte. *„Wir haben einen gültigen Vertrag, der jederzeit einklagbar ist",* erklärte er und pochte auf den 2004 abgeschlossenen Vertrag, der vom Bund, den Ländern Kärnten und Steiermark, der Bahn und ihrer Tochter Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HLAG) unterzeichnet war und den Baubeginn der Koralmtunnel auf 2008, die Fertigstellung für 2018 festschrieb. *„Am Vertrag beißen sich die Wiener Bürokraten die Zähne aus",* tönte Haider; der Vertrag sei bereits in der Ahnung verfaßt worden, daß eine neue Bundesregierung versuchen werde, *„das Koralm-Projekt mit allen möglichen Argumenten zu kappen".* Auch hätten er und die damalige steirische Landeschefin Waltraud Klasnic vereinbart, aus Landesmitteln jeweils 140 Mio. Euro zu übernehmen. *„Dieser Zahlungsbeitrag ist mit Beginn des Tunnelbaues fällig",* und mit dieser Eigenleistung hätten beide Südländer das Recht erworben, *„daß es keine Verschiebung gibt!"*

Die blau-schwarze Koralmbahn wird rot

Druck zugunsten der Koralmbahn gab es auch aus Graz. Die Landtagswahl am 2. Oktober 2005 hatte die seit 1945 „schwarze" Steiermark „rot" werden lassen und zu einer SPÖ-ÖVP Regierung unter Landeshauptmann Franz Voves geführt. Der sah im Semmering-Basistunnel und in der Koralmbahn ein wichtiges Thema, um hier der ÖVP die Meinungsführerschaft abzunehmen und die steirische SPÖ neu zu positionieren. Zusammen mit Haider bekämpfte er die ablehnende Haltung der Bahn und nahm massiv Einfluß auf die Regierungsverhandlungen in Wien zugunsten beider Tunnelprojekte.

Der „schwarze" Vorstand der Holding, Martin Huber, sah nach dem Wahlsieg der SPÖ seine Position in der „roten" Staatsbahn geschwächt und knickte ein. Der Kundennutzen fehle zwar immer noch, wenn aber die Politik mit der Koralmbahn volkswirtschaftliche Interessen verfolge, werde der Tunnel eben gebaut, teilte er mit und verband seine Zustimmung schnell noch mit einer zusätzlichen Geldforderung für die Bahn. Der größte Druck hierzu kam jedoch aus Kärnten. Genüßlich hatte Haider auf Pannen des Bahn-Managements hingewiesen, und sein Verkehrslandesrat und stets zu Scherzen aufgelegte Stellvertreter Gerhard



Ein Mann mit Unterhaltungswert, LH Gerhard Dörfler
Foto: Landesregierung Kärnten

Dörfler erinnerte an umstrittene iranische Bahn-Investitionen und ätzte: *„Huber sollte sich überlegen, Verkehrsminister im Iran zu werden."* Somit kamen zu den bisher in die Vorlaufstrecke und den Sondierungsstollen investierten 260 Mio. Euro weitere Steuerschulden für das über fünf Milliarden teure Lieblingsprojekt des Kärntner Landeshauptmannes hinzu.

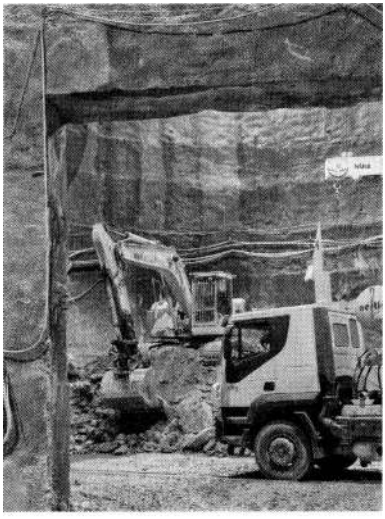
Im Mai 2007 kam es an der Spitze des Bahn-Aufsichtsrates zu einer wichtigen Personalentscheidung. Der im März 2004 vom damaligen Verkehrsminister Hubert Gorbach zum Aufsichtsratspräsident berufene „schwarze" Chef des Ziegelkonzerns Wienerberger, Wolfgang Reithofer, hatte mit den Worten *„Da werden immer wieder unternehmensinterne Entscheidungen von Oppositionspolitikern in den Medien diskutiert. Ich kann so nicht arbeiten."* genervt das Handtuch geworfen und wurde durch den „roten" jahrzehntelangen Chef des Baukonzerns Porr, Horst Pöchhacker, ersetzt, den Verkehrsminister Werner Fayman (SPÖ) vorgeschlagen hatte. Damit saß Österreichs erfolgreichster Tunnel- und Infrastrukturlobbyist an den Schalthebeln der Macht. Ob es sein Verdienst ist, daß die Infrastrukturinvestitionen in die Bahn nun wesentlich leiser und geschmeidiger erfolgten, mag vermutet werden. Fest steht jedoch, daß die öffentlich geäußerte Kritik der Bundesbahnen auch an der Koralmbahn, zur Freude der heimischen Baukonzerne, weitestgehend verstummte.

Als Minister Werner Faymann im Jänner 2007 das FPÖ/BZÖ Interregnum im Verkehrsministerium beendete, zweifelte er noch an der Koralmbahn heftig und mußte sich seinem Kanzler Gusenbauer geschlagen geben, der wohl den Bau des Koralmtunnels und die Planung des neuen Semmeringtunnels mit der „Prioritätsstufe Nr. 1" versah. Nach seinem Ausscheiden aus der Politik wurde Gusenbauer Aufsichtsratsvorsitender der Strabag, die den Bauauftrag für den größten Tunnelbau der Republik erhalten hatte: die Koralmbahn. Als es nach dem Bruch der Koalition am 28. September 2008 zu vorgezogenen Nationalratswahlen kam und Faymann Bundeskanzler wurde, übergab

er das Verkehrs- und Infrastrukturministerium an Doris Bures, der jegliche Zweifel an den schwarzen Löchern der Bahn zu fehlen scheinen. Und noch eine Personalie: Am 11. Oktober 2008 starb Jörg Haider in seinem Auto einen selbstverschuldeten Unfalltod, sein Nachfolger als Kärntner Landeshauptmann wurde Gerhard Dörfler.

Der totale Schwenk der SPÖ zum aktiven Förderer der Koralmbahn kam dann 2010. Am 26. September wählte die Steiermark und am 10. Oktober Wien mit seinen vielen „roten" Eisenbahnern und Gewerkschaftsmitgliedern. Während Österreich in die Sommerferien ging, nutzte die Baulobby jede Chance, um die wahlkämpfenden Politiker zu Aussagen zugunsten des Baus von Koralm- und Semmeringtunnel anzuregen und sie dann genußvoll festzunageln. Obwohl der Politik klar war, daß die Staatskassen leer und die Megatunnel nicht finanzierbar waren, unterstützten die SPÖ ihren steirischen Landeshauptmann und die ÖVP den „schwarzen" Kontrahent Hermann Schützenhöfer, während die Tunnel-Wahlkampfversprechen für die österreichischen Steuerzahler immer teurer wurden. Jede Gelegenheit nutzten die Bosse der Bauindustrie und der Wirtschaftsverbände, um medienwirksam die Gunst des Wahlkampfes zu nutzen. Der „bergmännische Anschlag" für das erste Baulos der 32,9 Km langen Koralmtunnel wurde groß zelebriert, es folgten ein Spanferkelessen der Industriellenvereinigung, eine Baustellenbesichtigung des Bundeskanzlers, sowie eine Fülle regionaler Veranstaltungen, und Verkehrsministerin Bures ließ sich fast nur noch mit Bauhelm ablichten. Unermüdlich tourten Voves und Schützenhöfer in Begleitung von Bundespolitikern und Wirtschaftsbossen durchs Land, um die Lösung der steirischen Wirtschaftsprobleme mit den beiden Tunnelprojekten zu verbinden.

Kaum hatte mitten im Wahlkampf der Bau des ersten 2,3 km langen Bauabschnitts begonnen, wurden der Politik schnell noch Bekenntnisse für den anschließenden 20 km langen Haupttunnel abgetrotzt, denn mit jedem Tunnelkilometer kam die Baulobby dem „point of no return" näher, bei dem ein Baustopp politisch nicht mehr zu vermitteln ist. Die Koralmbahn mit ihren 33 km langen Tunneln und Kosten von 5,2 Mrd. Euro und der Semmering-Basistunnel (neu) mit einer Länge von 28 km und Kosten von 2,8 Mrd. Euro waren nach dem knappen Wahlsieg der SPÖ in der Steiermark und dem sicheren Sieg in Wien „auf Schiene".



Österreichs längste Tunnelstrecke soll durch die Koralpe führen.

Foto: STRABAG SE

Rückblende: Als die Politik in Kärnten spürte, daß ihre Argumente für den Koralmtunnel nicht ausreichten, kam sie auf eine fast schon geniale Idee. Sie erfand 2004 bei einem Infrastrukturgipfel in Villach die „Die Baltisch-Adriatische-Achse" (BAA), einschließlich Namen und Linienführung, wie der „Vater" dieser Achse, Landeshauptmann Dörfler, heute mit Stolz erzählt. In der Phantasie einiger Kärntner, Grazer und Wiener Verkehrsplaner führt diese Achse von Helsinki über Danzig, Warschau nach Wien und weiter durch den Semmering-Basistunnel nach Graz, von dort über die Koralmbahn nach Klagenfurt und dann an die Adriahäfen und weiter nach Suez. Und weil man sich in Kärnten gekonnt auf Werbung versteht, ist das „Herzstück" dieser langen Achse genau der Koralmtunnel! Begeistert wurde die „Baltisch-Adriatische-Achse" auch in Graz und Wien aufgenommen, freundschaftliche Treffen mit italienischen und anderen Regionalpolitikern organisiert, viele Fotos geschossen, unverbindliche Absichtserklärungen unterschrieben, in Brüssel lobbyiert, hunderte Pressemeldungen verfaßt, und nun ist aus einer 130 km langen Provinzbahn eine europäische Achse geworden! Grandios - das muß man der Kärntner Landesregierung und Doris Bures erst mal nachmachen - Chapeau Herr Landeshauptmann![53)]

„Kärnten sagt danke und vergelt 's Gott"

Am Montag, den 28. März 2011 hatten die beiden Landeshauptleute Dörfler und Voves, Infrastrukturministerin Bures, Bahn-Vorstandschef Kern und Strabag-Boß Haselsteiner endlich ihren großen Tag und konn-

53) Wie real die „Baltisch-Adriatische-Achse" ist, erfahren Sie im nächsten Kapitel.

ten den ersten Spatenstich für das Hauptbaulos des Koralmtunnels mit einem großen Festakt im steirischen Leibenfeld nahe Deutschlandsberg feiern. Um nach außen auch die EU einzubinden, durfte Desiree Oen vom Büro des EU-Verkehrskommissars Siim Kallas im Blitzlichtgewitter der Pressefotografen eine Schaufel halten, flankiert von Renzo Tondo, dem Präsidenten der italienischen Region Friaul-Julisch Venetien. Eingeladen war auch der ehemalige Infrastrukturminister Hubert Gorbach, dem sein Parteikollege Gerhard Dörfler besonderen Dank schuldete.

Bei den Reden gab es nur Superlative, denn der Baustart am rund 20 km langen Hauptbaulos Koralmtunnel 2 (KAT 2) sei ein historisches Datum für die neue Südbahn, ein Meilenstein für Österreich, die EU und die „Baltisch-Adriatische-Achse". Bures sah in der Koralmbahn die *„Schaffung von grüner Mobilität"* und eine Baustelle für bis zu 500 Menschen, Bundesbahn-Chef Kern erklärte: *„Mit diesem Bauwerk, das eine einzigartige Ingenieurleistung darstellt, werden Werte für Generationen geschaffen"* Strabag-Chef Haselsteiner freute sich nicht nur über den Großauftrag, sondern auch, daß seine Mineure aus Kärnten und der Steiermark einen Job in ihrer Heimat haben. Am unverblümtesten war vielleicht Dörfler, als er seine lange Rede mit *„Kärnten sagt danke"* beendete und statt weiter großartige Gewinne und Millioneneinnahmen durch die Koralmbahn zu versprechen, „*vergelt 's Gott!"* sagte.

Auch das steirische BZÖ jubelte, und der Abgeordnete Gerald Grosz meldete auf seiner Homepage: *„Die Geschichte hat Haider und Klasnic bereits recht gegeben!"* und *„Wenn ich mir heute die Festgäste ansehe, bewahrheitet sich das Sprichwort „die Wahrheit ist eine Tochter der Zeit". Jene, die gegen das Projekt im Jahr 2005 noch politischen Amok gelaufen sind, nehmen heute brav das Schauferl für den Spatenstich in die Hand."* Weiter erklärte er, daß mit dem Baubeginn von KAT 2 der „point of no return" beim Koralmtunnel erreicht sei. Landeshauptmann Dörfler bekundete seinen Sieg am 31. Oktober 2011 mit einer bezahlten Anzeige im Politmagazin „profil" österreichweit: *Ja, man hat uns belächelt – den Wichtigmachern ist jetzt allerdings das Lachen vergangen."*

Doch die Kritiker der Koralmtunnel haben nie gelacht, ihnen war es immer bitterernst und sie mußten, wie bei einem klassischen Drama, tatenlos zusehen, wie Landes- und Bundespolitiker milliardenteure Löcher in Österreichs Bergwelt bohren. Der im deutschsprachigen Raum

geschätzte Verkehrsplaner an der TU Wien, Hermann Knoflacher: *„Die Koralmbahn ist ein rein regionalpolitisch begründetes Bauprojekt, für das es weder eine seriöse wirtschaftliche, noch verkehrstechnische und vor allem keine europäische Begründung gibt. Sie ist gegenüber den österreichischen Steuerzahlern verantwortungslos und für die ÖBB ein weiterer Mühlstein um den Hals. Es tut mir als Österreicher weh, daß Steuergeld in Milliardenhöhe in der Koralpe und dem Semmering vergraben wird, während die Tauernbahn von Salzburg nach Villach immer noch nicht zweigleisig ist, die Summerauer Bahn von der tschechischen Grenze nach Linz und weiter über den Pyhrnpaß und Schoberpaß nach Graz nicht gebaut wird, die Verbindungen zwischen den Hauptstädten Wien und Bratislava desaströs sind, und die Strecke über Marchegg nicht einmal elektrifiziert ist, die Westbahn immer noch nicht fertig ist und die Bahn über den Arlberg dem Standard der Dampfeisenbahn entspricht. – Doch daß nun die sinnloseste und verkehrspolitisch dümmste Bahnverbindung durch die Koralpe vorgezogen wird und noch zu 100 Prozent mit Steuerschulden finanziert werden muß, während unserem Land das Geld ausgeht, ist ein Beweis für die Vermutung von Erste-Bank-Chef Andreas Treichl, daß die Politiker zu blöd, zu feig und zu unverständig sind."*

An die offiziell kolportierten Kosten der Koralmbahn mit 5,2 Mrd. Euro glaubt sowieso niemand, nicht einmal die das Tunnelprojekt und die Bahn wohlwollend begleitenden Wissenschaftler der TU Graz, wie Klaus Rießberger, der Anfang der 1990er Jahre die Kosten noch mit 1,7 Mrd. Euro berechnete. Dennoch sieht er die Ausgaben vermutlich gelassener als seine Wiener Kollegen, erklärte er doch zu Beginn der Koralm-Kritik: *„Mir hängen die betriebswirtschaftlichen Besserwisser bereits zum Halse heraus."* Die Verkehrsexperten Thomas Macoun und Robert Kölbl von der TU Wien vergleichen die Kosten für den Bau der Koralmtunnel mit dem Schweizer Lötschberg-Basistunnel, der am 9. Dezember 2007 eröffnet wurde und bei Fertigstellung 12 bis 15 Mrd. Euro kostete, ähnlich hoch dürfte auch die Koralmbahn abgerechnet werden. Hermann Knoflacher wird leider Recht behalten, wenn er den Bau der Koralmbahn als *„mutwillige Geldvergeudung"* bezeichnet, die nur gut für die Baukonzerne, die Baulobby und die Banken ist.

Am 4. November 2011 bezifferte Verkehrsministerin Bures im Budgetausschuß des Parlaments den Schuldenstand der ÖBB-Infrastruktur-AG

mit 15,2 Mrd. Euro und den der Autobahngesellschaft Asfinag mit 11 Mrd. Euro, wobei sie erklärte, daß der Bund an die Asfinag keine Zahlungen leiste. Zu den Tunneln äußerte sie sich erst am 20. Dezember, gab ein Bekenntnis für alle Tunnelprojekte ab und schob die weitere Verantwortung auf Finanzministerin Maria Fekter (ÖVP), die sich zum neuen Sparprogramm der Regierung jedoch nicht äußerte. Bundeskanzler Werner Faymann ließ ausrichten, daß es auf der Südbahnstrecke bei Koralm- und Semmeringtunnel keine Baustopps geben werde.

Hoffnung für einen verantwortlichen Umgang mit der finanziellen Zukunft der Republik kommt dennoch auf, allerdings von einer Seite, mit der niemand rechnete: der Eisenbahnergewerkschaft. Der neue Belegschaftsvertreter von 42.000 ÖBB-Mitarbeitern, Roman Hebenstreit, erklärte in der Tageszeitung „Die Presse" am 23. Dezember: „Es *ist fahrlässig, planlos teure Löcher in die Berge bohren zu lassen, ohne ein Konzept über deren Verwendung erstellt zu haben."* Weiter war zu lesen *„Es ist in Wahrheit ungewiß, ob durch den Brenner-Basistunnel eines Tages auch Züge durchfahren werden*", solange kein Plan vorliege, wie der Verkehr von der Straße in den Tunnel gelockt werden soll, sei ein Baustopp sinnvoller als die Fertigstellung. Ähnliches gelte für den Koralmtunnel, dessen Kosten sich inklusive Zubringer auf mehr als fünf Mrd. Euro belaufen werden. „*Mit solchen Projekten lasten wir der nächsten Generation bloß erhebliche Schulden auf*\ so Hebenstreit.[54)]

Zu den Kosten der Koralmbahn, zu Fragen der Finanzierung und Aufnahme von Staatsschulden für den Tunnel äußerte sich Jörg Haider nur ungern, auch hier eifert der jetzige Kärntner Landeshauptmann Dörfler seinem großes Vorbild nach. Doch gibt es eine Ausnahme: die zu erwartenden Zuschüsse der EU-Kommission! Bei seinem Lieblingsobjekt Koralmbahn wird Dörfler sogar zu einem Muster-Europäer und hebt sich wohltuend von seinen Parteikameraden ab, die ihre Wahlerfolge vornehmlich der Hetze gegen die EU verdanken. Dörfler zeigt festes Vertrauen in die Europäische Union und erwartet Zuschüsse zu seiner Bahnlinie aus Brüssel, die je nach Stimmung zwischen 20 und 50 Prozent variieren. Seit Jahren kommuniziert er diese Zuversicht, obwohl es weder eine verbindliche Zusage, geschweige denn eine

54) Stefan Riecher: „ÖBB-Betriebsrat stellt Tunnelprojekte infrage"; Tageszeitung „Die Presse" vom 23. 12. 2011

schriftliche Vereinbarung hierüber gibt und vermutlich auch nicht geben wird.

In einem Interview mit dem Hamburger Journalisten Christian Fürst, das die Pressestelle am 27. Dezember 2011 autorisierte, antwortete Dörfler auf die Frage „Wird es auch eine finanzielle Unterstützung seitens der EU für die Koralmbahn als Teil der Baltisch-Adriatische-Achse geben?" wie folgt: *„Wie es EU-Verkehrskommissar Kallas ausgedrückt hat, wäre es jetzt zu vermessen, über Geld zu sprechen. Ich gehe aber schon davon aus, daß die Europäische Kommission mit ihrer jetzigen Aufnahme der Baltisch-Adriatischen-Achse in das Kernnetz der EU einen ersten Startschuß für dieses Jahrhundertbahnprojekt gelegt hat und dies in weiterer Folge ebenso positive finanzielle Auswirkungen haben wird."*-Während also das österreichische Finanzministerium mit größten Mühen jeden Euro für die Milliarden der Koralmbahn als Staatsschulden mit steigenden Zinsen am Kapitalmarkt aufnehmen muß und die kommenden drei Generationen der österreichischen Steuerzahler diese Schulden wieder abzutragen haben, hält es der Landeshauptmann von Kärnten *„vermessen"* mit der EU *„über Geld zu sprechen"!*

„Ein Baustopp ist sinnvoller als die Fertigstellung"

Niemand kann heute sagen, wie teuer die Investitionen in die österreichische Bahninfrastruktur mit ihren dicken Brocken Semmering-, Koralm- und Brennertunnel noch werden. Der Rechnungshof kommt derzeit für den geplantem Bahnausbau auf Vorbelastungen inklusive Finanzierung von 53,5 Mrd. Euro, während der japanische Finanzberater Nomura 200 Mrd. Euro errechnete und seinen Kunden von finanziellen Engagements in der Alpenrepublik abrät. Am Freitag, den 13. Jänner 2012 wurde Österreich von Standard and Poor's auf AA+ herabgestuft, was erhebliche negative Auswirkungen auf die Zinszahlungen der Staatsschulden haben wird. Im Gegensatz zur Schweiz finanziert Österreich seine Bahn- und Tunnelprojekte ausschließlich durch Schulden, und im Gegensatz zu den Eidgenossen erfolgen in Österreich die Feiern zum ersten Spatenstich oder „bergmännischen Anschlag" immer häufiger bevor eine unabhängige realistische Kosten-Nutzenanalyse vorliegt.

Selbst Doris Bures dürfte klar werden, daß ihr Bahn-Aufsichtsratchef Pöchhacker nicht mehr alle Tunnel bohren kann. Der Brenner-Basistun-

In Kärnten wird gerne gefeiert, besonders wenn die Republik zahlt. Anstich zum längsten Eisenbahntunnel Österreichs im Juli 2011. (v. l.) Gerhard Harrer (ÖBB), Hans Peter Haselsteiner (Strabag) Tunnelpatin Margit Fischer, Franz Voves (LH Stmk.) Georg-Michael Vavrovsky (ÖBB), Manfred Jäger (Jäger Bau), Andreas Matthä (ÖBB). Foto: STRABAG SE

nel, der von allen drei noch nicht fertiggestellten Tunnelprojekten vielleicht noch den meisten Sinn macht, wird vermutlich als erster aufgegeben, dann bleiben noch die beiden fragwürdigen Tunnel Koralm und Semmering, für die es keinen Bedarf gibt, weder im Personen-, noch im Güterverkehr. Dabei sind die Baumaßnahmen für die Koralmbahn am weitesten fortgeschritten. Während im Finanzministerium über zusätzliche Steuern nachgedacht wird und die Politik vermutlich weder eine wirkliche Staatsreform, noch eine Trockenlegung der Fördersümpfe schafft, bietet sich ein Bau- und Planungsstopp für Koralm- und Semmeringtunnel zur Rettung der Staatsfinanzen förmlich an.

Bahn-Chef Draxler hatte Recht, den Koralmtunnel *„braucht kein Mensch"!* Dies ahnen auch alle Befürworter, die noch halbwegs frei denken können. Deshalb wurde im begrenzten Zeitfenster der ÖVP-FPÖ/BZÖ Regierung bereits Druck gemacht, um Fakten zu schaffen und den angeblichen „point of no return" zu erreichen. Die unbedeutende

Bahnlinie zweier Provinzfürsten wurde mit enormem Werbeaufwand zuerst zum Wirtschaftsmotor der Region Klagenfurt-Graz hochstilisiert. Als dies nicht ausreichte, wurde sie im Verbund mit dem ebenfalls zu bauenden Semmering-Basistunnel zur „Neuen Südbahn". Doch damit macht die Koralmbahn noch immer keinen Sinn, folglich wurde sie zum „Herzstück" einer „Baltisch-Adriatischen-Achse" erklärt, die allerdings ein Phantom ist und für längere Zeit auch bleiben dürfte. Weil dies den Klagenfurter und Wiener Verkehrsstrategen immer noch nicht ausreicht, um „Haiders-Gedächtnisbahn" Substanz zu geben, verlängerten Dörflers PR-Berater die Achse im Norden bis Helsinki und im Süden bis Suez. Haiders Gedenken wird die Steuerzahler noch lange teuer kommen; Harald Bollmann, Präsident des Zentralverbandes Spedition & Logistik über die Koralmbahn: *„Selbst wenn die Baukosten von 4,5 Mrd. Euro halten sollten, ergibt sich daraus ein Tageszins von 450.000 Euro."*[55)]

Trotzdem würden dadurch nicht mehr Züge durch den Semmering- und Koralmtunnel fahren, und damit dies nicht auffällt, soll der Transitverkehr angekurbelt werden, mit enormen Zusatzkosten für Lärm- und Umweltschutz. Dabei wird der Transitanteil auf der Südbahn jetzt und auch in Zukunft kaum mehr als 25 Prozent ausmachen, im Gegensatz zur Brennerstrecke, die zu fast 90 Prozent Transittransport bewältigen muß. Villach und Fürnitz wurden nun bereits zu „Trockendocks" (© Dörfler) der Adriahäfen ernannt, und Kärnten will vom Bund weitere Millionen für eine Verkehrsdrehscheibe, an der später lediglich einige Transitzüge vorbeidonnern. – Wer stoppt endlich dieses Harakiri, für das die österreichischen Steuerzahler haften sollen?

Auch wenn man die Pferde im Fluß nicht wechseln soll, oder wie Bahn-Chef Christian Kern angesichts der Koralmtunnel-Diskussion aktuell davor warnt, *„das Projekt mitten im Fluß zu stoppen",* so gilt es jetzt, Verluste zu akzeptieren, um zu verhindern, daß alle Pferde im Wasser untergehen. Jetzt ist Führungskunst gefragt und Überzeugungsarbeit zu leisten, und wenn sie nicht von der Politik zu erwarten ist, dann sollten endlich (!) die Bundesbahnen Verantwortung im Betriebsunfall Koralmbahn übernehmen. Kärntner FPÖ/BZÖ Politiker haben durch ihre Großmannssucht und Verblendung nicht nur ihr Bundesland mit Skandalen und Milliardenverlusten hoch verschuldet,

55) „Koralmtunnel – ein Fest für den Tunnelanstich"; Bauzeitung vom 5. Juli 2011

sie sind auch dabei, Österreich zu gefährden und die Bahn gänzlich zum Sanierungsfall zu machen. Neben der Hypo-Alpe-Adria-Bank, dem Klagenfurter EM-Stadion, der Klagenfurter Seebühne und weiterer gerichtsanhängiger Vorkommnisse kann nicht auch noch die Bezahlung des längsten Pleitetunnels Österreichs der Allgemeinheit aufgebürdet werden. Ein Baustopp kann sinnvoller als die Fertigstellung sein, hat Roman Hebenstreit mutig erkannt, ebenso wie *„Mit solchen Projekten lasten wir der nächsten Generation bloß erhebliche Schulden auf.*

Die „Baltisch Adriatische-Achse" Karte: Landesregierung Kärnten

Die „Baltisch-Adriatische-Achse"

Spargel und Goldbarren

Am 25. November 2011 ließ der Landeshauptmann von Kärnten durch seine Pressestelle europaweit verkünden: *„Die Schienenverbindung der Baltisch-Adriatischen-Achse von Helsinki bzw. Danzig über Österreich bis an die oberitalienischen Häfen und der Warentransport auf dieser werden für die Republik Österreich und im besonderen für Kärnten von immenser wirtschaftlicher Bedeutung sein, denn wichtige Verkehrsachsen haben sich in der Vergangenheit meist zu Wohlstandsachsen entwickelt. Dies wird auch bei der Baltisch-Adriatischen-Achse der Fall sein, meint Dörfler, der sich zu Recht als ‚Vater' der Baltisch-Adriatischen Achse bezeichnen kann."* Weiter heißt es dann: *„Denn der Grundstein, der schon die Linienführung und Namensgebung beinhaltete, wurde 2004 auf einem Infrastrukturgipfel in Villach gelegt. Seither ließ der Kärntner Landeshauptmann keine Gelegenheit aus, für die Baltisch-Adriatische-Achse und deren Umsetzung zu kämpfen."*

Gut zwei Jahren zuvor klang der „Vater der Baltisch-Adriatischen-Achse" auch schon kämpferisch, wie die deutsche Wochenzeitung „DIE ZEIT" im September 2010 berichtete: *„Im Oktober* (2009) *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 Spargel-Achse besteht aus 100 Kilometern Neubaustrecke und 61 Kilometer Tunnel, die Semmering und Koralm durchlöchern sollen."*[56)]

Doch heute gibt sich der Kärntner Landeshauptmann längst nicht mehr mit Spargel ab, jetzt sind es „Goldbarren", über die er spricht und nicht etwa in Klagenfurt, sondern in Brüssel, wie die Pressestelle der

56) Hubertus Godeysen: „Niemand zieht die Notbremse"; Wochenzeitung DIE ZEIT, vom 16. September 2010 – Seite 14

Kärntner Landesregierung am 7. Dezember 2011 mitteilte: *„Nach einem kurzen, aber herzlichen Treffen mit EU-Verkehrskommissar Siim Kallas nahm Dörfler an einer Veranstaltung zum Thema der Baltisch-Adriatischen-Achse im Europäischen Parlament teil, die vom MEP Cancian (Italien) und den beiden Österreichischen Europaparlamentariern Hubert Pirker und Jörg Leichtfried[57] organisiert wurde. ... Der Landeshauptmann sprach von einem „Goldbarren", der entlang der Achse von Helsinki über Danzig, Warschau, Wien, Klagenfurt bis zu den Adriahäfen entwickelt werde."*

Doch wie bekannt ist die „Baltisch-Adriatische-Achse" außerhalb Österreichs? Auf welchen verpflichtenden internationalen Verträgen basiert sie? Welche Bedeutung wird ihr nördlich und südlich der Alpenrepublik eingeräumt? Richten andere europäische Regierungen ihre Verkehrsplanungen danach aus? Wieviel Milliarden Euro investieren die anderen EU-Länder in den Bau dieser Achse? – Oder handelt es sich um einen riesigen bunten PR-Luftballon, der eher ein Phantom als Realität ist?

Was ist das „Baltische" an der Baltisch-Adriatischen-Achse?

Als der Autor im Juli 2010 in der Deutsch-Baltischen-Handelskammer in Riga nachfragte, teilte ihm der damalige Pressesprecher Alexander Welscher mit, daß ihm eine „Baltisch-Adriatische-Achse" unbekannt sei und er einen besonderen Verkehrskorridor vom baltischen Teil der Ostsee über Wien zur Adria und dem Suezkanal für eher unwahrscheinlich halte. Er erklärte; *„Hauptverkehrsträger des Handels mit dem Baltikum sind der LKW und das Schiff. Transporte vom Baltikum mit der Bahn in Richtung Adria und Österreich sind eher kompliziert, da das Schienen-*

57) Der Kärntner Hubert Pirker (ÖVP) rückte im März 2011 für den Ex-Innenminister Ernst Strasser nach, als dieser britischen Journalisten angeboten hatte, gegen Geldzahlungen bei einem EU-Gesetz zu lobbyieren. Pirker warb vorher als Lobbyist auf seiner mittlerweile gelöschten Homepage: *„Wir entwickeln gemeinsam mit Ihnen Strategien, wie EU-Maßnahmen optimal genutzt, modifiziert oder auch verhindert werden können. Das strategische Management von Entscheidungsprozessen an der Schnittstelle zwischen Politik, Wirtschaft und Gesellschaft gehört zu unseren Kernkompetenzen."* Jörg Leichtfried (SPÖ) kommt aus dem steirischen Bruck an der Mur und ist Mitglied im Europäischen Parlamentsausschuß für Verkehr und Fremdenverkehr.

netz der baltischen Staaten bislang nur aus der russischen Breitspur besteht und an der polnischen Grenze umgeladen werden muß." Deshalb sei das EU-Zukunftsprojekt „Rail-Baltica" wichtig, weil damit das Baltikum an das europäische Schienennetz im Westen angeschlossen werden kann, denn der Handel geht hauptsächlich in West-Ost-Richtung. Die wichtigen baltischen Handelspartner sind die Staaten der Ostseeregion – Skandinavien, Deutschland, Polen und Rußland, und dabei habe auch die Ostsee als Transportweg eine überragende Bedeutung.

Zum Handel mit Österreich erklärte Welscher 2010, daß es seitens der baltischen Staaten selbstverständlich Handel mit der Alpenregion und auch mit dem adriatischen Raum gäbe, doch sei dies eher von untergeordneter Bedeutung, und Wien erfülle als Verkehrsknotenpunkt für Estland, Lettland und Litauen nur eine Randfunktion. Als Tunnelprojekt sei im Baltikum seit längerem nur ein Ostseetunnel von Tallinn nach Helsinki im Gespräch, dessen Bau jedoch aufgrund der hohen Kosten schwer zu realisieren wäre. Ähnlich äußerten sich auch die deutschen Handelskammern in Warschau und Berlin, das Konsulat in Danzig und große internationale Speditionen. Sie betonten ebenfalls die West-Ost-Ausrichtung der polnischen und baltischen Handelsströme, und allen Gesprächspartnern war eine Baltisch-Adriatische-Achse gänzlich unbekannt. Oft erst nach mehrmaligen Nachfragen gelang es dem Autor, bei den Befragten die Skepsis gegenüber diesem unbekannten Begriff zu überwinden, um Antworten zu bekommen.

Heute hat sich dies etwas geändert, denn in Zeitungen und elektronischen Medien sei der Begriff schon mal aufgetaucht, heißt es in Riga, Warschau und Danzig. Wer jedoch irgendwelche konkreten Auswirkungen der BAA auf aktuelle Verkehrsplanungen und Infrastrukturmaßnahmen erwartet, wird enttäuscht. Außer als gelegentliche Pressemeldung findet die Baltisch-Adriatische-Achse im Baltikum und in Polen nicht statt. Es sei zwar möglich, daß unverbindliche Entwürfe über diese Bahnachse in irgendwelchen Büros vor sich hin stauben, aber Planfeststellungsverfahren oder Ausschreibungen sind unbekannt, ebenso sei diese Verkehrsachse noch niemals Gegenstand in staatlichen Haushaltsentwürfen oder Investitionsprogrammen gewesen. Daß Österreich für diese Achse bereits milliardenteure Tunnel baut oder plant, löst ungläubiges Erstaunen aus. Wer soll denn diese Bahn nutzen, wird gefragt, und was ist das „Baltische" an der Baltisch-Adriatischen-Achse?

In Polen und dem Baltikum dominiert der LKW eindeutig und sicherlich noch auf lange Zeit den Güterverkehr mit rund 80 Prozent, entsprechend ist auch der Autobahnbau fortgeschritten, an dem sich auch österreichische Baukonzerne beteiligen. Selbst wenn die Zollabwicklung mit Rußland noch immer sehr umständlich ist und stundenlange Grenzabfertigungen für LKW-Fahrer und Speditionen zum Alltag gehören, so ist auch hier der LKW dem Bahntransport haushoch überlegen. Gleiches gilt für den Seetransport, denn seit die russischen Pläne, aus Königsberg ein „Honkong des Westens" zu machen, am Widerstand der EU (vorerst) gescheitert sind, haben die baltischen Häfen weiter an Bedeutung für Rußland gewonnen, die alle gut mit dem LKW oder der russischen Breitspur zu erreichen sind. Dies läßt sich auch am ständig anwachsenden Schiffsverkehr auf der Ostsee und durch den Nord-Ostsee-Kanal bei Kiel ablesen. Ein weiteres Argument gegen die Baltisch-Adriatische-Achse kommt von Bahnexperten und Speditionen, die auch deshalb den Erfolg einer Eisenbahnverbindung zwischen den Ostsee- und Adriahäfen für unrealistisch halten, weil die Seereedereien ihren Kapitänen immer engere Terminpläne vorgeben, sodaß Bahntransporte durch ihre Unpünktlichkeit auf dieser Strecke für modernen Schiffslinienverkehr ungeeignet sind.

Handel fast ohne Bahn

Die Vertreter der Österreichischen Wirtschaftskammer (WKO) in Warschau und Riga kennen selbstverständlich die Idee einer Baltisch-Adriatischen-Achse und wissen, daß sich Österreich dafür einsetzt. Der engagierte österreichische Wirtschaftsdelegierte in Warschau, Ernst Kopp, weist jedoch auf die zunehmend kritische Haltung der Bevölkerung beim Thema Transitverkehr in Österreich und Polen hin, die von der Politik berücksichtigt werden müsse. Kopp informiert über die sehr guten gegenseitigen Handelsbeziehungen zwischen Polen und Österreich, die sich voraussichtlich auch weiter hervorragend entwickeln dürften. Im Jahr 2010 betrug das polnische Handelsvolumen nach Österreich 1,9 Mrd. Euro, und Österreich exportierte Waren im Wert von 2,75 Mrd. Euro nach Polen; für das Jahr 2011 sei sogar mit einer Steigerung von 25 Prozent zu rechnen. So kommen aus Polen vorrangig folgende Handelsgüter nach Österreich:

- Schlesische Steinkohle für die Hochöfen der VOESTALPINE AG im Großraum Linz und die kalorischen Kraftwerke in Niederösterreich und Wien.
- Fertigprodukte wie Computer, Weiße Waren (Kühlschränke, Waschmaschinen etc.), Möbel oder Fahrzeuge (Opel, Fiat, einige Bushersteller)
- Kupfer und Kupferprodukte
- Nahrungsmittel, Fruchtsäfte; so werden fast alle Nutella-Produkte für Österreich in Polen hergestellt

Österreich führt vorrangig folgende Waren nach Polen ein:

- Bauteile für Opel, da es eine enge Zusammenarbeit zwischen GM Aspern bei Wien und Gleiwitz gibt
- Bleche für die Weißen Waren
- Stahlkonstruktionen für Fassadenbau
- Komplizierte Bauteile aus Metall, die z. Zt. noch nicht in Polen produziert werden können

Auch im direkten Handel zwischen Polen und Österreich überwiegt der LKW-Verkehr mit 80 Prozent; alle hochwertigen Wirtschaftsgüter werden über die Straße transportiert, nur der Kohletransport erfolgt per Bahn.

Ebenso positiv spricht der gut informierte Wirtschaftsdelegierte im österreichischen Außenwirtschafts-Center Riga, Günther Schabhüttl, über die guten Wirtschaftsbeziehungen zu Lettland und Litauen, während Estland von der WKO in Helsinki betreut wird. 2010 exportierte Österreich Waren im Wert von 90 Mio. Euro nach Lettland und Litauen, während die beiden baltischen Länder einen Warenwert von 25 Mio. Euro nach Österreich ausführten. Für 2011 wird eine Steigerung von 40 Prozent erwartet, sodaß der Handel dann wieder das Niveau vor der Krise von 2008 erreicht hat.

Aus Österreich kommen vorrangig nach Lettland und Litauen:

- Maschinen und Anlagen
- pharmazeutische Produkte
- im Bereich der Konsumgüter und biologischen Nahrungsmittel wird ein Wachstum erwartet, das mit dem steigenden Lebensstandard zunehmen werde

Lettland und Litauen führen vorrangig nach Österreich aus:

- gesägtes Holz
- Holzpellets für Heizungen
- Brennholz
- Spielautomaten (Novomatic), deren Bestandteile aus Österreich oder dem Baltikum kommen und in Lettland und Litauen hergestellt werden
- Schienenweichen für weniger befahrene Bahnstrecken

Hauptverkehrsträger zwischen Lettland, Litauen und Österreich ist auch hier eindeutig der LKW, während die Bahn eine untergeordnete Rolle spielt, sogar im Holztransport. Auch Schabhüttl betont, daß der Ost-West-Verkehr in Lettland und Litauen überwiegt, während der Nord-Süd-Verkehr geringer ausgeprägt ist. Die „Baltisch-Adriatische-Achse" werde als Projekt für die ferne Zukunft gesehen, ebenso ein Warenverkehr aus den adriatischen Häfen ins Baltikum. Der intensivste Handel findet zwischen den drei baltischen Staaten untereinander statt, danach folgt als wichtigster Handelspartner Rußland.

Im Rahmen einer internationalen Offensive der WKO engagiert sich Österreich 2012 und 2013 in Lettland und Litauen intensiv im Bereich Transport und Logistik, um österreichischen Unternehmen die Potentiale im Baltischen Raum aufzuzeigen. Hierbei gibt es eine enge Zusammenarbeit mit der Lettischen Staatsbahn. Der Ausbau der beiden wichtigen Ost-West-Bahnverbindungen hat für das Baltikum eine hohe Bedeutung. Die von der EU stark geförderte „Rail Baltika" soll auf europäischer Spurbreite die baltischen Staaten über Polen und Deutschland an das europäische Schienennetz anschließen, während die im Baltikum vorhandenen Schienenstrecken mit der russischen Breitspur Rußland zu den baltischen Häfen Klaipeda, Riga und Tallin führen und später sogar mit Zentralasien, Kasachstan und Afghanistan verbinden sollen. Beide Verkehrsflüsse sind wichtig, um die Region als Drehkreuz im internationalen Verkehr zu positionieren.

Faßt man die Aussagen aus Polen und den baltischen Ländern zusammen, so gibt es beste Wirtschaftskontakte auch mit Österreich, das Baltikum entwickelt sich weiter als wichtige Verbindung zwischen Rußland und Nordeuropa und wird beim Bau der „Rail Baltika" massiv von der EU unterstützt. Alle wichtigen Verkehrsachsen zeigen vorrangig in

Die vier nordeuropäischen Häfen Rotterdam, Hamburg, Antwerpen und Bremen sind wichtige Partner im europäischen Schienennetz und gehören zu den großen Playern im Bahntransport. Die bremischen Häfen haben viel in ihr Umwelt-Management investiert und zählen zu den „greenports". Foto: bremenports

West-Ost-Richtung, und der Seetransport über die Ostsee wächst weiter. Doch die Baltisch-Adriatische-Achse ist ohne jegliche konkrete Bedeutung, sie findet nicht einmal in der Transport und Logistik Offensive der Österreichischen Wirtschaftskammer für das Baltikum statt. Hauptverkehrsträger ist und bleibt der LKW, sogar beim Holztransport, und die Güterzüge mit der schlesischen Kohle werden sicherlich nicht über Klagenfurt rollen.

Der „Vater der Baltisch-Adriatischen-Achse" muß da etwas mißverstanden haben, als er 2004 von Kärnten aus gen Norden blickte. Übrigens fanden sich auch keine „Goldbarren" an der Ostseeküste, nur das „Gold der Ostsee", und das wird seit Jahrhunderten über die „Bernstein-

Straße" ohne Tunnel und ohne milliardenteure Infrastrukturkosten nach Italien transportiert.

Zwei Drittel der Seefracht fahren in den Norden

Als Anrainer der Baltisch-Adriatischen-Achse wird auch Tschechien genannt, das über Brünn, Wien, sowie durch Semmering und Koralpe mit dem Süden verbunden werden soll. Doch Deutschland, als der größte Handelspartner, liegt im Westen und nicht im Süden. Auch bleibt der wichtigste Seehafen für den tschechischen Handel weiterhin Hamburg, das seit Jahrhunderten mit Prag über die Moldau und Elbe verbunden ist. Selbst in den frostigsten Zeiten des Kalten Krieges waren die großen Kaispeicher der CSSR im Hamburger Hafen stets gut gefüllt, und nach dem Zusammenbruch des Eisernen Vorhangs hat Hamburg viel investiert, um sein altes Hinterland an die internationalen Seeverbindungen wieder anzuschließen. Große Frachtmengen dürften für die BAA aus Tschechien sicherlich nicht zu erwarten sein.

Bremerhaven ist der größte Umschlagsplatz für Österreichs Autos, von denen viele mit der Bahn transportiert werden. Ein typischer Autotransporter liegt hier in der neuen Kaiserschleuse. Foto: bremenports

Österreichs Fernhandel mit Asien und Amerika, besonders mit Chinajapan, Indien, den USA und Brasilien findet über See statt. Wolfgang Schmid, der Marketingleiter von Schenker in Wien, weist in einem Interview[58] auf die großen zukünftigen Herausforderungen im internationalen Verkehr hin. Besonders Häfen und Flughäfen müßten mit den immer größer werdenden Schiffen und Flugzeugen rasch mitwachsen. *„Diese Entwicklung – insbesondere in der Schiffahrt – hat doch viel vehementer eingesetzt, als noch vor zehn Jahren erwartet."* Mit den Schiffsgrößen wächst auch die Konkurrenz unter den Seehäfen, und nur die finanzstarken Häfen werden ständig weiter investieren können. Von 15,410.050 Tonnen[59], die 2010 im österreichischen Handel über die sieben wichtigsten Seehäfen transportiert wurden, gingen 62 Prozent über die vier nordeuropäischen Häfen Rotterdam, Hamburg, Antwerpen und Bremen. Die restlichen Prozent teilten sich Koper (33 %), Konstanza (4%) und Rijeka (1 %), der Umschlag in den weiteren Adriahäfen war unbedeutend. Angesicht der italienischen Finanzprobleme dürften die gerade in Triest dringend erforderlichen Investitionen nicht möglich sein, ebenso in Venedig, während Rijeka durch den EU-Beitritt Kroatiens wachsen wird, vor allem, wenn sich ein Großinvestor findet.

Mit berechtigtem Stolz kann Alojz Fabjan, der Vertreter des erst 1957 gebauten Hafen Koper (Luka Koper) in Wien darauf verweisen, daß Koper im Österreichhandel 2010 erstmals Rotterdam überrundet hat. 1,1 Mio. m^3 österreichisches Holz gehen nach Nordafrika, die Levante, das Rote Meer und den Persischen Golf, ebenso werden Stahlprodukte der VOESTALPINE AG wie Schienen und Rohre weltweit verschifft, Kohle aus aller Welt gelöscht, sowie Papier und Zellstoff verladen. In Riesentanks lagern bis zu 3 x 20.000 m^2 Kerosin für den Flughafen in Schwechat, ebenso gehen Mineralien für RHI und Methanol für Dyne (Krems) über Koper. Alles klassische Massengüter für den Bahntransport, der davon jedoch nur 60 Prozent übernimmt, der Rest wird auf LKW verladen. Beim Transport von Autos über Koper werden noch 55 Prozent auf die Bahn verladen, bei allen anderen Gütern sinkt der

58) „Wachstum ohne Verkehr funktioniert nicht"; aus „Österreichisches Außenhandel-Jahrbuch 2012"; Kitzler Verlag, Wien – Seite 17

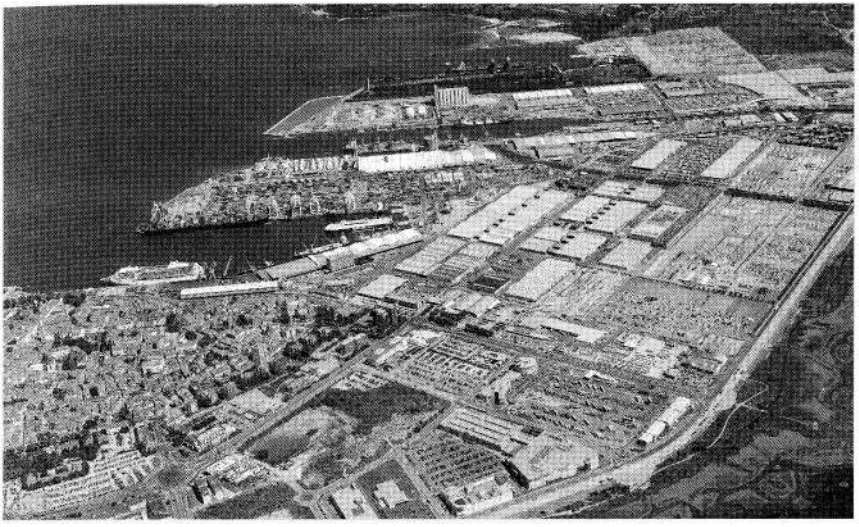
59) Seehafenbilanz 2011 aus Fachzeitung „Verkehr" Nr. 23 vom 10. Juni 2011; Bohmann Verlag, Wien

Bahnanteil rasant. Agrarprodukte aus Ungarn fahren sogar zu 100 Prozent mit dem LKW nach Koper, und von Oktober bis März werden alle Früchte und das gesamte Gemüse aus der Türkei und Israel in Koper auf Kühl-LKW umgeladen und sind 24 Std. später frisch in Deutschland.

Die Baltisch-Adriatische-Achse soll von Wien über den Semmering-Basistunnel nach Graz, dann weiter durch die Koralpe über Klagenfurt, Villach, Udine, Venedig, Padua nach Bologna führen, mit einem Abstecher nach Triest. Doch der einzige Adriahafen, der für Österreich und den Transitverkehr wirklich wichtig ist, liegt nicht an der BAA, sondern ist Ziel des Bahnkorridors 5, der über Ungarn und Slowenien nach Koper führt. 2010 waren es 4,9 Mio. Tonnen des österreichischen Ex- und Imports, die in Koper umgeschlagen wurden, und 2011 werden die 5 Millionen übersprungen, ist sich Alojz Fabjan sicher, das sind mehr als der gesamte Seehandel seines Heimatlandes Slowenien. Doch die Baltisch-Adriatische-Achse liegt auf der gegenüberliegenden italienischen Seite der Adria.

Dabei ist Luka Koper vermutlich der einzige bedeutende Adriahafen mit Wachstumspotential und Hafenflächen, die noch erweitert werden können. In Slowenien sieht man das Projekt der BAA kritisch, der Korridor 5 über Ungarn ist für Koper nicht nur kürzer und schneller, sondern auch umweltfreundlicher und durch fehlende Tunnel ungefährlicher. Italien wird mit Sicherheit nicht groß in die BAA investieren, und bei Kroatien und Slowenien haben andere Infrastrukturinvestitionen Vorrang. Wie sich die Weltschiffahrt weiterentwickelt, bleibt abzuwarten, dennoch werden auch langfristig zwei Drittel der österreichischen Seefracht über die nordeuropäischen Häfen abgewickelt werden, und die Güter dafür fahren über die Westbahn und nicht in Österreichs Süden.

Zitieren wir nochmals Wolfgang Schmid, der feststellt, *„daß Wachstum ohne Verkehr nicht funktioniert. Die Bahn wird in Österreich in diesem Zusammenhang gerne als Allheilmittel' promotet, ohne realistische Reflektion".* Er hat recht, und um den Humbug der Baltisch-Adriatischen-Achse zu verdeutlichen, sei noch auf diese Zahlen verwiesen. Das Verkehrsministerium veröffentlicht die Statistik „Alpenquerender Güterverkehr", und in einer eigenen Zeitreihe wird der über den Semmering führende Transitverkehr der Südbahn seit 1994 erfaßt. 1995 wurden über die Schiene noch 3,2 Mio. Tonnen transportiert, seitdem gehen die Zahlen kontinuierlich zurück, 2008 waren es 2,3 Mio. Tonnen, danach kam



Luka Koper, einer der jüngsten Häfen weltweit, ist der große Gewinner der Adriahäfen mit dem besten Zukunftspotential. Foto: Hafen Koper

die Wirtschaftskrise, und 2011 sind es vermutlich 2,5 Mio. Tonnen. In diesen Tonnagezahlen ist der gesamte Transitverkehr enthalten, der über die Südbahn nach Italien, Kroatien, Slowenien und das restliche Ex-Jugoslawien per Bahn transportiert wird. Die Südbahn soll Teil der Baltisch-Adriatische-Achse werden und wird dann selbst nach dem Bau eines Semmering-Basistunnels über Marburg und Ljubljana nach Koper im Transit vermutlich nicht mehr als 2,3 bis 3 Mio. Tonnen transportieren, auch wenn Ministerin Bures ohne realistischen Bezug von einer Gesamtsteigerung des Verkehrs über den Semmering von 80 Prozent (?) spricht. Woher jedoch diese gewaltigen Steigerungen herkommen sollen, verrät sie nicht.

Von den rund 90 Mio. Tonnen, die österreichweit im Güterverkehr der Bahn transportiert werden, beträgt der Gesamtanteil über die Alpen derzeit nur rund 15 Mio. Tonnen, wovon allein mehr als 10 Mio. Tonnen über den Brenner rollen. Somit umfaßt der Transitanteil über den Brenner fast 90 Prozent, während der Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs am Semmering nur rund 25 Prozent des gesamten Transports ausmacht, dies bedeutet einen Umsatz von 25 Mio. Euro. Der Jahres-

Umsatz der Bahn im Güterverkehr auf dem gesamten österreichischen Schienennetz beträgt rund 800 Mio. Euro und ist der größere Teil des erwirtschafteten Umsatzes, zu dem durch den Personenverkehr noch rund 550 Mio. Euro hinzukommen, sodaß die Bahn insgesamt lediglich 1,4 Mrd. Euro Umsatz im österr. Schienenverkehr erlöst. Der Rest kommt vornehmlich vom Steuerzahler.

Selbst wenn sich der Verkehr auf der späteren Baltisch-Adriatischen-Achse leicht erhöhen würde, so bleibt doch ein gewaltiges Mißverhältnis zwischen Investitionskosten und Einnahmen. Den Steuerzahlern wird jetzt zwar erzählt, daß die beiden Tunnel der Baltisch-Adriatischen-Achse „nur" über 7 Mrd. Euro kosten werden, aber es werden offensichtlich nicht nur die zu erwartenden erheblichen Verteuerungen der Baukosten verschwiegen, sondern auch die Betriebskosten, die rasant steigenden Finanzierungskosten und Zinsen der auf Pump finanzierten Bahntunnel. Dabei bleibt das extrem hohe Risiko weiterer Zusatzkosten durch die eintretenden „unerwarteten" Wassereinbrüche im Semmering-Basistunnel noch unberücksichtigt. Realistisch werden die echten Kosten auf über 20 Mrd. Euro steigen, denen jährliche Umsatzerlöse im grenzüberschreitenden Güterverkehr von 25-30 Mio. Euro entgegenstehen, dies sind nur wenig mehr als 1 Promille (!) der zu erwartenden Investitionskosten von Semmering- und Koralmtunnel.

Der „Vater der Baltisch-Adriatischen-Achse" muß da etwas mißverstanden haben, als er 2004 von Kärnten zuerst auf die Koralpe, danach auf die Ostalpen sah und dann gen Italien blickte.

Ein „Lichtprojekt für ganz Europa"

Die Dramaturgie wäre weder im Burgtheater noch in der Wiener Oper zu toppen gewesen, als der mehrfach angekündigte Bote aus Brüssel, Österreichs Experte in der EU-Kommission (DG-Move) Helmut Adelsberger, am 19. Oktober 2011 einflog, um die Teilnehmer der Tagung „Zielnetz 2025" in der Sky Lounge der WKO in Wien über die soeben veröffentlichten Trans-European-Networks (TEN) zu informieren. Die Baltisch-Adriatische-Achse sei in das Core Network der Europäischen Union aufgenommen worden, berichtete er stolz und löste damit Begeisterung aus. So strahlende Gesichter hatte es vermutlich bei einer Tagung im Haus der WKO schon lange nicht mehr gegeben. „Wir haben es

geschafft", beglückwünschten sich die Tunnellobbyisten, „das kann uns keiner mehr nehmen", gratulierten sich die Vertreter der Baukonzerne, und die leitenden Herren der ÖBB-Infrastruktur AG waren überglücklich. Bereits im Fahrstuhl freuten sich wohl Baulobby, Tunnelbefürworter und Bahn, wo sie denn ihren großen Sieg feiern würden. Danach verbreitete sich die Meldung in den österreichischen Medien: „Der Baltisch-Adriatische-Korridor im Trans-Europäischen Verkehrsnetz" oder „Koralm und Semmering im TEN-Netz". Der EU-Vizepräsident und Verkehrskommissar Siim Kallas habe am 19. Oktober 2011 die Baltisch-Adriatische-Achse in die zehn wichtigsten europäischen Verkehrskorridore aufgenommen.

Am größten war der Jubel in Kärnten: „*Intensive Lobbyingaktivitäten haben sich bezahlt gemacht: Am 19. Oktober 2011 veröffentlichte die Europäische Kommission die Vorschläge für das zukünftige Core Network. Darin wird die Baltisch-Adriatische-Achse von Helsinki bis Ravenna mit dem Herzstück der Koralmbahn als eine von 10 prioritären Korridoren aufgenommen. Damit besteht die Möglichkeit, dass die EU die Planung und den Ausbau mitfinanziert*." Weiter zitierte die Kärntner Landesregierung den österreichischen EU-Regionalkommissar Johannes Hahn; das kleine Kärnten habe in Europa etwas erreicht, was man ihm nicht zugetraut hätte. In einem Hamburger Interview lobte Dörfler sich selbst: *„Es ist uns von Kärnten aus gelungen, ein verkehrstechnisches Lichtprojekt der Zukunft zu formen, hinter dem auch die Europäische Kommission steht. Das kleine Kärnten ist zum Zugpferd für ein ganzes Land, für ganz Europa geworden." Ö*sterreich war übrigens das einzige EU-Land, in dem die Bekanntgabe des Core Networks derartige Begeisterungsstürme auslöste, in den anderen Mitgliedsländern fand die Bekanntgabe kaum einen öffentlichen Niederschlag. Wenn man bedenkt, wie EU-kritisch sich die Alpenrepublik und besonders die FPÖ gegenüber sonstigen Brüsseler Vorgaben gibt, stellen sich schon interessante Fragen nach den Absichten dieses inszenierten Beifalls.

Denn die Realität sieht abseits aller PR-Verdrehungen völlig anders aus. Am 19. Oktober gab die EU-Kommission lediglich einen unverbindlichen Vorschlag (!) für die TEN-Netze bekannt, der besagt, daß die Baltisch-Adriatische-Achse auf Wunsch von Österreich, neben einer Vielzahl anderer wichtiger Verkehrsverbindungen, im Kernnetz aufgeführt ist. Die Begründung für den Vorschlag läßt sich in Kurzform auch in der nach EU-Mitgliedsländern gegliederten Übersicht nachlesen, in der es

für Österreich heißt: „*Commission notes very high investments in AT, especially in rail (highest in EU per capital, highest after CH)".* Die EU hat sich also nicht von der Kärntner Genialität der „Linienführung und Namensgebung" der Baltisch-Adriatischen-Achse beeindrucken lassen, sondern ausschließlich von den „sehr hohen Investitionen in Österreich", die im Bahnsektor die höchsten in der EU sind und nach der Schweiz die zweithöchsten in Europa. Dem Vorschlag der Kommission müssen übrigens noch der Rat, das EU-Parlament, die nationalen Regierungen und oft auch Nationalparlamente zustimmen, und selbst dann kann die EU kein Land zwingen, die BAA zu bauen und zu finanzieren.

Nebenbei ist Österreich das einzige Land, das die Baltisch-Adriatische-Achse als Wunsch für den EU-Vorschlag angemeldet hat; alle anderen Mitgliedsländer führen andere Prioritäten für das TEN-Netzwerk an, auch Finnland, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tschechien, Slowakei und Italien, die stets als die Länder der BAA in Österreich genannt werden. Keines dieser Länder, durch die einmal die Baltisch-Adriatische-Achse führen soll, hat in Brüssel Interesse an einer Aufnahme dieser Schienenverbindung angemeldet, und keines dieser Länder ist offensichtlich bereit, in diese Achse zu investieren.

Auch ist die Meinung über die Bedeutung des TEN-Netzwerkes innerhalb der EU-Länder höchst unterschiedlich. Im Gegensatz zu Österreich gibt es erhebliche Vorbehalte gegen das Instrument der Kernnetzkorridore, auch wird das Vorschlagsrecht der Kommission kritisch gesehen, weil es dem Subsidiaritätsprinzip widerspricht. Der Hauptgrund der Skepsis sind jedoch die langfristigen Verpflichtungen und hohen Anforderungen, denen oft nicht nur nationale Infrastrukturplanungen und Investitionen entgegenstehen, sondern deren Kosten von den Mitgliedsländern oft als wirtschaftlich nicht vertretbar angesehen werden, allzumal die EU nur geringe Finanzzuschüsse äußerst vage in Aussicht stellen kann. Andere Regierungen und Verkehrsminister gehen offensichtlich mit dem Geld ihrer Steuerbürger sorgsamer um und sind nicht bereit, Infrastrukturinvestitionen durch 100-prozentige Schuldenaufnahmen mit hohen Zinszahlungen zu finanzieren, wie dies Österreich macht.

Die EU führt auch den parallel zur BAA verlaufenden Korridor 5 weiter auf, den Österreich seit Jahren als stärkste Konkurrenz zur Baltisch-Adriatischen-Achse heiß bekämpft. Aus Sicht der EU und der Nachbar-

Staaten ist diese Strecke auch vernünftig, die über Bratislava, Ungarn und Slowenien umweltfreundlich, ohne Tunnel und ohne Ballungsgebiete zu durchschneiden, wesentlich preiswerter und gefahrloser zum Hafen Koper führt. Wenn österreichische „Experten" diese Linie gerne schlechtreden, weil sie noch eingleisig ist und mit Diesellokomotiven betrieben wird, so sollten sie sich mit der Schuldenbilanz des Korridor 5 etwas näher befassen: Die weist nämlich eine „Null" auf. Auch ist sie Teil der internationalen „echten" Achse Spanien-Turin-Kiew und offensichtlich noch nicht an Kapazitätsgrenzen gestoßen. Wenn die österreichische Bahninfrastruktur von wirtschaftlich rechnenden und kostenbewußten Planern bestimmt würde, statt von Baulobby und profilierungssüchtigen Landesfürsten, hätten die Steuerzahler nur die Verlängerung der Westbahn bis Bratislava bezahlen müssen, und die Bahn hätte tunnelfrei an die Adria fahren oder auf der bewährten Südbahn, allerdings ohne Semmering-Basistunnel gen Süden rollen können. Und da der Korridor 5 nur 60 km (!) neben den Ostalpen verläuft, wäre sicherlich auch eine Verbindung nach Klagenfurt möglich gewesen, allerdings ohne Koralmtunnel und ohne „Haider-Gedächtnisbahn".

Vor einem weiteren Dilemma dürfte im übrigen die Bahn demnächst stehen. Weil die Rail-Cargo Austria (RCA) dankenswerterweise die ungarische Staatsbahn von der hoch verschuldeten Güterverkehrstochter MAV entlastet hat, wenn auch zu recht ungünstigen Konditionen, werden Güterkunden bald an der Preisschraube drehen wollen. Da der Transport über das flache Ungarn immer preiswerter sein wird, als auf einer Gebirgsbahn, müßte die RCA eigentlich zwei Preise für den Weg gen Süden anbieten: den hohen über die Südbahn oder den Billigtarif über Ungarn. Macht sie dies nicht, weil der Güterverkehr durch Österreich rollen soll, wird der Steuerbürger wohl erneut ungefragt in seine Tasche greifen müssen. Die komplette für den Export bestimmte Maisernte Ungarns wird die österreichisch gewordene MAV wohl nicht mehr transportieren: Die fährt schon länger kostengünstig per LKW direkt nach Koper!

Lobbying bei „glühenden Befürwortern"

Es sind tatsächlich die „intensiven Lobbyingaktivitäten" und „politischen Initiativen" des Landes Kärnten, die nun die BAA in den EU-Vorschlag des TEN-T Core Networks gebracht haben. Um dem Leser einen wirk-

lichkeitsnahen Einblick in die aufreibenden Bemühungen des „Vaters" der Baltisch-Adriatischen-Achse zu vermitteln, sind die folgende Zitate aus der Presseerklärung des Landes Kärnten vom 7. Dezember 2011 angefügt:

„Landeshauptmann Gerhard Dörfler befand sich am Dienstag in Brüssel, wo er mit zahlreichen hochkarätigen Persönlichkeiten auf EU-Ebene zusammentraf, um Kärnten relevante Themen, allen voran die Baltisch-Adriatische-Verkehrsachse ...zu besprechen. ... Verkehrskommissar und Vizepräsident der Europäischen Kommission Kallas zeigte sich als glühender Befürworter des Projektes. Alle Europaabgeordneten und die politischen Vertreter der Regionen und die Verfasser von Studien der ÖBB und der oberitalienischen Häfen waren sich einig, daß die geplante Achse die wirtschaftliche Entwicklung positiv beeinflussen werde.

Der Landeshauptmann sprach von einem ‚Goldbarren', der entlang der Achse von Helsinki über Danzig, Warschau, Wien, Klagenfurt bis zu den Adriahäfen entwickelt werde. Er appellierte an die Mitglieder des Europäischen Parlaments, das europäische Projekt, wie von der Kommission vorgeschlagen, zu beschließen. Er dankte allen Beteiligten, den Regionen sowie den ÖBB und der nordadriatischen Hafenvereinigung NAPA für ihre Unterstützung."

Auch wenn es die Kärntner Verdienste auf dem Brüsseler Lobbying-parkett schmälert, so muß doch festgestellt werden, daß sich nicht nur der Kärntner Landeshauptmann um die Baltisch-Adriatische-Achse verdient gemacht hat, auch die Bundesregierung, egal ob „rot, schwarz oder blau/orange", und die jeweiligen Verkehrsminister haben sich dafür eingesetzt, nicht zuletzt *„die Verfasser von Studien der ÖBB";* von der Tunnellobby und der Bauindustrie ganz zu schweigen. Kein Finanzminister hat die Notbremse gezogen, kein Landeshauptmann hat das Signal auf Halt gestellt, kein Verantwortlicher der Bahn hat die falsche Weichenstellung korrigiert. Die Baltisch-Adriatische-Bahn rast ungehindert in ein schwarzes Loch, und den Steuerzahlern erzählt die Politik die Mär von der „Wohlstandsachse", die „pro investierter Milliarde Euro 17.000 Arbeitsplätze schaffe und durch den Bau der Koralmbahn ca. 210 Mio. Euro pro Jahr an Wertschöpfung" entstehen läßt.

Landeshauptmann Dörfler spricht immer wieder davon, daß jenen, die seine Baltisch-Adriatische-Achse belächelt haben, nun das Lachen

vergangen sei. Über die Geschmacklosigkeit dieses grauenvoll mißbrauchten Zitats kann man sicherlich nicht streiten, aber seine Aussage ist auch falsch. Ganz Europa lacht über Österreichs Baltisch-Adriatische-Achse, am meisten Deutschland, Tschechien, die Slowakei, Ungarn und Slowenien, deren Transittransporte Österreich freiwillig übernehmen will und auf die Bezahlung der hierfür erforderlichen Bahninfrastrukturinvestitionen noch stolz ist.

Schon tragische Züge bekommt das politische und finanzielle Engagement Österreichs jedoch, wenn man sich klarmacht, auf welchen internationalen Absprachen und Grundlagen das auf Pump finanzierte Milliardenengagement für das „Herzstück" der Baltisch-Adriatischen-Achse einschließlich Semmering-Basistunnel basiert. Die Beantwortung von Fragen des Autors nach EU-Verträgen, zwischenstaatlichen vertraglichen Vereinbarungen und finanziellen EU-Förderungen wurde von Verkehrsministerin Doris Bures abgelehnt. Umso auskunftsfreudiger zeigte sich da das Land Kärnten und veröffentlichte im Dezember 2011 eine 2004 beginnende Aufzählung, die ungekürzt als Anlage 2 beigefügt ist.

Demnach fußt die Baltisch-Adriatische-Achse auf folgenden internationalen Vereinbarungen und Absprachen:

- 2 unverbindliche Kooperationsvereinbarungen zwischen österreichischen und italienischen Landes- und Regionalvertretern
- 1 unverbindlicher „Letter of Intent" (Absichtserklärung)
- 1 unverbindlicher Beschluß zwischen Kärnten und norditalienischen Regionen
- 1 unverbindliches Treffen mit EU-Verkehrskommissar und italienischen Regionalvertretern
- 2 unverbindliche Treffen mit Regionalvertretern
- 1 unverbindliches Gespräch mit dem Hafenpräsidenten von Venedig
- 1 „Kick Off Meeting" (Anstoß) in Klagenfurt
- 1 Gespräch mit Vertretern der EU-Verkehrskommission
- 1 Teilnahme an „Open Days" in Brüssel
- 1 Besuch des EU Verkehrskommissars Siim Kallas
- 1 Treffen mit dem österreichischen EU-Kommissar für Regionalpolitikjohannes Hahn

Es gibt nicht einen einzigen staatsrechtlich verbindlichen Vertrag, nicht einmal bindende Vereinbarungen mit nationalen Regierungen. Es gibt nur fröhliche Treffen, vermutlich mit gutem Essen und besten Weinen, bei denen sich die jeweiligen Vertreter in den Armen liegen, freundliche aber unverbindliche und vage Absichtserklärungen in jeweils exquisiter Umgebung von sich geben. – Nett aber bedeutungslos! Keine seriöse Bank der Welt würde auf dieser Grundlage einen Kredit von 2.000 Euro gewähren, die österreichische Bundesregierung geht jedoch Verbindlichkeiten ein, die recht schnell 20 Mrd. Euro übersteigen werden!

Die Baltisch-Adriatische-Achse bleibt ein Phantom und dient Kärnten, der Steiermark, der Verkehrsministerin, der Bundesregierung und den Bundesbahnen als Feigenblatt für das Einknicken gegenüber Haiders Geisterbahn und der mächtigen Tunnel- und Baulobby auf Kosten der Zukunft Österreichs!

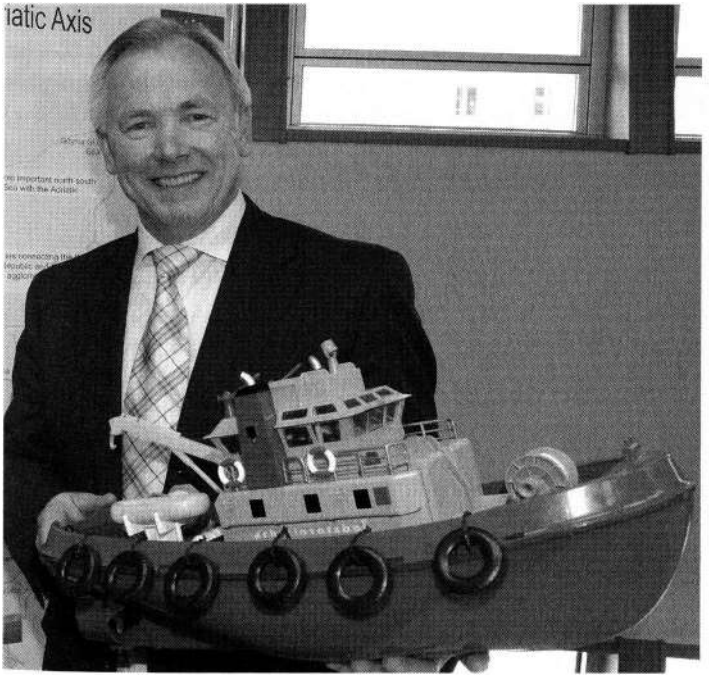
Ein Trockendock und neue Tunnel

„Große Freude herrscht bei Kärntens Landeshauptmann Gerhard Dörfler über die Unterzeichnung einer Kooperationsvereinbarung zwischen dem Land Kärnten und der Vereinigung der nordadriatischen Häfen (NAPA). Die NAPA-Häfen, zu denen Ravenna, Venedig, Triest, Koper und Rijeka gehören, sind durch ihre Ausbaupläne und durch ihre Lage an der Baltisch-Adriatische-Achse die Häfen der Zukunft. Aus diesem Grund wurde nun eine Vereinbarung unterzeichnet, die eine enge Zusammenarbeit zur gemeinsamen Entwicklung des Standortes Fürnitz als Premium-Dry-Port vorsieht", erklärte Dörfler am 25. November 2011.

Dem aufmerksamen Leser wird nicht entgangen sein, daß Gerhard Dörfler nun völlig ins Schwimmen gekommen ist, obwohl es sich bei dem „Premium-Dry-Port" um einen *Trockenhafen* handelt. Es ist dem Kärntner Landeshauptmann offensichtlich nicht genug, daß Kärnten mitgeholfen zu haben scheint, das Tripple-A Rating der Republik mit Milliardenschulden der Koralmbahn, der Hypo-Alpe-Adria-Bank, dem Klagenfurter Stadion und weiteren Millionenhaftungen an Kärntner Spezis zu verzocken, nun will er auch „very dry" Hafenkapitän spielen und den seit Jahren verlustreichen Verschiebebahnhof Fürnitz mit Unterstützung der österreichischen Steuerzahler und der nordadriatischen

Häfen *„als ersten Hinterlandhafen und Trockendock"* ausbauen, weil Fürnitz als Drehscheibe für die NAPA-Häfen am Schnittpunkt der Baltisch-Adriatischen-Achse und des Transnationalen Korridors X (Tauernbahn) liegt.

Landeshauptmann Dörfler weiter: *„Durch diese Kooperationsvereinbarung, die im Rahmen eines Workshops des EU-Projektes Transitects getroffen wurde, ist nun der Weg frei zur Entwicklung des Hinterlandhubs Villach Fürnitz als Logistikdrehscheibe für die Baltisch-Adriatische-Achse sowie für die Tauernachse. Damit wurde auch bestätigt, welch großes Potential der Standort Fürnitz aufweist."* Weitere Erklärungen Dörflers gehen zielgerichtet an Verkehrsministerin Bures, Finanzministerin Maria Fekter, Bahn-Boß Christian Kern und EU-Regionalkommissar Johannes Hahn. *„Ein Ausbau des Verschiebebahnhofes Fürnitz zum Premium-Dryport würde den Wirtschaftsstandort Kärnten massiv aufwerten aber auch für die Güterverkehrssparte der ÖBB große Möglichkeiten bieten. Daher ist es von besonderer Bedeutung, daß' umgehend*



Hafenkapitän Gerhard Dörfler übt bereits mit einem Hafenschlepper Fahrmanöver für seinen „Premium-Dryport". Foto: Landesregierung Kärnten

die nächsten Schritte zu Umsetzung und Ausbau des Verschiebebahnhofes zum Premium-Dryport in Angriff genommen werden

Doch Kärnten begnügt sich nicht nur mit dem Koralmtunnel und dem weltweit ersten Trockendock in einem Trockenhafen; die österreichischen Steuerzahler und EU-Bürger sollen offensichtlich weitere Millionen nach Klagenfurt schicken. Dörfler hierzu in einer aktuellen Broschüre der Kärntner Landesregierung: „*Die Koralmbahn ist tatsächlich nur der erste wichtige Schritt. Anschließend brauchen wir die Tunnelkette zwischen Klagenfurt und Villach. Das ist noch einmal eine 700-Millionen-Euro-Investition. Da gibt es sicher wieder Unterstützung aus Brüssel. Bis Velden liegt ja bereits ein baureifes Projekt vor. Für das Logistikzentrum Villach schwebt mir dann eine Partnerschaft mit den Adriahäfen vor."*[60)]

Wer schützt Österreich vor diesen Luftschlössern? Und wer schützt Gerhard Dörfler vor sich selbst, der nicht nur die Finanzen der Republik strapaziert, Steuermilliarden in sinnlosen Bahntunneln und Trockenhäfen versenken will, sondern die Saison für den Villacher Fasching offenbar auf 12 Monate auszudehnen scheint? Vielleicht wäre ein diskretes Sechsaugengespräch mit dem Bundespräsidenten, dessen Gattin Margit und Gerhard Dörfler in der Hofburg angebracht. Frau Fischer engagiert sich seit dem 4. Juli 2011 für den Koralmtunnel bei Deutschlandsberg als Tunnelpatin und hat damit nicht nur praktische Erfahrungen mit Europas fragwürdigstem Bahntunnel und dem Kärntner Landeshauptmann; als „irdische Vertreterin der Heiligen Barbara" (© Wikipedia) soll die Tunnelpatin auch vor Unheil schützen.

Übrigens muß nicht nur der „Vater der Baltisch-Adriatischen-Achse" da etwas mißverstanden haben, sondern das müssen auch Landeshauptmann Voves, Ministerin Bures, die Bundesbahnen und die Regierung, als sie der Auffassung waren, die unnötige Koralmbahn und den entbehrlichen Semmering-Basistunnel dadurch zu begründen, daß sie Finnland, Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tschechien, der Slowakei, Italien und Brüssel eine Bahnachse aufschwatzen können und den Steuerbürgern erzählen wollen, die EU benötige die Baltisch-Adriatische-Achse für das europäische Kernnetz der Eisenbahnen.

---

60) Amt der Kärntner Landeregierung: Broschüre Jahrhundert-Projekt Koralm - Der Weg nach Europa"; Klagenfurt - Kapitel „Stoppt die Bremser" - Seite 13

Der Brenner-Basistunnel

Alpine Verkehrspolitik neu aufstellen

Kurz vor Weihnachten 2011 platzte die Bombe; sie trägt die Bezeichnung C-28/09 und kommt vom Europäischen Gerichtshof (EuGH). Die EU-Kommission, sowie die EU-Mitglieder Italien und Niederlande ließen durch eine Klage gegen Österreich feststellen, daß die Republik mit ihrem sektoralen LKW-Verbot in Tirol gegen EU-Recht verstoßen hat. Dies war nicht nur für die Bevölkerung, die in der Nähe der Brenner-Autobahn wohnt, ein Schock, es ist auch ein großer Rückschlag für die vielen Bürger, die sich in Initiativen und durch mehrere spektakuläre Aktionen einen Erfolg ihres Kampfes gegen den Transitverkehr und für eine bessere Lebensqualität versprochen hatten. Interessant ist aber auch, wer sich dort vor dem EuGH gestritten hat, es sind nämlich die gleichen „Partner", die angeblich in bester Harmonie den Brenner-Basistunnel (BBT) bauen. Vergleicht man dies mit einem Hausbau, so arbeiten alle gemeinsam an einem viel zu großen, überflüssigen und protzi-

Mehrfach sperrten Tiroler Bürger und das „Transitforum" die Brennerautobahn wie am 29. Mai 2006. Foto: Transitforum Austria-Tirol

gen Keller, während sie sich gleichzeitig per Gerichtsbescheid die Benutzungsbewilligung für das Erdgeschoß untersagen.

Jährlich fahren bis zu zwei Millionen LKW im Transit über die Inntal- und Brennerautobahn (A 12 und A 13), und Österreich versuchte zweimal vergeblich, die LKW-Lawine durch Fahrverbote für Lastkraftwagen mit bestimmten Gütern zu stoppen. Die EU-Kommission, das Autoland Italien und die Niederlande mit ihren vielen Speditionen sahen darin eine Beschränkung des Warenverkehrs und wurden durch das EuGH-Urteil bestätigt. Der Tiroler Landeshauptmann Günther Platter, der sich langsam auf den Wahlkampf vorbereitet, will das sektorale LKW-Fahrverbot wieder einführen, doch diese Trotzreaktion ist eher ein Zeichen seiner Ratlosigkeit aber keine Lösung.

Das Urteil aus Luxemburg hat nämlich noch eine andere wichtige Bedeutung. Der EuGH hat darin bestätigt, daß der freie Warenverkehr nicht eingeschränkt, umgeleitet oder auf die Schiene gezwungen werden kann. Damit ist ein weiteres Mal die seit Jahren propagierte „Verlagerung von der Straße auf die Schiene" gescheitert, die in Österreich in den meisten Fällen sowieso nur das Feigenblatt für milliardenteure einseitige Investitionen in die Bahninfrastruktur und den Tunnelbau ist. Auch entfällt nun das innenpolitische Hauptargument für den Bau des Brenner-Basistunnels: die angebliche Entlastung der Brenner-Autobahn vom Transitverkehr, an die jedoch nur Politiker in ihren Sonntagsreden zu glauben schienen. Bestätigt werden nun die vielen kritischen Stimmen vom Bodensee bis zum Neusiedlersee, die aufgrund der Faktenlage nie an diese „Verlagerungs-Fata-Morgana" geglaubt haben, wie auch die Verkehrssprecherin der Grünen, Gabriela Moser, die stets vom „*Verlagerungsmärchen der Regierung*" sprach.

Bereits am 19. Jänner 2011 haben deshalb die Vertreter des Transitforum Austria-Tirol, Fritz Gurgiser und Hermann Weratschnig, in einem persönlichen Gespräch von Verkehrsministerin Bures und Generalsekretär Kasser eine „Neuaufstellung der alpinen Verkehrspolitik" gefordert. Bures nahm dies zur Kenntnis, tat aber nichts, weil sie sich anscheinend in der „*Geiselhaft der Tunnelbauer befindet, aus der sie sich nicht lösen kann",* wie Fritz Gurgiser dazu argwöhnt. Neu aufgestellt wurde nämlich nicht die Verkehrspolitik, sondern wurden Tunnelbohrer. Übrigens auch ein Verstoß gegen das eigene Regierungsprogramm (Abs. 2.4.), dem SPÖ und ÖVP zugestimmt haben. Doch trotz aller Enttäuschungen

und allem Ärger über den Spruch aus Luxemburg, könnte dies auch ein Anstoß für eine ehrlichere und wirkungsvollere Lösung des Transitproblems in Tirol sein.

Landtagsabgeordneter Fritz Gurgiser (Bürgerklub Tirol), der mit dem Transitforum Austria-Tirol und großem persönlichen Engagement zu den Gründern der Bewegung gegen die Transitlawine zählt, sieht kurzfristig nur in der Region von Rosenheim-Verona Möglichkeiten, um die Transitlawine *„nach dem Prinzip des kürzesten Weges"* einzudämmen. Denn ein Blick auf den Gesamtkorridor der Brennerstrecke im Rahmengebiet der Alpenkonvention zeigt, so Gurgiser[60], *„ein mehr als abenteuerliches Versagen und eine unglaubliche Transit-Scheinheiligkeit".* Während in Nordtirol seit Jahren Maut und Roadpricing im Rahmen der Wegekostenrichtlinie erhöht und LKW-Fahrverbote für die Euro-Klassen 0, 1 und 2 (Schadstoff und Lärm, die Transitflotte fährt heute mit den Euro-Klassen 4 und 5, demnächst 6), sowie ein Lkw-Nachtfahrverbot verordnet wurden, blockieren und verhindern dies die Nachbarn in Bayern, Südtirol und dem Trentino seit ebenso vielen Jahren. Dadurch wurde die Brennerstrecke im Vergleich mit Schweizer Strecken wesentlich attraktiver und kostengünstiger für die internationale Transport- und Speditionswirtschaft. Die Politik der Verkehrsministerien in Wien, Rom, München und Berlin lautet: Weitermachen wie bisher, keine Zweifel äußern und bloß keine Veränderungen - gefahren wird auf der Straße, gebohrt wird im Berg und die Bürger werden damit beruhigt, daß der BBT den Verkehr auf die Schiene verlagert.

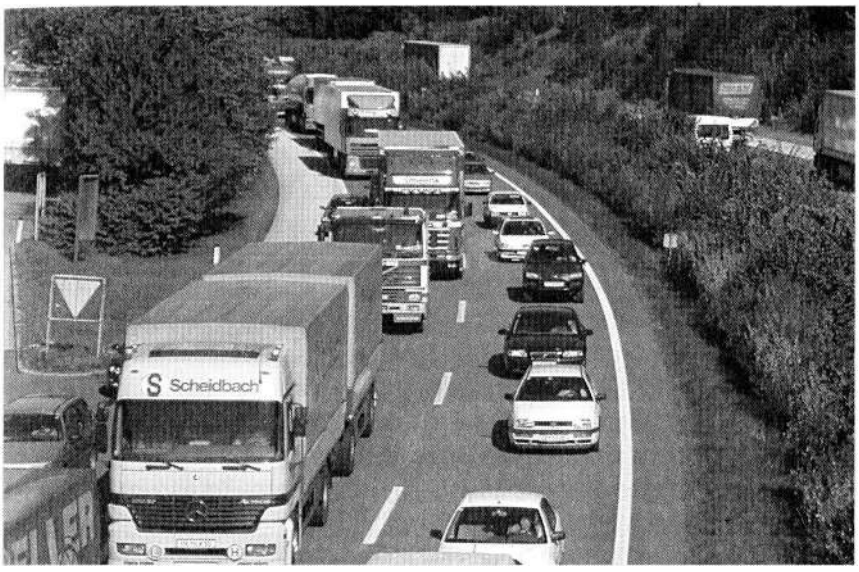
Gurgiser und seine politischen Freunde erblicken im Brenner-Basistunnel keine glaubhafte und wirkungsvolle Alternative für den Transitverkehr auf der Brenner-Autobahn, weil mit dem EU-Beitritt im Jahr 1995 auch das EU-Recht übernommen und der damals bestehende Transitvertrag mit der EU nach nur zwei Jahren (!) außer Kraft und durch ein inhaltlich wesentlich schlechteres und unverbindliches Transitprotokoll ersetzt wurde. Außerdem wiesen sie stets auf die beiden Schweizer

61) Fritz Gurgiser wurde 1952 in Innsbruck geboren, engagierte sich ab 1987 im Widerstand gegen den Transitverkehr, gründete 1994 das Transitforum Austria und zog 2008 in den Tiroler Landtag ein. Der glaubwürdige und in seiner Heimat tief verwurzelte Gurgiser hat sich durch seinen Kampf gegen den Transit und durch seine Unbeugsamkeit im Landtag große Sympathien erworben. Europaweit wurde er durch mehre spektakuläre Autobahnsperren bekannt, an der zeitweilig bis zu zehntausend Personen teilnahmen.

Alpentransversalen Lötschberg und St. Gotthard hin, die den alpinen Transitgüterverkehr auf einer weit kürzeren Strecke locker aufnehmen können, falls sie jemals ausreichend genützt werden. Die Schweizer Tunnel würden dafür sorgen, daß zu den hohen Bau- und Finanzierungskosten des BBT auch noch erhebliche Folgekosten und Betriebsverluste kommen, die angesichts des Budgetdefizits nicht zu bezahlen sind. Angesichts der leeren Staatskassen in Österreich, Italien und Deutschland, stellt sich ohnedies die Frage, wer denn den Bau des Brennertunnels überhaupt noch finanzieren kann – zu einem Zeitpunkt, wo sich die EU mit ihrem „Weißbuch Verkehr" vom März 2011 sehr weit von der „Verlagerung auf die Schiene" verabschiedet hat und in sieben deutschen Bundesländern (darunter auch Bayern) bereits die Gigaliner im Probebetrieb sind. Sicherlich kein Signal für den Transitweg Schiene!

Auch wenn die österreichische Bau- und Tunnellobby dies nur ungern hört, sollten die österreichische Bundesregierung und die Bahn endlich ihr Konkurrenzdenken gegenüber der Schweiz beenden und mit den Eidgenossen eine gemeinsame (!) Lösung des alpenquerenden Transitverkehrs erarbeiten. Dies schont nicht nur die Finanzen Österreichs und Italiens, es wäre auch angesichts der hohen Staatsverschuldung und dem Zwang zum Sparen eine kluge Entscheidung, die der Politik nicht nur Glaubwürdigkeit zurückgeben, sondern auch ein Signal für den verantwortungsvollen Umgang mit Steuergeldern sein könnte. Denn der größte Teil des jetzt Tirol durchfahrenden LKW-Verkehrs macht einen extra Umweg, um die Brennerstrecke von Rosenheim bis Verona zu nutzen, und rund ein Drittel des gesamten LKW-Transitaufkommens über den Brenner fährt nicht nach dem „Prinzip des kürzesten Weges". Ein Zusammenwirken mit der Schweiz, Italien, Deutschland, den Niederlanden und der EU-Kommission könnte die österreichische Konflikt- und Konkurrenzpolitik stoppen und mit gemeinsamen Vereinbarungen große Teile der Transit-LKW rechtzeitig abfangen und zu den beiden Schweizer Bahntunneln leiten. Österreichs Nachbarn schauen sich schon länger kopfschüttelnd die nur mit Milliardenschulden zu finanzierende Großmannsucht der Alpenrepublik an, die am Bedarf vorbei investiert und deren Tunnelblick offenbar jeden Realitätssinn verloren zu haben scheint.

Selbstverständlich würde es nicht nur von der Tiroler Landespolitik, sondern auch von der Bundesregierung ein Umdenken verlangen. Das



Die „Verlagerung von der Straße auf die Schiene" ist gescheitert! Statt einen megateuren Konkurrenztunnel zu hauen, sollte Österreich lieber mit der Schweiz zusammenarbeiten und gemeinsam überlegen, wie die defizitären Schweizer Bahntunnel besser genutzt werden können, um die Brennerautobahn zu entlasten. Foto: Transitforum Austria-Tirol

vom österreichischen Kantönligeist geprägte Argument, daß dann ein Staat, der nicht in der EU ist, die wichtigsten beiden modernen Eisenbahntunnel baut und betreibt, dürfte im Jahr 2012 eigentlich kein Argument sein. Die Schweiz hat mit der damaligen EG und heutigen EU am 30. November und 1. Dezember 1998 ein Transitabkommen getroffen, das bestens funktioniert. Auch hat die Schweiz das Verlagerungsziel des Transitverkehrs in der eidgenössischen Bundesverfassung bereits seit Jahren verankert.

Wenn die österreichische Politik weitsichtig und die Bundesbahnen europäisch denken und handeln könnten, wäre dies eine sinnvollere und schnellere Lösung als am Brenner-Basistunnel festzuhalten, der durch die Republik nicht verantwortungsvoll zu finanzieren und zu bauen ist. Sollten Strabag, Porr oder auch andere internationale Bau- und Bankenkonzerne dagegen Amok laufen, weil sie um ihre staatlichen

Pfründe bangen, könnten sie ja selbst den Brenner-Basistunnel bauen, finanzieren, betreiben und die Gebühren kassieren, sogar steuerfrei. Wenn sie jedoch davor zurückschrecken, sollte dies auch die Politik tun, denn die großen Baukonzerne können offenbar wesentlich besser rechnen, als die Beamten im Verkehrsministerium.

Verluste an Österreich, Gewinne an Italien

Bleibt Österreich unbeirrt bei seinem Ziel, der Schweiz mit dem BBT Konkurrenz zu machen, um dann später, wie bei der Koralmbahn, mit phantasiereichen Verkehrsachsen Sinn und Nutzen der mit Schulden finanzierten Milliardeninvestitionen nachzureichen, wird die Republik scheitern. Es wäre ein Finanzdesaster, den LKW-Transitverkehr mit staatlichen Subventionen auf die Bahn zu locken, um ihn dann mit Riesenverlusten durch den Brenner-Basistunnel zu fahren. Bereits jetzt deuten sich schon schwere Katastrophen für die Finanzierung des Brenner-Basistunnel an, die nicht nur selbstverschuldet sind, sondern auch von Italien kommen dürften.

Die Fragen des Autors nach verbindlichen Zusagen zur finanziellen Förderung der Tunnelprojekte durch die EU, nach den vertraglichen Vereinbarungen über die österreichisch-italienische Zusammenarbeit bei der Planung, dem Bau und dem Betrieb des Brenner-Basistunnels und nach italienischen Garantien und Finanzzusagen hat Verkehrsministerin Bures nicht beantwortet. BMVIT-Generalsekretär Herbert Kasser erklärte lediglich recht dürftig: *„Für den BBT gibt es einen völkerrechtlichen Vertrag und Beschlüsse der österreichischen Bundesregierung "Während* es ansonsten oft schwerfällt, die vielen staatlichen Jubelmeldungen der Verkehrsministerin über ihre Tunnelprojekte noch zu überblicken, fällt das Schweigen von Doris Bures und den Medien über die vertragliche Grundlagen der Bahntunnel schon auf.

Die internationalen Finanzmärkte haben sich auf Italien eingeschossen, obwohl dessen Norden wirtschaftlich wesentlich erfolgreicher dasteht, als das Image des Landes, das besonders durch Silvio Berlusconi gelitten hat. Der neue Ministerpräsident Mario Monti steht unter großem Druck, denn er muß das Vertrauen der Finanzmärkte zurückgewinnen, seine gerne protestierenden und streikenden Landsleute von der Notwendigkeit des Sparens, erheblichen Pensions- bzw. Rentenkür-

zungen und der Zahlung neuer Steuern überzeugen und die Unterstützung eines Parlaments gewinnen, dessen Abgeordneten sich innerhalb der EU nicht nur die mit Abstand höchsten Bezüge genehmigt haben, sondern auch daran gewöhnt sind, ihre Stimmabgabe gelegentlich mit persönlichen Privilegien oder Sonderzuwendungen zu verknüpfen. Die Anforderungen an Monti sind enorm, das Vertrauen in seine Person, Leistung und Seriosität ebenfalls. In Zeiten einer derartigen Finanzkrise und gewaltigen Sparzwängen einen milliardenteuren Eisenbahntunnel zu bauen, ist außerhalb Südtirols deshalb nicht mehrheitsfähig. – Und: Italiener lieben Autos, nicht die Bahn!

Österreichische Beamte sind phantasievoll, erfindungsreich und entwickeln eine sehr hohe Flexibilität, wenn es darum geht, staatliche Anliegen, Projekte oder Bahntunnel auch gegen ihre eigenen Bürger durchzusetzen. Wie wäre es denn, diese Fähigkeiten einzusetzen, um mit italienischen Kollegen einen Baustopp des Brenner-Basistunnels auszuhandeln? Die Gelegenheit zum Ausstieg war noch nie so günstig und dürfte auch in Italien begrüßt werden. Die Tunnel- und Bankenlobby, die Baukonzerne, die ÖBB-Infrastruktur AG und so manche der Gutachter, Sachverständigen und Experten sind keine interessensfreien Ratgeber. Niemand sägt den Ast ab, auf dem er sitzt, und wer einen Sumpf trokken legen will, darf die Frösche nicht fragen!

Österreich sollte noch aus einem anderen Grund das Projekt des Brenner-Basistunnel schnell aufgeben. Denn der am 30. April 2004 in Wien vom österreichischen Verkehrsminister Hubert Gorbach und seinem italienischen Amtskollegen Pietro Lunardi unterzeichnete Vertrag hat einen für Österreich desaströsen Fehler. Gorbach, dessen Entscheidungen als Verkehrs- und Infrastrukturminister mitunter ein „Lichtjahr" von der Realität entfernt waren und dessen „world in Vorarlberg too small" war, hat sich von seinem italienischen Kollegen voll über den Tisch ziehen lassen, und weder in Wien, noch in Tirol wurde dies verhindert. Im Vertrag heißt es: „*Im Hinblick auf den Sitz des Projektwerbers der ... zum frühest möglichen Zeitpunkt zu gründenden Europäischen Aktiengesellschaft (SE) ... sieht das Abkommen vor, daß dieser während der Phase II* (Planungsphase) *in Innsbruck mit einer Zweitniederlassung in Bozen sein soll. Während der an die Phase II anschließenden Bauphase des Brenner Basistunnels bis zu seiner Inbetriebnahme soll der Sitz der SE in Bozen mit einer Zweigniederlassung in Innsbruck*

sein. In der Betriebsphase des Tunnels soll die SE oder eine allfällige andere mit dem Betrieb den Brenner Basistunnels beauftragte Gesellschaft ihren Sitz wiederum in Innsbruck haben."

Was so harmlos klingt, wird sich zu einen Riesendesaster für die österreichischen Steuerzahler entwickeln, denn Gorbach, seine hochbezahlten Ministerialbeamten, die Bundesbahnen, der Aufsichtsratsvorsitzende der Holding, die Bundesregierung und das Parlament haben folgendem zugestimmt: Alles, was Geld kostet und Verluste bringt, geht nach Österreich, und alles, was Geld und Gewinne bringt, geht nach Italien! Die ausschließlich nur mit Kosten verbundene Tunnelplanung und der mit hohen Verlusten einhergehende spätere Tunnelbetrieb finden auf österreichischem Boden und nach österreichischem Recht statt. Die Auftragsvergabe, die Baukontrolle und die finanzielle Abwicklung des mit Gewinnen und Milliardeneinahmen aus Steuergeldern verbundenen Tunnelbaus finden auf italienischem Boden nach italienischem Recht statt. - Ein Narr, der sich nichts dabei denkt?

Seit dem 1 .Juli 2011 und mit dem Start der Hauptbauphase befindet sich der Haupt- und Rechtssitz der Galleria di Base del Brennero - Brenner Basistunnel SE (BBT SE) in Bozen. Folglich erfolgen alle Ausschreibungen und Vergabeverfahren nach italienischem Vergaberecht, und die finanzielle Abrechnung des gesamten Brenner-Basistunnel erfolgt nach italienischen Fiskalbestimmungen auf italienischem Boden. Erst wenn wieder die Verluste durch den unrentablen Tunnelbetrieb beginnen, geht der Hauptsitz zurück nach Österreich.

Ab Juli 2011 informierte die Homepage der BBT SE über den Sitzwechsel: *„Die Änderungen betreffen im wesentlichen die gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Ausschreibung und Durchführung der Vergabeverfahren, die die BBT SE zur Vergabe von Bau-, Dienstleistungs- und Lieferaufträgen durchführen muß: Diese werden nun nach dem italienischen und nicht mehr nach dem österreichischen Vergaberecht abgewickelt. Der Gerichtsstand bei allfälligen Rechtsstreitigkeiten ist nicht mehr das Landesgericht Innsbruck, sondern das Regionale Verwaltungsgericht Bozen."*

Auch wenn dem Autor vielleicht der Vorwurf gemacht wird, gängige Italien-Klischees zu bedienen und zum Leidwesen der seriösen Bauunternehmer einseitig zu informieren, so muß leider auch an die organisierte Kriminalität Italiens erinnert werden. Nach Aussagen von glaub-

haften Experten und ausländischen Journalisten gibt es in Italien keinen größeren öffentlichen Bauauftrag, bei dem die Mafia nicht kräftig mitschneidet, und die Mär vom sauberen Norden stimmt schon lange nicht mehr. Zwei aktuelle Beispiele aus Norditalien: Am 6. April 2009 zerstörte ein Erdbeben viele Ortschaften in den Abruzzen, am härtesten traf es die Stadt L'Aquila. Berlusconi versprach schnelle Hilfe und „Keine Gelder an die Mafia". Doch das Gegenteil ist der Fall. Der Ort ist immer noch ein Trümmerfeld, die ehemaligen Bewohner mußten sich weitgehend selbst behelfen, und die Mafia hat abkassiert. Ebenso läuft es bei den Bauaufträgen für die EXPO 2015 in Mailand. Zuerst verzögern spezialisierte Anwälte den Bau mit Einsprüchen, Eingaben und Beanstandungen des Vergabeverfahrens, dann werden die Kontrollen durch den entstandenen Zeitverlust immer lockerer, der politische Druck zur Fertigstellung wächst, und zum Schluß sind nur noch Unternehmen da, die mit dem organisierten Verbrechen kooperieren (müssen). Das ZDF-Studio in Rom berichtete über ein abgehörtes Telefonat, bei dem sich Mafiosi brüsteten: *„Zu 99 Prozent gehören uns die Geschäfte der EXPO-2015."*[62] Die „Geschäfte der EXPO" umfassen 11 Mrd. Euro, der Brenner-Basistunnel wird mehr abwerfen. Mailand ist das italienische Finanzzentrum und die wichtigste Schaltzentrale für mafiose Geldströme. Wer glaubt, daß es von da bis zum beschaulichen Bozen noch ein langer Weg ist, könnte sich schnell irren.

Der Autor zeigte Teile des Vertrages über den Bau des Brenner-Basistunnels einem ranghohen Mitarbeiter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Berlin, der sich über die vereinbarte Verlegung des Hauptsitzes während der Bauphase nach Italien geschockt zeigte. *„Einen derartigen Vertrag würde ein deutscher Minister nicht einmal mit Dänemark abschließen, dabei sind unsere nördlichen Nachbarn absolut korrekt, aber mit Italien ...* ?" Er berichtete über eine gewisse Skepsis in seinem Ministerium gegenüber Bauvorhaben mit Italien, auch wenn darüber offiziell nicht gesprochen würde, weil dies nicht nur eine Brüskierung Italiens sei, sondern auch gegen EU-

62) Die deutsche Auslandskorrespondentin Antje Pieper hat 2011 aus dem ZDF-Studio in Rom mehrfach über die Mafia berichtet, der Beitrag „Mafia in Nadelstreifen" über die EXPO 2015 vom 24. August 2011 findet sich unter: http://www.youtube.com/watch?v=Nnnq pvSq_zs

Recht verstoße und die vielen anständigen italienischen Vertragspartner fälschlich diskriminiere. *„Ich bin froh über jeden Bauvertrag, den wir mit Italien nicht abschließen müssen."* Aber die Österreicher seien doch viel näher an Italien, meinte er, die müßten doch ihre Nachbarn wesentlich besser kennen, auch wenn Südtirol nicht Sizilien sei. *„Einen Vertrag mit Italien über ein gemeinsames öffentliches Bauprojekt, bei dem deutsche Steuermilliarden nach italienischem Vergaberecht investiert und auf italienischem Boden abgerechnet würden, könnte in Deutschland kein Minister überleben."*

Während die Bestimmungen des Vertrages vom 30. April 2004 bei der jeweiligen Wahl des Hauptsitzes genau eingehalten wurden, blieb ein anderer Vertragsbestandteil unerfüllt: *„Für die Restfinanzierung soll danach getrachtet werden, private Mittel im Rahmen eines PPP-Modells* (Public Privat Partnership - Öffentlich-Private-Partnerschaft) *sicherzustellen. Der öffentliche Anteil eines solchen PPP-Models soll durch Österreich und Italien zu gleichen Teilen getragen werden."* Im Brustton der Überzeugung erklärte der seinerzeitige Landeshauptmann von Tirol, Herwig van Staa, dazu am 10. April 2004 in der Sendung „Österreichbild" des ORF: *„Die Investoren brauchen wir nicht zu suchen für eine ‚public private partnership'. Die stehen jetzt schon an."* - Als jedoch Partner gesucht wurden, hat sich niemand gemeldet, weder in Österreich, noch in Italien, nicht in Europa und nicht in der Welt. Trotz der bunten Bilder und ständigen Erfolgsmeldungen über Baufortschritte und Eröffnungen neuer Tunnelabschnitte war kein privater Investor bereit, in den Brenner-Basistunnel zu investieren, auch kein Russe oder Chinese. *„Für eine Beteiligung von privaten Investoren am gesamten Tunnelbau sind die Risiken und die Investitionssummen zu groß",* erklärte der BBT SE Vorstand Konrad Bergmeister im Südtiroler Radiosender, wie die APA am 19. Jänner 2008 meldete. - Damit bleibt auch die „Restfinanzierung" beim Steuerzahler, und das Milliardendesaster soll ausgerechnet der hochverschuldeten österreichischen Bahn aufgebürdet werden.

164 Mio. Euro je Tunnelkilometer

Im Jahr 1999 gründeten die Verkehrsminister Österreichs und Italiens die Europäische Wirtschaftliche Interessenvereinigung (EWIV) BBT EWIV, um den Brenner Basistunnel zu projektieren. Am 30. April 2004 unter-

zeichneten Hubert Gorbach und Pietro Lunardi den erwähnten Vertrag zum Bau des BBT. Im Dezember 2004 gründete sich die Errichtungsgesellschaft BBT SE, und am 12. Juli 2005 beschloß die österreichische Bundesregierung sich an den geplanten Kosten von 430 Millionen Euro wie folgt zu beteiligen: 50 Prozent EU-Finanzierung (215 Mio. Euro), 50 Prozent Österreich und Italien (je 107,5 Mio. Euro) und vom österreichischen Teil übernahm das Land Tirol 50 Prozent (53,75 Mio. Euro). Am 30. Juni 2006 erfolgte der symbolische Spatenstich, und am 3. Dezember 2007 die erste Sprengung für einen Erkundungsstollen. Am 1. Februar 2011 beschloß der österreichische Ministerrat (Kabinett) die Projektfinanzierung mit zusätzlich rund 1,3 Mrd. Euro bis 2016 für Sondier- und Erkundungsstollen. Am 18. April 2011 wurde in Innsbruck der Start der Hauptbauphase gefeiert, obwohl der Bau des Hauptstollens von Doris Bures stets für das Jahr 2016 und nach Abschluss sämtlicher Probe-, Sondier- und Erkundungsmaßnahmen angekündigt worden war.

Das Jahr 2016 wäre auch der richtige Zeitpunkt, um sich auf Grundlage der dann vorliegenden Ergebnisse ein erstes Bild über die tatsächlich zu erwartenden Baukosten zu machen. Denn der vorrangige Sinn und Zweck eines „Sondier"-stollen besteht darin, das Gelände und die Geologie zu „sondieren", zu erkunden. Für Gurgiser grenzt es an „*Scharlatanerie*", wenn lange vor den Sondierergebnissen bereits Kostenschätzungen angestellt und Baubeschlüsse gefaßt werden. Ähnlich dürfte es sich auch mit den Baukosten für die derzeit in der Endphase befindlichen „Neue Unterinntalbahn" zwischen Wörgl und Baumkirchen verhalten. Von ursprünglich 1,153 Mrd. Euro haben sich die Kosten auf vorläufig geschätzte 2,4 Mrd. Euro verteuert – ein Plus von 108 Prozent, zu Lasten des österreichischen Bundesbudgets.

Der Brenner-Basistunnel (BBT) würde zum Milliardengrab der Republik, hoffentlich bleibt es eine „Fata Morgana". Grafik: Transitforum Austria-Tirol

Aus der Projektgesellschaft BBT EWIV entstand am 16. Dezember

2004 die europäische Aktiengesellschaft BBT SE (Societas Europaea), die den Bauauftrag zum Brenner-Basistunnel erhielt. Die Aktien befinden sich zu 100 Prozent in öffentlichem Besitz und wurden zu gleichen Teilen zwischen Italien und Österreich aufgeteilt. Der italienische Anteil gehört der Beteiligungsgesellschaft TFB (Tunnel Ferroviario del Brennero Holding AG) und wird zu 85,29 Prozent von den italienischen Staatsbahnen Rete Ferroviaria Italiana (RFI) gehalten, die restlichen Anteile gehören jeweils den Provinzen Bozen, Trient und Verona. Nachdem das Land Tirol seinen 25-prozentigen Anteil an die Bundesbahnen abgetreten hat, verlor Tirol sein Mitspracherecht, sodaß die Bahn der alleinige österreichische Anteilseigner sind. Zwei Vorstände, Raffaele Zurlo und Konrad Bergmeister, sind als Geschäftsführung tätig und werden vom Aufsichtsrat überwacht. Gelernte Österreicher werden nicht überrascht sein, daß Horst Pöchhacker auch den Aufsichtsrat für den Bau des Brenner-Basistunnel leitet.

Was die Verkehrsministerin und die BBT SE jedoch verschweigen, ist ein Skandal, der jeden privaten Bauherren vor Gericht bringen würde, denn der Brenner-Basistunnel ist offensichtlich *„Europas teuerster Schwarzbau",* so Fritz Gurgiser. Der Bau wurde nämlich verfügt, obwohl kein rechtsgültig abgeschlossenes UVP-Verfahren vorliegt, wie der Verfassungsgerichtshof (VfGH) im September 2011 (K I-1/1-11) feststellte. Die höchste Gerichtsinstanz Österreichs entschied, daß die Einwendungen des Transitforums Austria-Tirol gegen den positiven UVP-Bescheid des BMVIT von einem unabhängigen Gericht geprüft werden müssen. Denn selbst für die tunnelwütige Doris Bures dürfte es ein fragwürdiges Verfahren sein, wenn der Bauherr sich selbst den UVP-Bescheid ausstellt und die Republik Österreich, in der Ressortverteilung das Verkehrsministerium als Eigentümervertreterin für die Bundesbahnen, unterschreibt.

Von Anfang an wurde die politische Begründung einer Verlagerung des LKW-Verkehrs auf die Schiene durch den Bau des Brenner-Basistunnels von vielen Bürgerinitiativen und den Transitgegnern in Österreich und Südtirol angezweifelt. Sie forderten stattdessen Einschränkungen und Behinderungen des LKW-Verkehrs und eine enge konstruktive Zusammenarbeit mit der Schweiz. Bestätigt wurde die Kritik auch durch eine im Mai 2006 veröffentlichten Studie des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik der Wirtschaftsuniversität Wien (WU), die nach-

wies, daß der Brenner-Basistunnel den Verkehr nicht auf die Schiene verlagern werde, weil die Projektierung auf falschen Verkehrsannahmen und Kostenschätzungen basiere. Sebastian Kummer, Philipp Nagl und Jan-Philipp Schlaak kamen in ihrer Studie auch zu der Erkenntnis, daß die fragwürdige Wirtschaftlichkeit des BBT die Position der Bahn gegenüber der Straße schwäche und der Volkswirtschaft Geld entziehe, die für sinnvollere Infrastrukturmaßnahmen eingesetzt werden könnte. Kummer errechnete später einen Kilometerpreis für den Tunnel von mindestens 164 Mio. Euro – Ausgaben, die nie zurückverdient werden könnten.

Auch Hermann Knoflacher von der TU Wien wies katastrophale Werte bei seinen Wirtschaftlichkeitsberechnungen nach, denen sich nicht nur deutsche Verkehrsexperten anschlossen, sondern sogar die Deutsche Bahn. Im Jänner 2010 erklärte der österreichische Rechnungshof: *„Die Finanzierung des Gesamtprojekts Brenner Basistunnel ist derzeit nicht gesichert. Die Kostenschätzungen für den Bau des Brenner Basistunnels beliefen sich im Jahr 2002 auf rd. 4,5 Mrd. Euro (Preisbasis 2002, ohne Finanzierungskosten) und wurden Mitte 2007 auf rd. 6,0 Mrd. Euro (Preisbasis 2006, ohne Finanzierungskosten) revidiert. Durch den vorgezogenen Bau der Sondierstollen übernahmen die Eigentümer der BBT SE finanzielle Verpflichtungen in Höhe von rd. 430 Mill. Euro, obwohl wesentliche Grundlagen und ein Finanzierungskonzept für das Gesamtprojekt Brenner Basistunnel fehlten."*

Zu den großen Gegnern des Brennertunnels zählte anfänglich auch Herbert Kasser, damals noch Mitarbeiter im Finanzministerium. Eindringlich bat er Gabriela Moser (Grüne), sich als Verkehrssprecherin ihrer Partei im Nationalrat aktiv für eine Verhinderung des BBT einzusetzen. Danach wechselte Kasser ins Verkehrsministerium, wurde Generalsekretär und zählt heute zu den eifrigsten Bewunderern des Tunnels und ist auch Aufsichtsratsmitglied der BBT SE. Die Frage des Autors nach den Gründen seines Sinneswandels verschwieg Kasser diskret.

„Es ist schrecklich teuer!"

Wer sich mit den Bahntunneln der Alpenrepublik befaßt, wird schnell feststellen, daß österreichische Politiker viel feiern, es entsteht sogar der Eindruck, daß die Anzahl der Feierlichkeiten sich diametral zur ver-

kehrspolitischen Bedeutung der Baumaßnahmen verhält. Spatenstiche, Sprengungen, Eröffnungen von Teilstrecken oder Tunnelabschnitten; stets werden die Heilige Barbara und die Verkehrsministerin bemüht, wenn es darum geht, neue Steuergelder zu versenken und die Bevölkerung mit schönen Bildern zu unterhalten. Bezahlt wird mit Schulden! Daß jedoch ein Ehrengast kommt, der sich nicht nur gratis am Büffet durchfuttert, sondern Geld mitbringt, ist so selten, daß diese Feiern vom Staatsfernsehen bundesweit direkt in die Wohnzimmer der zahlenden Bürger gesendet wurden. So geschehen, als EU-Verkehrskommissar Siim Kallas aus der EU-Kasse 786 Mio. Euro zum feierlichen Start der Hauptbauphase des BBT am 18. April 2011 überbrachte. Seine sehr vage Erklärung, daß weitere Zahlungen vom Finanzrahmen der EU-Budgets der Jahre 2014 bis 2020 abhängen, kam nicht auf den Sender, dafür der Auftritt von Trachtenkapellen. Auch Siim Kallas ehrliches Erstaunen über die hohen Tunnelkosten von über 8 Mrd. Euro und seinen Ausruf „Es *ist schrecklich teuer. Der Betrag ist enorm!"* brachte nur die österreichische Tageszeitung „Die Presse".

Für Doris Bures ist vermutlich nichts „schrecklich teuer", auch Rechenfehler regen sie offensichtlich nicht auf. Am 19. Jänner 2011 besuchten der Landtagsabgeordnete Fritz Gurgiser und Stadtrat Hermann Weratschnig die Verkehrsministerin im Beisein von Generalsekretär Kasser und dem Leiter des Ministerbüros Franz Hammerschmidt, um ihre Kritik am Brenner-Basistunnel und der unglaubwürdigen Verlagerung des LKW-Verkehrs auf die Schiene vorzubringen. Auch fragten sie, warum der Bau des Erkundungsstollens nun plötzlich 1,8 Mrd. Euro kosten würde, statt der gegenüber Italien und der EU vereinbarten 450 Mio. Euro. Bures antwortete und auf mehrmaliges Nachfragen bestätigte auch Kasser: *„Es ist richtig, daß für den Erkundungsstollen nunmehr rund 1,8 Mrd. Euro notwendig sind, weil sich der damalige Projektbetreiber und spätere Tiroler Landesrat Hans Lindenberger um rund 1,3 Mrd. Euro verrechnet hat".*[63)]

Die entsprechende Frage des Autors beantwortete Herbert Kasser, der sich an das Gespräch vom 19. Jänner 2011 nicht mehr deutlich erinnern möchte: „*Die Aussage betreffend Kostensteigerung des Probestol-*

63) Aktennotiz des Fritz Gurgiser vom 19. Jänner 2011 und Bestätigung durch Hermann Weratschnig.

Gesprächsnotiz.

Im Rahmen eines persönlichen Gespräches mit Frau BMin Doris Bures in Anwesenheit von Herrn Generalsekretär Herbert Kasser sowie Herrn Franz Hammerschmidt von der Sektion Eisenbahn wurde unter anderem von unserer Seite (Fritz Gurgiser als Obmann sowie Stadtrat Hermann Weratschnig) in der Sache BBT die Diskussion darüber geführt, warum rund 1,3 Milliarden € zusätzlich für den Bau des Erkundungsstollens, der seinerzeit mit der EU und Italien mit rund 450 Millionen € festgelegt wurde, notwendig wären.

Frau BMin Doris Bures hat, ebenso wie Herr Generalsekretär Herbert Kasser, diesbezüglich folgende Aussage getätigt: „Es ist richtig, dass für den Erkundungsstollen nunmehr rund 1,8 Milliarden € notwendig sind, weil sich der damalige Projektbetreiber und spätere Tiroler Landesrat Hans Lindenberger um rund 1,3 Milliarden € ‚verrechnet' hat". Bemerkenswert war weiter, dass dieser aus unserer Sicht mehr als unglaubliche Sachverhalt auf Nachfragen mehrmals bestätigt wurde.

Das Gespräch fand am 19. Jänner 2011 in den Räumlichkeiten von Frau BMin Doris Bures statt und diese Gesprächsnotiz wurde unmittelbar im Anschluss an das Gespräch im Cafe-Restaurant Ministerium, Georg Coch-Platz 3, in 1010 Wien angefertigt (weil wir diese „Ungeheuerlichkeit" erst verdauen mussten).

F.d.R.d.A.:

LAbg. Fritz Gurgiser, Obmann

lens für den BBT wurde weder von der Frau Bundesministerin noch von mir oder Herrn Hammerschmidt getroffen. Abgesehen davon ist das vom Probestollen-Programm umfaßte Investitionspaket (450 Mio. Euro) nur ein Teil der gesamten Vorbereitungsmaßnahmen im Umfang von 1,8 Mrd. Euro. Es wäre unseriös, diese unterschiedlichen Inhalte in der Weise miteinander zu vergleichen."

Auch widerspricht die Bundesregierung nicht nur ihrem eigenen Regierungsprogramm über den Tunnelwahn, sondern auch einem Entschließungsantrag des Tiroler Landtages. Im Regierungsprogramm für die XXIV. Gesetzgebungsperiode (Ziffer 2.4.) verpflichtete sich die Regie-

rung: *„Unter der Voraussetzung, daß ein akzeptabler Kosten- und Realisierungsplan vorliegt* (und) *eine Vereinbarung über die notwendigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen mit den betroffenen Projektpartnern und Regionen getroffen werden kann, wird der Bund für eine Umsetzung des Projektes eintreten und gemeinsam mit den Projektpartnern und der EU die notwendige Finanzierung sicherstellen."* Die Finanzierung wurde sichergestellt, obwohl die geforderten „verkehrspolitischen Rahmenbedingungen" nicht vorlagen. Später wurde sich dann hilfsweise auf ein „Memorandum of Understanding vom Mai 2009" und den „Brenner-Aktionsplan" berufen, doch diese beiden Absichtserklärungen sind in keiner Form rechtsverbindlich.

Ebenso brüskiert wurde der Tiroler Landtag, der am 5. Februar 2009 in einem Beschluß die Bundesregierung aufforderte *„vor der Erteilung einer Finanzierungszusage für den Bau des Brenner-Basistunnels dafür zu sorgen, daß in Verhandlungen mit der Europäischen Kommission und den Nachbar- bzw. den Mitgliedsstaaten dem EG-Recht entsprechende verkehrspolitische Rahmenbedingungen geschlossen werden, die sicherstellen, daß zukünftig der Güterverkehr auf dem Brennerkorridor nachhaltig und umweltorientiert erfolgt".* Wenn einzelne Bürgerinitiativen durch eine Bundesregierung übergangen oder trickreich kaltgestellt werden, so ist dies demokratiepolitisch bereits ein sehr schlechtes Zeichen; wenn aber ein Mehrheitsbeschluß von gewählten Abgeordneten eines Landtages schnöde ignoriert wird, zeigt dies eine Arroganz gegenüber den Wählern und Steuerzahlern, die in Europa so schnell nicht wieder zu finden ist.

Im Gegensatz zur Regierung haben sich die meisten Bürgerinitiativen und auch das Transitforum Austria-Tirol in der langen Zeit der Auseinandersetzung immer daran gehalten: Pacta sunt servanda – Verträge sind einzuhalten. Doch wenn die Politik ihre eigenen Beschlüsse und Programme, die sie mit großem Aufwand werbewirksam veröffentlicht, nicht einhält, ist die Rechtsordnung in Gefahr. Der Konflikt rund um den Brennertunnel ist nicht nur ein Kampf um die Durchsetzung der Alpenkonvention, die Einhaltung gesetzlich vorgeschriebener Genehmigungen und die Forderung nach transparenten Finanzentscheidungen in Milliardenhöhe; es geht besonders auch um die Glaubwürdigkeit der Politik auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene.

ENTSCHLIESSUNG

Die Landesregierung wird aufgefordert, an die österreichische Bundesregierung das dringende Ersuchen zu richten, vor der Erteilung einer Finanzierungszusage für den Bau des Brenner Basistunnels dafür zu sorgen, dass in Verhandlungen mit der Europäischen Kommission und den Nachbar- bzw. Mitgliedstaaten dem EG-Recht entsprechende verkehrspolitische Rahmenbedingungen geschlossen werden, die sicher stellen, dass zukünftig der Güterverkehr auf dem Brennerkorridor nachhaltig und umweltorientiert erfolgt (wie es auch im Regierungsübereinkommen für die XXIV. Gesetzgebungsperiode der Österreichischen Bundesregierung in Punkt 2.4 niedergeschrieben ist).
Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen sind ein integraler Bestandteil einer umfassenden Verkehrspolitik, die die Verlagerung der Gütertransporte von der Straße auf die umweltfreundliche Schiene aber auch nach dem Prinzip des „kürzesten Weges" über die Alpen sicher stellen soll, um die Verkehrsbelastungen für die Bevölkerung und Wirtschaft entlang der sensiblen Brennerstrecke im Anwendungsbereich der Alpenkonvention deutlich zu reduzieren.

Es wird beurkundet, dass der Tiroler Landtag diese Entschließung in seiner Sitzung vom 5. Februar 2009 mit der verfassungsmäßigen Mehrheit beschlossen hat.

Der Landtagspräsident:

(DDr. Herwig van Staa)

Präsidium

Vielleicht können Österreichs Bürger dennoch aufatmen! Sicherlich nicht wegen plötzlicher Einsicht der Regierung oder der Verkehrsministerin, aber aufgrund der österreichischen Staatsverschuldung und des internationalen Drucks der Finanzmärkte. So klingt es hoffnungsvoll, daß Doris Bures unerwartet ein für den 13. Jänner 2012 in Rosenheim vorbereitetes Treffen mit ihrem deutschen Kollegen Peter Ramsauer

sehr kurzfristig absagen hatte müssen, bei der ein Vertrag über die gemeinsamen Planung der Zulaufstrecken zum Brenner-Basistunnel unterschrieben hätten werden sollen. Das Berliner Ministerium erklärte: *„Österreichs Verkehrsministerin Doris Bures begründete ihre Absage gegenüber Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer mit den laufenden Verhandlungen über Budget-Einsparungen in ihrem Land."*

Vier große Täuschungen

In der öffentlichen Diskussion über die Österreichischen Bundesbahnen, ihre Infrastruktur und die Bauinvestitionen wird getäuscht. Zuerst bei den Schulden und Kosten, dann bei den Verkehrsprognosen, weiter über die Bahn als „Konjunktur-Lokomotive" und schließlich als Öko-Bahn. Die Wahrheit bleibt oft auf der Strecke oder wird verschwiegen. Es gibt zu viele Interessen, bei der die Transparenz hinderlich ist, schließlich geht es um die teuersten Investitionen der Zweiten Republik und es geht ums Geld, sehr viel Geld ...!

Schulden und Kosten

„Im nächsten Leben werde ich Tunnel!"

Bereits 1997 beschrieb der Wirtschaftswissenschaftler und Journalist Paul C. Martin eine Staatspleite, die er vorausahnend oder zufällig in Griechenland stattfinden ließ und erfand dabei den „Tsatsiki-Effekt": Ein junger Mann leiht sich bei seiner Bank 1000 Euro, um damit ein angenehmes Wochenende zu verleben. Ein Jahr später leiht er sich wieder 1000 Euro, die Bank behält 100 Euro als Zinsen ein und gibt ihm 900 Euro. Nach einem weiteren Jahr holt er sich erneut 1000 Euro von der Bank, die zieht 200 Euro als Zinsen ab und gibt ihm 800 Euro; dies geht so weiter, bis er sich 1000 Euro leiht, die Bank 900 Euro für Zinsen einbehält und ihm 100 Euro ausbezahlt. Mit diesem Geld kann er sich kein flottes Wochenende mehr leisten, sondern nur noch ein Essen mit Bruder und Freundin, und so bestellt er Retsina, Oliven, Weinblätter und drei Portionen Gyros. Ein Jahr später will er wieder 1000 Euro Schulden machen, doch die Bank zahlt keinen Cent mehr aus. Weinend verläßt er die Bank, läuft schluchzend an seinem Restaurant vorbei, und der Wirt schenkt ihm aus Mitleid eine Portion Tsatsiki.

So funktioniert das private Schuldenmachen, zum Schluß bleibt ein Teller mit gehobelten Gurken und Soße übrig. Maria Fekter und Doris Bures müßten eigentlich auch weinend die Bank verlassen und schluchzend durch Wien laufen! Doch sie bekommen immer neues Geld, obwohl die Zinsforderungen immer gewaltiger werden, die Schulden immer schneller ansteigen, und Österreich sogar das Triple-A verloren hat. Sie bekommen die neuen Kredite nicht deshalb, weil sie so gut wirtschaften oder innovativ handeln, sondern weil sie die Steuereinnahmen verpfänden. Als Sicherheit hinterlegen sie die Zukunft Österreichs und die Arbeitsleistung der kommenden Generationen, selbst wenn diese noch nicht einmal geboren sind. Und weil die Banken daran bestens verdienen, und die Politik sich lieber weiter verschuldet, als Fehler einzugestehen, wird aus der Staatsschuldenkrise ein Staatsversagen.

Was machen die beiden Damen, die eigentlich weinend ihre Portion Tsatsiki auslöffeln müßten? Sie verscherbeln Österreichs Zukunft, sie blockieren die Förderung bildungsferner Kinder, sie vernachlässigen die Schulen, sie sparen an den Universitäten, sie geizen an der Forschung, sie unterbinden nicht den Fortzug junger Spitzenwissenschaftler. Dafür lassen sie sinnlose Tunnel durch Österreichs Berge bohren und verteilen, gemeinsam mit dem Bundeskanzler, finanzielle Wohltaten an ausgewählte Boulevard-Medien. „Im nächsten Leben werde ich Tunnel", stand auf einem Transparent der Studenteninitiative „Die Uni brennt". - Wo steckt die versprochene Bildungsmilliarde? In der Koralpe, im Semmering oder im Brenner?

Doch nicht nur Doris Bures und Maria Fekter verpfänden Österreichs Zukunftsfähigkeit, auch ihre Vorgänger und Vorgängerinnen, die jeweiligen Bundeskanzler, die ranghohen Beamten in den Ministerien, das Management der Bundesbahnen, die falschen Ratgeber und echten Lobbyisten, die Banken und Kreditgeber. Und der Rechnungshof, der zu oft erst dann mahnt, wenn das Geld bereits versenkt ist? Schuld sind aber auch jene, die wissentlich Falschmeldungen verbreiten, um zu suggerieren, daß Milliardeninvestitionen in Hochleistungsstrecken, Bahntunneln oder Kärntner „Trockendocks" wirtschaftlich sind, Arbeitsplätze schaffen, neue Unternehmen anziehen und mehr Fahrgäste und Güter auf die Bahn bringen. - *„In Österreich hat das Investitions-Harakiri bei der Schiene ein Ausmaß erreicht, das nicht nur die Politkaste, sondern*

das gesamte Land beschädigt", so der deutsche Bahnexperte Gottfried Ilgmann.

Am Freitag, den 13. Jänner 2012 hat Österreich das Triple-A Rating verloren, doch diese Aussage ist falsch! Herabgestuft wurden nicht die arbeitsame Bevölkerung, die innovative Wirtschaft, das fleißige Handwerk, der erfolgreiche Außenhandel - herabgestuft wurde die „Erfolgsstory" der Banken mit ihren Ostgeschäften, das Versagen der Politik, die extreme Staatsverschuldung, sowie Fehlinvestitionen in eine überdimensionierte Bahninfrastruktur mit überflüssigen Bahntunneln. Kein anderes Land in der EU bohrt so teure Tunnel wie Österreich, und kein Land der EU nimmt so viel Schulden auf, um eine absurde Bahninfrastruktur zu bauen, die jeglichem gesunden Kosten-Nutzen-Verhältnis widerspricht.

Wie Doris Bures jeden Euro umdreht

Die Politik stört dies nicht, sie verbreitet ungehindert weiter Wortblasen, wie der Generalsekretär im Verkehrsministerium Herbert Kasser gegenüber dem Autor: „*Die österreichische Bundesregierung hat ein sehr ambitioniertes Programm zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des Schienenverkehrs, gestartet. Die Entscheidungsgrundlagen dafür liegen in sehr transparenter und in bezug auf die Kosten sehr verläßlicher Qualität vor. Bei der Umsetzung*

BMVIT-Generalsekretär Herbert Kasser erläutert am 19. 10. 2011 „Die strategischen Vorgaben des Eigentümers" zum Zielnetz 2025+. Dem Autor erklärte er: „Die Eigentümervorgaben zielen ganz klar darauf ab, daß das Unternehmen wirtschaftlich agieren muß, daß es konkurrenzfähig (Kosten senken, Qualität erhöhen ...) sein muß und spätestens im Jahr 2013 wieder in der Gewinnzone sein muß." Foto: Godeysen

wird, so wie es die Frau Bundesministerin jüngst formuliert und vorgegeben hat, jeder Euro mehrmals umgedreht, bevor er ausgegeben wird. Die Prüfung von weiteren Einsparungsmöglichkeiten ist ein ständiger Auftrag, der insbesondere aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen und finanziellen Situation mit besonderer Anstrengung wahrgenommen wird."

Was Kasser jedoch verschweigt, ist das arglistige System, auf dem die Entscheidungen basieren, das er „sehr transparent" nennt und in bezug auf die Kosten von „sehr verläßlicher Qualität". Denn es sind diese Kosten, mit denen die Bürger und das Parlament bei den Infrastrukturinvestitionen der Bahn beruhigt werden sollen, bevor die ersten Gelder freigegeben werden. Fast immer findet eine politisch motivierte Verharmlosung der Baukosten statt, der dann erhebliche Preisüberschreitungen folgen, vom Beschönigen der Finanzierungskosten ganz zu schweigen. Dies ist übrigens kein alleiniges österreichisches Phänomen, sondern gilt für fast alle öffentlichen Infrastrukturgroßprojekte. Das Besondere bei Österreich ist nur, daß die Hochleistungsstrecken und Bahntunnel zu 100 Prozent mit Schulden finanziert werden.

Erschreckend weist der Forschungsbericht „Zur Effizienz von Schieneninfrastrukturbauvorhaben am Beispiel des Brenner-Basistunnels" des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik der Wirtschaftsuniversität Wien[64] nach, wie das System funktioniert, und zitiert empirische Untersuchungen von Flyvbjerg/Holm/Buhl, die Kostensteigerungen an 250 Infrastrukturprojekten untersucht haben:

„Es konnte bei sehr hohem Signifikanzniveau bewiesen werden, daß vor allem bei Eisenbahnprojekten systematische Kostenüberschreitungen auftreten, wobei Eisenbahnhochgeschwindigkeitsstrecken die mit Abstand höchsten Kostenüberschreitungen aufweisen. Diese können eben nicht allein durch technische Unsicherheiten erklärt werden, wie dies etwa Nijkamp/Ubbels ausgeführt haben. Für sie liegen die Hauptgründe für Kostensteigerungen bei Infrastrukturbauprojekten in Preissteigerungen, unvollständigen Abschätzungen der Kosten und Veränderungen des Projektdesigns.

Flyvbjerg/Holm/Buhl betonen die Bedeutung von ökonomischem Eigennutzverhalten von Ingenieurbüros, Baufirmen und anderen Inter-

64) http://www.wu.ac.at/itl/forschung/forschungsberichte/forschungsbericht_schienen infrastruktur_1-2006_v1-3.pdf (Sebastian Kummer, Philipp Nagl, Jan-Philipp Schlaak)

essensgruppen. Problematisch stellt sich auch die Kostenunterschätzung als Anreiz zur Geringhaltung von Kosten dar. Das Problem dabei ist, daß systematische Verzerrungen in Kosten-Nutzen-Rechnungen entstehen und möglicherweise ineffiziente Projekte effizienteren vorgezogen werden.

Die Irreversibilität der Investitionen hat zur Folge, daß einmal begonnene Projekte nur schwer gestoppt werden können. Häufig werden die Projektkosten zunächst gering eingeschätzt, um zu erreichen, daß das Projekt bei der Auswahl über durchzuführende Infrastrukturprojekte bevorzugt wird und bspw. Teil einer übergeordneten Verkehrsplanung wird. Ein Anstieg der Kosten führt dabei äußerst selten zu einer Einstellung des Projekts."

Daß Baukostenüberschreitungen beim Bau von Eisenbahninfrastrukturen durchaus „üblich" sind, beweist der vom Institut für Transportwirtschaft und Logistik der WU Wien veröffentlichte Überblick großer historischer und aktueller Bahntunnel:

Die Bedeutung von Infrastrukturplanung und -controlling

Projekt	Veranschlagte Baukosten	Tatsächliche Baukosten	Überschreitung
Historische Projekte:			
Arlberg Bahntunnel (1880–1884)	12.096.164 fl.	19.082.641 fl.	58 %
Bosrucktunnel (1901–1906)	7.138.000 Kronen	9.426.400 Kronen	32 %
Semmeringbahn (1848–1854)	10 Mio. fl.	23 Mio. fl.	130 %
Gotthardtunnel alt (1871–1881)	42.000.000 Franken	67.364.806 Franken	60 %
Projekte aus jüngerer Zeit:			
Eurotunnel	7 Mrd. EUR	15 Mrd. EUR	114 %
Gotthard-Basistunnel	6,3 Mrd. CHF	8,0 Mrd. CHF	27 %
Tunnel Stans–Terfens (Inntal)	125 Mio. EUR	175 Mio. EUR	40 %
Betuwelinie (Niederlande)	2,3 Mrd. EUR	4,7 Mrd. EUR	104 %
NBS Köln–Frankfurt	2,5 Mrd. EUR	5,1 Mrd. EUR	104 %
Nürnberg–München	1,2 Mrd. EUR	3,6 Mrd. EUR	200 %

Einige weitere aktuelle Beispiele aus Österreich:

- Nach dem Abbruch der Baumaßnahmen beim 4,7 km langen Sondierstollen für den Semmering-Basistunnel (alt) sollen 94 Mio. Euro Baukosten bezahlt worden sein, das Angebot bei Auftragserteilung für den kompletten 10 km langen Sondierstollen betrug 450 Mio. ATS (32,7 Mio. Euro).
- Bei der HL-Strecke im Unterinntal haben sich die Baukosten von anfänglich 1,153 Mrd. Euro auf vorläufig geschätzte 2,4 Mrd. Euro mehr als verdoppelt.
- Die Kosten für den kurz vor der Fertigstellung stehenden Lainzertunnel verdoppelten sich in den letzten zehn Jahren auf mindestens 1,7 Mrd. Euro.
- Die Baukosten für den Hauptbahnhof Wien (ehem. Südbahnhof) waren im Rahmenplan 2006 mit 480 Mio. Euro veranschlagt, im Rahmenplan 2008 bereits mit 716 Mio. Euro und dürften bei Fertigstellung über 1 Mrd. Euro betragen.

Auf Basis der vorliegenden Studien und der Erfahrungen auch in Österreich, ist es deshalb seriös, von erheblichen Steigerungen der Baukosten auszugehen, denn gerade derartig große Tunnelprojekte enthalten ein erhebliches geologisches Risiko. Was jedoch Bahn und Verkehrsministerium gerne verschweigen, sind die auf die Dauer von 30 Jahren angelegten ebenfalls gigantischen Finanzierungskosten, die ausschließlich vom Steuerzahler zu erbringen sind. Hinzu kommt, daß staatliche Schulden seit Jahrzehnten nicht mehr getilgt, sondern nur umgeschuldet werden, sodaß die Fremdfinanzierung der Tunnelprojekte die österreichische Volkswirtschaft zusätzlich massiv belastet. Eine Fülle seriöser internationaler Studien belegt, daß langfristige Finanzierungskosten fast immer so hoch ausfallen, wie die Projektkosten selbst. Durch den Verlust des Triple-A wird die Ungewißheit über das Verhalten der internationalen Finanzmärkte weiter zunehmen, sodaß die Zinsen und Beschaffungskosten weiter rasant ansteigen werden. Das als Beruhigungspille von der Bundesregierung ausgegebene „Argument" einer zeitlichen Verlängerung der Bauphasen um aktuell Kosten zu sparen, klingt da schon makaber.

In einem Artikel für die deutsche Wochenzeitung „DIE ZEIT" vom September 2010 berechnete der Autor die möglichen Gesamtkosten für die

drei Bahntunnel-Projekte mit 50 Mrd. Euro. Empört wies der Generalsekretär im Verkehrsministerium dies zurück: *„Die grundlegende Behauptung, die Errichtung der drei Bahnprojekte Brenner-Basistunnel, Semmering-Basistunnel und Koralmbahn würde 50 Milliarden Euro kosten, ist überhaupt nicht nachvollziehbar."* Im Dezember 2011 wiederholte Kasser seine Aussage: *‚Die Errichtungskosten für die drei Tunnelprojekte sind mit Stand Dezember 2011 unverändert. Die Meinung, daß sich die Errichtungskosten auf 50 Mrd. Euro belaufen könnten, ist daher nach wie vor in keiner Weise nachvollziehbar'."* Dies dürfte reiner Zweckoptimismus sein oder eine trotzige Verweigerungshaltung gegenüber der Realität, sowie ein Ignorieren aller Erkenntnisse und Erfahrungen beim Bau von Hochleistungsstrecken und Bahntunneln. Ministerin Doris Bures hat die 50 Milliarden-Marke bereits überschritten und rechnet mit Investitionskosten von 53,5 Mrd. Euro, allerdings für ihre gesamte Bahninfrastruktur. Hinzu kommen 15,2 Mrd. Euro Schulden der Bundesbahnen (Bures am 4. November 2011) und 11 Mrd. Euro für die Asfinag.

Angesichts dieser Schulden stellt sich die Frage: Wer regiert Österreich? Die Regierung oder die Baulobby? Ein sofortiger Baustopp für den Semmering-Basistunnel, den Brenner-Basistunnel und die Koralmbahn würde diese wichtige Frage positiv beantworten.

Die „Verkehrslüge"

Falsche Zahlen und Prognosen

Würden alle Verkehrsprognosen der letzten 25 Jahre stimmen, und alle angekündigten Zuwächse im Personen- und Güterverkehr der Bahn eintreffen, so wären die Österreicher ein Volk auf Schienen. Glücklicherweise haben sich die vielen Verkehrsexperten, Sachverständigen, Gutachter und staatlich geförderten Wahrsager gründlich geirrt, als sie immer dann große Verkehrszuwächse prognostizierten, wenn wieder neue Investitionen für Bahnprojekte oder Tunnelbauten anstanden[65], und die Politik neue „Argumente" brauchte. Rechnet man die Vorhersagen gerade im Personenverkehr hoch, so würden die Bürger dieses Landes täglich mehrere Stunden bahnfahren, statt in Fabriken, Handwerksbetrieben oder Büros zu arbeiten. Die Verwaltungsbeamten würden keine Akten sondern Fahrpläne wälzen, und die Polizisten würden nicht den Straßenverkehr überwachen, sondern die Eisenbahn. Dieses Szenario wirkt zu Recht absurd, doch es basiert auf einer Vielzahl von österreichischen Gutachten, die auffallend hohe Verkehrszuwächse bei der Bahn prognostizieren. Warum diese Experten jedoch immer nur in die Zukunft sahen, statt auch einmal kritisch zu fragen, weshalb die in vorherigen Studien groß angekündigten Steigerungen bei Fahrgästen und Gütern nie eingetroffen sind, bleibt offen.

Ehrliche Prognosen und Zahlen über zu erwartende Verkehrsentwicklungen und korrekte langfristige Bedarfsanalysen im Personen- und Güterverkehr sind die Grundlage für alle seriösen Infrastrukturplanungen. Dies gilt besonders für die Bahn und noch mehr, wenn teuerste Tunnelbauten oder neue Streckenführungen angedacht sind, deren Planungen und Genehmigungsverfahren von der Idee bis zur Realisierung oft Jahrzehnte dauern. Und selbst wenn dann bereits intensiv geplant

65) Eine Auswertung aller österreichischen Vorhersagen über die Entwicklungen im Schienenverkehr von der ADL-Studie im August 1986 bis in die Gegenwart wäre ein sehr dankbares Thema für eine wissenschaftliche Arbeit. So könnten nicht nur die Fehlprognosen nachgewiesen werden, auf denen milliardenteure Infrastrukturinvestitionen basieren, sondern auch der mögliche Einfluß staatlicher Auftraggeber auf das gewünschte Ergebnis bei „unabhängigen" Studien.

wird, müssen verantwortlich handelnde Behörden und Bahnunternehmen immer wieder prüfen, ob die zugrundeliegenden Prognosen noch aktuell sind, weil sich Verkehrsströme auch ändern. Dies kann man in der Schweiz oder in Deutschland verfolgen, wo sehr realitätsnahe Erhebungen die Basis aller Infrastrukturentscheidungen sind, die mehrfach überprüft, angepaßt oder in der Dringlichkeit herauf- oder herabgestuft werden, wobei selbstverständlich auch hier Fehler und falsche Einschätzungen vorkommen.

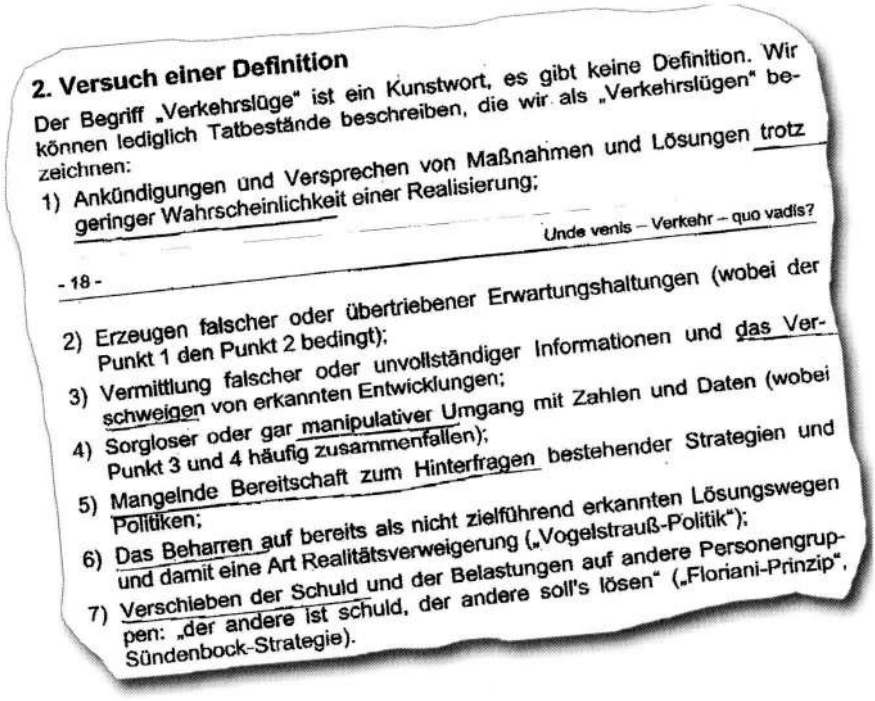
In Österreich scheint das Verfahren bei Bahninvestitionen genau andersrum zu verlaufen. Zuerst entsteht der Wunsch nach Infrastrukturmaßnahmen durch Landespolitiker, die Industrie oder interessierte Gruppen der Bahn, übrigens fast immer nach entsprechenden Vorschlägen der Baulobby. Liegen dann erste politische Zusagen vor, ermitteln ausgewählte Experten den zu erwartenden Bedarf, den sie mit bunten Grafiken und mächtig ansteigenden Kurven stets überzeugend „nachweisen". Anschließend verkünden Landes- und Regionalpolitiker mit Unterstützung der Lobby stolz die jeweiligen Segnungen des Projekts, wecken mit optimistischen Annahmen große Hoffnungen, stellen überzogene beschäftigungs- und wirtschaftspolitische Impulse in Aussicht, betonen die eigenen Verdienste beim Zustandekommen der Infrastrukturmaßnahmen, loben die jeweilige parteipolitische Unterstützung aus Wien, und schon kann niemand mehr ohne erhebliche Blessuren zurück. Äußern unabhängige Fachleute, betroffene Bürger, kritische Bürgermeister dennoch Zweifel, wird das Kosten-Nutzen-Verhältnis skeptisch gesehen, oder weist jemand sogar auf die gigantischen Ausgaben und Folgekosten hin, rollt die mediale Walze an, die jeden Widerstand platt macht. Teure Anzeigenkampagnen versprechen Wohlstand, Steigerungen der regionalen Wirtschaftskraft, neue Jobs und eine enge Verzahnung mit anderen europäischen Wirtschaftsräumen. – Wer kann sich dem widersetzen?

Interessant ist bei auffallend vielen Gutachten, daß an der österreichischen Grenze nicht selten Warenmengen und Fahrgäste plötzlich vom Himmel zu fallen scheinen, denn die prognostizierten Zuwächse im Bahnverkehr finden meistens nur in der Alpenrepublik statt. In den Nachbarländern sind ähnliche Zuwächse nur selten festzustellen, sind deutlich geringer oder sogar rückläufig, selbst im Transitverkehr. Der Verdacht, daß es sich bei den entscheidenden österreichischen Gutach-

ten und Analysen nicht selten um Arbeiten handelt, bei denen die Erwartungen der Auftraggeber, einschließlich gut dotierter Folgeaufträge, den Verfassern wichtiger zu sein scheinen als wissenschaftliche Seriosität, erhärtet sich, wenn man beispielsweise die Prognosen und Stellungnahmen zum Semmering-Basistunnel liest. Weder sind die angekündigten massiven Verkehrszuwächse auf der Südbahn jemals eingetreten, noch ist die bestehende und bewährte Semmeringbahn an die mehrfach prognostizierte Belastungsgrenze gestoßen, noch haben sich die vorhergesagten Sicherheitsmängel gezeigt. Die Gutachten und prognostizierten Zahlen, auf denen die österreichische Verkehrspolitik mit ihren Milliardenschulden beruht, sind offensichtlich Teil eines Systems, das auf „Verkehrslügen" basiert, wie dies im folgenden erläutert wird.

So stellt der langjährige Sprecher der „Vereinigten Bürgerinitiativen Schwarzatal-Region Semmering", Franz Fally, in seinem 2005 veröffentlichten und vielfach zitierten Aufsatz „Bahnbau zu Babel" fest: *„Wo es Berechnungen gab, basierten sie auf deutlich überhöhten Verkehrsprognosen. Folgt man etwa den Vorhersagen, mit denen in den späten 80er Jahren (also noch vor der Ost-Öffnung!) für den Semmering-Basistunnel argumentiert wurde, so müßten bereits jetzt mehrere Züge am Tag wegen Überlastung der Strecke abgewiesen werden. Tatsächlich ist der Personenverkehr (der laut Prognose um 50 Prozent zunehmen sollte) sogar zurückgegangen, der Güterverkehr hat zwar zugenommen, Hegt aber weit unter den Prognosen. Am Semmering gibt es noch ausreichend Kapazität. In den letzten Jahren sind die Zugkilometer-Zahlen der ÖBB generell rückläufig bzw. stagnierend."*

Vergleicht man Österreich mit der Schweiz, zeigen sich noch weitere gravierende Unterschiede. So ist der Bau von Bahntunneln in der Schweiz stets die allerletzte, weil teuerste Variante, um Verkehrsprobleme auf der Schiene zu lösen. Zuerst wird sehr professionell versucht, bestehende Strecken durch Fahrplanoptimierung, elektronische Überwachung oder den Einsatz von Neigezügen zu verbessern. In Österreich dagegen gilt der Tunnelbau vielfach als einzige Lösung, während andere Alternativen sofort und mit kräftiger Unterstützung der Tunnellobby abgeschmettert werden, wie beispielsweise der Einsatz von Neigezügen auf der Südbahn. Massiv unterscheiden sich die Eidgenossen auch beim Geld. Wenn die Schweiz Bahntunnel bauen will, vergibt sie die Aufträge nur (!), wenn eine sichere Finanzierung steht und eine zeit-



2. Versuch einer Definition

Der Begriff „Verkehrslüge" ist ein Kunstwort, es gibt keine Definition. Wir können lediglich Tatbestände beschreiben, die wir als „Verkehrslügen" bezeichnen:

1) Ankündigungen und Versprechen von Maßnahmen und Lösungen trotz geringer Wahrscheinlichkeit einer Realisierung;

2) Erzeugen falscher oder übertriebener Erwartungshaltungen (wobei der Punkt 1 den Punkt 2 bedingt);
3) Vermittlung falscher oder unvollständiger Informationen und das Verschweigen von erkannten Entwicklungen;
4) Sorgloser oder gar manipulativer Umgang mit Zahlen und Daten (wobei Punkt 3 und 4 häufig zusammenfallen);
5) Mangelnde Bereitschaft zum Hinterfragen bestehender Strategien und Politiken;
6) Das Beharren auf bereits als nicht zielführend erkannten Lösungswegen und damit eine Art Realitätsverweigerung („Vogelstrauß-Politik");
7) Verschieben der Schuld und der Belastungen auf andere Personengruppen: „der andere ist schuld, der andere soll's lösen" („Floriani-Prinzip", Sündenbock-Strategie).

Der Begriff „Verkehrslüge". Estermann/Matiasek: Verkehrspolitik, Verkehrs Prognosen und andere Verkehrslügen, Seite 17 und 18

nahe Rückführung der Kredite möglich ist. Österreich finanziert alle Infrastrukturmaßnahmen und Tunnelbauten zu 100 Prozent mit Schulden und verlagert deren Rückzahlung auf die kommenden Generationen.

Der pensionierte Ministerialrat des Wiener Verkehrsministeriums, Gerold Estermann, spricht nicht nur aus diesem Grund von einer „Verkehrslüge", wenn er die österreichische Verkehrspolitik beschreibt. In einem 2004 in Wien gehaltenen und viel beachteten Vortrag, der auch schriftlich vorliegt,[66] fragte Estermann: *„Inwieweit haben sich die An-*

66) Gerold Estermann, Florian Matiasek: „Verkehrspolitik, Verkehrsprognosen und andere Verkehrslügen"; Der Vortrag wurde vom Institut für Verkehrswesen und der Universität für Bodenkultur Wien im September 2004 in Wien unter dem Titel „Unde venis – Verkehr – quo vadis?" veröffentlicht.

kündigungen und die Vorstellungen aus der Vergangenheit bis heute bereits erfüllt?" Er erklärte, daß man bei der Beantwortung dieser Frage anhand von Soll-Ist-Vergleichen auf große Diskrepanzen stoße, die er dann „Verkehrslüge" nennt und wie folgt definiert:

- Ankündigungen und Versprechen von Maßnahmen und Lösungen trotz geringer Wahrscheinlichkeit einer Realisierung;
- Erzeugen falscher oder übertriebener Erwartungshaltungen;
- Vermittlung falscher oder unvollständiger Informationen und das Verschweigen von erkannten Entwicklungen;
- sorgloser oder gar manipulativer Umgang mit Zahlen und Daten;
- Mangelnde Bereitschaft zum Hinterfragen bestehender Strategien und Politiken;
- Das Beharren auf bereits als nicht zielführend erkannten Lösungswegen und damit eine Realitätsverweigerung (Vogel-Strauß-Politik);
- Verschieben der Schuld und der Belastung auf andere Personengruppen. „Der andere ist schuld, der andere soll 's lösen" (Floriani-Prinzip", Sündenbock-Strategie).

Doch die Zeit der falschen Zahlen ist immer noch nicht vorbei. Offensichtlich sind die Verlockungen zu groß, Bauprojekte mit überhöhten Phantasiezuwächsen im Verkehr durchzudrücken und die Bevölkerung einzulullen. Hierzu einige aktuelle Aussagen: Ministerin Bures prognostizierte im Mai 2011 eine Steigerung des Güterverkehrs über den Semmering von 80 Prozent. Am 8. Dezember 2011 zitierte der „Business Kurier" Bahn-Chef Kern *„Auf der Westbahn werden sich die Bahnfahrer um 60 Prozent bis 2025 erhöhen*", und Herbert Kasser äußerte sich gegenüber dem Autor: *„Der Güterverkehr wird in Österreich bis 2025 um bis zu 42 Prozent zulegen. Österreich ist aufgrund seiner geografischen Lage im Zentrum Europas ein Transitland, wesentliche Verkehrsströme führen durch/über Österreich. Es war und ist erklärtes Ziel der Bundesregierung, möglichst viel davon über die Schiene zu transportieren."*

Nun ist eine politisch motivierte und einseitige Interpretation von Verkehrsentwicklungen keine österreichische Besonderheit. Wir alle kennen die europaweite ideologische Verteufelung des Autoverkehrs, der trotzdem unaufhörlich wächst, und wir erleben seit Jahren das

Scheitern der „Verlagerung von der Straße auf die Schiene". Im deutschen Verkehrsministerium in Berlin scheint man allerdings mit dieser Erkenntnis offener umzugehen, als dies die Wiener Kollegen tun. In einer offiziellen Studie aus dem Jahre 2000, dem sogenannten „Pällmann-Bericht", heißt es mit Hinweis auf verkehrspolitische Veränderungen, die seit den 1980er Jahren feststellbar sind: *„Vor allem die Eisenbahnen wurden als unverzichtbares Mittel zur Eindämmung des Verkehrs auf den überörtlichen Straßen eingeordnet. Die Investitionsplanungen wurden auf Prognosen und Szenarien zur Verkehrsentwicklung abgestützt, die die betreffenden politischen Intentionen widerspiegelten; die Verkehrswirklichkeit vollzog sich jedoch in einem Maße konträr dazu (nämlich zugunsten des Straßenverkehrs), daß der Begriff von der ‚Lebenslüge der Verkehrspolitik' aufkam."*[67)]

Gefangen im System

Als Paradebeispiel einer „Verkehrslüge" bezeichnet Gerold Estermann die Politik des Verlagerns, Vermeidens und Verhinderns von Straßen- und Flugverkehr: *„Bis dato hat sich die Verkehrspolitik das Scheitern des angekündigten Verlagerns und Vermeidens jedoch nicht eingestanden."* Er kritisiert, daß die Vermeidungs- und Verlagerungsszenarien weiterhin kaum hinterfragt werden und noch immer die aktuelle Verkehrspolitik im Denken und Handeln bestimmen, obwohl die „Verlagerung von der Straße auf die Schiene" fehlgeschlagen ist. Was 2002 galt, stimmt leider noch immer, denn der heiligen Verlagerungskuh wird alles geopfert, sogar die Tatsache, daß die Bahn selbst immer mehr LKW zur Güterbeförderung einsetzt, 55 Prozent ihrer Fahrgäste auf der Straße befördert, viele Anschlußbahnen stillegt, und die EU den „Freien Warenverkehr" auch gegen nationale Widerstände durchsetzt.

Im Straßenverkehr bemängelt Estermann die Fokussierung auf den LKW-Gütertransitverkehr, der nach einer 1995 erfolgten Studie der österreichischen Gesamtfahrleistung von etwa 50.000 Mio. Fahrzeug-Kilometern (Fz.km) auf dem Autobahn-, Schnell-, Bundes-, Landes- und Gemeindestraßennetz lediglich einen Anteil von 0,6 Prozent ausmacht.

---

67) Schlußbericht der deutschen Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, im Auftrag des BMVBW, Berlin 2000

Gleichfalls niedrig ist der Personentransitverkehr mit 4,5 Prozent, während der innerösterreichische Binnen-, Quell- und Zielverkehr im Güterverkehr 14,9 Prozent und im Personenverkehr 80,0 Prozent ausmacht.[68] Sollte der Transitverkehr zwischenzeitlich auch zugenommen haben, so ist und bleibt die Hauptursache des Verkehrs nicht der Transit, der weniger als 1 Prozent beträgt, sondern der Individualverkehr mit einem Anteil von 95 Prozent, darunter 45 Prozent Freizeitverkehr. Während das offizielle Österreich sich weiter auf den LKW-Gütertransitverkehr einschießt und seit Jahren daran scheitert, den Güterverkehr auf die Bahn umzulenken, nimmt der private Individualverkehr weiter ständig zu, trotz hoher Spritpreise, Steuern und Abgaben. Selbst das Ende des Öls wird daran nichts ändern, weil es dann neue Antriebstechniken gibt, die ohne Benzin und Diesel auskommen. Der Traum, daß bei einem Nachlassen der weltweiten Ölbestände die Menschen reumütig zur Bahn zurückfinden, ist und bleibt eine Illusion.

Die öffentliche Kritik am Auto ergießt sich vorrangig auf den LKW, der als Sündenbock dafür herhalten muß, daß die Schere zwischen Nutzen und Kosten im Gütertransport der Bahn immer stärker auseinanderklafft. Die privaten Autofahrer werden weniger angegriffen, denn sie sind die mit Abstand größte Wählergruppe und bestens in ihren Verbänden organisiert, dennoch müssen sie als „Melkkühe der Nation" kräftig zahlen. Dagegen konzentriert sich das Interesse der Bau- und Tunnellobby lieber auf die Bahn, denn die meisten Straßen sind gebaut. Erfolgreich ist es ihr gelungen, die Regierung zu veranlassen, in den Ausbau der Bahn rund viermal mehr zu investieren, als in den Ausbau des hochrangigen Straßennetzes. 2002 entsprachen die Kosten der fünf großen Bahntunnelstrecken (Lainz, Wienerwald, Semmering, Koralm und Brenner) mehr als der Hälfte des Wiederbeschaffungswertes des gesamten (!) in Betrieb stehenden österreichischen Autobahn- und Schnellstraßennetzes der Asfinag[69]. Zehn Jahre später dürfte diese Ent-

68) G. Estermann und W. Fusseis: „Transitverkehr einmal anders gesehen"; aus Österreichische Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Heft 1/2001, herausgegeben von der ÖGV, Wien 2001

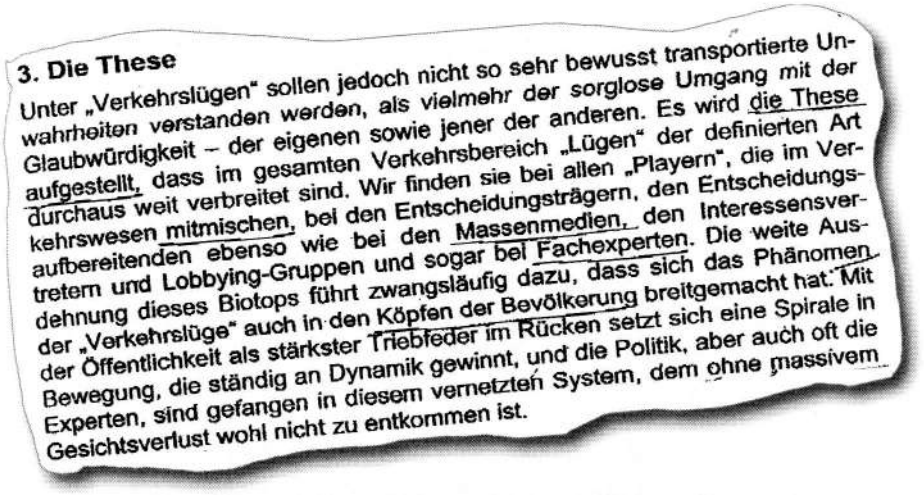
69) Generalverkehrsplan Österreich 2002, Bericht Jänner 2002. Im Auftrag des BMVIT, Wien 2002. M. Herry, Sedlacek N.: Österreichische Wegekostenrechnung für die Straße 2000. Im Auftrag des BMVIT, Wien 2000.

Wicklung in Richtung zwei Drittel gehen. Dabei wird im Vergleich zur Bahn auf dem über 2.000 Kilometer angewachsenen hochrangigen Straßennetz das Vielfache an Verkehrsmengen und Waren befördert, als die Bahn dies jemals auf den Bahnstrecken transportieren kann.

Obwohl allen Experten längst klar ist, daß eine Verkehrsvermeidung oder gar Verkehrsreduktion ein utopisches Ziel bleibt, das mit herkömmlichen Methoden nicht zu erreichen ist, und die Verlagerung des Verkehrswachstums von der Straße auf die Schiene schon lange nicht funktioniert, verfolgt Österreich diese Politik unverändert weiter. Statt neuer Verkehrsleitsysteme oder massiver Förderung umweltschonender Antriebstechnologien werden Infrastrukturmaßnahmen für eine Eisenbahn geplant und gebaut, die trotz aller Neuerungen ein Verkehrsmittel aus dem vorigen Jahrhundert ist. Nicht das Effektive, Zukunftsweisende und Wirtschaftliche wird in der Verkehrspolitik vorangetrieben, sondern die hochverschuldete Bahn erhält weitere Steuermilliarden, um mit den teuersten und unwirtschaftlichsten Investitionen der heimischen Bauindustrie Aufträge zu sichern. Um diese Wahrheit zu ummänteln, wird dann eine riesige „Verkehrslüge" aufgebaut, die aus herbeigewünschten Prognosen, unvollständigen Kostenberechnungen, dem Feindbild LKW-Güterverkehr besteht und mit Staatsschulden finanziert wird, deren Dimensionen unvorstellbar sind.

Dies bestätigt auch Gerold Estermann in seinem 2004 in Wien gehaltenen Vortrag, der feststellt, daß im gesamten Verkehrsbereich „Lügen" verbreitet sind. „*Wir finden sie bei allen ‚Playern', die im Verkehrswesen mitmischen, bei den Entscheidungsträgern, den Entscheidungsaufbereitenden ebenso wie bei den Massenmedien, den Interessenvertretern und Lobbying-Gruppen und sogar bei Fachexperten. Die weite Ausdehnung dieses Biotops führt zwangsläufig dazu, dass sich das Phänomen der ‚Verkehrslüge' auch in den Köpfen der Bevölkerung breitgemacht hat. Mit der Öffentlichkeit als stärkste Triebfeder im Rücken, setzt sich eine Spirale in Bewegung, die ständig an Dynamik gewinnt, und die Politik, aber auch oft die Experten, sind gefangen in diesem System, dem ohne massivem Gesichtsverlust wohl nicht zu entkommen ist."*

Wenn also ein langjähriger ranghoher Insider des österreichischen Verkehrsministeriums nach seiner Pensionierung von der „weiten Ausdehnung" des Biotops „Verkehrslüge" spricht, so verdeutlicht dies im unmißverständlicher Form, daß nicht nur Österreichs Verlagerung von



3. Die These

Unter „Verkehrslügen" sollen jedoch nicht so sehr bewusst transportierte Unwahrheiten verstanden werden, als vielmehr der sorglose Umgang mit der Glaubwürdigkeit – der eigenen sowie jener der anderen. Es wird die These aufgestellt, dass im gesamten Verkehrsbereich „Lügen" der definierten Art durchaus weit verbreitet sind. Wir finden sie bei allen „Playern", die im Verkehrswesen mitmischen, bei den Entscheidungsträgern, den Entscheidungsaufbereitenden ebenso wie bei den Massenmedien, den Interessensvertretern und Lobbying-Gruppen und sogar bei Fachexperten. Die weite Ausdehnung dieses Biotops führt zwangsläufig dazu, dass sich das Phänomen der „Verkehrslüge" auch in den Köpfen der Bevölkerung breitgemacht hat. Mit der Öffentlichkeit als stärkster Triebfeder im Rücken setzt sich eine Spirale in Bewegung, die ständig an Dynamik gewinnt, und die Politik, aber auch oft die Experten, sind gefangen in diesem vernetzten System, dem ohne massivem Gesichtsverlust wohl nicht zu entkommen ist.

Gerold Estermann, Florian Matiasek: Verkehrspolitik, Verkehrsprognosen und andere Verkehrslügen; Institut für Verkehrswesen und der Universität für Bodenkultur Wien, „Unde venis – Verkehr – quo vadis?" September 2004 – Seite 18

der Straße auf die Schiene auf Illusionen basiert, sondern die gesamte Verkehrspolitik mit ihren auf Pump finanzierten Hochleistungsstrecken und Bahntunneln. Geahnt hat dies jeder, der sich mit den gigantischen Investitionen in die Bahninfrastruktur jemals befaßt hat, nur ausgesprochen wurde dies selten, und die wenigen Kritiker wurden bewußt ignoriert.

Zu den „Playern" der österreichischen „Verkehrslüge" zählt Estermann auch die Medien, und deshalb muß die Frage erlaubt sein, warum es erst seit der aktuellen Finanzkrise eine kritischer werdende Berichterstattung gibt. Bis dahin waren es nur wenige Journalisten, die den Tunnelwahn hinterfragten, auf die enormen Schulden hinwiesen und sich dem oft schon peinlichen Unsinn vieler offizieller Presseverlautbarungen verweigerten und ihn nicht 1:1 übernahmen. Warum informieren viele Journalisten bei den Tunnelbaumaßnahmen lieber über Events und Feiern, statt über die Notwendigkeit, Finanzierung und Folgekosten der Bahntunnel zu recherchieren? Warum gibt es immer noch angesehene Zeitungen, deren Redaktionen es ablehnen, über Semmering-, Koralm-, und Brennertunnel negativ zu berichten? Auch hier kann die Schweiz ein Vorbild sein, deren Medien sich sehr offen, kritisch und bür-

gernah mit den Infrastrukturmaßnahmen einschließlich der Tunnelbauten auseinandersetzen. Auch müssen sich die österreichischen Medien die Frage gefallen lassen, warum die meisten Zeitungen und Sender kaum oder gar nicht über den schweren Brand eines Güterzuges im Simplon-Tunnel am 9. Juni 2011 informierten, während nicht nur die schweizerischen Medien, sondern fast alle anderen europäischen Blätter, Agenturen und Sender ausführlich über diesen Brandfall berichteten, der eine Röhre massiv beschädigte. War es Desinteresse, oder sollten keine Zweifel an den österreichischen Milliardeninvestitionen in die Bahntunnel und eine Sicherheitsdiskussion aufkommen?

Wenn Gerold Estermanns Erkenntnisse als Insider und pensionierter Ministerialrat aus dem Verkehrsministerium stimmen, woran der Autor nicht die geringsten Zweifel hat, dann sind die „Entscheidungsträger, die Entscheidungsaufbereitenden, die Massenmedien, die Interessenvertreter, die Lobbying-Gruppen und die Fachexperten" für eine gewaltige „Verkehrslüge" verantwortlich und für 53,5 Mrd. Euro geplante Investitionen in eine auf Illusionen aufgebaute Bahninfrastruktur. Und dann wären auch die Bürger und Steuerzahler düpiert worden, indem sich eine Spirale in Bewegung setzt, „die ständig an Dynamik gewinnt, und die Politik, aber auch oft die Experten" zu Gefangenen dieses Systems macht.

Die Bahn als „Konjunktur-Lokomotive"

Aus eins mach zwei

Zu den großen Täuschungen zählt auch das Märchen von der Bahn als „Konjunktur-Lokomotive". Nun war Österreichs Staatsbahn im reichrechnen schon immer erfolgreicher als im realen Leben, aber Milliardenschulden in eine überdimensionierte Bahninfrastruktur als Gewinn für Österreich zu verkaufen, ist nicht nur dreist, es ist auch eine Beleidigung für alle intelligenten Bürger. In einem 2009 herausgegebenen Folder vermeldete die ÖBB-Infrastruktur AG: *„Wir sind die Konjunkturlokomotive Österreichs"* und zitierte Wirtschaftsforscher mit der Behauptung: *„Aus einem Euro, der für die moderne Bahn ausgegeben wird, werden zwei Euro Wohlstand."* Pro Euro-Milliarde Bauvolumen würden rund 17.000 Arbeitsplätze entstehen und durch die Bauinvestitionen und Tunnelprojekte jährlich (!) 40.000 Arbeitsplätze gesichert. Dabei verschwieg die Bahn diskret, daß ihr einige Jahre zurückliegendes „Faktenblatt" mit einer Milliarde noch jährlich 55.000 Arbeitsplätze „sicherte". Dagegen hat die Statistik Austria erhoben, daß, ausgehend vom durchschnittlichen Produktionswert je Beschäftigtem im Bauwesen, der Beschäftigungsimpuls von einer Euro-Milliarde wohl eher im Bereich von 8.000 Arbeitsplätzen anzusiedeln ist.

Am 23. Februar 2010 holten Verkehrsministerin Doris Bures und die Bahn dann im Haus der Industrie in Wien zum großen Rundumschlag gegen alle Skeptiker und Tunnelgegner aus und präsentierten die Studie „Konjunkturlokomotive ÖBB – Gesamtwirtschaftlicher Nutzen der Infrastrukturinvestitionen". Die Studie stammte vom Institut für Höhere Studien (IHS), dem Wirtschaftsforschungsinstituts (WIFO) und von Joanneum Research (Graz). Die Erkenntnisse wurden nicht nur in Wien bejubelt, sondern fanden sich auch als bezahlte Anzeigen großflächig in den Printmedien wieder, leider auch in einigen unkritischen redaktionellen Beiträgen. Die Frage, warum drei namhafte österreichische Institute sich für eine zwar gut bezahlte aber höchst einseitige Auftragsarbeit hergeben, müssen die Wissenschafter selbst beantworten. Interessant ist jedoch, daß Bernhard Felderer als Leiter des Staatsschuldenausschusses eine Vermeidung von Schulden anmahnt, während er als IHS-Chef gleichzeitig der Auffassung ist, daß Milliardeninvestitionen und

Schulden in die Bahn-Infrastruktur aus einem Euro zwei machen. Das deutschsprachige Ausland reagierte weniger euphorisch, eher skeptisch oder belustigt auf das mit großem Werbeaufwand verkündete neue Modell österreichischer Wertschöpfung.

Hier die wichtigsten Aussagen aus der Pressemitteilung der Konzernkommunikation vom 24. Februar 2010:

- „Pro investierter Milliarde Euro werden in der Planungs- und Bauphase insgesamt 17.000 Arbeitsplätze geschaffen und gesichert.
- Rund 2,3 Mrd. Euro investieren die ÖBB jährlich in die Infrastruktur - das bedeutet rund 40.000 Arbeitsplätze pro Jahr.
- Die Infrastrukturinvestitionen der ÖBB schaffen durchschnittlich das Doppelte an Wertschöpfung.
- Großbauprojekte wie der Hauptbahnhof Wien haben sogar einen Multiplikatoreffekt von bis zu 8, das heißt, ein investierter Euro bringt der Wirtschaft bis zu 8 Euro an zusätzlichen Einnahmen.
- Im Zeitraum von 30 Jahren ab Inbetriebnahme einer Bahnstrecke haben die großen Infrastrukturprojekte der ÖBB laut der aktuellen IHS Untersuchung das Potential, 48.500 Arbeitsplätze dauerhaft zu sichern und zu schaffen.
- Die ÖBB-Investitionen bewirken auch hohe Rückflüsse an Steuern und Sozialabgaben. Bereits während der Bauphase fließen 50 bis 55 Prozent der Investitionssumme als Einnahmen (Steuern, Abgaben und Sozialversicherungsbeiträge) in den Staatshaushalt zurück.
- Die steuerlichen Rückflüsse in der Bau- und Betriebsphase von ÖBB-Anlagen liegen bei ca. 80 Prozent. Das heißt, daß mehr als drei Viertel der Investitionen über das Steuersystem wieder an die öffentliche Hand zurückfließen.
- Betrachtet man die Neu- und Ausbauprojekte der ÖBB, betragen die steuerlichen Rückflüsse ca. 100 Prozent. Bei einzelnen Projekten, etwa dem Hauptbahnhof Wien oder dem Semmering-Basistunnel (neu), liegen die steuerlichen Rückflüsse sogar über 100 Prozent[70] der Investitionssumme, weil durch diese Projekte

70) Wenn bei Projekten, wie dem Hauptbahnhof Wien oder dem Semmering-Basistunnel, steuerliche Rückflüsse sogar über 100 Prozent entstehen, ist es für den Autor unverständlich, warum Bundeskanzler Faymann dieses Modell nicht in Brüssel vorschlägt. Würden

nachhaltige Wettbewerbsvorteile für die Wirtschaft in der Region entstehen – zum Beispiel durch bessere Markterschließung oder verstärkte Kapazitäten im internationalen Gütertransport."

Was die Institute im „Gesamtwirtschaftlichen Nutzen der Infrastrukturinvestitionen" offensichtlich noch vergessen haben, ist die Wertsteigerung bei den Banken. Ob da aus einem Euro Schulden auch zwei Euro wurden und wie viele Arbeitsplätze pro investierter Schuldenmilliarde in den Kreditabteilungen der Finanzunternehmen entstanden, wird leider verschwiegen. – Denn eines übersahen die Ökonomen anscheinend geflissentlich: Jeder in die Bahninfrastruktur investierte Euro mußte auf dem Finanzmarkt aufgenommen werden, vergrößerte die Staatsschulden und führte schließlich zum Verlust des AAA-Ratings.

Das, was Österreichs Institutselite mit ihrer Studie so einseitig und positiv verkündete, basiert auf Rechenmodellen. Um deren Praxistauglichkeit zu demonstrieren, sei auf das folgende Beispiel hingewiesen: Frau Bures gibt einem Mann 1.000 Euro, damit er im Semmering ein Loch gräbt und es wieder zuschüttet. Damit er seinen Job machen kann, kauft der Mann einen Spaten, Arbeitsschuhe, Arbeitskleidung, beschäftigt zwei Hilfskräfte zu je 150 Euro, kauft zu Mittag eine Wurstsemmel und ein Bier (5 Euro) und zahlt am Abend zum Abschluß des erfolgreichen Tages im Wirtshaus eine Runde (50 Euro) und investiert das restliche Geld in einen neuen Fernseher (500 Euro). Legt man ähnliche Maßstäbe an, wie dies die Institute bei den Bundesbahnen taten, müßten sich auf wunderbare Weise die 1.000 Euro verdoppelt haben. Dazu kommen dann die Zweitrundeneffekte, weil die Hilfskräfte, die Hersteller der Arbeitsmaterialien, der Wirt usw. ihre Einnahmen ebenfalls ausgeben. Durch zusätzliche Rechenmodelle der Ökonomen können noch sehr viel weiterreichende Rückkopplungseffekte einfließen, denn Frau Bures muß die 1.000 Euro ja irgendwoher nehmen, beispielsweise durch Steuererhöhungen oder Kreditaufnahme, woran dann wieder die Banken verdienen und und und ...!

Mit derartigen Berechnungen und Multiplikatoreffekten kann dann jedes Institut und jeder Ökonom Frau Bures beweisen, daß ihre Investitionsmilliarden enorme Gewinne abwerfen, und der Vorstandssprecher

demnach alle Staaten Hauptbahnhöfe und Bahntunnel bauen, gäbe es keine Staatsverschuldung mehr.

der ÖBB-Infrastruktur AG, Andreas Matthä, kann erzählen: *„Die Bahn-Infrastruktur ist der Blutkreislauf des Landes. Sie hält Menschen und Güter in Bewegung und hält so die Wirtschaft am Leben ... Damit der Standort Österreich langfristig gesichert bleibt, bauen wir schon jetzt das Bahnnetz der Zukunft – und schaffen damit gleichzeitig die Jobs von heute!"* Übrigens sind die Effekte von Investitionen in die Infrastruktur der Bahn oder in das Ausheben und Zuschütten von Gruben gleichwertig. In der Studie des IHS „Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Schieneninfrastruktur in Österreich" aus dem Jahr 2000, die zur Bibel der Ausbau- und Tunnelbefürworter im letzten Jahrzehnt wurde, heißt es: „(Die) *Ergebnisse wurden mittels erheblichem methodischen Aufwand auf der Basis makroökonomischer Daten mit hoher Aggregationsebene abgeleitet. Sie gestatten daher keine Aussage betreffend das Für und Wider spezifischer Investitionsprojekte."* Vielleicht hat Matthä auch übersehen, daß die Bahninfrastruktur das Land ausbluten läßt und sein Hinweis auf den weiteren Bau des Bahnnetzes der Zukunft eigentlich als Drohung verstanden werden könnte ...

Beschäftigungspolitische Nutzlosigkeit

Österreichische Modellrechnungen zur Infrastruktur werden auch in Deutschland wahrgenommen. So zitierten die Bahnexperten Ilgmann und Miethner (IMP) das Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO) mit ihrer Frage: Was bescherte den Österreichern das langfristig größte Wirtschafts- und Beschäftigungswachstum, wenn ab 2006 jedes Jahr eine Milliarde Euro mehr für Forschung und Entwicklung oder Bildung oder Infrastruktur aufgewendet würde oder die Lohnsteuer oder die Sozialversicherungsbeiträge um eine Milliarde Euro gesenkt würden? Die Antwort war verblüffend:

- Kurz- bis mittelfristig (2006/2010) wuchs das Bruttoinlandsprodukt (BIP) gleichmäßig bei allen fünf Maßnahmen um 0,1 Prozent pro Jahr. Beschäftigungsimpulse zeigten sich bei Forschung und Entwicklung (+12.300 Arbeitsplätze), bei Senkung der Lohnsteuer (+5.200), bei Infrastrukturinvestitionen (+8.600).
- Langfristig gab es für den Zeitraum 2016/2020 eine Steigerung des BIP um 0,2 Prozent pro Jahr bei Forschung und Entwicklung, 0,1 Prozent bei Bildung, die restlichen Auswirkungen auf das BIP

waren „vernachlässigbar". Beschäftigungsimpulse zeigten sich bei Bildung (+19.000), bei Forschung und Entwicklung (+16.900), bei Infrastruktur nur mit einen Plus von 1.900 Beschäftigten.

- Die Bilanz der Wirkung von Mehraufwendungen für die Infrastruktur war miserabel: langfristig kaum meßbares Wirtschaftswachstum und sehr dürftige Beschäftigungsimpulse. „*Langfristig weisen die Berechnungen des WIFO auf die aus konjunktureller und beschäftigungspolitischer Sicht fast völlige Nutzlosigkeit von Infrastrukturinvestitionen hin."*[71)]

Warum das WIFO, zusammen mit IHS und Joanneum Research zu gegenteiligen Ergebnissen kommt, wenn das Verkehrsministerium eine Studie bezahlt, sollte vielleicht aus Gründen der Glaubwürdigkeit gelegentlich geklärt werden.

Ein letzter Hinweis zur Konjunkturlokomotive Österreichische Bundesbahnen. Wenn Doris Bures, die ÖBB-Infrastruktur AG und die führenden österreichischen Wirtschaftsinstitute recht haben, warum wachsen dann die Schulden der Republik, der Bahn und der Infrastruktur ständig weiter? Warum ist die Bahn nicht schon längst in der Gewinnzone und Österreich schuldenfrei? Warum hat die Alpenrepublik eine der höchsten Abgabenquoten in Europa, und warum sollen die Bürger nun noch mehr sparen und tragen wiederum die Hauptlast des sogenannten Sparpakets? Warum verlor Österreich auch wegen seiner hohen Verschuldung das Triple-A Rating? Warum müssen bereits die kommenden Generationen der Steuerzahler für die Ausgaben der Bahninfrastruktur haften, selbst wenn sie noch nicht einmal geboren sind? Warum versagen die glänzenden Rechenmodelle der Ökonomen im Wirtschaftsalltag?

Zur Ehrenrettung der Bahn und von Doris Bures sei jedoch darauf hingewiesen, daß auch andere Politik- und Wirtschaftseliten mit großem Werbeaufwand derartige Zukunftsvisionen verbreiten. Ähnlich argumentierten auch beispielsweise die Veranstalter der Fußball-Europamei-

---

71) Ilgmann, Miethner, Partner (IMP): „Netz 21 - Verbale Aufgeschlossenheit bei überwiegender Verhaltensstarre", Die Netzstrategie der Deutschen Bahn; Vereinigung Europäischer Eisenbahngüterverkehrsunternehmen e.V., Berlin, 2008, Seite 43. Quelle: Breuss, Kaniovski,Url: WIFO-Weißbuch: „Modellsimulationen wirtschaftspolitischer Maßnahmen zur Förderung von Wachstum und Beschäftigung", in WIFO-Monatsberichte, 3/2007, Seite 263-274.

sterschaft in Österreich und der Fußball-Weltmeisterschaft in Deutschland *vor* den Wettkämpfen. In beiden Ländern wurden enorme volkswirtschaftliche Gewinne vorhergesagt, tatsächlich blieben erhebliche Schulden übrig. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) rechnete die Wirtschaftseffekte für die WM 2006 nach und kam zu einem ernüchternden Ergebnis: Von der Weltmeisterschaft sind *„keinerlei nennenswerte positive gesamtwirtschaftliche Effekte ausgegangen'!*

Trotz aller Propaganda und wissenschaftlich begründeter Versuche einer Volksverdummung: Die Bahn ist nicht die „Konjunkturlokomotive Österreichs", und aus einem Euro, der für die Bahninfrastruktur mit ihren Tunneln ausgegeben wird, werden nicht „zwei Euro Wohlstand", sondern zwei Euro neue Staatschulden.

Die Öko-Täuschung

Illusionen bei Emissionen

Es gibt nur wenige andere österreichische Institutionen, die sich so oft und so gerne in Umweltterminologien ergehen und sich als Öko-Partner feiern lassen, wie das BMVIT, ihre Ministerin und die Bahn. Da wird mit großem Werbeaufwand die Schiene als umweltfreundlich dargestellt, eine gute Öko-Bilanz präsentiert, der geringe Energieverbrauch hervorgehoben und besonders der günstige CO2-Wert des heimischen Schienenverkehrs betont. Angesichts des sonstigen Scheiterns bei der Erfüllung der Kyoto-Ziele (20 Prozent weniger CO2-Emissionen) bleibt der Verkehrs- und Infrastrukturministerin auch nicht viel anderes übrig, als auf die Bahn zu verweisen. Denn die Republik wird bis Ende 2012 weder die geforderte Reduzierung von 5,1 Mio. Tonnen CO2 schaffen, noch sich um entsprechende Strafzahlungen drücken können. Während die österreichischen CC>2-Emissionen des Verkehrs laut Umweltbundesamt von 1990 bis 2009 um 54 Prozent anstiegen und mit rund 23 Mio. Tonnen CO2 fast den Wert der Industrie erreichen, fiel der Verkehrsministerin und ihren Vorgängern nicht wesentlich mehr ein, als die „Verlagerung von der Straße auf die Schiene", die im vorangegangenen Kapitel bereits als „Verkehrslüge" enttarnt wurde.

Österreichs Güterverkehr ist zwar mit einem Anteil von 30 Prozent auf der Schiene in Europa führend, während die anderen EU-Länder im Schnitt etwa 15 Prozent der Güter per Bahn transportieren, dennoch ist es Illusion, wenn Doris Bures sich die Lösung der CO2 Probleme vorrangig von der Bahn erhofft. Ihre stereotyp vorgebrachte Standardforderung ist nicht nur im eigenen Land, sondern ebenfalls im Ausland als blanker Aktionismus entlarvt. Auch wenn die ministeriellen Presseverlautbarungen des BMVIT anders klingen, die EU behandelt Schiene und Straße gleichwertig und läßt mit großer Regelmäßigkeit Frau Bures abblitzen. Übrigens genauso wie die heimische Wirtschaft, das Transportgewerbe und sogar die RCA, die es sich alle nicht leisten können, auf die Vorteile der Straße und des LKWs zu verzichten. Hinzu kommen aus den Nachbarländern, die bis 1990 die Planwirtschaft erlebten, noch immer große emotionale Vorbehalte gegen staatliche Eisenbahnen. Damals mußten Betriebe mit enormem bürokratischem Aufwand um

Der österreichische Bahngüterverkehr ist mit einem Anteil von 30 % in Europa führend. Foto: Godeysen

Waggons betteln, die ihnen dann oft nur mit Bestechung zugeteilt wurden. Die Grenzöffnung wirkte auch in der Logistik wie ein Befreiungsschlag und ließ schnell private Transportunternehmen entstehen, die nun in allen ehemaligen Ostblockländern den Güterverkehr mit ihren LKWs dominieren.

Während Österreichs Klimapolitik auf der Stelle tritt und seit Jahren lediglich von der Illusion der „Verlagerung von der Straße auf die Schiene" träumt, bemerkt die Regierung nicht einmal, daß hierfür der Applaus ausschließlich von der falschen Seite kommt. Es ist nämlich allein die Bauindustrie mit ihrer geschäftigen Lobby und ihren Gutachtern, die zu den Claqueuren zählen, weil sie sich weitere Bauaufträge erhoffen. Der Rest der Republik schaut zu und wartet, was der Politik so einfällt. Und da wird sie nicht enttäuscht, denn immer neue Klima- und Umweltideen werden aus dem Hut gezaubert, medial verbreitet und dann vergessen. Doch auf die Bahn ist Verlaß, sie gehört zu den wenigen Konstanten der Öko-Show. Besonders erfolgreich ist sie mit ihrer Umweltwerbung, die schon seit Jahren der Öffentlichkeit mitteilt, wie umweltfreundlich ihre Züge durch die schöne Natur rollen. Hoch emo-

tional wird dem Bahnfahrer suggeriert, daß er aktiv die Umwelt schützt und selbstzufrieden aus dem Zugfenster schauen kann, weil er zu den Guten gehört. Dagegen sieht der Autofahrer alt aus; zu seinem permanent schlechten Gewissen als Ökosünder, Luftverpester und umweltzerstörender Triebtäter kommt jedes Mal ein weiterer Tiefschlag, wenn er wieder einmal im Stau steckt und gerade vor Bahnplakaten warten muß, die ihm die heile Welt der ökologischen Schiene zeigen.

Das grüne Umweltmäntelchen der Eisenbahn hilft der Politik jedoch nicht nur bei der aktuellen, sich zuspitzenden CO2-Diskussion, sondern besonders als Begründung für die hohen Kosten der Bahn. Denn mit Ökologie lassen sich die härtesten Bahnkritiker aushebeln, und die Jahr für Jahr ansteigenden Milliardenbeträge für die Bahn-Infrastruktur stets öffentlichkeitswirksam begründen. Bereits 2007 schwang der damalige Finanzstaatssekretär Christoph Matznetter die Umweltkeule, um in kürzester Zeit und widerspruchslos die Bundeszuschüsse für die Bahninfrastruktur im Budgetausschuß durchzubringen. In einer Aussendung der Parlamentskorrespondenz vom 29. November 2007 erklärte Matznetter sogar, Infrastrukturausgaben der Bahn seien „*Investitionen in den Klimaschutz".* – Welcher Politiker könnte sich dieser Argumentation verschließen, um nicht als Klimakiller an den Pranger gestellt zu werden?

Es ist deshalb an der Zeit, die Umweltfreundlichkeit der Bahn näher zu untersuchen, denn angesichts vieler kritischer Nachfragen, ob denn der Ausbau der Hochleistungsstrecken mit den gewaltigen Bahntunneln auch wirklich die gigantischen Schulden rechtfertigt, wird von seiten der Bahn und der Politik immer stärker mit der positiven Öko-Bilanz der Schiene Stimmung gemacht. Auch weil klar wird, daß Österreich die Umsetzung der Kyoto-Ziele nicht schafft.

Das „Ein-Liter-Auto" Bahn

Jeder Transport von Personen oder Gütern verbraucht Energie und belastet die Umwelt, deshalb ist der Verzicht auf unnötige Reisen der beste Beitrag zum Umweltschutz. Im Geschäftsleben sollten möglichst nur Fahrten angetreten werden, die unbedingt nötig sind, während dem Ausbau von Teleworking und Konferenzschaltungen die Zukunft gehört. Doch soweit sind wir (noch) nicht, deshalb läßt der umweltbewußte Bürger auch gerne sein Auto stehen und fährt Bahn. Er ist fest

davon überzeugt, sich mit diesem Verkehrsmittel ökologisch korrekt zu verhalten, und verzichtet deshalb gerne auf die individuelle Bequemlichkeit seines Autos. Umso wichtiger ist es, die Umweltfreundlichkeit des Bahnfahrens sachlich nachzuprüfen.

Sucht man jedoch bei den veröffentlichten Umweltdaten der österreichischen Staatsbahn harte Fakten, so ergeben sich die gleichen Probleme wie bei den Transport- und Wirtschaftsdaten: Sie überzeugen nicht. Mögen sie quantitativ und gestalterisch noch so beeindrucken, qualitativ sind sie fast wertlos. Vielleicht wurde jedoch mit dem Nachhaltigkeitsbericht 2010 eine Wende zum Guten eingeleitet, denn nach langer Abstinenz gibt es wieder eine Überblicktabelle mit Verbrauchszahlen. Nicht vorhanden sind allerdings die von den DB publizierten Verbrauchszahlen in Benzinäquivalenten, sodaß ein wirklicher Vergleich zum Auto immer noch nicht möglich ist. Dafür wird statt Fakten lieber Stimmung gemacht, und so befindet sich beispielsweise im Nachhaltigkeitsbericht 2006 (Seite 41) das folgende Statement der Geschäftsführerin des WWF Österreich; *„Die heutigen Pkw sind mit sechs bis sieben Liter Spritverbrauch auf 100 km die schlechteste Lösung für den Verkehr. Vor allem, weil es das Ein-Liter-Auto bereits gibt. Es heißt öffentlicher Verkehr mit der zentralen Position der ÖBB."*

Vergleich der Emissionen einzelner Verkehrsträger im Personenverkehr
Bezugsjahr: 2008

Emissionen aus Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin, Diesel und Kerosin sind berücksichtigt.

		Pkw	Reisebus	Eisenbahn Fernverkehr	Flugzeug	Linienbus	Metro/Tram	Eisenbahn Nahverkehr
Kohlenmonoxid	g/Pkm	1,2	0,05	0,01	0,35	0,16	0,02	0,04
Kohlendioxid	g/Pkm	138	31	46	356*	70	78	77
Flüchtige Kohlenwasserstoffe	g/Pkm	0,14	0,02	0	0,08	0,06	0,01	0,02
Stickoxide	g/Pkm	0,29	0,3	0,06	0,55	0,65	0,08	0,29
Partikel	g/Pkm	0,006	0,006	0	0,001	0,008	0	0,003
Verbrauch Benzinäquivalent	l/100 Pkm	6	1,4	2,5	5,6	3,1	4,3	4
zugrunde gelegte Auslastung		1,5 Pers./Pkw	60%	46%	73%	21%	18%	26%

g/Pkm - Gramm pro Personenkilometer; l/100 Pkm = Liter pro 100 Personenkilometer

* unter Berücksichtigung aller klimawirksamen Effekte des Flugverkehrs

Quelle: TREMOD 5.04 (Deutschland)
Ansprechpartner; Umweltbundesamt, Fachgebiet 13.1 - Umwelt und Verkehr; Gunnar Gohlisch, Nadja Richter

Nun kann theoretisch ein Personenzug wirklich als „Ein-Liter-Auto" fahren, wenn man die Energieleistung der Bahn auf den Verbrauchswert eines PKW (Benzinäquivalent) pro Person und 100 Kilometer umrechnet. Was die Bahn und der WWF Österreich aber verschweigen, sind folgende Bedingungen, unter denen dieser Idealwert überhaupt nur möglich ist:

- Alle Plätze des Zuges sind besetzt,
- der Luftwiderstand ist gering,
- die Reisegeschwindigkeit beträgt 100 bis 120 km/h,
- der Zug fährt eine lange Strecke,
- mit einer gleichmäßigen Geschwindigkeit,
- bei der die Fahrt nicht unterbrochen wird und
- der Zug an keinem Bahnhof hält.

Würde die Bahn unter diesen unrealistischen Vorgaben einen vollbesetzten Zug in Wien abfahren lassen und ohne Zwischenhalt mit Tempo 110 km/h alle Fahrgäste nach Bregenz bringen, wäre das „Ein-Liter-Auto" perfekt. Doch wer würde in diesen Zug einsteigen? – Der Bahnalltag mit seinen berechtigten Anforderungen an Markt und Fahrgäste sieht jedenfalls völlig anders aus. Rollt beispielsweise ein typischer Personenzug vollbesetzt aus dem Wiener Westbahnhof, so haben die meisten Fahrgäste den Zug spätestens in Preßbaum schon wieder verlassen, wenn sie nicht bereits an den sechs vorherigen Bahnhöfen ausgestiegen sind. Das gleiche, jedoch mit geringeren Fahrgastzahlen, wiederholt sich im Umfeld der Städte St. Pölten, Amstetten, Linz, Wels, Salzburg usw. bis Bregenz, und die Lok muß immer wieder mit hohem Energieaufwand den 300 Tonnen schweren Zug anhalten und dann neu zum Rollen bringen. Fährt der Railjet von Wien nach München, so hält er zwar nicht so häufig, dafür ist sein Energiebedarf ebenfalls groß, weil er mit wesentlich höherer Geschwindigkeit fährt, und die anderen Züge warten müssen, damit er mit Tempo 200 km/h überholen kann.

Die Deutsche Bahn (DB) ist wesentlich auskunftsfreudiger als die österreichische und geht mit Informationen zur Umwelt offener um, sodaß wir vorrangig auf deutsche Untersuchungen zurückgreifen müssen. In ihrer Publikation „Kennzahlen und Fakten zur Nachhaltigkeit 2010" weist die DB einen Verbrauch im Personenfernverkehr von 2,4 Liter Benzinäquivalent je 100 Personenkilometer (Seite 27) aus. Das deutsche Umweltbundesamt gibt für den Eisenbahnfernverkehr einen Verbrauch

Knapp 300 Tonnen wiegt ein durchschnittlicher Personenzug, die wollen bewegt werden. Foto: Godeysen

von 2,5 Liter Benzinäquivalent je 100 Personenkilometer an. Die wichtigste Bezugsgröße zur Errechnung von Verbrauchswerten im Personenverkehr ist die Auslastung, und hier hat das Umweltbundesamt bei der DB 46 Prozent ermittelt. Die Deutsche Bahn selbst beziffert die Auslastung über die letzten Jahre mit knapp über 45 Prozent, sodaß diese Werte stimmen dürften. Übrigens weist auch die DB darauf hin, daß der Verbrauchswert bei höherer Auslastung sinkt, und erwähnt ebenfalls die theoretische Möglichkeit eines umgerechneten Benzinverbrauchs der Bahn von einem Liter je 100 Personenkilometer, wenn unter anderem eine Auslastung von 100 Prozent (!) vorliegt.

Über die Auslastung ihres Personenverkehrs veröffentlichen die Bundesbahnen jedoch kaum Zahlen. Im letzten, noch ansatzweise aussagekräftigen Geschäftsbericht des Jahres 2006, kommt in bezug zum Personenverkehr das Wort Auslastung nicht einmal mehr vor. Ein Grund für dieses offensichtliche Schweigen dürften die über viele Jahre herausgegebenen Zahlen sein, die sich durchweg als geschönt erwiesen. Deshalb bleibt nur die Möglichkeit, sich der Realität durch die drei von den Bundesbahnen publizierten Zahlen Fahrgastkilometer, Zugkilometer und Bruttotonnenkilometer wie folgt anzunähern:

- 95,6 Fahrgäste fahren österreichweit durchschnittlich pro Zug.
- Knapp 300 Tonnen wiegt ein durchschnittlicher Personenzug.
- Ein Personenzug hat ein durchschnittliches Platzangebot von rund 420 Plätzen.
- Somit beträgt die durchschnittliche Auslastung pro Zug 22,8 Prozent.

Diese errechnete Größenordnung ist nur eine Annäherung; sollten die Bundesbahnen eine höhere Auslastung nachweisen können, bietet die Bilanz 2011 eine gute Chance, die „besseren" Zahlen der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Erfahrungen aus Deutschland und der Schweiz zeigen, daß die Auslastung im Nahverkehr nur 50 Prozent (Deutschland) bzw. zwei Drittel (Schweiz) der Auslastung im Fernverkehr entspricht. Bei einem geschätzten Verhältnis von Eins zu Drei zwischen Nah- und Fernverkehr, würde sich damit für Österreich eine Auslastung im Nahverkehr von rund 18 bis 20 Prozent und im Fernverkehr von 30 bis 36 Prozent ergeben. Ersetzt man die in den deutschen Zahlen angenommene Auslastung von über 40 Prozent mit den österreichischen Werten im Fernverkehr, dann steigt der durchschnittliche Verbrauch auf 3,5 bis 4,3 Liter Benzinäquivalent je 100 Personenkilometer. – Damit sind die Bundesbahnen vom „Ein-Liter-Auto" weit entfernt!

Doch es kommt noch schlimmer, denn auch in Deutschland haben Bahn und WWF zusammengearbeitet. Allerdings gab es dort keine einseitigen Statements, sondern gemeinsam wurde das Institut für Energie- und Umweltforschung (IFEU) in Heidelberg mit der Studie „Kilometer-Bilanz Personenverkehr – Informationen über die Verkehrssysteme in Deutschland" beauftragt. Im Ergebnis weist das IFEU darauf hin, daß Züge aufgrund der Trassenführung im Durchschnitt eine 14-prozentig längere Strecke fahren, und man beim Vergleich Auto zur Bahn die Anfahrt zum Bahnhof hinzurechnen muß. Daraus ergibt sich, bezogen auf Österreich, ein Benzinverbrauch der Bahn von 4,0 bis 4,9 Liter Benzinäquivalent je 100 Personenkilometer.

Würde man nun noch die Dienst- und Lokfahrten der österreichischen Bahn mit 5,3 Prozent hinzurechnen, sowie die Energiekosten für die gesamte Bahninfrastruktur, den laufenden Betrieb und die vielen Bahnhöfe in eine entsprechende Analyse einbauen und mit vergleichbaren Daten des Autos vergleichen, steigt der Energiebedarf bei der

Bahn noch weiter an. Ergebnis: Der Bahn-Personenverkehr als „Ein-Liter-Auto" ist eine glatte Irreführung!

Duell ohne Sieger

Wenn sich also der „Ein-Liter"-Verbrauch der Bahn bestenfalls als Illusion erweist, so bleibt noch die spannende Frage nach dem Ausgang des Duells Eisenbahn gegen Auto. Beginnen wir nochmals mit dem bereits erwähnte Zitat aus dem Nachhaltigkeitsbericht 2006: *„Die heutigen Pkw sind mit sechs bis sieben Liter Spritverbrauch auf 100 km die schlechteste Lösung für den Verkehr."* Diese Aussage ist höchst einseitig, denn sie berücksichtigt beim Pkw weder die modernen Motortechnologien, noch die Auslastung und reduziert das Auto lediglich auf den Spritverbrauch. Nach Auskunft des ÖAMTC[72)] werden in Österreich jährlich 10 Prozent neue Autos angeschafft und entsprechend alte Fahrzeuge verschrottet, sodaß durch die ständige Modernisierung der PKWs der Spritverbrauch Jahr für Jahr um 0,10 Liter sinkt. Der ÖAMTC schätzt die gegenwärtigen Verbrauchswerte der Neuwagenflotte zwischen 5 und 6 Liter ein. Obwohl die Pkw schwerer werden, dürften sich die Spritverbrauchszahlen der Autos in den nächsten Jahren weiter erheblich senken.

Die wichtigste Größe des Energieverbrauchs ist und bleibt jedoch die Auslastung, und die beträgt beim PKW durchschnittlich 1,3 bis 1,7 Personen pro Auto. Im Fernverkehr liegt die Zahl etwas höher, während sie im Nahverkehr entsprechend geringer ausfällt; Wien zählt 1,3 Personen je Pkw. Rechnet man mit einem Wert von 1,5 bis 1,6 Personen, dann verbraucht das Auto 4,8 bis 5,1 Liter Benzinäquivalent je 100 Personenkilometer, wobei die Zukunft dem Auto gehört, denn der rasche technologische Fortschritt bei der Entwicklung energiesparender Motoren geht deutlich in Richtung des „Drei-Liter-Autos". Während das Auto also 4,8 bis 5,1 Liter pro Person auf 100 Kilometer verbraucht, und die Bahn bei 4,4 bis 5,4 Liter pro Person auf 100 Kilometer liegt, allerdings zuzüglich Dienstfahrten und der Versorgung der Infrastruktur, ist das Duell entschieden: Es steht bei der Frage des Energieverbrauchs zwischen Bahn und Pkw unentschieden, mit mehr Zukunftsperspektive beim Auto.

72) Telefonische Auskunft des ÖAMTC Wien vom 6. September 2011

Dennoch spricht vieles durchaus für die Bahn als wichtiges Verkehrsmittel im Nahverkehr. Die Städte wachsen, immer stärker breiten sich die „Speckgürtel" aus, die Zahl der Pendler nimmt kontinuierlich zu, auf den Ein- und Ausfallstraßen meldet der Verkehrsfunk morgens und abends wachsende Staus, und viele Großräume haben ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Eigentlich alles Argumente für die Bahn, doch nicht die Eisenbahn profitiert von dieser Entwicklung, sondern Auto und U-Bahn. In Österreich haben es die Bundesbahnen nicht geschafft, den enorm gewachsenen Pendlerstrom von den Vorteilen der Schiene zu überzeugen. Es fragt sich sogar, ob die Bahnverantwortlichen überhaupt ein Interesse an der Zielgruppe Pendler haben; die Investitionsschwerpunkte sprechen jedenfalls eine andere Sprache.

Da werden Milliarden im Fernverkehr verbaut, gigantische Bahntunnel gebohrt und teure Hochleistungsstrecken errichtet, während der

Das Flaggschiff der DB hat bei einer Geschwindigkeit von 200 km/h einen Energieverbrauch pro Platzkilometer von 150 Prozent des Energieverbrauchs eines InterCity-Zuges Foto: Godeysen

Nahverkehr stiefmütterlich behandelt wird, noch immer altes Wagenmaterial im Einsatz ist, und Berufspendler unter Unpünktlichkeit leiden.

Kehren wir noch einmal zum Energieverbrauch zurück und verweisen auf eine weitere Gemeinsamkeit zwischen Bahn und Auto. Bei beiden Verkehrsmitteln steigt der Energiebedarf mit zunehmender Geschwindigkeit überproportional an, jedoch mit einem Unterschied. Beim Pkw greift der Staat immer stärker regulierend in den Straßenverkehr ein und begrenzt die Höchstgeschwindigkeit auf 130 km/h, während er mit Milliardeninvestitionen Hochleistungsstrecken für die Bahn fördert, sodaß Züge mit Geschwindigkeiten von weit über 200 km/h fahren können. Die in der Stellungnahme des deutschen Umweltbundesamtes zum EU-Weißbuch Verkehrspolitik[73)] publizierten Grafiken des IFEU (Seite 32) legen nahe, daß der Energieverbrauch pro Platzkilometer eines mit mehr als 200 km/h dahinbrausenden ICE bei 150 Prozent des Energieverbrauchs eines InterCity-Zuges liegt. Wenn Bahn und Ministerium ihre Entscheidung, in Österreich Hochleistungsstrecken für „Tempo 200 Plus" zu bauen damit begründen, daß diese Bahn energiesparend und umweltfreundlich fahre, so trägt diese Aussage schon schizophrene Züge.

Das deutsche Umweltbundesamtes hat übrigens den Preis für das Verkehrsmittel mit dem geringsten Verbrauch je 100 Personenkilometer weder an die Bahn noch an das Auto vergeben - sondern mit deutlichem Abstand an den Reisebus!

Bleiweste Nahverkehr

Aus verständlichen Gründen beziehen sich die umweltfreundlichen Werbebotschaften der Bahn stets nur auf den Fernverkehr, obwohl 93 Prozent der Beförderungsleistung des größten Mobilitätsanbieters des Landes auf den Nahverkehr mit Bahn und Bus entfallen. Doch in den Niederungen des täglichen Pendlerdaseins gibt es keine schönen Umweltzahlen, die sich werbewirksam als Argument gegen das Auto verkaufen lassen; dazu ist der Energieverbrauch durch die vielen Halte zu groß. Dabei ist dieser Öko-Nachteil des Nahverkehrs sein Vorteil, denn je

73) Publikation des Umweltbundesamt, im Internet unter: http://www.umweltdaten.de/verkehr/downloads/weissbuch-verkehrspolitik-2010.pdf

mehr Bahnhöfe angefahren werden, je dichter das Haltestellennetz ist und je kürzer die dazwischenliegenden Strecken sind, umso attraktiver wird die Bahn für Pendler und Fahrgäste, die nicht in den Innenbezirken der größeren Städte wohnen.

Allerdings muß nach jedem Halt das Zuggewicht von 300 Tonnen neu in Bewegung gesetzt oder vor jedem Stop abgebremst werden, und das bedeutet einen hohen Energieverbrauch. Hat der Zug seine Reisegeschwindigkeit erreicht, rollt er aufgrund des geringeren Rollwiderstandes auf der Schiene energiefreundlich dahin, doch dann naht im Lokal- sowie Regionalverkehr oft schon bald der nächste Halt. Nimmt man die Zahlen aus dem Geschäftsbericht der Bahn, so entfallen knapp über drei Tonnen Zuggewicht auf jeden beförderten Passagier. Dieser Wert liegt weit über dem Durchschnittsgewicht des Pkws, der bei knapp über 1,5 Tonnen liegt, auch wenn die größeren Autos immer schwerer werden. Grob gerechnet wird beim Bahnfahren dreimal soviel Masse bewegt als beim Autofahren mit einer durchschnittlichen Auslastung von 1,5 Personen. Die häufigen Stops werden so zur energiebelastenden Bleiweste des Nahverkehr der Bahn.

Am Beispiel des „ÖBB IC 744" ist dies gut zu demonstrieren, da er zwischen Wien und Salzburg rund 15 bis 30 Minuten ohne Halt fährt. Wenn jedoch der gleiche Zug als „ÖBB Rex 1516" von Salzburg bis Saalfelden als Regionalzug weiterfährt, verkürzen sich die jeweiligen Fahrzeiten zwischen den Stops auf rund 5 Minuten. Für die Entfernung Wien-Saalfelden von 431 Bahnkilometern benötigt dieser Zug eine Gesamtfahrzeit von 5,13 Stunden, davon 3,3 Stunden[74)] auf der im Bau befindlichen Hochleistungsstrecke Wien-Salzburg, deren Bauplanung vor 25 Jahren begann und die immer noch nicht fertiggestellt ist, während beispielsweise in Kärnten die sinnlose Koralmbahn mit Hochdruck gebaut wird.

Die DB weist für den Personennahverkehr in ihrem Bericht „Kennzahlen und Fakten 2010" einen Verbrauch von 4,0 Liter Benzinäquivalent je 100 Personenkilometer (S. 27) aus, das deutsche Umweltbundesamt ebenfalls 4,0 Liter bei einer Auslastung von 26 Prozent. Berücksichtigt man auch hier die Umwegkosten, dann steigt der Verbrauch auf knappe 5 Liter an. Die wichtigste Bezugsgröße ist und bleibt

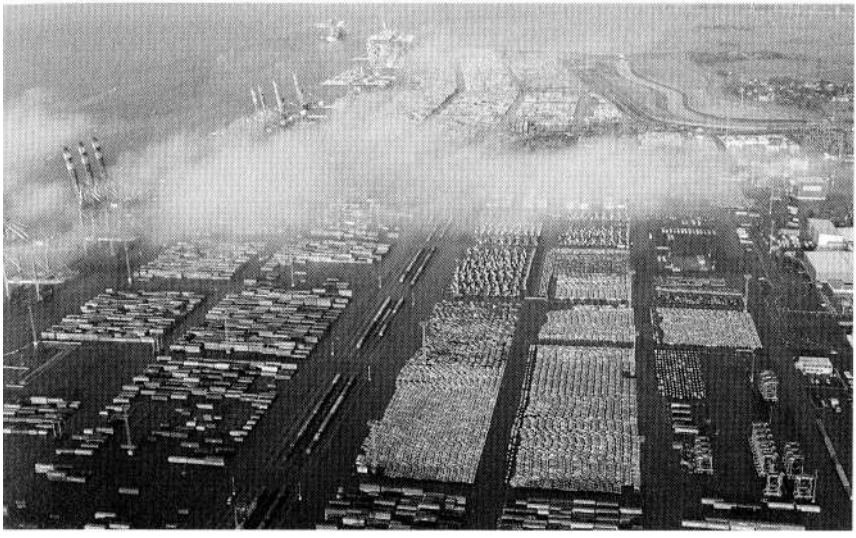
74) Quelle: Ihr Reisebegleiter ÖBB IC 744, 12. 6. 2011-10. 12. 2011

jedoch die Auslastung, und hier hat Österreich angesichts der abfallenden Zahlen im Personenverkehr das größte Problem. Denn selbst bei modernsten Triebzügen und Lokomotiven, die sogar ihre Bremsenergie rückgewinnen, stellt sich der Nahverkehr nicht sehr überzeugend als das umweltfreundliche Verkehrsmittel dar.

Wenig energiesparend ist auch die extrem unterschiedliche Auslastung in den Zügen des Nahverkehrs. Während zu den morgendlichen und abendlichen Verkehrsspitzen die Züge oft zu 100 Prozent besetzt sind und der Verbrauch pro 100 Personenkilometer unter zwei Liter sinkt, rollen abseits dieser Spitzenzeiten Geisterzüge durch das Land mit einer Auslastung, die im niedrigen einstelligen Prozentbereich liegt. Dann überschreitet der Verbrauch pro 100 Personenkilometer sehr deutlich die Zehn-Liter Marke, und die von Landeshauptleuten und Bürgermeistern lautstark eingeforderten Regionalverbindungen werden zum öffentlich finanzierten Umweltdesaster, deren Steuergelder die Bahn sich durch langjährige Verträge fest absichern ließ. Statt dieser umweltschädlichen Abzocke sollte die Bahn lieber ihr Angebot energiefreundlich mit dem Busverkehr verzahnen, denn der Linienbus ist mit 3,3 Litern Benzinäquivalent je 100 Personenkilometer der eindeutige Umweltsieger.

Logistikplanung senkt den Energieverbrauch

Die Frage nach den besseren Umweltdaten zwischen Bahn und Auto ist beim Güterverkehr schwer zu beantworten, denn hier entscheiden Einsatz und Logistikplanung über den Energieverbrauch. Im Idealfall ist die Schiene im Güterfernverkehr der Straße und dem LKW überlegen, wenn der Zug sein Durchschnittsgewicht von rund 950 Tonnen (Österreich) in Bewegung halten und konstant mit einer relativ niedrigen Geschwindigkeit durchfahren kann. Doch die Realität zeigt sich anders, denn noch immer liegt in Europa das durchschnittliche Tempo der Güterzüge zwischen 16 und 18 km/h und entspricht der Geschwindigkeit von Binnenschiffen, weil der Personenverkehr Vorrang hat und Güterloks ständig halten und anfahren müssen. Erst wenn es gelingt, den Güterverkehr auf der Schiene möglichst ohne Unterbrechungen nachts fahren zu lassen und auf stark befahrenen Strecken mit modernsten Zugleitsystemen Personen- und Güterverkehr besser zu koordinieren, dürfte



Die großen Seehäfen, wie Bremerhaven, sind die die wichtigen Sammelzentren der österreichischen Logistik, auch für die Bahnen. Foto: bremenports

die Bahn ihre Umweltvorteile ausspielen können. Die Deutsche Bahn hat recht positive Werte errechnet und kommt auf der Schiene zu einem Dieseläquivalent je 100 Tonnenkilometer von 1,3 Litern, während der Durchschnitts-LKW 3,6 Liter verbraucht.

Allerdings ist auch hier das echte Leben komplexer, denn die großen Treibstofffresser sind die kleinen Lkws im Lokal- und Regionalverkehr, die schnell und flexibel Güter abholen und zuliefern, oft auch zu den Güterbahnhöfen, während die Bahn als Transporteur in diesem Bereich fast vollständig ausfällt. Der Bahngüterverkehr ist sogar in hohem Maße auf diese LKWs angewiesen, da sie die Lücke zwischen Bahn und Endkunden schließen, auch weil immer mehr Gleisanschlüsse stillgelegt oder nicht mehr von der Bahn finanziell gefördert werden. Deshalb ist der hohe Verbrauch der Kleinlaster mit Werten von oft über 10 Liter je 100 Tonnenkilometer nicht im direkten Vergleich mit der Bahn zu setzen. Echte Konkurrenten, auch im Energieverbrauch, sind Bahn und Vierzigtonner-LKW im Fernverkehr, demnächst möglicherweise sogar Bahn gegen Giga-Liner. Wobei dieser Vergleich durchaus den LKW begünstigen kann, denn durch bessere Motorentechnik entstehen im-

Der stets vernachlässigte Nahverkehr ist das Rückgrat des Personentransportes. Foto: Godeysen

mer modernere und sparsamere Lastwagen, deren Verbrauch sich deutlich dem Ein-Liter-LKW nähert. Auch erfolgt die Erneuerung der Lastwagenflotten wesentlich schneller als bei der Bahn, sodaß die Masse der Fernlaster im Verbrauch noch über einem Liter Diesel pro 100 Tonnenkilometer liegt, aber die magische Marke bald erreichen wird. Dennoch ist und bleibt die große Unbekannte im LKW-Verkehr der Stau, der auch die niedrigsten Verbrauchswerte zunichte machen kann. Den wichtigsten Beitrag zum Umweltschutz leisten jedoch nicht die Entwicklungsabteilungen der Motorenhersteller, sondern die Logistiker in den Transportunternehmen, denn sie entscheiden über die Auslastung der Fahrzeuge und die Vermeidung von umweltschädlichen Leerfahrten, und dieser Vergleich geht zugunsten der privaten Speditionen aus, die unter wesentlich größerem Kostendruck stehen, als die staatlich subventionierte Eisenbahn.

Ähnlich wie beim Personenzug hängt der Energieverbrauch des Güterzuges ebenfalls stark von der Geschwindigkeit und vom gleichmäßigen Fahren ohne Zwangshalte ab. Mit den neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken, auf denen Personen- und Güterzüge mit hohem Tem-

po fahren können, steigt der Energieverbrauch überproportional an. Fahren Güterzüge dann auf Teilstrecken schnell, um dann wieder länger halten zu müssen, sind alle energiesparenden Effekte aufgehoben. Auch aus diesem Grund wirken sich die gigantischen Investitionskosten in die HL-Strecken wirtschaftlich als kontraproduktiv aus und verschlechtern Österreichs Energie- und Umweltbilanz erheblich. Daß übrigens die Hochleistungsstrecken und die gigantischen Bahntunnel auch damit begründet werden, daß sie die Umweltfreundlichkeit der Bahn erhöhen, ist nicht nur falsch, sondern schlichte Volksverdummung. Denn zu einer ehrlichen Information gehört es auch, die während der Bauphase entstehenden ökologischen Schäden und den gewaltigen Verbrauch von Energie und Ressourcen in die Öko-Bilanz der Bahn einzurechnen, die durch die Baumaßnahmen und Tunnelbohrungen jedoch so belastet ist, daß dadurch alle anderen Umweltmaßnahmen zur Farce werden.

Weiter gehört es zu einer seriösen Diskussion über die umweltfreundliche Bahn, auf den erhöhten Luftwiderstand in langen Bahntunnels hinzuweisen, der mit dem Quadrat der Geschwindigkeit zunimmt und dazu führt, daß in den so hochgepriesenen Basistunneln ein Zug ab einer Geschwindigkeit von etwa 100 km/h sogar beim Bergabfahren Energie zuführen (!) muß, um nicht an Tempo zu verlieren. Die tatsächliche Energieersparnis hängt also vor allem davon ab, wie schnell die Züge im Tunnel fahren, denn die Zeitersparnis soll ja bekanntlich eines der zugkräftigsten Argumente für die Tunnelbauten sein. - Abschließend sei darauf verwiesen, daß die größte Umweltbelastung mit den höchsten CO2 Werten am Ende fast jeder langen Transportkette entsteht und zwar auf dem Weg vom Supermarkt zum Kühlschrank und in die private Wohnung.

„Österreich darf nicht umfahren werden"

Kein Verkehr ist der beste Verkehrsumweltschutz! - Diese Binsenweisheit ist so simpel, daß sie eigentlich jedem einleuchten müßte, selbst Verkehrspolitikern, Landeshauptleuten und der Bahn. Doch Österreich will das genaue Gegenteil: So viel Bahnverkehr wie irgend möglich, und hat dafür die dümmliche Parole „Österreich darf nicht umfahren werden" ausgegeben. Wie mit einem Magnet soll der Transitgüterverkehr aus allen Himmelsrichtungen angezogen werden, um auf der neu

gebauten Westbahn oder durch die neuen gigantischen Tunnel zu rollen. So sollen die Güterzüge und LKWs aus Skandinavien, den Niederlanden und Deutschland von den schweizerischen Alpentransversalen zukünftig weggelockt werden, um sich später durch den Brenner-Basistunnel zu schieben; möglichst viel Warenverkehr soll zwischen dem alten Westeuropa und dem im Aufbau befindlichen Osteuropa den Weg über die Westbahn nehmen, und der Güterverkehr aus Polen, Tschechien, der Slowakei und Ungarn soll über die sogenannte „Baltisch-Adriatische-Achse" von Wien durch den Semmering-Basistunnel und die Koralmtunnel gedrückt werden. Güterzüge mit Millionen Tonnen Fracht und Gefahrgut (!), die weder österreichische Waren transportieren, noch hiesige Güterterminals oder Donauhäfen anlaufen, sollen in den kommenden Jahrzehnten durch die Alpenrepublik rattern.

Während kluge Regierungen alles tun, um Transitverkehre durch ihr Land möglichst zu vermeiden, bei der EU-Verkehrsplanung Umfahrungen fordern und großen Transitachsen durch das eigene Territorium nur zustimmen, wenn auch die heimische Wirtschaft davon massiv profitiert, erntet Österreich bei der EU und vielen ausländische Verkehrspolitikern größte Verwunderung, weil die Alpenrepublik sich um jeden Preis zum Transitland machen will und sogar Bahnachsen von Nachbarstaaten blockiert, um auch noch diese Verkehre an sich zu binden. Statt den Ausbau der bestehenden Bahnlinie über das pannonische Flachland zum europäischen „Korridor 5" von Polen über Bratislava, Ungarn, Slowenien zu den Adriahäfen zu unterstützen, der teilweise nur 60 Km östlich der alpinen Südbahn und der Koralmbahn verläuft und Österreich massiv entlasten könnte, wurde in Brüssel erfolgreich gegen diese Strecke interveniert.

Für diesen Wahn wird alle wirtschaftliche und finanzielle Vernunft aufgegeben, das Land in eine extrem hohe Verschuldung getrieben, die nächsten Generationen mit einer enormen Staatsverschuldung belastet und das vollmundige Bekenntnis zum Schutz der Umwelt ad absurdum geführt. Mit drei Bahnhauptachsen möchte die Alpenrepublik ein großer Player auf einer wichtigen europäischen Verkehrsdrehscheibe werden und glaubt mit einer schon erschreckenden Naivität, daß es der Wirtschaft nutzt, wenn Transitverkehre an Industriestandorten und Logistikzentren vorbeirollen. Die drei Achsen sind:

- Brenner mit Brenner-Basistunnel
- Westbahn mit Wienerwald- und Lainzer Tunnel
- Südbahn mit Semmering-Basistunnel und Koralmtunnel

Doch Transitverkehr ist vorrangig eine folgenschwere Belastung und kein Geschäft, verursacht hohe Betriebskosten, birgt gerade bei Bahntransporten durch den großen Anteil von Gefahrgut erhebliche Risiken, führt zu schweren Umweltbelastungen, verlangt teure Zusatzinvestitionen in den Lärmschutz und treibt die Öko-Bilanz in den Keller. Was hat Österreich davon, wenn ein tschechischer Container durch Graz und Klagenfurt zum Adriahafen Koper fährt, ein niederländischer LKW auf einem italienischen Waggon durch den Brenner-Basistunnel reist, oder ein Autotransport der Deutschen Bahn aus der Slowakei über Wien und Linz nach Bremerhaven rollt? - Nichts, außer Kosten und sehr geringen Entgelten für die Schienennutzung. Doch diese entscheidende Frage wird nicht gestellt, leider auch nicht im Parlament. Lieber berauschen sich Österreichs Verkehrsplaner an hochgerechneten Zuwächsen von Transitzügen, die das Land durchqueren und ohne Halt an den für sie gebauten Logistikzentren vorbeidonnern.

Bohrt man jedoch tiefer nach der Wahrheit, so ist die Erkenntnis niederschmetternd. Ein normaler geringer Anstieg des Bahngüterverkehrs, wie er in den anderen EU-Ländern festzustellen ist, wäre für Österreich zur Katastrophe geworden und hätte den Nachweis erbracht, daß die neugeschaffene Bahninfrastruktur weit überdimensioniert ist. Wie bei einer Lüge, deren Wahrheitsgehalt nur durch immer neue Lügen bewiesen werden kann, müssen nun Transitzüge durch die Alpenrepublik gelockt werden. Sie sollen die prognostizierte höhere Auslastung vortäuschen, mit der die Politik unter Druck gesetzt wurde, um weitere Steuermilliarden für überflüssige Investitionen in die Bahninfrastruktur freizugeben. Nur mit diesem künstlich herbeigeführten Zusatzverkehr, sowie der Maxime „Österreich darf nicht umfahren werden", können Bahn, Verkehrsministerium und Baulobby der Politik weismachen, daß die mit hohen Staatsschulden und belastenden Zinszahlungen finanzierten Hochleistungsstrecken und Tunnelbauten dem öffentlichen Interesse dienen und nicht nur den Baukonzernen. Verlierer ist Österreich - Gewinner sind die Nachbarländer, die sich freuen, weil sie nicht nur ihre Staatsfinanzen massiv schonen, sondern auch ihre Umwelt.

„Bahn fahren – CO2 sparen"

Ab 2003 entdeckte die Öffentlichkeitsarbeit der österreichischen Bahn das CO2 für sich und beauftragte das Umweltbundesamt mit einem Vergleich des Treibhausausstoßes zwischen Schiene und Straße. Um ganz sicher zu gehen, daß der Vorteil der Bahn deutlich überwiegt, sollten auch die *„vorgelagerten Prozesse"* untersucht werden, also die Produktion vom Treibstoff für Kraftwagen oder elektrischem Strom für die Bahn, denn hier waren die Bundesbahnen durch ihre Wasserkraftwerke dem Benzin/Diesel haushoch überlegen. Im März 2004 kam die frohe Botschaft: *„Für einen Kilometer, den eine Person zurücklegt, produziert die Fahrt mit dem PKW beinahe 10 mal so viel CO2-Emissionen wie die Fahrt mit der Bahn. Besonders der Gütertransport ist mit der Bahn eindeutig klimafreundlicher. Wird eine Tonne einen Kilometer transportiert, so verursacht sie mit dem LKW rund 27 mal so viel CO2-Emissionen wie mit der Bahn."*[75] Die Bahn jubelte und warb für sich als Klimaschützer: „Bahn fahren – CO2 sparen." Doch die Freude währte nicht lange, denn 2006 stellte das gleiche Umweltbundesamt bei einer neu durchgeführten Untersuchung fest, daß sich in rund zwei Jahren das Verhältnis beim Personenverkehr von 1:10 auf 1:5 und im Güterverkehr von 1:27 auf 1:16 fast halbiert hatte. Obwohl auch 2006 wieder die „vorgelagerten Prozeßketten" in die Studie einflossen, verschlechterte sich in diesem kurzen Zeitraum nicht nur drastisch der Emissionswert der Bahn, sondern auch die Glaubwürdigkeit der Studie.

Da wirken die Werte der Deutschen Bahn überzeugender, die für die Schiene im Fernverkehr einen CO2-Ausstoß von 47 Gramm je Personenkilometer, im Nahverkehr von 81 Gramm je Personenkilometer und im Güterverkehr von 24 Gramm je Tonnenkilometer errechnete. Für die Straße ermittelte sie eine Emission im Personenverkehr von knapp über 140 Gramm CO2 je Personenkilometer beim Pkw und im Güterverkehr von 89 Gramm CO2 je Tonnenkilometer beim LKW. Bei einem gewichteten Mix aus Fern- und Nahverkehr ermittelte die DB ein Verhältnis von 1:2 im Personenverkehr und etwa 1:4 im Güterverkehr zugunsten der Bahn. Doch auch bei dieser Untersuchung überzeugten mit den niedrigsten Emissionen der Reisebus im Fernverkehr und der Linienbus im Nahverkehr.

---

75) Aussendung des Umweltbundesamt, im Internet unter: http://www.umweltbundesamt.at/presse/lastnews/newsarchiv_2004/news040204/

Zurück nach Österreich. Durch ein Anwachsen der Neuwagen stößt der heimische Pkw an CO2 durchschnittlich 163 Gramm pro Fahrzeugkilometer aus, das entspricht bei einer Auslastung von 1,5 Personen einer CO2-Emission von unter 110 Gramm pro Personenkilometer. Berücksichtigt man den Umwegfaktor, so nähert sich der österreichische C02-Wert des Pkw durchaus dem CO2-Ausstoß des Nahverkehrs der Deutschen Bahn an, während auch im deutschen Fernverkehr die Bahn dem Auto überlegen ist. Vergleicht man die CO2-Emissionen zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und DB, so werden jedoch erhebliche Unterschiede zugunsten Österreichs sichtbar. Laut Nachhaltigkeitsbericht der Bahn 2006 (Seite 36) liegt der CO2-Ausstoß je Personenkilometer (Nah- und Fernverkehr) bei 26,6 Gramm, was selbst unter Einrechnung von Umwegen einen realen Wert von 30 Gramm ergibt. Auch im Güterverkehr liegt der C02-Ausstoß der Bahn lediglich bei einem Drittel der deutschen Vergleichswerte. Im neuen Nachhaltigkeitsbericht scheint gar nur noch ein Wert von 14,7 Gramm je Personenkilometer und 5,1 Gramm je Tonnenkilometer im Güterverkehr auf. Die starke Abweichung der Daten innerhalb weniger Jahre ist hierbei weniger ein Indiz für die hohe Qualität des Umweltmanagements als vielmehr für berechtigte Zweifel an der Qualität der Erfassungs- und Berechnungsmethoden.

Der CO_2-Bluff der Bahn

Auf die Frage, warum die Österreichischen Bundesbahnen wesentlich klimafreundlicher und mit geringerem CO2-Ausstoß fahren als die Deutsche Bahn, gibt es eine einfache Antwort. Die DB bezieht ihren Strom aus einem Mix aus Gas- und Kohlekraftwerken, (noch) Atomkraft, regenerativer Energie und 13 Prozent aus Wasserkraft, während fast der gesamte Strom der österr. Bahn durch Wasserkraft gewonnen wird. Der Nachhaltigkeitsbericht 2006 (Seite 44) geht von einem Stromanteil aus Wasserkraft von 83 Prozent aus, (Nachhaltigkeitsbericht 2010 von 93 %) während die Umweltbilanz der Bahnstromversorgung sogar einen Anteil von 97 Prozent ausweist, da alle Stromlieferanten der österr. Bahn garantieren, daß ihr Strom aus Wasserkraft gewonnen wird.

Damit die österr. Bahn über ihren jährlichen Strombedarf von etwa 2.200 GWh verfügen können, wird in bahneigenen Kraftwerken der

Strom zu einem Drittel selbst erzeugt, während der weitere Anteil aus Zukäufen kommt. Zur Produktion des eigenen Bahnstroms betreibt die Staatsbahn acht eigene Wasserkraftwerke, deren Wasser sich in den Speicherseen Tauernmoossee, Weißsee, Ammersee und Salzplattensee, dem Speicher Beimsee und dem Ausgleichsbecken Enzingerboden sammelt. Nur weil bei der Stromerzeugung aus Wasserkraft geringste Mengen an CO2 und anderen Abgasen entstehen, können sich die Bundesbahnen auf ihre guten Emissionswerte berufen. Der immer wieder werblich betonte Klimavorteil der Schiene gegenüber der Straße liegt folglich nicht am besseren Management, an der höheren Effizienz oder dem ausgeprägten Umweltbewußtsein der Bundesbahnen, sondern einzig und allein am Standortvorteil Österreichs mit seinen für Wasserkraft günstigen geologischen Voraussetzungen. – Der CO2-Bluff der Bahn ist somit erklärt.

Dennoch stellt sich die Frage, ob die Bahn wirklich umweltfreundlich ist, wenn sie einen so großen Anteil an den begrenzten erneuerbaren Energien nur für sich, den Zugverkehr und ihre Infrastruktur beansprucht. Für jede Kilowattstunde an Strom aus Wasserkraft, die von der Bahn verbraucht wird, muß Österreich eine Kilowattstunde kalorischer Energie umweltbelastender produzieren oder einkaufen. Angesichts der immensen Schulden der Bahn wäre es sinnvoller, die Kraftwerke der Bahn innerhalb Österreichs zu verkaufen, damit professionellere Stromerzeuger aus der bahneigenen Wasserkraft mehr umweltfreundlichen Strom für das Land erzeugen können. Die Bahn und ihr neuer Vorstandsvorsitzender, der aus der Energiewirtschaft kommt, sollte sich um diese „Kern"-Aufgabe kümmern und schnell den Ballast der eigenen Kraftwerke abwerfen. Und würde die Verkehrs- und Infrastrukturministerin sich wirklich für die Umwelt einsetzen, müßte sie sofort für ihre Investitionsmilliarden eine „Verlagerung von der Schiene zur Wasserkraft" fordern, um nicht weitere Steuergelder einer verfehlten Bahninfrastruktur nachzuwerfen, statt den Ausbau der Wasserkraft zu forcieren. Damit könnte das Kyoto-Ziel kurzfristig immer noch nicht erreicht werden, aber die Regierung würde endlich in die Zukunftsfähigkeit des Landes investieren und den kommenden Generationen mehr als Schulden für sinnlose Bahntunnel hinterlassen.

Beenden wir das Kapitel „Umwelt" noch mit folgender Beobachtung: Vor einigen Jahren trafen sich alle europäischen Bahnchefs zu einer

internationalen Tagung in Wien. Wie der langjährige Österreich-Korrespondent der Süddeutschen Zeitung, Michael Frank, dem Autor glaubhaft versicherte, war von diesen hochrangigen Vertretern des Eisenbahnwesens nicht ein einziger mit der Bahn angereist. – Soviel zum Thema Umweltschutz und Glaubwürdigkeit in den Vorstandsetagen unserer europäischen Bahngesellschaften.

Die Arroganz der Macht

Da fährt die Bahn drüber

„Österreich weiterbringen"

Am Montag, den 30. Mai 2011 strahlte bei blauem Himmel morgens um 9:30 Uhr die Sonne auf das Hotel Panhans im Ort Semmering. Dunklen Limousinen entstiegen Minister und deren Entourage, sowie Kanzler Werner Faymann (SPÖ) und Vizekanzler Michael Spindelegger (ÖVP), die leutselig das Hotelpersonal grüßten und gute Laune verbreiteten. Die Regierung hatte zu einer Klausur geladen, um der enttäuschten Bevölkerung rot-schwarze Harmonie, Einigkeit sowie Führungsstärke vorzuführen und sich selbst ein Arbeitsprogramm für die 2. Halbzeit zu geben. Das Wahlvolk hatte immer unzufriedener auf den lähmenden Kleinkrieg der Regierungsparteien reagiert und sich zunehmend Straches FPÖ zugewandt. – Nun sollte der „Zauberberg" es richten!

Während sich die Regierung in koalitionärer Zweisamkeit übte und unter dem Motto „Österreich weiterbringen" parteiübergreifende Versöhnung demonstrierte, die von der Tageszeitung Kurier als „fast schon kitschig" bezeichnet wurde, behielt Verkehrsministerin Doris Bures (SPÖ) einen kühlen Kopf. Sie hatte vor der Klausur schnell noch mit ihren Beamten und den Bundesbahnen einen Deal durchgezogen und die Baugenehmigung für den umstrittenen Semmering-Basistunnel (neu) erteilt. Mit diesem Überraschungscoup hatte sie nicht nur ihre Ministerkollegen überrascht, die, zur Harmonie verpflichtet, keinen Widerspruch wagen durften, sondern auch die Öffentlichkeit und die Tunnelgegner. Mit allen Mitteln kämpfen die Bundesbahnen seit 30 Jahren gegen die eigene Vernunft und gemeinsam mit Infrastrukturministerium und Baulobby gegen Bürgerinitiativen, Naturschützer und unabhängige Verkehrsexperten, um den Semmering für die Bahn zu durchlöchern. Für die 27,3 Kilometer lange Strecke zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag

Regierungsklausur „Österreich weiterbringen". Hier überraschte Doris Eures (links) ihre Ministerkollegen mit der Baugenehmigung für den Semmeringtunnel und erhielt keinen Widerspruch. Foto: Kanzleramt

sind vorerst 3,1 Mrd. Euro veranschlagt. Daß diese Summe angesichts der hochproblematischen geologischen Bedingungen im Semmering sich schnell verdoppeln dürfte, war kein Thema im Hotel Panhans. Doris Bures Plan ging jedenfalls auf, und die Baugenehmigung für den Semmeringtunnel im Klausurgetümmel unter.

Am ersten Tag im Hotel Panhans stand Wichtigeres auf dem Zeitplan, als ausgerechnet neue Tunnelmilliarden, die Österreichs Steuerzahler für das Loch durch den Semmering aufbringen müßten, sollte es denn tatsächlich gebohrt werden. Für den Ministerrat war es jedenfalls nicht vorrangig, Österreichs Umwelt zu schützen und das Weltkulturerbe Semmeringbahn zu retten, sondern Europa und Griechenland. Nicht Fehlinvestitionen für den mit Staatsanleihen finanzierten Semmeringtunnel mußten verhindert werden, sondern der Angriff von Spekulanten und Ratingagenturen auf den Euro-Raum.

Am zweiten Tag verkündeten Faymann und Spindelegger im Hotel Panhans ein „90-Punkte-Programm", das der Ministerrat abgesegnet hatte, um die noch verbleibende restliche Legislaturperiode gemeinsam zu

überstehen. Unter anderem soll Österreich nun eine „nationale Marke" werden, damit das Ausland es nicht mehr mit Australien verwechselt – wen interessierte da noch Doris Bures Baugenehmigung? Jedenfalls ließ sich Umweltminister Nikolaus Berlakovich (ÖVP) in der harmonischen Atmosphäre auf dem „Zauberberg" von seiner Ministerkollegin genauso überzeugen und stimmte der Zerstörung einer geschützten Landschaft zu, wie Kulturministerin Claudia Schmied (SPÖ), die als oberste Denkmalschützerin offenbar die Demontage des UNESCO-Weltkulturerbes Semmering nicht unterbindet, und Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner (ÖVP), der mitgeht, wenn die letzten Touristen aus einer Region vergrämt werden, in der einst die Reichen und Schönen der Welt verkehrten. Selbst Finanzministerin Maria Fekter (ÖVP) widersprach im frohgemuten Kollegenkreis dem milliardenschweren Tunnel nicht, der sowohl den Semmering, wie auch ihren Staatshaushalt aushöhlen wird. In ungewohnter koalitionärer Eintracht verspeisten sie gemeinsam Roastbeef, Sülzchen vom Rindfleisch, geschmortes Schneebergland-Rind, Alpenlachs und flambierte Marillen, Erdbeeren und Äpfel, während bei der Baulobby vermutlich die Champagnerkorken knallten.

Der Gleichklang der Regierungsklausur vom Mai 2011 im historischen Hotel Panhans war schnell vergessen, und die rot-schwarze Harmonie hielt auch nur bis zum Sommer, um dann im Korruptionssumpf des Herbstes und dem Streit über Inserate des ehemaligen Verkehrs-

Das berühmte Hotel Panhans war einst Treffpunkt der Reichen und Schönen und prägte die Semmeringregion durch die vielen prominenten Gäste. Im Mai 2011 tagte die Bundesregierung auf dem „Zauberberg" und stimmte dem Bau des umstrittenen Basistunnels zu. Foto: Hotel Panhans

ministers Faymann unterzugehen. Der heutige Bundeskanzler hatte als Verkehrsminister nicht nur seine Vorliebe für Boulevard-Medien mit teuren Anzeigen durch die Bahn finanzieren lassen, sondern auch erhebliche Eigenwerbung. Mühsam inszenierte gemeinsame Auftritte der Regierungsspitze können nicht darüber hinwegtäuschen, daß die während der Klausurtagung demonstrierte Harmonie schnell wieder verflog, genauso wie die Unversehrtheit der einmaligen Landschaft des berühmten „Zauberbergs", wenn der Semmeringtunnel gebohrt wird. Die geplanten gravierenden Umweltzerstörungen, die Herabwürdigung eines Weltkulturerbes, die Preisgabe einer alten Tourismusregion und die Finanzierung eines Milliardengrabes widersprechen nicht nur dem Motto der Tagung „Österreich weiterbringen", sondern demonstrieren auch die Hohlheit derartiger PR-Sprüche.

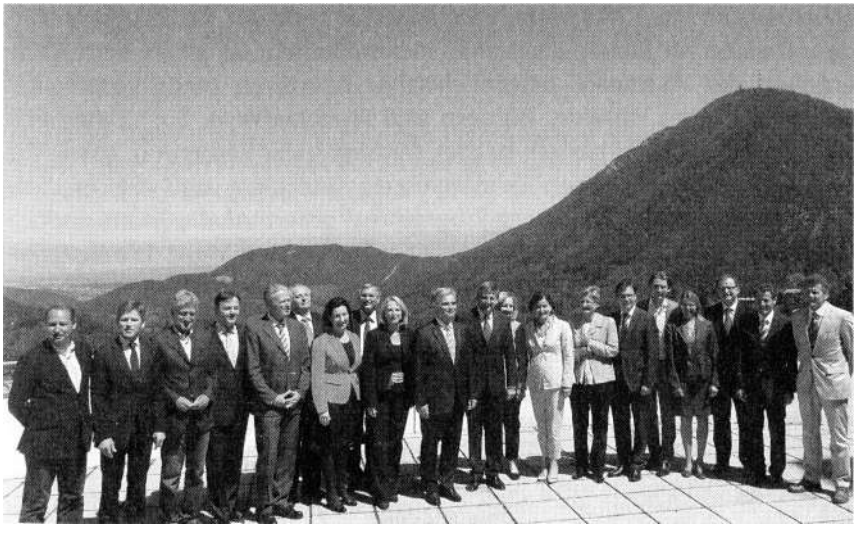
Tunneltäuschungen

Die von Doris Bures während der Regierungsklausur geschickt eingeholte Unterstützung des Ministerrats für den Bau des Semmering Basistunnels reiht sich problemlos in die lange und fatale Serie von Fehlentscheidungen für die Schiene ein. Wie schon so oft in der unrühmlichen Geschichte des Infrastrukturausbaus der Bahn, basiert auch dieser ministerielle Baubescheid auf geschönten Bedarfsermittlungen. Wieder bestimmt unrealistisches Wunschdenken die Freigabe von rasch ansteigenden Staatsschulden, die bei diesem Tunnel mit 3,1 Mrd. Euro beginnen und schnell wachsen werden. Und wie immer in solchen Fällen muß die Mär von der Verlagerung des Warenverkehrs „von der Straße auf die Schiene" herhalten, mit der Verkehrsminister seit 30 Jahren gebetsmühlenartig ihre Bahninvestitionen begründen, während der Straßenverkehr kontinuierlich anwächst.

Auch bei Semmeringtunnel und Koralmbahn werden wiederum falsche Erwartungen mit unbewiesenen Behauptungen geweckt. Richtig ist zwar, daß derzeit auf der Südstrecke 25 Mio. Tonnen Güter jährlich über Wechsel und Semmering fahren, von denen nur 9 Mio. Tonnen mit der Bahn transportiert werden, doch falsch ist die Begründung hierfür. So soll angeblich die Kapazität auf der 158 Jahre alten Ghega-Bahn über den Semmering begrenzt sein, obwohl es die seit Jahrzehnten vorhergesagten Engpässe noch nie gab, und die bestehende Semmeringbahn

noch viel Platz für einen wachsenden Güter- und Personenverkehr bietet. Noch absurder ist jedoch die von Ministerin Bures und den Bundesbahnen prognostizierte Steigerung des Güterverkehrs über den Semmering von 80 Prozent (!) mit einem durch die „Baltisch-Adriatische-Achse" stark ansteigenden Bahnanteil, wenn sie denn von der Ostsee über Semmering- und Koralmtunnel zur Adria führte. Während Kärnten und die Tunnelbefürworter phantasiereich europäische Verkehrskorridore erfinden, verschweigen sie das Naheliegende: Die Südbahn ist keine große Transitachse, sie verbindet vorrangig die Steiermark und Kärnten mit dem restlichen Österreich durch Regionalverkehr und dient im wesentlichen dem Im- und Export österreichischer waren.

Ebenfalls soll der Personenverkehr durch den Semmering-Basistunnel und die Koralmbahn enorm profitieren. Nimmt man die Prognosen ernst, so wird erwartet, daß die Autofahrer zwischen Wien und Klagenfurt, sowie Graz und Klagenfurt ab dem 1. Jänner 2025 die Züge stürmen, weil sich die Fahrtzeiten verringern. Dabei wird das geringe Interesse der Bahnreisenden verheimlicht, denn die Südbahn im Abschnitt Semmering nutzen jährlich nur mehr 1,5 Mio. Passagiere, während die am stärksten frequentierte Bahnlinie die Westbahn ist und es auch blei-



Die Bundesregierung bei ihrer Klausurtagung im Mai 2011 Foto: Hotel Panhans

ben wird, schließlich führt sie durch vier Bundesländer. Von den Befürwortern des Semmeringtunnels wird immer wieder fälschlich ins Treffen geführt, daß der Rückgang der Fahrgäste mit dem Zustand der Südbahn zusammenhänge, doch Kärnten, wie auch die Steiermark verfügen Richtung Norden über mehrere gut ausgebaute Verbindungen: die Tauernbahn, die jetzige Südbahn, sowie Schoberpaß-Pyhrn. Bei der einseitigen Fokussierung auf den Semmeringtunnel wird nicht nur die Geographie vergessen, sondern auch die hohen Investitionen in die Tauernbahn und die Schoberpaß-Pyhrn-Strecke. Unabhängig hiervon wird der zukünftige Fernverkehr kaum Zuwächse aufweisen, auch wegen des stark verbesserten Straßennetzes mit zweiröhrigen Tunneln.

Richtig peinlich werden die Rechenkünste der Tunnelpropheten jedoch erst, wenn man sich klarmacht, daß eine wirtschaftliche Nutzung der Koralmbahn nur dann möglich ist, wenn die gesamte Grazer Bevölkerung täglich nach Klagenfurt pendelt, und die steirische Landeshauptstadt an jedem Tag von allen Klagenfurtern besucht wird, wobei die Reisenden den vollen Fahrpreis zu zahlen hätten. Dieses Beispiel müßte selbst die beiden Landeshauptleute Voves und Dörfler zum Nachdenken über ihre Tunnelvisionen veranlassen.

Für den Autor ist es immer wieder verwunderlich, mit welchen Scheinargumenten das Verkehrsministerium und die Regierung Milliardenschulden für Bahninvestitionen lockermachen, als ob sie dem Wohlergehen der Aktionäre österreichischer Bauriesen mehr verpflichtet wären, als ihren Wählern, Bürgern und Steuerzahlern. Soll „Österreich weiterbringen" nicht nur ein billiger Werbegag der Regierung, sowie die an zwei sonnigen Tagen demonstrierte Harmonie und die mediale Inszenierung eines „90-Punkte Programms" sein, muß die Politik endlich langfristig handeln und nicht nur bis zur nächsten Wahl. Die Bevölkerung erwartet angesichts globaler aus dem Ruder gelaufener Finanzmärkte und dem Verlust des Triple-A eine Rückführung der Staatsverschuldung, einen verantwortlichen Umgang mit Steuergeldern und eine zukunftsweisende Politik mit glaubwürdigen Volksvertretern. Die Menschen wollen endlich einen soliden Haushalt mit Investitionen, die schlüssig, wirtschaftlich tragbar sind und keine gigantischen Schuldenberge, die Österreich nicht „weiterbringen", sondern zurückwerfen.

Neutrale Gutachter?

Da wir uns gerade um die Glaubwürdigkeit der Politik sorgen, wenn leichtfertig Milliardenschulden aufgenommen werden, damit österreichische Bauriesen Bahntunnel bohren und heimische Banken an der Finanzierung bestens verdienen können, sei auch auf die Schattenseite hingewiesen, nämlich die rücksichtlose und eklatante Verletzung berechtigte Bürgerinteressen durch Ministerien und Behörden.

Am 31. Mai 2011 hatte nicht nur die Verkehrs- und Infrastrukturministerin dem Semmering Bahntunnel zugestimmt, sondern zeitgleich bestätigte auch die Oberste Eisenbahnbehörde die Umweltverträglichkeit für den Tunnelbau. Ministerin Bures beeilte sich dann auch für das *„Herzstück der neuen Südbahn"*[76] festzustellen: *„Bahn frei für umweltfreundlichen Verkehr!"* Anschließend rollte die Medienwalze mit einer breiten positiven Berichterstattung an, die im Süden der Republik sogar euphorische Züge trug. Widerstand schien zwecklos, und als sich Bürgerinitiativen dennoch aus der Deckung wagten, wurden sie als Querulanten und Miesmacher niedergemacht.

Was Doris Bures unter „umweltfreundlichem Verkehr" versteht, wird deutlich, wenn man die Sachverhaltsfeststellung des Gerichtssachverständigen und Konrad-Lorenz-Preisträger Josef Lueger[77] liest, die dieser an das BMVIT gesandt hatte, um nachzuweisen, daß die Umweltver-

---

76) Für die Südbahn schlagen übrigens zwei Herzen, denn je nach Zweckmäßigkeit und regierungsgesteuertem medialen Interesse sind entweder der Semmering-Basistunnel oder die Tunnel der Koralmbahn ein „Herzstück".

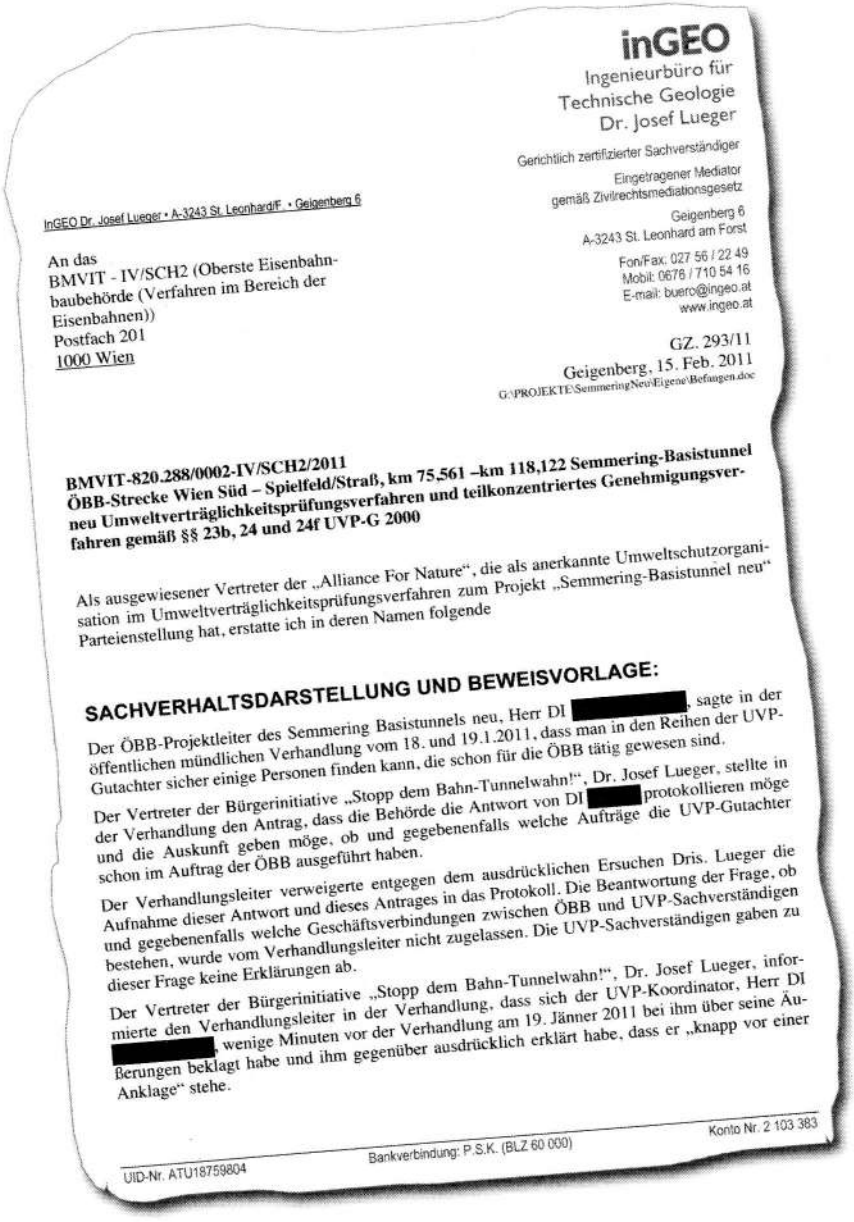
77) Dr. Josef Lueger wurde 1955 in Wien geboren und studierte dort Geologie und Paläontologie, absolvierte eine Postgraduate-Ausbildung für Wirtschafts- und Verwaltungsführung und war zehn Jahre in verschiedenen Management-Funktionen in der Industrie tätig. Daneben gründete er ein Ingenieurbüro für Technische Geologie, das er seit 1982 bis heute leitet. Lueger ist Autor mehrerer Fachpublikationen, gerichtlich zertifizierter Sachverständiger und einer der wenigen mutigen Experten, die Bürgerinitiativen und Umweltorganisation bei ihrem Kampf gegen umweltzerstörende Großprojekte beraten. Nach eigenen Aussagen wurde er dafür von der oberösterreichische Landesregierung mit einem de facto Berufsverbot belegt. Josef Lueger ist Erfinder zweier patentierter Verfahren zur Boden- und Gesteinsabdichtung, für die er auch 2004 den Dr. Erwin Pröll-Zukunftspreis „Meilenstein" erhielt. Seine Leistungen für den Umweltschutz wurden mit mehreren Auszeichnungen gewürdigt, darunter der Konrad-Lorenz-Staatspreis für Umweltschutz 1989 und der Carl Ritter v. Ghega Preis 2005. Lueger lebt in St. Leonhard am Forst in Niederösterreich.

träglichkeitsprüfung (UVP) des Semmeringtunnels von Sachverständigen durchgeführt worden war, von denen ein erheblicher Teil – laut Lueger – befangenen sein soll. Viele Gutachter seien aktiv an den Planungen des Semmeringtunnels beteiligt gewesen, eine Sachverständige war früher sogar hauptamtliche Mitarbeiterin der Bundesbahnen, und was so manchen einte, waren enge Geschäftsbeziehungen mit Bahn und Infrastrukturministerium, die ihre *„völlige Unbefangenheit nicht gewährleistete" (laut* Lueger). Die Auswahl der Gutachter spielt auch deshalb eine entscheidende Rolle, weil es für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit von Großbaumaßnahmen kaum verbindliche Standards gibt; damit ist der Ermessensspielraum der Experten erheblich. Mit Empörung wies das Ministerium die Anschuldigungen zurück; dennoch konnte der Vorwurf von Parteilichkeit nicht entkräftet werden. Über den Befangenheits-Skandal erschienen in knapp zwei Wochen rund 40 Artikel, und die veröffentliche Meinung in Wien drehte sich zugunsten des Protestes.

Vorausgegangen war Luegers Sachverhaltsdarstellung vom 15. Februar 2011 eine öffentliche mündliche Verhandlung am 18. und 19. Jänner 2011, die von Erich Simetzberger, dem für UVP-Verfahren zuständigen Beamten des Verkehrsministeriums, geleitet wurde. Als Lueger die Unbefangenheit mehrerer UVP-Sachverständiger hinterfragte, war das Erstaunen darüber groß, daß überhaupt jemand Zweifel an der Objektivität und der fachlichen Eignung der von den Bundesbahnen ausgewählten Sachverständigen öffentlich äußerte, auch fehlte anscheinend jegliches Unrechtsbewußtsein.

Vergleicht man das UVP-Verfahren Semmering mit anderen Bahnprojekten, so wird schnell deutlich, daß äußerlich versucht wird, den Anschein von Rechtmäßigkeit zu wahren, um dann hinter dieser Fassade knallhart die Interessen der Projektwerber und der Baulobby durchzusetzen. Die *„herangezogenen Sachverständigen* (sind) *in aller Regel bestrebt, die fachliche Argumentation der Projektwerber zu untermauern, statt sie zu hinterfragen, und die Behörden sehen offenbar ihre Hauptaufgabe nicht darin, die eingereichten Projekte neutral zu prüfen, sondern sie rechtlich zu unterstützen und zu verteidigen",* so Lueger.[78)]

78) Autor und Verleger weisen darauf hin, daß sie die Richtigkeit bzw. Rechtmäßigkeit der Aussagen Luegers nicht bewerten können.



inGEO
Ingenieurbüro für
Technische Geologie
Dr. Josef Lueger

Gerichtlich zertifizierter Sachverständiger
Eingetragener Mediator
gemäß Zivilrechtsmediationsgesetz

Geigenberg 6
A-3243 St. Leonhard am Forst
Fon/Fax: 027 56 / 22 49
Mobil: 0676 / 710 54 16
E-mail: buero@ingeo.at
www.ingeo.at

InGEO Dr. Josef Lueger • A-3243 St. Leonhard/F. • Geigenberg 6

An das
BMVIT - IV/SCH2 (Oberste Eisenbahnbaubehörde (Verfahren im Bereich der Eisenbahnen))
Postfach 201
1000 Wien

GZ. 293/11
Geigenberg, 15. Feb. 2011
G:\PROJEKTE\SemmeringNeu\Eigene\Befangen.doc

BMVIT-820.288/0002-IV/SCH2/2011
ÖBB-Strecke Wien Süd – Spielfeld/Straß, km 75,561 –km 118,122 Semmering-Basistunnel neu Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000

Als ausgewiesener Vertreter der „Alliance For Nature", die als anerkannte Umweltschutzorganisation im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren zum Projekt „Semmering-Basistunnel neu" Parteienstellung hat, erstatte ich in deren Namen folgende

SACHVERHALTSDARSTELLUNG UND BEWEISVORLAGE:

Der ÖBB-Projektleiter des Semmering Basistunnels neu, Herr DI [redacted], sagte in der öffentlichen mündlichen Verhandlung vom 18. und 19.1.2011, dass man in den Reihen der UVP-Gutachter sicher einige Personen finden kann, die schon für die ÖBB tätig gewesen sind.

Der Vertreter der Bürgerinitiative „Stopp dem Bahn-Tunnelwahn!", Dr. Josef Lueger, stellte in der Verhandlung den Antrag, dass die Behörde die Antwort von DI [redacted] protokollieren möge und die Auskunft geben möge, ob und gegebenenfalls welche Aufträge die UVP-Gutachter schon im Auftrag der ÖBB ausgeführt haben.

Der Verhandlungsleiter verweigerte entgegen dem ausdrücklichen Ersuchen Dris. Lueger die Aufnahme dieser Antwort und dieses Antrages in das Protokoll. Die Beantwortung der Frage, ob und gegebenenfalls welche Geschäftsverbindungen zwischen ÖBB und UVP-Sachverständigen bestehen, wurde vom Verhandlungsleiter nicht zugelassen. Die UVP-Sachverständigen gaben zu dieser Frage keine Erklärungen ab.

Der Vertreter der Bürgerinitiative „Stopp dem Bahn-Tunnelwahn!", Dr. Josef Lueger, informierte den Verhandlungsleiter in der Verhandlung, dass sich der UVP-Koordinator, Herr DI [redacted], wenige Minuten vor der Verhandlung am 19. Jänner 2011 bei ihm über seine Äußerungen beklagt habe und ihm gegenüber ausdrücklich erklärt habe, dass er „knapp vor einer Anklage" stehe.

UID-Nr. ATU18759804 Bankverbindung: P.S.K. (BLZ 60 000) Konto Nr. 2 103 383

Der Ausschnitt ist der Sachverhaltsdarstellung des Josef Lueger an das BMVIT vom 15. Februar 2011 entnommen, Seite 12

Der Ärger über Josef Luegers Kritik führte sogar dazu, daß der behördlich bestellt Koordinator im UVP-Verfahren wenige Minuten vor der Verhandlung am 19. Jänner 2011 Lueger mit der Aussage, er stehe *„knapp vor einer Anklage",* konfrontierte. Da es österreichische Staatsanwälte und Richter gibt, die sich gerne staatsnah zeigen, ist eine solche Aussage durchaus ernst zu nehmen und würde bei weniger gefestigten Persönlichkeiten sicherlich zu dem gewünschten Wohlverhalten geführt haben. Freuen wir uns, daß der Koordinator hier offensichtlich versucht hatte, den Falschen zu koordinieren.

Vereinfachtes Drüberfahren

„Bürger, die sich dem Mainstream nicht anpassen, geraten in Österreich schnell in den Mahlstrom" (© Gottfried llgmann), und deshalb kam die Bundesregierung auf die Idee, eine „Vereinfachung" des Berufungsverfahrens bei Großbauprojekten vorzuschlagen, um so lästige Bürger mit ihren kritischen Anfragen und Zeitverzögerungen bei der weiteren Realisierung der Bahnstrecken und Tunnelbauten endgültig auszuschalten. SPÖ und ÖVP brachten hierzu einen Initiativantrag im Parlament ein, mit dem ein sogenannter „Infrastruktursenat" eingerichtet werden sollte. Um den Beschluß möglichst geräuschlos innerhalb von zwei Wochen durch den Nationalrat zu bringen, wurde der Antrag in den letzten Minuten der Plenarsitzung am 16. Juni eingebracht, sodaß eine Beschlußfassung der „Lex Semmering" vor der Sommerpause gerade noch möglich gewesen wäre, allerdings ohne Sachdiskussionen und ohne ministerielles oder parlamentarisches Begutachtungsverfahren.

Die Klausur vom Zauberberg zeigte nochmals ihre harmonische Wirkung.

Diese einfallsreiche gemeinsame Parlamentsinitiative der Regierungsparteien widersprach nicht nur demokratischen Mindeststandards von Bürgerrechten, sie zeigt erschreckend die Abhängigkeit gegenüber einer Baulobby, deren Macht und Einfluß die Politik einst förderte und deren Interessen sie nun gefügig durchsetzen sollte, sogar auf Kosten demokratischer Grundprinzipien. Daß der „Infrastruktursenat" vorrangig das Ziel haben könnte, die Infrastrukturmaßnahmen der Bahn und die Eisenbahntunnel massiv zu beschleunigen, zeigen die folgenden Punkte:

- Der Infrastruktursenat könnte vermutlich nur provisorisch eingerichtet und 2016 wieder aufgelöst werden, nachdem alle UVPs für die Bahnprojekte abgeschlossen wären.
- Der Infrastruktursenat hätte auch rückwirkend für Projekte ab 2005 zuständig sein können, um so noch korrigierend einzugreifen.
- Die Geschäftsführung des Infrastruktursenats sollte durch die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) erfolgen, die als 100-prozentiges Unternehmen der Republik vom BMVIT kontrolliert wird und ein besonderes Naheverhältnis zur Bahn unterhält.
- Der Infrastruktursenat wäre eine Behörde des BMVIT gewesen und ausschließlich mit Ministerialbeamten und ausgewählten Vertretern der Länder besetzt worden.
- Den Bürgern wäre damit noch das letzte Rechtsmittel, die Beschwerde beim Verwaltungsgerichtshof, genommen worden.
- Die Regierung und die Bahn hätten Planung, Prüfung, Bewilligung und Kontrolle aus einer Hand durchgeführt und alles „kollegial" unter sich regeln können.
- Jegliches demokratisch legitimierte Restrisiko wäre ausgeschaltet worden.
- Die in Österreich wenig ausgeprägte Gewaltenteilung wäre ein weiteres Mal ausgehebelt worden.

Hätte eine der drei Oppositionsparteien mitgemacht, und wäre es zu einer 2/3-Mehrheit im Parlament gekommen, gäbe es diese Verfassungsänderung jetzt. Das knappe Scheitern verdankt die Republik denen, die offensichtlich nicht „Österreich weiterbringen" wollen: einem Aufschrei der Bürgerinitiativen, der Anwaltskammer, kritischer Journalisten, der Ablehnung der Oppositionsparteien und Doris Bures selbst. Die Ministerin hatte am 27. Juni 2011 in einem Gastkommentar in der Kronen-Zeitung[79] den Infrastruktursenat so dilettantisch als besonders bürgerfreundlich hingestellt, daß sie ihre Aussagen als *„ein herausragendes Beispiel für Desinformation mit wohlklingenden Worthülsen"* selbst entlarvte. *„Was die Ministerin den KRONE-Lesern mit ihrem Cast-*

79) Doris Bures: Weitreichender Schutz; Gastkommentar in der Kronen-Zeitung vom 27. Juni 2011

kommentar verkaufen will, ist eine Mogelpackung. Kratzt man an der Hülle aus wohlklingenden Worten und blumigen Phrasen, tritt ihr Kern ans Licht. Und der heißt „Drüberfahren" – auch um den Preis der Rechtsstaatlichkeit und Umweltverträglichkeit."[80]

Wie konnte es zu diesem Entwurf kommen, der massivst Bürgerrechte aushebeln, den Rechtsstaat umgehen, den Umweltschutz degradieren und eine abhängige ministerielle Überprüfung gesetzlich installieren wollte? „Da fährt die Bahn drüber", ist seit Kaiserzeiten die resignierende Erkenntnis der Bürger, wenn sie gegen Staat oder Bahn chancenlos ist. Diese kakanische Vormachtstellung der Behörden konnte sich, trotz Demokratisierung, zäh bis in die Gegenwart retten, und so waren die Beamten des Infrastrukturministeriums verständlicherweise empört, als der Verwaltungsgerichtshof (VwGH) am 30. September 2010 das bisherige Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz für Bahn- und Autobahnprojekte aussetzte, weil es gegen EU- und Menschenrechte verstieß. Obwohl diese Erkenntnis seit 2003 gilt, erklärte der VwGH mit achtjähriger Verspätung den Umweltsenat für zuständig und setzte somit endlich auch in der Republik ein unabhängiges, unparteiisches Berufungsgericht ein, das über Einsprüche (relativ) frei entscheiden kann.

Bei diesem Rechtsakt läuteten bei Bahn, Asfinag, den beteiligten Ministerien und bei der Bauindustrie alle Alarmglocken, denn sie hatten mit der bisherigen Regelung wunderbar gelebt, man kannte sich ja gut, und die meisten Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP) waren einfach oft „durchgewinkt" worden. Rückblickend war zu befürchten, daß sich viele UVPs als unzureichend, schlampig begründet, womöglich sogar rechtswidrig oder der Umweltverträglichkeit widersprechend herausstellen könnten. Durch den neuen „Umweltsenat" drohte Ungemach, denn Bürgerinitiativen, UmWeltorganisationen oder betroffene Parteien erhielten nun das Recht auf eine unabhängige Überprüfung und konnten sogar gegen bereits erteilte Bewilligungen Einspruch erheben, vielleicht die Aufhebung oder Abänderung bestehender Bescheide durchsetzen, auch bei Eisenbahn-Hochleistungsstrecken.

Eile war deshalb angesagt, und als die Bürgerinitiativen und „Alliance For Nature" wieder ausrückten, um ein zweites Mal den Semmering-

80) Josef Lueger: Drüberfahren; Gastkommentar in der Tageszeitung Der Standard vom 2. Juli 2011

Basistunnel zu verhindern, mußte das Infrastrukturministerium handeln, und deshalb wurde der „Infrastruktursenat" als neue Berufungsinstanz gegen den Semmering und die anderen Großprojekte der Bahn in Stellung gebracht.

Es ist noch einmal gutgegangen, sehr knapp aber wirkungsvoll!

Freuen wir uns deshalb ganz demokratisch über die späte Einsicht der Infrastrukturministerin, die schweren Herzens erleben mußte, daß ihre Attacke gegen Bürgerrechte scheiterte. Am 7. Juli 2011 ließ sie durch ihre Pressestelle verkünden: „*Die Rechtsunsicherheit der letzten Monate nach den Beschlüssen des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH) vom Herbst 2010 ist beseitigt. Und auch die Notwendigkeit, eine zusätzliche Instanz zu schaffen – etwa einen Infrastruktursenat einzurichten – scheint hinfällig."* Wie ernst jedoch die Aussage von Doris Bures zu bewerten ist, die offensichtlich nur auf gemeinsamen Druck von Bürgerinitiativen und Medien zustande kam, beweisen die weiteren Vorkommnisse um die Umweltverträglichkeit des neuen Semmering-Basistunnels und die Erkenntnis, was Regierung und Behörden unter „Österreich weiterbringen" verstehen können.

Eine Landesregierung fällt um

„Median" statt Arithmetik

Die wichtigste Frage bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Semmering-Basistunnels ist der Wasseraustritt aus dem Berg, denn an dieser Problematik war bereits der erste Tunnel gescheitert. Wie sich die Leser erinnern, hatten UmWeltorganisationen einen Zufluß von 250 Liter pro Sekunde für den ab 1994 von der Steiermark vorangetriebenen Tunnel vorausgesagt, während die HLAG das eintretende Wasser mit lediglich 75 Liter pro Sekunde schöngerechnet hatte. Ein plötzlicher Wassereinbruch gab den kritischen Bürgern und Umweltschützern Recht, ließ den Stollen absaufen und führte zu einer Aufgabe des ersten Tunnelprojekts. Wer nun glaubt, daß beim neuen Basistunnel endlich mit realistischen Zahlen gearbeitet wird, irrt! Das gleiche Spiel wird wiederholt, doch diesmal mit noch höherem Risiko und noch katastrophaleren Auswirkungen auf den Wasserhaushalt des niederösterreichischen Landschaftsschutzgebietes „Rax-Schneeberg", der Umwelt und der Bevölkerung.

Um die möglichen Bergwasserzutrittsmengen abschätzen zu können, muß die Wasserdurchlässigkeit des Gebirges untersucht werden: je größer die Durchlässigkeit, desto größer die Zutrittsmengen und desto größer die Fläche des Wassereinzugsgebietes. Deshalb werden mehrere Meßlöcher über der geplanten Tunnelstrecke in den Berg gebohrt, um Versickerungs- und Abpreßversuche durchzuführen und die „hydraulische Leitfähigkeit" des Gebirges zu ermitteln. Liegen diese Werte vor, ist es üblich, einen Durchschnittswert dadurch zu berechnen, daß man die Summe der Durchlässigkeitswerte durch die Anzahl der Bohrpunkte dividiert. Das Ergebnis ist dann ein gültiger arithmetischer Mittelwert. Dieses weltweit übliche und in der Fachwelt unumstrittene Verfahren hat sich seit Jahrzehnten bestens bewährt und führt zu seriösen Werten, sodaß der spätere Wasseraustritt in den Tunnel ziemlich realistisch abgeschätzt werden kann.

Doch für die Projektanten der Tunnelbetreiber erschien der arithmetische Mittelwert offensichtlich zu hoch, deshalb wählten sie ein anderes Verfahren, mit dem die wahrscheinlichen Wassermengen im Tunnel kleiner gerechnet werden konnten, um so den Bau des neuen Semme-

ringtunnels nicht zu gefährden. Die Hydrogeologen enttäuschten auch nicht und wendeten äußerst kreativ ein eher unübliches Verfahren an, bei dem nicht das arithmetische Mittel aus den Bohrwerten errechnet wird, sondern der sogenannte „Median". Dabei werden die Meßergebnisse erst einmal aufbereitet und von den höchsten Werten „befreit", die dann als statistische „Ausreißer" ausscheiden, obwohl es keine Fehlmessungen gab. Dann kommt der „Median" zum Einsatz, der als Wert größer ist als die eine Hälfte und kleiner als die andere Hälfte der Meßwerte und deshalb niedrigere Werte ergibt. Weil erfahrungsgemäß bei der größeren Anzahl der Bohrungen nur eine geringe Wasserdurchlässigkeit festgestellt wird, fällt hier der Medianwert sehr klein aus und steigert sich erst bei den wenigen Bohrungen mit hoher Wasserdurchlässigkeit. Dadurch entstehen zum arithmetischen Mittel hohe Abweichungen, die den Wasseraustritt in den späteren Tunnel nicht nur erheblich beschönigen, sondern die Gefahren eines Bergwassereinbruchs bedenklich untertreiben. Josef Lueger; *„Mit diesem Taschenspielertrick haben sich die hydrogeologischen Projektbearbeiter als begabte Illusionisten erwiesen und sogar Fachleute hinters Licht geführt. Sie haben dabei nur übersehen, daß sie bei den brüchigen Gesteinsschichten des Semmering mit ihren falschen Werten nicht nur den Wasserhaushalt besonders gefährden, sondern auch das Leben der Arbeiter und Mineure."*[81)]

Um die Gefahren und die Realitätsverweigerung der „Median"-Methode für den Semmeringtunnel zu erläutern, sei darauf verwiesen, daß die relativ kleine Anzahl von Bohrstellen mit einer großen Wasserdurchlässigkeit oft um wesentliche Größenordnungen höhere Werte als der berechnete Medianwert aufweist. Somit kann an Stellen mit einer derartigen hydraulischen Leitfähigkeit ein Vielfaches der Wassermenge durchfließen als im Rest aller übrigen Stellen. Solche Strukturen sind typisch für Gesteinsbereiche, die von Karsthohlräumen, Klüften und geologischen Störungen durchzogen sind, wie dies für das Semmeringgebiet gilt. Damit die Leser die Unterschiede in beiden Verfahren verstehen können, muß eine Blumenvase herhalten. Ist die Vase dicht, gelingt es nicht, an einigen Probestellen Wasser durchzudrücken, die

81) Autor und Verleger weisen abermals darauf hin, daß sie die Richtigkeit bzw. Rechtmäßigkeit der Aussagen Luegers nicht bewerten können.

mittlere Durchlässigkeit ist „null". Hat die Vase jedoch einen größeren Riß, also eine „Kluft" im „Gestein", dringt durch den Riß Wasser aus, der Rest der Vase bleibt dicht. Würde man nun das arithmetische Mittel der Wasserdurchlässigkeit der Vase berechnen, käme ein Wert heraus, der den Wasseraustritt bestätigt. Wird jedoch das „Median"-Verfahren angewandt, liegt die Durchlässigkeit der Vase immer noch bei „null", weil mehr als die Hälfte der Probestellen bei der Vase dicht ist.

Mit diesem einfachen Beispiel kann jeder Laie erkennen, daß eine Berechnung mit dem „Median" nicht seriös ist. Dies bestätigt auch die Fachliteratur. So heißt es im allgemein anerkannten Lehrbuch „Hydrogeologische Methoden" von Langguth & Voigt: *„Im Gegensatz zum arithmetischen Mittelwert besitzen die übrigen statistischen Lagemaße, z. B. Medianwert, Modalwert und harmonisches Mittel, für die Beschreibung hydrogeologischer Daten nur geringe Bedeutung."* – Wenn dies so klar ist, warum gaben sich dann mit der Medianmethode die Fachleute, Ministerialräte, Universitätsprofessoren und UVP-Sachverständige für Geologie und Hydrogeologie zufrieden? Lag es am mangelnden Fachwissen? Oder gab es andere Gründe, über die man nur Vermutungen anstellen kann?

Nachdem wir uns mit der Methode beschäftigt haben, warten wir noch auf das Ergebnis des „Median"-Verfahrens. Die Experten errechneten einen Wassereintritt von 450 Liter pro Sekunde für den Semmering-Basistunnel, und die UVP-Sachverständigen fanden dies für die Umwelt nicht abträglich. Zur Erinnerung: Der Sondierstollen (alt) lief bereits bei 250 Liter pro Sekunde voll, das sind 15.000 Liter in der Minute, 900.000 Liter in der Stunde, 21,6 Mio. Liter am Tag. Das tägliche Abpumpen dieser Wassermassen aus der Tunnelruine des ersten Semmering-Basistunnels kostet die Steuerzahler bis heute 500.000 Euro jährlich. – Das geschönte Ergebnis für den neuen Bahntunnel beträgt fast das Doppelte, und dennoch ist die Umweltverträglichkeit amtlich festgestellt. Obwohl wir wissen, daß der reale Wert wesentlich höher sein wird, wenn die Experten die arithmetischen Mittelwerte bemüht hätten und nicht das „Median"-Verfahren, sind die „errechneten" Bergwassermengen, die ausgeleitet werden müssen, auch jetzt schon gigantisch:

- 450 Liter pro Sekunde,
- 27.000 Liter pro Minute,

- 1,62 Mio. Liter pro Stunde,
- 38,88 Mio. Liter pro Tag,
- das entspricht dem Wasserbedarf von 324.000 Menschen (ohne Gewerbe und Industrie) bei einem europäischen Durchschnitt von 120 Liter pro Tag,
- das entspricht mehr als dem sechsfachen Wasserbedarf von St. Pölten (51.956 Einwohner),
- das entspricht mehr als dem Wasserbedarf von Graz (261.540 Einwohner),
- das entspricht mehr als dem Wasserbedarf des Burgenlandes (284.897 Einwohner,
- das entspricht mehr als einem Viertel des Wasserbedarfes der Steiermark (1,210.614 Einwohner),
- das entspricht ca. einem Fünftel des Wasserbedarfes von Niederösterreich (1,611.981 Einwohner),
- das entspricht ca. einem Fünftel des Wasserbedarfes von Wien (1,714.142 Einwohner),
- das sind knapp 4 Prozent des Wasserbedarfes von ganz Österreich (8,430.558 Einwohner),
- und das finden die Landesregierung von Niederösterreich und die Bahn als umweltverträglich!

Günstige Zahlen – günstige UVP – für wen?

Es ist das große Verdienst der Öko- und Umweltbewegung, daß der Schutz der Umwelt als hohes Gut betrachtet wird und durch den Staat garantiert werden soll. Jeder Politiker setzt sich heute gerne für eine gesunde Umwelt ein, fährt Fahrrad, vorausgesetzt, es sind Fotografen da, lobt den Öko-Strom und setzt auf alternative Energien und freut sich über Österreichs größtes Kapital, die schöne Landschaft. So zeigt sich auch Doris Bures gerne, steht sie doch einem Bundesministerium vor, zu dem neben dem Verkehr und der Infrastruktur auch die moderne Technologie zählt; alles Ressorts mit grüner Zukunft! – Soweit die Schokoladenseite, doch dahinter geht es beinhart zur Sache: Bahnstrecken, Straßen und Tunnel werden durch die Landschaft getrieben, ob umweltfreundlich oder umweltzerstörend. Die Bauindustrie, die Banken und die Tunnellobby wollen bauen, machen Druck, und das Ministerium soll die

Grundlagen dazu schaffen, möglichst schnell, problemlos und ohne lästige Verzögerungen, vor allem nicht durch betroffene Bürger, Bürgerinitiativen, NGOs oder Umweltverträglichkeitsprüfungen.

Nachdem es mit dem „Infrastruktursenat" nicht geklappt hat, müssen nun die Gutachter her! Mit der Wasserproblematik funktioniert es beim Semmering-Basistunnel (neu) bestens; ein unübliches Verfahren, ein bißchen schöngerechnet und raus kamen 450 Liter pro Sekunde, das reicht für die UVP. Doch so einfach geht es nicht, denn nach diesem Wert richten sich fast alle anderen Gutachter. Die meisten Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsgutachten beruhen auf dieser Zahl, die allerdings von keinem Gutachter kritisch hinterfragt wurde. Der Großteil der ökologischen Auswirkungen wird anhand dieser Zahl beurteilt: die Fachgebiete Geologie und Hydrogeologie, Grundwasserschutz, Wasserbautechnik, Ökologie, Fischerei und Limnologie, Forstwesen,Jagd und Wildökologie. Alle folgenden Stellungnahmen basieren auf der abfließenden Wassermenge von 450 Litern pro Sekunde – doch diese Zahl ist unrealistisch! Die Litermenge ist geschönt, mit einem bedenklichen Verfahren ermittelt, weil der realistische Wert wesentlich höher liegt.

Der geplante Semmering-Basistunnel (neu) durchbohrt eine Reihe unterschiedlicher Gesteinsarten wie Karbonate und Quarzit, geht durch geologische Störungszonen und öffnet wasserführende Schichten. Das in den Gesteinen zirkulierende Grundwasser, das „Bergwasser", steht unter Druck und dringt in den Tunnelhohlraum ein. Ohne Gegenmaßnahmen würden die Baumannschaft und die Maschinen im Wasser versinken, deshalb muß es in Leitungen gefaßt und nach außen abgeleitet werden, auch später während des Tunnelbetriebes. Doch die Wassermenge ist höchst eigenartig berechnet, es wird viel mehr Wasser als geplant eindringen, und in den meisten Tunnelabschnitten ist der Bergwasserspiegel höher als das Tunnelniveau. Dies bedeutet, daß sich der Wasserspeicher im umgebenden Gestein viel schneller entleert als prognostiziert, deshalb sinkt der Wasserspiegel im gesamten Berg rapide und im Nahbereich des Tunnels besonders stark.

Das natürliche Bergwasser fließt nicht in Tunneln, sondern es tritt in Form von Quellen und Feuchtgebieten zutage, von denen die meisten Fließgewässer ihren Ausgang nehmen. Doch die Ausleitung der Bergwässer aus dem Tunnel bewirkt eine ständige Absenkung des Grundwasserspiegels, und das Einzugsgebiet wird immer größer. Wenn der

Grundwasserspiegel abfällt, versiegen die Quellen, die Feuchtgebiete verschwinden, die Oberläufe von Bächen fallen trocken, im Mittel und Unterlauf geht die Wassermenge zurück, und Brunnen versiegen. Genau dies waren die Folgen nach der Errichtung der Semmering-Schnellstraße mit ihren Tunneln, als die Görig-Quelle und der Dürrgrabenbach austrockneten. Das Verschwinden von Oberflächengewässern verändert alle davon abhängigen Lebensräume und betrifft Pflanzen und Tiere. Der Verlust des Lebenselements Wasser bringt ganze Lebensgemeinschaften zum Absterben und tötet wertvolle Biotope. Auch die Waldzusammensetzung ändert sich mit nachhaltigen negativen Folgen für die Forstwirtschaft und den Tourismus. Wenn die benötigte Bodenfeuchte fehlt, sterben die Bäume ab oder werden durch „Allerweltsarten" verdrängt.

Die Planungen für diverse Ersatzwasserversorgungsanlagen zeigen, daß mit einem Versiegen der Brunnen und Quellen fest gerechnet wird. Neue Quellen sollen gefaßt und zur Versorgung der betroffenen Menschen herangezogen werden, doch damit werden weitere spezifische Lebensräume mit zurzeit noch ungenutzten Quellen zerstört. Die Gutachter, die das „Median"-Verfahren dem arithmetischen Mitteln vorzogen, sollten gewußt haben, daß sie den entscheidenden Wert für das gesamte UVP-Verfahren lieferten. Doch mit dem methodisch unkonventionell ermittelten Wasseraustritt von 450 Liter pro Sekunde ist nicht nur der Basiswert fraglich, sondern auch die Wassermengen sind als zu gering ermittelt! – Es gibt keine Umweltverträglichkeit für den Semmering-Basistunnel!

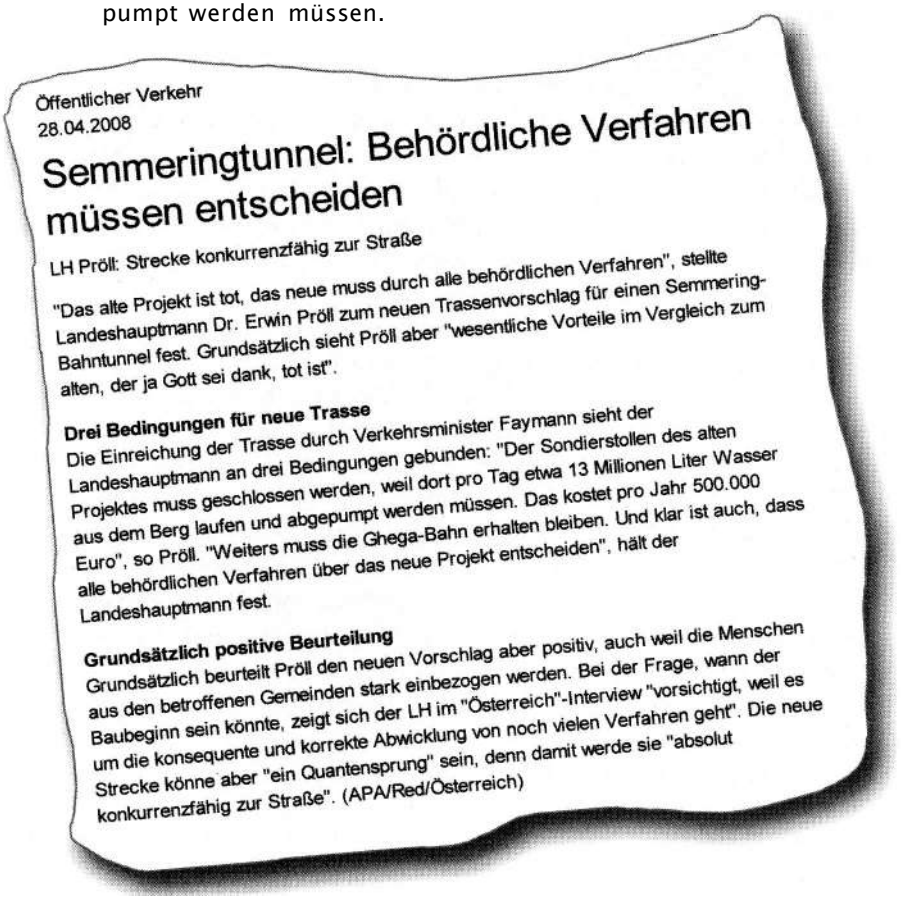
Eine Meinungsänderung?

Stolz übernahm Erwin Pröll die Urkunde der UNESCO für die Semmeringbahn nebst umgebender Kulturlandschaft am 15. Mai 1999 aus der Hand des Gründungsdirektors des UNESCO-Welterbe-Zentrums Droste zu Hülshoff. Gerne ließ er sich als der Unbeugsame feiern, der Sachargumente vor Parteiinteressen stellt, freudig las er in der Presse Lobeshymnen über sich, als er sich gegen den Druck aus Wien, Graz und Klagenfurt standhaft zeigte, froh nahm er die Glückwünsche und Dankbarkeitsbekundungen aus Niederösterreich entgegen, weil er den Semmering-Basistunnel verhindert hatte, und glücklich freute er sich über Zustimmung bei seiner Wahl, weil er Charakter gezeigt hatte. – Doch

jetzt? Eine Meinungsänderung? Lob kommt ausgerechnet aus Kärnten; Dörfler *„dankt seinem Amtskollegen Erwin Pröll für sein nunmehriges Engagement pro Tunnel".*

In einer Erklärung der Volkspartei Niederösterreichs vom 28. April 2008 hatte Pröll noch erklärt: „*Das alte Projekt ist tot, das neue muß durch alle behördlichen Verfahren*", und nannte hierfür „drei Bedingungen":

1. Der Sondierstollen muß geschlossen werden, weil dort pro Tag etwa 13 Millionen Liter Wasser aus dem Berg laufen und abgepumpt werden müssen.



Öffentlicher Verkehr
28.04.2008

Semmeringtunnel: Behördliche Verfahren müssen entscheiden

LH Pröll: Strecke konkurrenzfähig zur Straße

"Das alte Projekt ist tot, das neue muss durch alle behördlichen Verfahren", stellte Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll zum neuen Trassenvorschlag für einen Semmering-Bahntunnel fest. Grundsätzlich sieht Pröll aber "wesentliche Vorteile im Vergleich zum alten, der ja Gott sei dank, tot ist".

Drei Bedingungen für neue Trasse

Die Einreichung der Trasse durch Verkehrsminister Faymann sieht der Landeshauptmann an drei Bedingungen gebunden: "Der Sondierstollen des alten Projektes muss geschlossen werden, weil dort pro Tag etwa 13 Millionen Liter Wasser aus dem Berg laufen und abgepumpt werden müssen. Das kostet pro Jahr 500.000 Euro", so Pröll. "Weiters muss die Ghega-Bahn erhalten bleiben. Und klar ist auch, dass alle behördlichen Verfahren über das neue Projekt entscheiden", hält der Landeshauptmann fest.

Grundsätzlich positive Beurteilung

Grundsätzlich beurteilt Pröll den neuen Vorschlag aber positiv, auch weil die Menschen aus den betroffenen Gemeinden stark einbezogen werden. Bei der Frage, wann der Baubeginn sein könnte, zeigt sich der LH im "Österreich"-Interview "vorsichtigt, weil es um die konsequente und korrekte Abwicklung von noch vielen Verfahren geht". Die neue Strecke könne aber "ein Quantensprung" sein, denn damit werde sie "absolut konkurrenzfähig zur Straße". (APA/Red/Österreich)

Presseerklärung der ÖVP Niederösterreich vom 28. 4. 2008

2. Die Ghega-Bahn muß erhalten bleiben.
3. Alle behördlichen Verfahren müssen über das neue Projekt entscheiden, und die Verfahren müssen „konsequent und korrekt" abgewickelt werden.

Zu 1: Verbindliche Zusagen aus denen hervorgeht, daß eine Abdichtung des Sondierstollens erfolgt, mit der ein täglicher Ausfluß des Wassers einschließlich des Abpumpens verhindert wird, liegen der Landesregierung nicht vor!

Zu 2: Es liegen keine verbindlichen Verträge – auf dem Niveau von § 15a BVG Vereinbarungen – vor, um den Erhalt der Ghega-Bahn langfristig zu sichern!

Zu 3: Das niederösterreichische Großverfahren und das naturschutzrechtliche Verfahren der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen stützten sich auf das vorherige UVP-Verfahren mit den Wasseraustrittszahlen von unrealistischen 450 Liter pro Sekunde! „Konsequent und korrekt?"

Obwohl keine der von Erwin Pröll seinerzeit postulierten Bedingungen erfüllt wurde, hat die niederösterreichische Landesregierung die Seiten gewechselt. Und der Landeshauptmann? Wurde er vom prominenten und gefeierten unbeugsamen Tunnelgegner zum Befürworter? Gab er tatsächlich im Dezember 2011 seinen langjährigen Widerstand auf und enttäuschte seine vielen Wähler, die ihn wegen seiner kritischen Haltung zum Semmeringtunnel über Jahre die Treue gehalten haben? Entsprechende Fragen des Autors beantwortete der Landeshauptmann nicht. Dabei hatte er im Schwarzataler Boten vom 8. März 1995 noch unter seinem als Überschrift gesetzten Zitat „Der Tunnel ist unnötig" erklärt: „Ich halte den Tunnel weiterhin für völlig überflüssig und hinausgeschmissenes Geld ... Ich gehe davon aus, daß Minister Klima und die verantwortlichen Herren noch zur Vernunft kommen und sich zu einer Modernisierung der Ghega-Bahn entschließen."

Sind folglich die verantwortlichen Herren und die verantwortliche Dame zur Vernunft gekommen? Wird für den völlig überflüssigen Tunnel kein Geld mehr hinausgeschmissen? Ist das UVP-Verfahren wirklich „konsequent und korrekt" abgewickelt worden? Es gibt eine Vielzahl von Schriftstücken und Aussagen von betroffenen Mitgliedern der in den Verfahren beteiligten Umweltschutzorganisationen, die übereinstimmend und glaubhaft behaupten, daß Großverfahren und natur-

Landeshauptmann Pröll nimmt zur Aspang-Deponie und zum Semmeringbasistunnel Stellung

„Der Tunnel ist unnötig!"

Aspanger-Deponie, Semmeringbasistunnel, Müllverbrennungsanlage - der Bezirk Neunkirchen ist ein politisches Pulverfaß. Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll wurde auch bei seinem Sprechtag in der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen mit diesen heißen Eisen konfrontiert. Ein Interview von Wilfried Lechner.

Leicht lachen hatte Landeshauptmann Dr. Erwin Pröll beim Sprechtag in der BH Neunkirchen nicht immer, denn 30 Parteien brachten ihre Anliegen bei ihm vor. Haupthemen: Semmeringbasisitunnel und Aspanger Deponie.
Foto: Wilfried Lechner

SBB: Herr Landeshauptmann , wieviele Bürger haben ihren Sprechtag besucht - und welche Probleme haben sie vorgetragen?

Pröll: Es waren ganz genau 30 Parteien, das heißt, daß manchmal auch mehrere Menschen zusammen bei mir waren. Hauptsächlich ging es um den Semmeringbasis-Tunnel und Umweltprobleme, es wurden auch persönliche Anliegen vorgetragen.

SBB: Stichwort Umweltproblematik: Es gibt Gerüchte, daß Deponiebesitzer aus St. Pölten die Grünen motivieren, gegen die Müllverbrennung zu protestieren, weil sie Angst haben, ihr Potential zu verlieren.

Pröll: Das Gerücht höre ich zum ersten Mal und mit Gerüchten setze ich mich gar nicht auseinander. Für mich zählen nur Fakten.

SBB: Woher kommt dann der ganze Müll, der in Aspang endgelagert werden soll?

Pröll: Das ist eine Sache eines eingereichten Projekts, und meine Aufgabe ist es, daß dieses Projekt ganz korrekt abläuft. Ich lege Wert darauf, daß hier ausschließlich nach umweltrelevanten Kriterien vorgegegangen wird. Wirtschaftliche Fragen haben hier keine Rolle zu spielen. Ich setze alles daran, die Sicherheit für die Bevölkerung abzugeben, daß hier alles nach objektiven Kriterien entschieden wird.

SBB: Ist es sinnvoll, den Müll aus der Fischer- und Berger-Deponie auszugraben, nach Aspang zu transportieren und dort wieder einzugraben?

Pröll: Schauen Sie, das müssen Experten beantworten. Das ist keine Frage, die der Landeshauptmann im Detail beantworten kann, denn es gibt einfach zu viele Sachfragen dazwischen.

SBB: In unserem Bezirk gibt es fünf mögliche Standorte für eine Müllverbrennungsanlage. Gibt es hier schon konkrete Entscheidungen?

Pröll: Im Landtag wurde der Beschluß gefaßt, daß der Schritt in die Verbrennung vollzogen werden soll, da sich die Technik sehr stark weiter entwickelt hat. Man muß sich überhaupt aber die Frage stellen, ob es notwendig ist, verschiedene Entsorgungseinrichtungen zu installieren. Denn der beste Müll ist der, der nicht anfällt.

SBB: Thema Semmering: Gibt es bereits Ergebnisse des naturschutzrechtlichen Verfahren?

Pröll: Das Projekt wurde eingereicht und eine Vorbegutachtung ist eingeleitet.

SBB: Wenn 1997 der Tunnelvortrieb die Bezirksgrenze Neunkirchens erreichen sollte, welche Möglichkeiten bestehen, um den weiteren Vortrieb zu verhindern?

Pröll: Die HLAG hat gesagt, daß sie erst 1997 tätig wird und bis dahin wird man entschieden haben, wobei ja die Möglichkeit eines negativen naturschutzrechtlichen Bescheides durchaus besteht. Ich halte den Tunnel weiterhin für völlig überflüssig und hinausgeschmissenes Geld. Minister Klima sollte sich noch einmal genau überlegen, welche Verantwortung er hat. Nämlich die, nicht sinnlos hunderte Millionen Schilling hinauszupulvern. Ich warne eindringlich davor, hier Schritte zu setzen, bevor man nicht zu Ende gedacht hat.

SBB: Was wird getan, um den Erhalt der Ghega-Bahn zu garantieren?

Pröll: Ich gehe davon aus, daß Minister Klima und die verantwortlichen Herren noch nur Vernunft kommen und sich zu einer Modernisierung der Ghega-Bahn entschließen.

SBB: Wie wird das Land die Geschädigten bei einer Beinträchtigung des Quellwasser unterstützen?

Pröll: Moment, das ist bitte nicht Sache des Landes, sondern diese Verantwortung muß die HLAG tragen, wobei ich hoffe, daß auch die wasserrechtlichen Konsequenzen bedacht werden und von dem Projekt Abstand genommen wird.

SBB: Sind für den Bezirk Neunkirchen in näherer Zukunft Betriebsansiedelungen geplant?

Pröll: Wir haben seit 1.1.95 die Situation, daß insegsamt 41 Betriebe aus der ganzen Welt um Betriebsansiedlungen angesucht haben und diese Anträge werden zur Zeit geprüft. Mir liegt die Region Neunkirchen besonders am Herzen und wir werden danach trachten, daß es zur Entwickeln von zukunfts-trächtigen Arbeitsplätzen kommt.

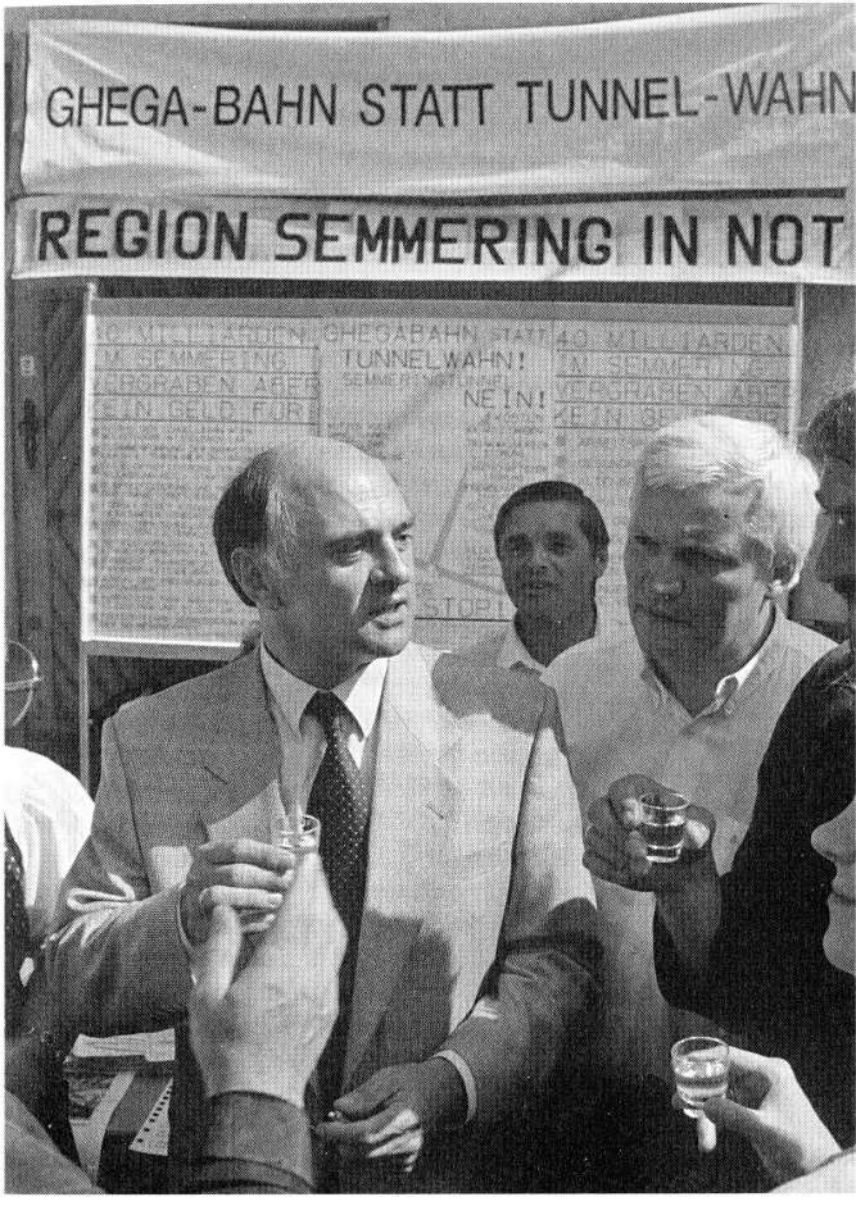
SCHWARZATALER
Bezirksbote
Eine Ausgabe der NÖ-Rundschau
Unabhängige Wochenzeitung
Nr. 10 – 47. Jahrgang 8. März 1995 Preis: öS 14.–

schutzrechtliches Verfahren nicht „korrekt" erfolgt seien, auch wenn Bezirkshauptmann Alexandra Grabner-Fritz betont: „Das Naturschutzverfahren ist absolut korrekt abgewickelt worden".

Für den langjährigen Sprecher der „Vereinigten Bürgerinitiativen Schwarzatal-Region Semmering", Franz Fally, gehört der im Dezember 2011 bekannt gewordene Schwenk Niederösterreichs zu den enttäuschendsten Erfahrungen seines langen Lebens. Bis zuletzt hatte er an die persönlichen Zusagen des Landeshauptmanns geglaubt, die Fally gegenüber stets auch von dessen engsten Mitarbeitern bestätigt worden waren. Verbittert und enttäuscht äußerte er sich kurz vor Weihnachten öffentlich und bezog sich auch auf eine Gallup Umfrage, bei der 70 Prozent der niederösterreichischen Bevölkerung sich gegen eine weitere Verschuldung zugunsten des Semmering-Basistunnels ausgesprochen hatten.

Zum Verhalten der Behörden in Niederösterreich sei noch dieses Beispiel angefügt: Die kompetente und tunnelkritische Umweltorganisation Alliance For Nature, die in allen Umwelt- und Genehmigungsverfahren zum Semmeringtunnel Parteienstellung hat, und die niederösterreichischen Bürgerinitiativen erhielten wenige Tage vor dem Weihnachtsfest 2011 die bereits am 13. Und 14. Dezember erstellten (!) offiziellen Bescheide zum Niederösterreichischen Großverfahren und zum Niederösterreichischen Naturschutzverfahren mit einer Widerspruchsfrist von jeweils zwei Wochen zugestellt. Die Tunnelkritiker mußten die 350 Seiten (!) umfassenden Bescheide zwischen Heiligabend und Neujahr genauestens durcharbeiten, um kompetent widersprechen zu können. Besinnliche Feiertage gab es somit nicht! – Es gelang trotzdem; ausführliche und wissenschaftlich begründete Berufungen erreichten fristgemäß die zuständigen Behörden. Selbst namhafte Professoren und Wissenschaftler unterbrachen die Feiertage, um Auskunft zu geben und die Bürgerinitiativen bei ihrer Fleißarbeit zu unterstützten.

Wie schlecht müssen die Argumente der Tunnelbefürworter sein, wenn zu solchen formalen Mitteln gegriffen werden muß?



Erwin Pröli als Kämpfer „Ghegabahn gegen Tunnelwahn" Foto: Alliance For Nature

Zusammenfassung

Im Sommer 2011 wurde eine repräsentative Umfrage in Niederösterreich durchgeführt. 600 Niederösterreicher, -innen ab 14 Jahren wurden in persönlichen Interviews die Frage

„Sind Sie dafür oder dagegen dass in der jetzigen Finanzsituation 3100 Millionen Euro an neuen Schulden für den Bau des Semmering Basistunnels dazukommen"

gestellt.

Mit 70% „bin dagegen" spricht sich die deutliche Mehrheit gegen eine weitere Verschuldung für den Semmering Basistunnel aus.

Bei Frauen beträgt die Ablehnung sogar 75%, bei den Landwirten 89%. Deutlich über dem Durchschnitt liegen auch die „dagegen"–Stimmen der Bewohner von Orten über 5000 Einwohner.

Die „bin dafür"–Stimmen kamen eher von Männern (jeder 3. männliche Befragte, aber nur jede 5. weibliche Befragte sind pro–Schulden). Landbewohner (Orte bis 2000 Einwohner und Bezieher höherer Einkommen) zeigen die meiste Zustimmung. Aber auch in diesen Gruppen spricht sich die absolute Mehrheit gegen eine weitere Verschuldung zugunsten des Semmering Basistunnels aus. Nur 4% der 600 Befragten haben zu diesem Thema keine Meinung oder verweigern die Antwort. Die Umfrage erbrachte ein aus statistischer Sicht signifikantes Votum gegen eine weitere Verschuldung.

Roswitha Hasslinger
Österreichisches Gallup Institut

Wien, im September 2011

Nachwort

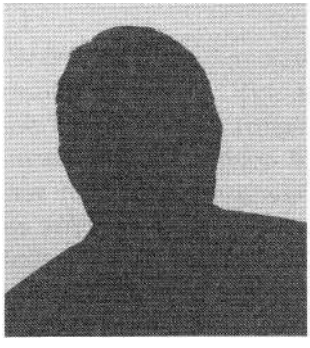
Wer zieht die Schuldenbremse?

Der Riesendampfer Bundesbahnen befindet sich bei „Voller Fahrt Voraus" auf Kollisionskurs, schnelle Ausweichmanöver sind kaum noch zu fahren. Der Ausguck hat die Eisberge bereits gesichtet und der Schiffsführung gemeldet, doch auf der Kommandobrücke wird die Warnung ignoriert, niemand befiehlt dem Steuermann einen neuen Kurs. Während die Heizer Unmengen von Steuergeld, Schuldverschreibungen und Staatsanleihen in die hungrigen Feuerlöcher der Dampfmaschine schaufeln, flanieren die Fahrgäste auf den Decks, der Küchenchef empfiehlt Riesenschnitzel, und die Bordkapelle spielt Walzer. – Die nahende Katastrophe wird verdrängt!

In einem treffsicheren Leitartikel der Tageszeitung „Die Presse" schrieb Michael Fleischhacker im November 2011: *„Wenn es darum geht, die österreichische Mentalität zu beschreiben, kommt schnell der Begriff der ‚Verdrängung' ins Spiel ... Derzeit erleben wir eine harmlosere Spielart der österreichischen Verdrängungsneigung: Man verdrängt, daß das Land dabei ist, in eine wirtschaftliche Katastrophe zu laufen."* Weiter bemerkt Fleischhacker: *„Daß die Politiker, die für diesen Zustand die Verantwortung tragen, die tatsächliche Lage ausblenden, mag man verstehen – wer beschuldigt sich schon gern selbst?"* Er fragt dann, warum lassen die Bürger sich das gefallen, und warum gibt es keinen Widerstand gegen die Wirklichkeitsverweigerung der politischen Klasse? Michael Fleichhackers Antwort fällt recht ernüchternd aus: Die Mehrheit verhält sich vollkommen rational. *„Warum sollte man Änderungen befürworten, die eine Einschränkung des eigenen Lebensstandards zur Folge hätten? Und auch jeder einzelne Politiker, dessen Geschäftsmodell die Wirklichkeitsverweigerung ist, handelt rational: Warum sollte er durch Ehrlichkeit sein Amt und damit seine materielle*

Existenz aufs Spiel setzen, wenn er es mit Verdrängung behalten kann? Die Wähler; die ihm bisher geglaubt haben, könnten seine plötzliche Ehrlichkeit ja nur als Lüge identifizieren. Wer in Österreich auf Reformen hofft, muß sich etwas gedulden. Noch geht es uns zu gut. Aber es besteht Anlaß zu der Hoffnung, daß sich das in absehbarer Zeit ändern wird."[82)]

Zu den ganz großen österreichischen Verdrängern gehören die Bahn und das Verkehrsministerium. In bester katholischer Tradition verlegen sie nämlich die Fertigstellung der Bahninfrastruktur in das Jenseits beziehungsweise in das Jahr 2025 und nennen dies „Zielnetz 2025+". Das + soll übrigens ein Plus sein und kein Kreuz, wie Hermann Knoflacher argwöhnt. Auch wenn das Ziel in den Wolken liegt, so ist der Weg dahin recht irdisch und kostet 53,5 Mrd. Euro + (großes Plus), zusätzlich 15,2 Mrd. Euro + (großes Plus) Bahnschulden, selbstverständlich durch Schulden finanziert, deren Konditionen auf den internationalen Finanzmärkten zu immer bedrohlicheren Zinsen aufgenommen werden müssen. Der große Vorteil für die Planer bei Bahn und Verkehrsministerium besteht mit dem Ziel 2025 darin, daß sie die Beantwortung aller kritischen Fragen bequem in die Zukunft verlegen und die problematische Gegenwart mit den lästigen Fragen nach Kosten, Effizienz und weiteren Schulden verdrängen können. Untermauert werden die Heilserwartungen für 2025 mit Prognosen, deren Absurdität und fehlender Realismus alle vorangegangenen Gutachten noch toppt. Den Wahrheitsbeweis brauchen alle heutigen Akteure sowieso nicht mehr antreten, denn im Jahre des Heils 2025 genießen sie ihre üppigen Pensionen.



Hier sollte uns der OBB-Visionär Andreas Matthä zukunftsfroh ansehen. Die ÖBB-Kommunikation hat die Verwendung des Bildes untersagt.

Wer jedoch meint, daß es Bahn und Verkehrsplanern vorrangig nur um die Erfüllung von Erwartungen einer einflußreichen Baulobby geht, denkt zu kurz. Die Bundes-

82) Michael Fleischhacker: „Denkt sich sein Teil und läßt die andern reden Leitartikel der Tageszeitung „Die Presse" vom 12. November 2011.

bahnen haben nämlich auch eine Vision, die der Vorstandssprecher Infrastruktur AG, Andreas Matthä, in der Fachveranstaltung Zielnetz 2025+, Zukunftsstrategie für die Eisenbahn-Infrastruktur, am 19. Oktober 2011 in Wien mit Sendungsbewußtsein und Begeisterung persönlich vortrug: Ein Reisender könne ab 2025 mit nur einem Umsteigehalt in 4,5 Stunden von Budapest direkt bis Klagenfurt fahren! – Die Zuhörer waren begeistert, Ihr Autor war es nicht. Zweifelnd fragte er sich, warum ein halbwegs normaler Mensch mit der Bahn von Budapest nach Klagenfurt (?) reisen soll, und die österreichischen Steuerzahler zur Umsetzung dieser Vision für den Semmering-Basistunnel 3,1 Mrd. Euro und für die Koralmbahn 5,2 Mrd. Euro Schulden aufnehmen und steigende Zinsen zahlen sollen.

Auch wenn es für die Regierung abfällig klingen mag: Die Hilfe für Österreichs gebeutelte Steuerzahler kann nur von außen kommen und sie naht! Durch die Finanz- und Euro-Krise erhöhte sich 2011 der Druck auf die EU-Staaten gewaltig, sodaß sie endlich gezwungen sind, die Staatsausgaben zu drosseln und vorrangig die Haushaltsbudgets zu sanieren. Hoffnung keimte im Spätherbst bei vielen Österreichern auf, als das AAA-Rating in Gefahr geriet. Sie ersehnten sich von der Regierung entschlossenes Handeln und Einsparungen bei den Tunnelmilliarden, aber keine neue Steuerhöhungen und keine Sparprogramme, die wieder nur die Bürger betreffen. Doch beherztes Zupacken war weder der Koalition, noch dem Parlament und schon gar nicht den Parteien möglich; die Verantwortlichen versagten und wechselten stattdessen politisches Kleingeld. Nur die Baulobby handelte hinter den Kulissen entschlossen, was bewirkte, daß Bundeskanzler und Verkehrsministerin eifrig öffentlich gelobten, die Milliarden für die Tunnelbauer nicht zu kürzen.

„Wir sind ein Triple-A Land mit stabilem Ausblick", beruhigte Finanzministerin Fekter am 2. September 2011 in Alpach. „*Befürchtungen, Österreich könnte sein Triple-A verlieren, sind maßlos übertrieben",* erklärte der Gouverneur der Nationalbank, Ewald Nowotny, am 22. November in der „Financial Times"; *„Kein Grund zum Fürchten. Ich glaube auch fest daran, daß unser Triple-A nicht in Gefahr ist. Und zwar deshalb, weil unsere fundamentalen Daten gut sind",* verkündete die Finanzministerin am 6. Dezember in „Zeit im Bild" des ORF; *„Österreich ist Triple-A-Land und gehört damit zu den Besten",* lobte Bundeskanzler Werner Faymann in „Die Presse" am 24. Dezember! – Am 13. Jänner

2012 stufte Standard & Poor's Österreich mit „negativem Ausblick" herab und damit die Tunnelschulden hinauf.

„Verstehen Sie doch, wir sind pleite!"

„Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben", rief Michail Gorbatschow den erstarrten Männern des Politbüros um Erich Honecker zu; wenige Wochen später war das System weggefegt, und die DDR zeigte sich als Pleitier. Auch die Bahn sollte nicht zuspät kommen, denn die Führung müßte sich endlich eingestehen, daß sie der geschickt und erfolgreich operierenden Bauindustrie und Tunnellobby in eine Sackgasse gefolgt ist. Eigentlich müßten die Bundesbahnen zum Konkursrichter gehen, um sich nicht dem Vorwurf einer verschleppten Pleite auszusetzen wie private Unternehmen, die mit einer Klage wegen betrügerischer Krida zulasten der Eigentümer rechnen müßten. – Der oberste Personalvertreter der Bahn spricht bereits von drohenden „Industrieleichen", wenn er über die großen Tunnelprojekte der Schieneninfrastruktur spricht.

Die aktuelle Situation der Bahn ist mit der Lage der verstaatlichten Industrie in den 1980er Jahren vergleichbar. Alle redeten mit, wollten Einfluß haben, und niemand achtete auf die sich türmenden Schuldenberge, bis der Konkurs drohte. Die Politik wachte erst auf, als Generaldirektor Sekyra, der Chef der Verstaatlichten, seinen berühmten Ausspruch *„Verstehen Sie doch, wir sind pleite!"der* ungläubigen politischen Elite Österreichs entgegenschleuderte. Endlich begriff die Regierung das von ihr verschuldete Desaster, raffte sich zu Reformen auf, leitete einen nachhaltigen Kurswechsel ein, der die Industrie – wenn auch spät – zum Erfolg führte. Auch Bahn-Chef Kern sollte so ehrlich sein und die drohende Pleite verkünden und zwar jetzt, damit die Politik angesichts der staatlichen Finanzkrise die Schuldenbremse auch bei den Bahntunneln ziehen kann. Die Steuerzahler und einzigen echten Eigentümer der Bundesbahnen wären hierfür sehr dankbar.

Auch andere Staatsbahnen in Europa mußten sich den Herausforderungen durch den technologischen Fortschritt nicht zuletzt durch die Bedeutungszunahme anderer Verkehrsträger (Pkw, LKW, Flugzeug) stellen. Auch viele Großbetriebe der Privatwirtschaft befinden sich schließlich immer wieder in einer ähnlichen Lage und bewältigen die Probleme erfolgreich (Andritz, Lenzing, Rosenbauer, VOEST...). Auf politische

Fehlentscheidungen, hausgemachte Probleme und das Staatsversagen hat das vorliegende Buch mehrfach hingewiesen und konnte hoffentlich Anregungen zum Umdenken und Umsteuern geben. Der Autor ist sicher, daß es in Österreich viele Persönlichkeiten gibt, denen trotz der aktuell verbreiteten Skandale das Schicksal des Landes und auch des wichtigsten Verkehrsträgers am Herzen liegt. Es gibt viele Menschen - nicht zuletzt die überwiegende Mehrheit der engagierten Eisenbahner -, die sich für eine gute rot-weiß-rote Zukunft der Österreichischen Bundesbahnen einsetzen möchten, wenn endlich die Politik sowie die Bauindustrie und Tunnellobby sich aus der Bahn zurückziehen würden!

Optimieren statt Betonieren

Abschließend noch einige praktische Tips von Österreichs erfolgreichem Bahn-Nachbarn Schweiz und vom ehemaligen Projektleiter „Fahrplan" und späteren „Fahrplanchef Infrastruktur der Schweizer SBB", Werner Wildener, die er sehr eindrucksvoll während der ÖVG-Tagung zum Zielnetz 2025+ am 19. Oktober 2011 in Wien vortrug. Leider wurden seine Mahnungen und Erfahrungen von den Zuhörern weitgehend überhört und verdrängt, weil sich die österreichischen Infrastrukturexperten eigentlich nur mit dem Tunnelbau der Eidgenossen befassen wollten. Eine möglichst umfassende Umsetzung des enorm gelungenen schweizerischen Konzepts „Bahn 2000" würde nämlich die ausschließlich auf Tunnelprojekte gepolte Bahninfrastrukturplanung in der Alpenrepublik eher infrage stellen und die Prioritäten verschieben. - Eine Katastrophe für die Tunnelloby, ein Segen für Österreichs Finanzen.

- Optimieren statt Betonieren.
- Die Nachfrage bestimmt das Angebot.
- Die benötigte Infrastruktur und das Rollmaterial, sowie die vorhandenen Finanzmittel (!) definieren den Realisierungszeitpunkt.
- Nur Infrastrukturen werden gebaut, die nachweislich aufgrund sekundengenauer, weichenscharfer[83] Fahrpläne benötigt werden.

---

83) Das Wort „weichenscharf' meint tatsächlich eine Infrastrukturplanung, die den Bedarf, im Gegensatz zur österr. Bahn, sekundengenau und für tatsächlich jede Weiche exakt und scharf ausrechnen kann.

- Toolgestütztes Risikomanagement zur Sicherung der Fahrplanstabilität unterstützt signifikante Investitionseinsparungen.
- Ausreizen aller Möglichkeiten zur Verkürzung der technischen Zugfolgezeiten.

Die Markt- und Unternehmensgröße der österr. Bahn ist zu klein für die schweren Altlasten und die wachsende Konkurrenz. Solange diese Wahrheit in Österreich jedoch ein Tabu ist, weil SPÖ und die Bahngewerkschaft ihren Einfluß im größten Unternehmen des Landes nicht verlieren wollen, und die ÖVP die Bahn desinteressiert lediglich als Selbstbedienungsladen für ihre Wirtschaftsklientel benötigt, wird die Bahn weiter ein Milliardengrab bleiben, das am europäischen Markt chancenlos ist. Die Bahn sollte sich rechtzeitig (!) auf die Suche nach einem seriösen strategischen Partner machen, solange sie dies noch mit Selbstbewußtsein tun kann. Sie sollte hierbei auch keine bizarren Umwege machen oder sich auf „Austro-Scheichs" einlassen, wie das Beispiel AUA deutlich gezeigt hat. Weiter müßten die desaströsen Auslandsabenteuer (MAV, Türkei etc.) beendet werden. Österreich ist das Kerngeschäft, die Bundesbahnen sind kein internationaler „Player".

Die EU hat die Monopole der staatlichen Eisenbahnen geknackt, wenn auch die marktbeherrschende Stellung im Schienennetz, den Bahnhöfen, im Know How und in der Technik geblieben ist. Hunderte von privaten Bahnunternehmen besetzen Nischen und stellen sich hochprofessionell und leistungsorientiert dem Markt, übrigens ohne Altlasten und mit viel neuem Schwung und Elan, wie dies die „Westbahn" gerade demonstriert. Das Platzhirschgehabe der Bundesbahn wirkt dagegen lächerlich. Jede staatliche oder private Bahn aus Europa kann das österreichische Schienennetz gegen Gebühr nutzen und wird, besonders im Güterverkehr, zum Konkurrenten. Den Staatsbahnen wird nicht viel anderes übrigbleiben, als sich dem Wettbewerb zu stellen, moderner zu werden und die nationalen Egoismen endlich über Bord zu werfen. Auch wenn es schwerfällt: Alle Staatsbahnen müssen lernen, europäisch zu denken und zu handeln, ihre nationalen zum Teil schon skurril wirkenden technischen Standards und Vorschriften europäisieren und den Geist des letzten Jahrhunderts in den Eisenbahnmuseen abgeben.

Zurück zu Österreich. Die heimische Eisenbahnpolitik ist genauso gescheitert wie die „Verlagerung von der Straße auf die Schiene". Während die Politik immer stärkeren Einfluß auf die Entwicklung und Füh-

rung der Bahn nahm, entstand zeitgleich ein sozialdemokratisches Biotop mit gewerkschaftlich erstrittenen Privilegien, das am Markt ständig Anteile verlor und vom Staat immer stärker subventioniert werden mußte. Die ÖVP zog sich weitgehend von der Bahn zurück, und gelegentliche koalitionäre Entscheidungen erfolgten durch Deals wie Eisenbahner gegen Bauern. Keine sehr erfolgreiche Politik angesichts sich weltweit öffnender Märkte und einer Globalisierung, der sich die Bahn nicht stellen konnte. Sieger wurde der Individualverkehr!

Obwohl in Europa die Eisenbahn als ehemals wichtigstes Transportmittel in den letzten 25 Jahren dramatisch an Bedeutung verloren hat, Fernreisende vorrangig das schnellere und billigere Flugzeug nutzen, und der LKW den Wettlauf beim Gütertransport gewonnen hat, fantasiert das offizielle Österreich noch immer über absurde Verkehrszuwächse der Bahn. Dabei muß der Bahn-Güterverkehr kämpfen, um nicht weitere Marktanteile zu verlieren. Bahn-Fahrgäste fahren zu 55 Prozent mit dem Bus, und leere Geisterzüge rollen auf Strecken, für die noch vor wenigen Jahren extreme Überlastungen prognostiziert wurden. Durch Brenner, Semmering und Koralpe sollen 125 neue Tunnelkilometer für die Bahn gebaut werden, mehr als die doppelte Länge des Eurotunnels unter dem Ärmelkanal, der England mit Frankreich verbindet. Bezahlt werden soll mit Schulden, die angesichts der immer kritischer reagierenden Finanzmärkte immer teurer werden.

Weil der Politik der Mut fehlt und sie sich der Bauindustrie bereits zu sehr ausgeliefert hat, soll das Bohren der „schwarzen Löcher" nach dem Fall des Triple-A zeitlich nach hinten verschoben werden. Keine seriöse Lösung, sondern Feigheit! Hinzu belasten die „roten Zahlen" der Bahn schon jetzt die Staatsfinanzen erheblich. Jährlich verschlingen die Bundesbahnen mit steigender Tendenz 7 Mrd. Euro Zuschüsse, einschließlich schlagend werdender staatlicher Garantien; alle fünf Tage der Wert eines neuen Eurofighters! - Der Autor hat viele Bahnexperten nach einem ähnlichen Mißverhältnis zwischen nationalen Einnahmen und Schulden für die Bahn einschließlich Schieneninfrastruktur gefragt. Österreich steht offensichtlich weltweit einzigartig da!

Andere Länder investieren in Bildung, Hochschulen, Forschung und Zukunft. Österreich investiert in Bahntunnel und eine Eisenbahn, deren Entscheider verdrängen, daß nicht einmal der prognostizierte jährliche Mindestzuwachs von 2,5 Prozent eingehalten wird. Österreich ist keine

Bahninsel der Seligen, denn wie in Gesamteuropa werden auch bei der österr. Bahn nur mühsam ein Prozent Wachstum erreicht. Doch während andere Bahngesellschaften damit notgedungen auskommen, leidet Österreich an einer überdimensionierten Schieneninfrastruktur, die zukünftige Kapazitätsengpässe auffangen soll, die es niemals geben wird. Vereint in einer Mischung von nationaler Engstirnigkeit und Größenwahn verschuldet sich die Alpenrepublik in atemberaubendem Ausmaß und gefährdet ihre Zukunftsfähigkeit für eine Bahn ohne basisdemokratische Legitimation. – Will Österreich weiter in Tunnel und Bahnstrecken investieren, deren Auslastung nie wirtschaftlich sein werden, müßte das Volk befragt werden: jedoch mit ehrlichen Zahlen und echten Kosten. Nur eine Volksbefragung vermag den derzeitigen Tunnelwahn zu legalisieren und zu klären, was eine rot-weiß-rote Bahn dem Volk wert ist.

Als der Autor in der deutschen Wochenzeitung „DIE ZEIT" im Mai 2010 in einem kritischen Artikel über die österr. Bundesbahnen die Frage stellte „Wer zieht die Notbremse?", gab es neben pflichtschuldiger aber wenig erhellender Mißbilligung von Bahn und Verkehrsministerium eine Fülle von zustimmenden Reaktionen österreichischer Bürger. Der Autor war überrascht über die große Anzahl engagierter Stellungnahmen und intensiver Diskussionen über die „schwarzen Löcher" und „roten Zahlen" der Österreichischen Bundesbahnen. Viele meiner österreichischen Gesprächspartner einte die Fassungslosigkeit über die mit ihren Steuergeldern zu finanzierenden Bahntunnel und Infrastrukturmaßnahmen für eine Bahn, die im Denken und Handeln noch im Zeitalter der Dampfeisenbahnen verharrt. Hinzu kamen Zorn und ohnmächtige Wut über eine Regierung, die als blinder Erfüllungsgehilfe der Bauindustrie und Tunnellobby Milliardenschulden anhäuft und gleichzeitig durch Lagerdenken und Parteienproporz die Bahn an einer sinnvollen Weiterentwicklung hindert und jeden Reformansatz zerstört.

Das Ergebnis all dieser Gespräche, Telefonate und Begegnungen ist das vorliegende Buch. Möge es helfen, endlich eine offene, ehrliche und kritische Diskussion über die Bahn, die erforderliche und überflüssige Bahninfrastruktur und die mit gigantischen Schulden zu finanzierenden Bahntunnel anzustoßen. Der Verlust des Triple-A Ratings und der internationale Druck sorgen vielleicht doch für einen sachlichen und ergebnisoffenen Dialog zwischen Regierung, Bahnmanagement, Bürgern und Steuerzahlern.

Wer zieht die Schuldenbremse?

Anhang

Anlage 1

Die Marktumsätze im Personenverkehr sinken

Entgegen allen offiziellen Verlautbarungen und Jubelmeldungen gehen die Marktumsätze im Personenverkehr real, also preisbereinigt seit 1990 zurück! Hier der Nachweis:

Die Statistik Austria berechnet im Zuge der Ermittlung des Verbraucherpreisindex auch die *Veränderung der Bahntarife.* Diese Werte sind – ab dem Jahr 1991 – in der folgenden Tabelle in Spalte (9) dargestellt und zeigen, daß die Bahn im Durchschnitt der Jahre ihre Tarife stärker anhebt als der Verbraucherpreis-Index (VPI) ansteigt. Ab dem Jahr 1990 sind die Bahntarife im Personenverkehr um 73,8 % gestiegen, seit 1997 um 38,2 % und seit 2000 um 21,0 %.

Die Bahn selbst gab traditionell in ihren Geschäftsberichten die Entwicklung der *Fahrgastzahlen* [Tabelle (1)] und der *Personenkilometer* [Tabelle (3)] bekannt, stellte diese Veröffentlichung jedoch ein. Die entsprechenden Daten weisen einen Zeitreihenbruch auf, denn laut Geschäftsbericht wurde die Erfassung 1995/1996 und 1996/1997 geändert. Der größere Bruch dürfte 1996/1997 stattgefunden haben, als die Fahrgastzahlen um 5 % und die Personenkilometer um 16 % zurückgegangen sind.

Abgesehen vom Jahr 1997 (und eventuell 1996) müßte die Veränderung der Fahrgastzahlen bzw. Personenkilometer, multipliziert mit der Veränderung der Bahntarife, die jährliche Umsatzveränderung der Bahn im Personenverkehr ergeben (Menge x Preis = Umsatz). Diese theoretische Entwicklung des Bahnumsatzes ist in der Tabelle als *Soll-Umsatz* (10) angegeben. Zur Berechnung wurde ein Mittelwert der Veränderung

der Fahrgastzahl und der Personenkilometer herangezogen, da die Tarife einerseits kopfbezogen und andererseits kilometerbezogen sind. Dieser Soll-Umsatz steigt seit 1990 um 80,1 %, seit 1997 um 40,2 % und seit 2000 um 25,6 %.

Dieser Soll-Umsatz muß mit dem *tatsächlichen Umsatz im Personenverkehr* [Spalte (6) bzw. (7)] verglichen werden. Relevant ist aber einerseits nur der am Markt erzielte Umsatz, und andererseits nur der Umsatz in der Personenbeförderung ohne Nebenerträge, wie Gepäck, Post, Fahrpreisersätze und Sozialtarife, die aus den Ergebnisdaten eliminiert wurden. Dazu waren einige – relativ kleine und gut abgesicherte – Schätzungen notwendig: 1990 wurden Nebenerträge und Gepäck mit 500 Millionen Schilling geschätzt. 1993/1994/1995 wurden die Fahrpreisersätze mit 529 Millionen Schilling geschätzt (= Durchschnitt 1992/1996). Problematisch sind nur die Jahre 2005 und 2006, da mit den Vorjahren vergleichbare Daten im Geschäftsbericht nicht zu finden sind. Für beide Jahre werden zwei verschiedene Umsatzzahlen ausgewiesen, die insbesondere durch unterschiedliche Zuordnung der Leistungen der Länder und Gemeinden abweichen. Bei den niedrigeren und vermutlich mit den Vorjahren konsistenteren Daten wurden 2005 Leistungsbestellungen der Länder und Gemeinden im Ausmaß von 40,3 Mio. Euro (laut Geschäftsbericht) berücksichtigt, 2006 von 44,3 Mio. Euro (Schätzung 15,5 % der Gesamtleistung von Ländern und Gemeinden). Allerdings sind auch die angegebenen höheren Daten nicht völlig von der Hand zu weisen; sie sind überraschend konsistent mit der Entwicklung der Soll-Umsätze.

Weitere Ausweisänderungen nach 2006 haben eine Weiterführung in der gewählten Methodik unmöglich gemacht. – Insgesamt haben sich die Umsätze seit 1990 um 43,2 %, seit 1997 um 18,8 % und seit 2000 um 9,8 % erhöht. Stimmen die höheren Werte, dann liegt die Umsatzsteigerung seit 1990 bei 60,5 %, seit 1997 bei 33,1 % und seit 2000 bei 23,0 %. Bemerkenswert ist, daß die Umsatzentwicklung (mit Ausnahme 2000/07, falls die höheren Zahlen stimmen) schon erheblich hinter der Steigerung der Fahrpreise zurück bleibt. Das heißt mit anderen Worten: *Die Marktumsätze im Personenverkehr gehen real (d. h. preisbereinigt) seit 1990 zurück!*

Noch deutlicher bleibt die Umsatzentwicklung – selbst bei Annahme des höheren Umsatzwachstums – hinter dem Soll-Umsatz zurück, da

dieses (neben der Preisentwicklung) auch die laut Bahnstatistik angeblich steigenden Passagierzahlen berücksichtigt.

Die Spalte *„Abweichung"* (11) zeigt, daß nur in 4 oder 5 der letzten 16 Jahren der arithmetisch plausible Anstieg des Soll-Umsatzes erreicht werden konnte, in der weit überwiegenden Zahl der Fälle aber verfehlt wurde. Damit ist eine zufallsbedingte Abweichung ausgeschlossen. Folgende Erklärungsmöglichkeiten stehen zur Verfügung:

- Fehler bei der Fahrgastzählung: *Die hier ermittelten Ergebnisse sprechen dafür, daß die Beförderungsleistung seit 1990 nicht nur nicht steigt, sondern sogar leicht sinkt.*
- Vermehrte Sonderpreisaktionen, wodurch die nominellen Fahrpreise immer stärker von den tatsächlich gezahlten abweichen: *Offenbar kann die Bahn höhere Preise am Markt nur bedingt durchsetzen.*
- Eine vermehrte Beförderung nicht zahlender Passagiere im Zuge der gemeinwirtschaftlichen Leistungen.

Jahr	FG Mio. (1)	(2)	Km Mio. (3)	(4)	Km (5)	Umsatz (S) (6)	Umsatz (€) (7)	Umsatz (+/–) (8)	Preis (9)	Soll-Umsatz (10)	Abweichung (11)
1980	170,0		7.378		43,4						
1981	170,1		7.042		41,4						
1982	170,2		7.216		42,4						
1983	169,3		7.026		41,5						
1984	160,0		7.004		43,8						
1985	158,1		7.290		46,1						
1986	158,3		7.332		46,3						
1987	158,9		7.363		46,3						
1988	160,3		7.783		48,6						
1989	163,0		8.444		51,8						
1990	168,4	+3,3	8.575	+1,6	50,9	3.926	285,3		0,0		
1991	173,6	+3,1	9.208	+7,4	53,0	4.291	311,8	+9,2	+2,5	+7,9	+1,3
1992	174,9	+0,7	9.561	+3,8	54,7	4.314	313,5	+0,5	+2,5	+4,8	-4,3
1993	181,1	+3,5	9.342	-2,3	50,2	4.610	335,0	+6,9	+7,0	+7,6	-0,7
1994	190,4	+5,1	9.202	-1,5	48,3	4.681	340,2	+1,6	+5,7	+7,6	-6,0

Jahr	FG Mio. (1)	(2)	Km Mio. (3)	(4)	Km (5)	Umsatz (S) (6)	Umsatz (€) (7)	Umsatz (+/–) (8)	Preis (9)	Soll-Umsatz (10)	Abweichung (11)
1995	194,0	+1,9	9.628	+4,6	49,6	4.763	346,1	+1,7	+0,6	+3,9	-2,2
1996	193,4	-0,3	9.689	+0,6	50,1	4.833	351,2	+1,5	+4,6	+4,8	-3,3
1997	183,9	-4,9	8.140	-16,0	44,3	4.737	344,3	-2,0	+0,6	-9,9	+7,9
1998	179,5	-2,4	7.971	-2,1	44,4	4.802	349,0	+1,4	+5,0	+2,6	-1,2
1999	181,7	+1,3	7.997	+0,3	44,0	4.926	358,0	+2,6	+2,0	+2,8	-0,2
2000	182,7	+0,6	8.206	+2,6	44,9	5.301	385,2	+7,6	+3,9	+5,8	+1,8
2001	183	+0,2	8.240	+0,4	45,0	5.411	393,2	+2,1	+4,9	+5,2	-3,1
2002	185	+1,1	8.300	+0,7	44,9		401	+2,0	-0,5	+0,4	+1,6
2003	184	-0,5	8.150	-1,8	44,3		397	-1,0	+5,9	+2,1	-3,1
2004	188	+2,2	8.259	+1,3	43,9		403	+1,5	+1,1	+2,9	-1,4
2005	192	+2,1	8.470	+2,6	44,1		395,1 435,7	-2,0 +8,1	+4,6	+7,1	-9,1 +1,0
2006	196	+2,1	8.646	+2,1	44,1		409 457,9	+3,5 +5,1	+3,5	+5,7	-2,2 -0,6
2007	200	+2,0	?	?	?		?	?	+2,8	?	?
2008	208	+4,0	10.159	+17,5	48,8		?	?	+2,4	?	?
2009	206	-1,0	10.089	-0,7	49,0		?	?	+2,5	?	?
2010	210	+1,9	10.186	+ 1,0	48,5		?	?	+2,3	?	?

Der Nachhaltigkeitsbericht hat erstmals wieder Informationen über Fahrgast- und Tonnenkilometer enthalten.

Nichts paßt zusammen: Der Rückgang 1997 ist ebenso unerklärlich wie die Anstieg zwischen 2006 und 2008 (Daten für 2007 sind nicht vorhanden). Faktisch belegen aber die Daten, daß das Reiseverhalten relativ konstant ist und damit als Erklärungsgröße für Veränderung wenig Aussagekraft haben kann.

Die wichtigere Lücke in der Datenreihe, die Umsatzzahlen auf der Schiene, lassen sich weiterhin nicht ermitteln.

Anlage 2

Politische Initiativen zur Baltisch-Adriatischen-Achse

Die Landesregierung Kärnten veröffentlichte am 27. Dezember 2011 diese Liste mit den politischen Initiativen des Landeshauptmanns Gerhard Dörfler zur „Stärkung der Baltisch-Adriatischen-Achse". Sie sind das „vertragliche" Fundament für eine Verkehrsachse, die von Helsinki nach Bologna führen soll:

- Kooperationsvereinbarung der Landeshauptleute von Kärnten, Salzburg und Friaul-Julisch-Venetien anläßlich des Eisenbahn Infrastrukturgipfels in Villach zur Umsetzung des Baltisch-Adriatischen Korridors (2004).
- Kooperationsvertrag zwischen Kärnten und der italienischen Region Veneto, mit dem Ziel den Baltisch-Adriatischen Korridor zu verwirklichen (2004).
- Unterzeichnung eines Letter of Intent durch die Verkehrs- bzw. Infrastrukturminister der EU-Staaten Polen, Tschechien, Slowakei, Österreich und Italien mit dem Beschluß bei der Entwicklung des Baltisch-Adriatischen Korridors, welcher als Verlängerung des PP 23 (Danzig-Warschau-Wien) bis in den oberitalienischen Raum fortgesetzt werden soll, zu kooperieren (Oktober 2006).
- Beschluß im Rahmen einer grenzüberschreitenden Regierungssitzung der Regionen Veneto, Friaul-Julisch Venetien und Kärnten zur Inangriffnahme und Unterstützung weiterer EU-Projekte im Zusammenhang mit der Baltisch-Adriatischen Verkehrsachse (29. 11. 2007).
- 14. Februar 2009: Treffen in Triest mit Antonio Tajani, EU-Verkehrskommissar und Vizepräsident der Europäischen Kommission, Renzo Tondo, Präsident von Friaul-Julisch Venetien, und Giancarlo Galan, Präsident von Veneto.
- 7. Oktober 2009: Treffen mit 13 weiteren hochrangigen Regionsvertretern in Brüssel, mit dem Ziel, die Entscheidungsträger der

EU von der wirtschaftlichen sowie Verkehrs- und umweltschutztechnischen Wichtigkeit der Hochleistungsbahnstrecke von Danzig nach Bologna zu überzeugen. Die Regionsvertreter unterzeichneten eine entsprechende Deklaration.

- 15. November 2009: Trilaterale Regierungsgespräche der Regionen Kärnten, Friaul-Julisch Venetien und Veneto mit den Präsidenten der Region Friaul-Julisch Venetien, Renzo Tondo, und der Region Veneto, Giancarlo Galan, mit ihren jeweiligen Regierungsteams im Palazzo Balbi.
- 15. April 2010: Gespräche mit Paolo Costa, Präsident des Hafens Venedig.
- 16. April 2010: Kick Off Meeting EU-Projekt BATCo[84)] in Klagenfurt mit Riccardo Riccardi (Friaul-Julisch Venetien), Andreas Tropper (Land Steiermark), Harald Eicher (Uni Graz) und Ursula Kowalczyk (Polen). Das Land Kärnten ist Lead-Partner beim EU-Projekt BATCo, das mit Vertretern von insgesamt 18 Organisationen bzw. den betroffenen Ländern (Italien, Österreich, Slowakei, Tschechien, Polen) entlang der Achse entwickelt wurde.
- 16. Juli 2010: Gespräche mit Matthias Ruete, dem Generaldirektor für Mobilität und Verkehr, Desiree Oen, der Vertreterin des Kabinetts von Verkehrskommissar Kallas, und weiteren hochrangigen Vertretern der EU-Verkehrskommission.
- 6. Oktober 2010: Open Days Brüssel Teilnahme an großem Verkehrs- und Transportworkshop, Zusammenkunft mit allen Regionsvertretern.
- Besuch EU Verkehrskommissar Siim Kallas am 31. Jänner 2011 zur Aufnahme der Baltisch-Adriatischen-Achse in das Core-Network.
- 3. Oktober 2011, Treffen mit dem Kommissar für EU-Regionalpolitik Johannes Hahn

---

84) BATCo. ist ein 3,7 Mio. Euro teures Projekt, das unter Führung der Kärntner Landesregierung über drei Jahre ein Netzwerk mit Wirtschaftspartnern entlang der Baltisch-Adriatischen-Achse aufbauen soll. 2,9 Mio. Euro EU-Gelder kamen hierzu vom österreichischen EU-Kommissar für Regionalpolitik Johannes Hahn. Der Klagenfurter Leiter des Projekts, Albert Kreiner, stellt in der Kärntner Broschüre „Der Weg nach Europa" fest: *„Als Projekt-Leader können wir die Interessen Kärntens besonders gut vertreten."*

Anlage 2

Fragen an Verkehrsministerin Doris Bures

Folgende an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, Frau Doris Bures am 9. 12. 2011 gesandte Fragen wurden nicht beantwortet:

Für welche österreichischen Planungs- und Baumaßnahmen von Bahntunneln und der Schieneninfrastruktur liegen verbindliche Zusagen zur finanziellen Förderung durch die EU vor, und in welcher Höhe sind konkrete Förderungen vereinbart?

Welche zwischenstaatlichen vertraglichen Vereinbarungen bestehen zwischen Estland, Lettland, Litauen, Polen, Tschechien, der Slowakei, Ungarn, Italien, Slowenien und Österreich zur Planung, zum Ausbau und zur Nutzung der sogenannten „Baltisch-Adriatischen-Achse", die über Wien, Semmering, Graz und Koralmbahn Ostseehäfen mit einigen Adriahäfen verbinden soll?

Auf Drängen der österreichischen Regierung hat die EU-Kommission im Oktober 2011 die sogenannte „Baltisch-Adriatische-Achse" in ihren unverbindlichen Vorschlag über TEN-Strecken aufgenommen. Welche Vereinbarungen und parlamentarischen Entscheidungen auf EU- und nationaler Ebene, sowie zwischen den betroffenen Staaten sind erforderlich, damit dieses Vorhaben rechtsverbindlich wird und auch außerhalb Österreichs konkret geplant und gebaut werden kann?

Aufweichen vertraglichen Vereinbarungen basiert die österreichisch-italienische Zusammenarbeit bei der Planung, dem Bau und dem Betrieb des Brenner-Basistunnels, und welche Bedeutung hat die seinerzeit vom damaligen Verkehrsminister Hubert Gorbach mit Italien getroffene Vereinbarung?

Was hat die österreichische Bundesregierung unternommen, um sicherzustellen, daß Italien die vereinbarten Finanzzusagen bei Planung, Bau und Betrieb des Brenner-Basistunnels auch pünktlich und in voller Höhe einhält?

Ihre bisherige Amtszeit als Verkehrs- und Infrastrukturministerin ist gekennzeichnet durch Steigerungen der ÖBB-Schulden in Höhe von 30 Mrd. Euro bis zum Jahr 2017, jährlichen ÖBB-Zuschüssen von 5 Mrd. Euro und jährlichen ÖBB-Haftungen von über 2 Mrd. Euro, die den Staatsschulden zuzurechnen sind, weil sie als konkrete Ausgaben schlagend werden. Hinzu kommen Baugenehmigungen und Förderungen von höchst umstrittenen Bahntunneln und Schieneninfrastrukturmaßnahmen in derzeitiger Höhe von 65 Mrd. Euro mit anwachsender Tendenz. Neben diesen Staatsschulden, die mit stark ansteigenden Zinsen und Risikozuschlägen finanziert werden müssen, kommen die weiteren Verluste der ÖBB, die von ihr aus eigener Kraft niemals zurückgezahlt werden können.

- Wie verträgt sich diese langfristige Schuldenpolitik mit dem sozialdemokratischen Anspruch auf einen gerechten und sozialverantwortlichen Staat?
- Wie sozial ist eine Verkehrs- und Infrastrukturpolitik, der die Gewinne und Boni der Vorstände von Baukonzernen offensichtlich wichtiger sind, als das Los der einfachen Berufspendler, Bahnreisenden und Steuerzahler?
- Wie sozialdemokratisch ist eine Investitionspolitik, die Beton stärker fördert als schulische und universitäre Bildung für breite Bevölkerungsschichten?
- Wie sozial ist eine Politik, die ständig steigende Milliardenschulden für eine ineffiziente Eisenbahn und für fragwürdige Bahntunnel auf die kommenden Generationen verlagert und so die Zukunftsfähigkeit Österreichs gefährdet?

Als sozialdemokratische Verkehrs- und Infrastrukturministerin haben Sie mehrere Versuche und parlamentarische Initiativen gestartet, um demokratische Mindeststandards von Bürgerrechten durch Instrumente wie Infrastruktursenat oder Novellen zum Eisenbahngesetzes auszuhebein und Entscheidungen von Verwaltungs- oder Verfassungsgerichtshof zu umgehen, um so staatliche Schwarzbauten für umstrittene Bahninfrastrukturmaßnahmen durchzusetzen. Wie versteht sich dieses Handeln mit den Prinzipien einer werteorientierten demokratischen Grundordnung?

Angesichts der hohen österreichischen Staatsverschuldung und der krisenhaften Entwicklung im Euro-Raum, wird es zunehmend schwieriger, umstrittene Infrastrukturmaßnahmen wie die Bahntunnel Semmering, Koralm und Brenner durch weitere Schulden zu finanzieren. Ist der Eindruck richtig, daß Sie, zusammen mit Vertretern der österreichischen Baulobby, die noch verbleibende Zeit nutzen, um die noch offenen Bauprojekte für die Bahn massiv durchzusetzen, auch wenn dafür demokratische Grundrechte ausgesetzt werden und Österreich sich langfristig um zusätzliche 65 Mrd. Euro verschulden muß?

Welchen Einfluß hat Herr Dipl.-Ing. Horst Pöchhacker in seiner Eigenschaft als Vorsitzender des ÖBB-Aufsichtsrats und stv. Vorsitzender des Asfinag-Aufsichtsrats auf Infrastrukturentscheidungen von Ihnen und Ihrem Ministerium?

Halten Sie es für ein Zeichen von Objektivität und Unabhängigkeit, daß Sie Herrn Pöchhacker ein offizielles Büro direkt im Verkehrs- und Infrastrukturministerium angeboten haben, das dieser auch intensiv nutzt, um Einfluß auf Bau- und Infrastrukturentscheidungen zu nehmen?

Würden Sie dem zustimmen, daß Herr Horst Pöchhacker zu Österreichs erfolgreichsten Lobbyisten im Bereich Planung und Bau von Infrastrukturmaßnahmen zählt?

Sie haben kürzlich gesagt, daß Sie die Tunnel durch Semmering, Koralm und Brenner bauen wollen, „damit die Kinder noch atmen können". Wie glaubwürdig ist dann der von Ihnen ebenfalls forcierte Bau des Lobau-Straßentunnels, für den keine ordentliche UVP-Prüfung vorliegt?

Fragen an Bahn-Chef Mag, Christian Kern

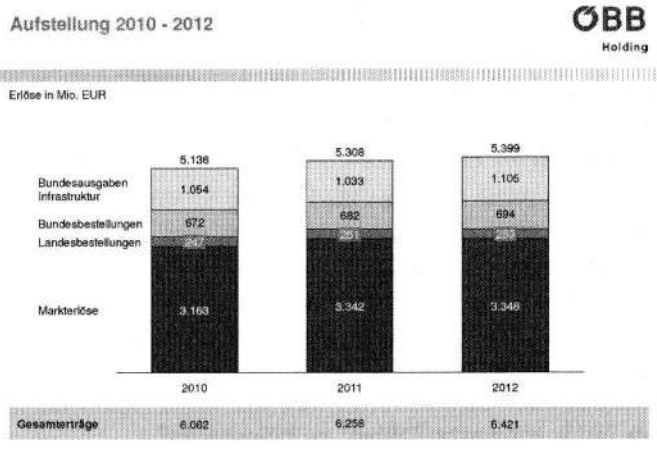
Folgende an den Vorstandsvorsitzenden der ÖBB-Holding AG, Herrn Mag. Christian Kern gesandte Fragen wurden am 21. 2. 2012, knapp vor Drucklegung, durch die ÖBB beantwortet:

Sie haben mehrfach erwähnt, daß die ÖBB 2013 schwarze Zahlen schreiben soll. Wie definieren Sie „schwarze Zahlen"?

Eine eher unübliche Frage für einen Wirtschaftsjournalisten. Aber wir können gerne Licht ins Dunkel bringen: Wir haben uns 2010 ein 500-Mio-Euro-Sanierungsprogramm auferlegt, das bis 2015 umgesetzt werden soll. Bereits 2011 konnten wir unsere Zielsetzung zu 40 Prozent erfüllen und unseren Verlust auf 28 Millionen Euro reduzieren (geplant war ein Minus von 49 Mio. Euro). Alle Teilkonzerne sind operativ positiv, auch der Güterverkehr. Spätestens 2013 soll das Konzernergebnis ausgeglichen sein. Hier sind wir mit unserem ambitionierten Kostensenkungsprogramm auf einem guten Weg und setzen dieses weiter konsequent um - mit Preismaßnahmen und Effizienzsteigerungen bei der RCA, aber auch der Schließung von Standorten, einem neuen Produktionsmanagement, Einsparungen im IT-Bereich, deutlich schlankeren Führungsstrukturen und Optimierungen im Einkauf. Im Übrigen sprechen auch die Markterlöse eine sehr deutliche Sprache: Mit 3,34 Milliarden Euro wurde 2011 ein Rekordniveau erreicht. Das alles bei sinkenden Mitarbeiterzahlen, in den letzten zwei Jahren wurde um 2.500 Mitarbeiter reduziert, bis 2015 soll der MA-Stand auf unter 40.000 sinken.

Im Geschäftsjahr 2010 (GB der ÖBB-Holding S. 10) haben die ÖBB am Markt lediglich 2,46 Mrd. Euro erwirtschaftet, dies sind rund 48%, vom Gesamtertrag sogar nur 40,6%. Knapp die Hälfte der Umsatzerlöse, nämlich 2,14 Mrd. Euro kommen neben anderen milliardenschweren Staatsförderungen ebenfalls vom Steuerzahler. Hinzuzurechnen sind 14,4 Mrd. Euro Bahnschulden, obwohl die Republik 2004 erst 6 Mrd. Euro dieser Schulden übernommen hat. Wie wollen Sie diese Schulden tilgen, um 2013 „schwarze Zahlen" zu bilanzieren?

Man darf hier nicht das Ergebnis im operativen Betrieb der Bahn mit Verbindlichkeiten aus Investitionen in Bahninfrastruktur vermischen. Diese machen fast 90% der Verbindlichkeiten aus. Die sogenannten Bahnschulden sind Schulden die wir im Auftrag der Republik für Infrastrukturinvestitionen aufnehmen. Die Republik könnte die Schulden dieser Investitionen auch direkt im Staatsbudget abbilden, hat aber das Finanzierungsinstrument ÖBB gewählt. Womit wir im Übrigen eine Sonderrolle in Europa einnehmen, denn in keinem anderen Land werden diese Schulden in die Bilanz des Eisenbahnunternehmens eingerechnet, sondern sind im jeweiligen Staatsbudget abgebildet. Wichtig: Wie in jeder ordentlichen Bilanz steht diesen Verbindlichkeiten auch Vermögen gegenüber. Das Vermögen der Steuerzahler sind die Infrastrukturwerte für Generationen und es übersteigt 2011 auch erstmals die Verbindlichkeiten. Weiters fließt Steuergeld in Form von Gemeinwirtschaftlichen Leistungen an die Bahn. Das sind keine Subventionen, sondern Zahlungen für bestellte Leistungen für Verkehre, die nicht eigenwirtschaftlich zu führen sind. Leicht erklärt am Beispiel der Strecke Gutenstein-Pernitz in Niederösterreich: mit durchschnittlich acht Fahrgästen pro Zug kann kein Unternehmen dieser Welt eine derartige Strecke gewinnbringend befahren. Deshalb bestellt der Bund aus Verkehrs- und sozialpolitischen Gründen diese Strecke bei den ÖBB. Wir erbringen auch hier Leistung im Auftrag der Republik. Eine Aufstellung der Zahlungsströme finden Sie anbei:



Der Bund hat sich verpflichtet, über 30 Jahre lang die neuen Schulden der Bahn zu 70% und ab 2014 zu 75% zu übernehmen. Der Rechnungshof hat jedoch eine Vorbelastung des Bundesbudgets mit Stand 2010 auf 53,5 Mrd. Euro errechnet, wobei er jedoch 64 Mrd. Euro einplant, weil er den ÖBB die Zahlung ihres Anteils nicht zutraut. Aus welchen Einnahmen wollen Sie ihren 30 bzw. 25-prozentigen Anteil bezahlen?

Infrastrukturinvestitionen dieser Dimension lassen sich nicht mit betriebswirtschaftlicher Logik begründen. Sie haben volkswirtschaftlichen Charakter; werten die Qualität des Wirtschaftsstandortes auf, tragen zur Erreichung von Klimaschutzzielen bei und schaffen tausende Arbeitsplätze in der Bauphase und im Betrieb. Infrastrukturinvestitionen haben auch laut OECD einen wesentlichen Beitrag geleistet, dass Österreich vergleichsweise unbeschadet durch die Krise navigiert werden konnte.

Das setzt eine stabile, berechenbare Finanzierungsbasis voraus. Dank langfristiger vertraglicher Vereinbarungen mit dem Infrastrukturministerium und dem Finanzministerium werden die ÖBB mit den notwendigen Mitteln ausgestattet. Dieses Modell wurde 2007 entwickelt, ist vorbildlich transparent und bietet die notwendige Basis für Großinvestitionen.

Einigen Äußerungen von Ihnen könnte man entnehmen, daß Sie die hohe Verschuldung der österreichischen Bahn, die in der EU einzigartig ist, vorrangig der Politik anlasten. Wo sehen Sie die Eigenverantwortung der ÖBB und wie definieren Sie deren Grenzen?

Faktum ist: Verkehrspolitische Planung und die damit verbundene Versorgung mit Verkehrsinfrastruktur ist eine Aufgabe des Staates. Die Bundesregierung beschließt einen Rahmenplan, in dem sie die ÖBB mit Infrastrukturprojekten beauftragt. Der Bund zahlt also nicht direkt, wie anderswo in Europa, sondern bedient sich der ÖBB als Finanzierungsinstrument. Die dafür notwendigen Darlehen stehen dann eben in den Büchern der ÖBB und nicht im Staatsbudget. Jährlich fließen rund 1,43 Mrd. € in die Finanzierung der Infrastruktur – in die Errichtung, aber auch in die Erhaltung und in den Betrieb von über 5000 Kilometer Eisenbahnnetz in Österreich. Die vielzitierten „ÖBB-Schulden" sind also Schulden im Auftrag der Republik. Genauso wie die Schulden in den Büchern der ÖBB Infrastruktur AG stehen, finden Sie darin auch die Vermögenswerte die dadurch geschaffen werden (Bahnhöfe, Tunnel, Strecken).

Letztendlich tragen wir hier auch selbst ein großes Maß an Verantwortung, weil wir hier Leistungen erbringen, die für die Zukunft unseres Landes von essentieller Bedeutung sind.

Eigenverantwortung heißt, nach betriebswirtschaftlichen Kriterien zu agieren, denn wir arbeiten im Auftrag der Steuerzahler. Die ÖBB haben wie ein Wirtschaftsunternehmen zu denken und zu handeln. Wir müssen es schaffen, den Versorgungauftrag mit der Orientierung am Markt zu verbinden samt Wachstum, Gewinnen und Kosteneffizienz. Und hier sind wir auf einem sehr guten Weg.

Warum sollen die Steuerzahler weiter für gigantische Staatschulden in die Bahninfrastruktur haften, wenn die ÖBB auf der Straße 40 Mio. Fahrgäste mehr als auf der Schiene transportieren, der überwiegende Teil des Personentransports Nahverkehr ist, die ÖBB im Güterverkehr selbst immer häufiger auf den LKW zurückgreifen und nur die Hälfte ihres Güterumsatzes mit Verkehrsleistungen auf der Schiene erzielen?

Wenn die ÖBB mehr auf der Straße als auf der Schiene fährt, die vollen Nahverkehrszüge nur langsam fahren, die Hochleistungsstrecken lediglich dem geringeren Personenfernverkehr dienen, die seit Jahren angekündigte Zeitersparnis immer noch nicht meßbar ist, der Güterfernverkehr die höhere Geschwindigkeit auf den neuen Bahnstrecken nicht nutzen kann, Fahrgastzahlen konstant zurückgehen und das Transportvolumen kaum steigt, warum benötigen die ÖBB dann milliardenschwere Infrastruktur-Baumaßnahmen und Bahntunnel, die Österreichs Zukunftsfähigkeit massiv gefährden?

Einige Klarstellungen:

1. *Es liegt wohl in der Natur der Sache, dass nicht alle Strecken sinnvoll mit der Bahn zu führen sind – weder ökonomisch noch ökologisch. Der ÖBB Postbus übernimmt diese Aufgabe auf Strecken, die die Bahn nicht fährt.*
2. *Wir investieren laufend in den Ausbau des Schienennetzes. Sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr. Und die Realität zeigt: Überall dort, wo es ein klares Bekenntnis und den Mitteleinsatz für den Ausbau des Nahverkehrs gibt, steigen Fahrgastzahlen enorm. Kärnten, Tirol, Steiermark, Salzburg und Vorarlberg sind hier Paradebeispiele.*
3. *Österreich ist beim Modalsplit im Güterverkehr mit 36% Europameister. Der Durschnitt in Europa beträgt rund 20%. Ein Aspekt, der uns*

bei dieser Diskussion wichtig ist: Seit Jahr und Tag wirft man uns vor, nicht rentabel zu wirtschaften. Kaum agieren wir wie ein betriebswirtschaftlich denkendes Unternehmen, indem wir nicht kostendeckende Güterverkehre einstellen, wird uns das genauso vorgeworfen. Ja, es ist richtig – wir transportieren nicht mehr fünf Baumstämme aus entlegensten Gebirgstälern mit der Bahn, trotzdem haben wir es geschafft den Modalsplit konstant hoch zu halten und dabei das Unternehmen RCA auf erfolgreichen Sanierungskurs zu bringen.

4. *Die Fahrzeit ist generell ein wichtiger Anreiz um Menschen zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen. Ab Ende 2012 wird man z. B. die Strecke Wien–Salzburg in 2,25 Stunden fahren, eine echte Konkurrenz zum Auto. Studien prognostizieren hier bis zu 60%ige Fahrgastzuwächse. Auf der Südachse haben wir das gleiche Fahrgastpotenzial wie auf der Weststrecke, allerdings nutzen dort erst rund 1/4 des vorhandenen Personen-Potenzials die Bahn. Mit der Fertigstellung des Semmering-Basis-Tunnels und der Koralmbahn werden wir dort ebenso attraktive Fahrzeiten anbieten können. Die Errichtung von Infrastruktur ist aber nicht etwas was von heute auf morgen passieren kann. Wir müssen schon heute an die Zukunft kommender Generationen denken. Als Beispiel sei die Semmeringbahn genannt – das Projekt wurde von massiven Widerständen und Zweifeln begleitet, man wollte sogar nur eine Schrägseilbahn bauen. Heute ist die 1854 fertiggestellte Verbindung nicht mehr aus Österreich wegzudenken.*

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind Zukunftsinvestitionen. Sie sind wesentliche Voraussetzung für Wachstum, Wohlstand, Klimaschutz und Lebensqualität. Das investierte Geld ist ein wichtiger konjunkturpolitischer Faktor für den Standort Österreich: Wirtschaftsforscher von WIFO und IHS haben errechnet, dass eine Milliarde Euro Investition in die Bahninfrastruktur 17.000 Arbeitsplätze im Jahr schafft bzw. sichert – durch Aufträge der ÖBB an österreichische Unternehmen. Und auch die Umwelt gewinnt: Bahnfahrer sparen jährlich 3,4 Mio. Tonnen CO2 in Österreich ein. Eine Reise mit dem Auto verursacht 10 mal mehr CO2 als mit dem Zug.

Wie reagieren Sie auf die kritische Haltung innerhalb der ÖBB zu den als überflüssig empfundenen Bahntunneln, vorrangig der Koralmbahn?

Koralmtunnel und Semmeringbasis-Tunnel Neu sind das transporttechnische Herzstück der Nord-Süd-Verbindung in Österreich und gleichzeitig durch die Baltisch-Adriatische-Achse Teil der prioritären Schienenverbindungen der EU. Hinter der Baltisch-Adriatischen-Achse mit einem Einzugsgebiet von über 60 Millionen Einwohnern stehen alle angrenzenden Länder und Staaten. Diese neue Verkehrsverbindung wird die Wirtschaftsverbindungen in diesen Regionen massiv zum Positiven verändern. Mit dem Korridor entsteht eine neue Qualität auf dem Transportsektor.

Was sind aus Sicht der Bahn die Gründe, warum die „Verlagerung von der Straße auf die Schiene" gescheitert ist?

Österreich ist beim Modalsplit seit Jahren führend und liegt an der europäischen Spitze. Und wir sind sicher, dass wir mit dem Ausbau der großen Achsen den Güterverkehr noch stärker auf die Schiene bringen werden. Interessant wäre nur zu wissen, wie Sie eigentlich „Erfolg" definieren? 100% Modalsplit gibt es nirgendwo und wird es auch in 100 Jahren nicht geben.

Als Ausländer fällt mir auf, daß in Österreich der Eigentumsbegriff der Bahn sehr staatsnah definiert wird. Wem gehören die ÖBB einschließlich aller Infrastrukturbauten, dem österreichischen Volk oder dem „Eigentümer" Regierung?

Wem gehören die Straßen? Wem gehören die Kulturdenkmäler, die Berge, die Seen? Ich empfehle einen kleinen Exkurs in Staatskunde: Öffentliches Vermögen gehört nicht der Regierung sondern eben der Öffentlichkeit. Die Regierung verwaltet im Auftrag der Öffentlichkeit, also der Wähler und Steuerzahler das öffentliche Vermögen des Staates und ihrer Staatsbürger.

Personenverzeichnis

Adelsberger, Helmut 192
Alexander, Peter 118

Bergmeister, Konrad 210, 212
Berlakovich, Nikolaus 267
Berlusconi, Silvio 206, 209
Bokowa, Irina 127
Bollmann, Harald 178
Bures, Doris 49, 70, 71, 72, 83, 87, 91, 112, 145, 146, 165, 171, 172, 173, 174, 191, 197, 199, 200, 202, 206, 211, 212, 214, 215, 217, 218, 220, 221, 225, 231, 237, 239, 241, 243, 265, 266, 267, 268, 269, 271, 275, 277, 282, 305

Clemenceau, Georges 27
Costa, Paolo 304

Dichand, Hans 122
Dinhobl, Günter 126, 132
Dollfuß, Engelbert 28
Dörfler, Gerhard 170, 171, 172. 173, 175, 176, 178, 181, 182, 193, 196, 198, 199, 200, 270, 285, 303
Draxler, Helmut 40, 52, 95, 162, 177
Droste zu Hülshoff, Freiherr Bernd von 124, 126, 128, 140, 285

Düringer, Hermann 128

Eder, Kurt 167
Edlinger, Rudolf 167
Eichler, Harald 304
Einem, Caspar 38, 121, 162
Elisabeth „Sissi", Kaiserin von Österreich 101
Engerth, Wilhelm von III
Estermann, Gerold 230, 232, 234, 235, 236

Fabjan, Alojz 189, 190
Fally, Franz 116, 122, 229, 288
Faymann, Werner 49, 68, 77, 165, 170, 175, 238, 265, 266, 267, 285, 293
Fekter, Maria 174, 199, 220, 267, 293
Felderer, Bernhard 237
Ferrero-Waldner, Benita 127
Fischer, Margit 177, 200
Fleischhacker, Michael 291
Forstinger, Monika 115, 162, 164, 166
Francesconi, Ermenegildo 103
Frank, Michael 263
Franz Joseph I., Kaiser von Österreich 24, 26, 101, 116

Galan, Giancarlo 303, 304
Gehrer, Elisabeth 128, 139

Ghega, Carl Ritter von 24, 101, 102, 103, 104, 105, 111, 113, 114
Göring, Hermann 29
Goldmann, Wilhelmine 76, 77
Gorbach, Hubert 143, 162, 170, 173, 207, 208, 211, 305
Gorbatschow, Michail 294
Grabner-Fritz, Alexandra 288
Grasser, Karl-Heinz 167
Grosz, Gerald 173
Gurgiser, Fritz 202, 203, 211, 212, 214, 215,
Gusenbauer, Alfred 49, 165, 168, 170

Haberzettl, Wilhelm 55, 167
Hahnjohannes 193, 197, 199, 304
Haiderjörg 39, 72, 83, 115, 119, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 171, 173, 175, 178, 195
Hainitz, Helmut 150
Hammerschmidt, Franz 214, 215
Hanreich, Günther 96
Handke, Peter 118
Hartmann, Christoph 56, 60, 71
Haselsteiner, Hans Peter 91, 172, 173, 177
Häfliger, Toni 134, 135, 136
Häupl, Michael 166
Hebenstreit, Roman 175, 179
Hitler, Adolf 28, 29
Hochegger, Peter 41
Hochleitner, Albert 41
Honecker, Erich 296
Huber, Martin 76, 77, 169, 170

Ilgmann, Gottfried 20, 221, 240, 274

Johann von Österreich, Erzherzog 106, 107

Kallas, Siim 173, 176, 182, 193, 196, 197, 214, 304
Karl VI, römisch-deutscher Kaiser, Erzherzog von Österreich 106
Kasser, Herbert 202, 206, 213, 214, 215, 221, 222, 225, 231
Kern, Christian 12, 13, 51, 52, 53, 54, 55, 53, 64, 66, 75, 172, 173, 178, 199, 231, 262, 294, 310
Kies, Helmut 118
Klasnic, Waltraud 143, 144, 162, 169, 173
Klestil, Thomas 123
Klima, Viktor 38, 39, 41, 95, 96, 120, 121, 124, 165, 286, 287
Knapp, Horst 118
Knoflacher, Hermann 161, 174, 213, 292
Kopp, Ernst 184
Kölbl, Robert 174
Kowalczzyk, Ursula 304
Krainer Josef 119
Kreiner, Albert 304
Kreisky, Bruno 84
Kuchar, Richard 153

Kummer, Sebastian 213
Lacina, Ferdinand 37
Lausecker, Karl 37
Leichtfriedjörg 182
Lindenberger, Hans 214, 215
Lopatka, Reinhold 71, 72, 77
Lueger, Josef 271, 272, 273, 274, 280
Lunardi, Pietro 207, 211

Macoun, Thomas 164, 174
Maier, Ferdinand (Ferry) 55
Malik, Fredmund 76
Maria Theresia, Erzherzogin von Österreich, Königin von Ungarn 30
Martin, Paul C. 219
Matthä, Andreas 13, 177, 240, 292, 293
Matznetter, Christoph 245
Meissner-Blau, Freda 118
Metternich, Klemens Wenzel Lothar von 24, 101
Mitterlehner, Reinhold 267
Mock, Alois 36
Moltke, Helmuth Graf von 27
Monti, Mario 206, 207
Moser, Gabriela 202, 213
Mussolini, Benito 28

Nagl. Philipp 213
Nenning, Günther 118
Niessl, Hans 166
Nowotny, Ewald 293

Oen, Desiree 173, 304

Pirker, Hubert 182
Platter, Günther 202
Pöchhacker, Horst 54,77, 87, 88, 90, 95, 96, 97, 98, 148, 149, 170, 176, 212, 307
Poschalko, Gustav 98
Potucek, Walter 154, 155
Pröll, Erwin 116, 122, 124, 128, 143, 166, 285, 286, 287, 289
Pröll, Josef 70, 71

Ramsauer, Peter 217, 218
Rauch, Franz 98
Rauch-Kallat, Maria 120
Reichhold, Matthias 162, 167
Reithofen Wolfgang 170
Riccardo, Riccardi 304
Riepl, Franz Xaver 106, 107
Rießberger, Klaus 161, 174
Rommel, Erwin 30
Rosegger, Peter 110
Rothschild, Salomon 24
Ruete, Matthias 304

Sarau, Franz Josef Graf von 107
Schabhüttl, Günther 185, 186
Schenk, Otto 118
Schicker, Rudolf 167
Schönthaler, Karl E. 121
Scholten, Rudolf 38, 121
Schmied, Claudia 136, 267
Schmid, Michael 145, 162
Schmid, Wolfgang 189, 190
Schröttner, Horst 132
Schuhböck, Christian 117, 121, 122, 123, 126, 127, 132, 137

Schüssel, Wolfgang 38, 39, 143, 162, 168
Schützenhöfer, Hermann 171
Sekyra, Hugo Michael 294
Sevelda, Karl 97, 98
Simetzberger, Erich 272
Sina, Georg Simon Freiherr von 24
Spindelegger, Michael 140, 265, 266
Staa, Herwig van 210, 217
Strache, Heinz-Christian 265
Strasser, Ernst 182
Streicher, Rudolf 37, 38, 96

Tajani, Antonio 303
Tondo, Renzo 173, 303, 304
Treichl, Andreas 174
Tropper, Andreas 304

Verzetnitsch, Fritz 167
Voves, Franz 169, 171, 172, 177, 200, 270
Vranitzky, Franz 36, 123

Waldner, Wolfgang 140
Wehinger, Stefan 41
Welscher, Alexander 182, 183
Weratschnig, Hermann 202, 214, 215
Werger, Stefanie 118
Wildener, Werner 295
Windisch-Graetz, Alfred Fürst zu 24

Worm, Alfred 118

Zurlo, Raffaele 212

Vom gleichen Autor erschien in der EDITION VA bENE:

Reihe:
„Eine Dokumentation"
Hubertus Godeysen
Piefke
Kulturgeschichte einer Beschimpfung
280 Seiten,
68 Abbildungen,
Format 15 x 21 cm
Neuleinen mit Schutzumschlag
ISBN 978-3-85167-238-1
Euro 24,90

Als feinsinniger und amüsanter Beobachter, schuf Godeysen mit leichter Hand ein Standardwerk über die österreichisch-deutschen Beziehungen. Mit historischem Wissen und psychologischem Spürsinn zeichnet er die Entstehung des „Piefke"-Begriffes nach und hält sowohl seinen norddeutschen Landsleuten, wie auch uns Österreichern einen Spiegel vor.

Auf den Bestseller-Listen von Amazon und Thalia war „Piefke" 2011 und 2012 mehrfach unter den ersten zwanzig Titeln in den Sachbuch-Kategorien „Österreich" und „Kulturgeschichte". Auch bei deutschen Lesern fand das Buch großes Interesse, WDR, NDR, RBB, SR, Deutsche Welle und überregionale Zeitungen berichteten ausführlich über Godeysens „Kulturgeschichte einer Beschimpfung".

Oberösterreichische Nachrichten:

Alles in allem ein liebenswürdiges wie hintergründiges Buch über eine sorgsam gepflegte „Erzfeindschaft".

Süddeutsche Zeitung:

Godeysen entwickelt die Dynamik eines Vorurteils, beginnend bei „Piefke" als kritisch-aufmüpfiger Theaterfigur in Berlin und in Wien. Dann bettet er alles in seine Deutung des Verhältnisses der Brudernationen ein. Dabei gelingt ihm ein respektabler Abriss über Bedrückungen und Irritationen im deutsch-österreichischen Verhältnis der vergangenen 150 Jahre. Mit Talent führt er Historie und Psychologie zu einer launigen, stimmigen Deutung zusammen.

Wissen Sie warum ...

... in Österreich Taxifahren billiger als Bahnfahren ist, und die Fahrt Wien–Graz (2. Klasse) statt 47,50 Euro eigentlich 855 Euro kostet?
... Österreich beim Brenner-Basistunnel die Verluste zahlt, während Italien die Gewinne einstreicht?
... es so viele österreichische „Verkehrslügen" gibt, und die Bahn keine „Konjunktur-Lokomotive" ist?
... Österreich weltweit das einzige Land ist, das ein von der UNESCO geschütztes Weltkulturerbe auf 1,76 % seiner Ursprungsfläche reduzieren will, um einen Bahntunnel zu bauen?
... die Koralmbahn Europas sinnloseste Bahnstrecke ist und mindestens 450.000 Euro Tageszinsen kosten wird?
... Österreich neue Hochleistungsstrecken für Hochgeschwindigkeiten baut, obwohl die Staatsbahn 55% der Reisenden mit Bussen transportiert, und Nahverkehrszüge nur langsam fahren können?
... ein Kärntner Landeshauptmann für die Bahn „Trockenhäfen" bauen will und die Baltisch-Adriatische-Achse erfunden hat?
... in der EU die österreichischen Steuerbürger das meiste Geld für Bahninvestitionen zahlen?
... der Bus umweltfreundlicher als der Zug ist?

Hier finden Sie die Antworten!

EDITION VA BENE

9 783851 672541

ISBN 978-3-85167-254-1