

„Durch den Lückenschluss im Osten positionieren wir uns auch verkehrspolitisch gut.“
Hermann Knoflacher,
 Verkehrsexperte,
 Technikprofessor



>> HAUPTAUFGABEN DER REGIERUNG >> INFRASTRUKTUR

Modernisierung statt Neubau

Statt kostspielige neue Straßen und Schienenstrecken zu bauen, fordert Verkehrsexperte Hermann Knoflacher Investitionen in intelligente Infrastruktur.

Er ist beileibe kein „handlicher Experte“, den man für das willfährige Verfassen bequemer Expertisen ködern kann. Hermann Knoflacher, Professor an der Technischen Universität Wien, sagt, was er denkt, auch wenn es sich um gänzlich unpopuläre Einsichten handelt. Seine Forderungen für die Infrastrukturpolitik:

- Im Osten muss die Anbindung an die bestehenden Netze erfolgen, da fehlen oft nur ein paar 100 Meter an Gleisen.
- Mit dem einfachen Lückenschluss im Osten positionieren wir uns auch verkehrspolitisch gut, denn wir haben dann die Anbindung an den Korridor 5, der über Slowenien und Ungarn führt.
- Mit der Anbindung an den Korridor 5 können wir uns den Bau des Semmering-Basis-Tunnels (SBT) ersparen.
- Auf der Südbahn kann man die Kapazität, wenn erforderlich, mühelos mit dem Einsatz von Neigezügen vergrößern – das kostet rund ein Zehntel der

Kosten für den Semmering-Basistunnel. ■ Der Koralmtunnel – dreißig Kilometer durch den Berg, um Milliarden Euro – muss sofort vergessen werden. Stattdessen sollte man die alte Südbahn reaktivieren, mit der Anbindung nach Slowenien über das Drautal.

■ Der Brenner-Basistunnel kann gerne gebaut werden, wenn ihn zur Gänze die EU finanziert. Notwendig ist er nicht, denn über Tauernachse und Brenner hat man derzeit genügend Kapazität, um den gesamten Verkehr von der Straße auf die Schiene zu transferieren.

■ Mit einem Brenner-Basistunnel als Konkurrenz kann die EU aber billigere Konditionen in der Schweiz erzielen. Der natürliche Transitweg führt nämlich über die Schweiz und nicht über den Brenner. Das ist der einzige Grund, warum ein Brenner-Basistunnel für die EU Sinn machen würde, sehr zum Schaden für Österreich. Also muss es eine intensive Abstimmung Österreichs mit der Schweiz geben und kluge Menschen, die endlich echte Verkehrspolitik machen.

■ Der Begriff Transeuropäische Netze und die angebliche EU-Forderung nach deren Ausbau wird als bloßes Schlagwort missbraucht. Es ist vonseiten der EU klar geregelt, dass der Streckenausbau lokale Sache jedes einzelnen Staates ist. Jedes Land kann eine Strecke als Teil eines Transeuropäischen Netzes anmelden, wenn es will, die

EU fordert aber weder deren Ausbau, noch zahlt sie auch nur einen Cent dazu. Das bleibt jedem Staat selber überlassen.

■ Alle Projekte, die die Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) betreibt, sollten auf ihre Sinnhaftigkeit und Zweckmäßigkeit überprüft werden, dann würde man feststellen, dass die meisten Projekte völlig unsinnig sind. Diesen Umstand belegen auch Rechnungshofberichte, die leider offenbar keine Konsequenzen haben.

■ Die Mär der Konjunkturbelebung durch Infrastrukturausbauten hat seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts keine Berechtigung mehr. Untersuchungen haben eindeutig ergeben, dass kein Wirtschaftsbereich positive Effekte aus physischen Infrastrukturausbauten lukrieren konnte.

■ Nur eine Aufwertung der technischen Infrastruktur ist zielführend, indem man Städte mit Energiekreisläufen, Elektronik, Solarenergie, Informationstechnologie und Verbrauchsmessungen sowie Informationsmedien ausstattet. Das schafft tatsächlich Arbeitsplätze.

■ Infrastruktur bedeutet nicht Bauinfrastruktur, sondern intelligente Infrastruktur: Streckensanierung, Modernisierung des miserablen Oberbaues der Gleisanlagen, Nebenbahnsanierung statt Einstellung, Upgrading der alten Bahnhöfe.

■ Bringt man bloß die Sicherheitstechnik bei der Bahn auf den letzten Stand, kann man auf derselben Strecke, auf der man heute bei 220 Zügen das Limit erreicht hat, bis zu 480 Züge führen.

■ Das System ist zu durchbrechen, dass unnütze Projekte realisiert werden müssen, nur damit Baufirmen indirekt Parteien finanzieren können. Den besten Dienst erweist man dem Infrastrukturbereich daher mit der Forderung nach direkter, offener Unterstützung der Parteien.

DIE DRINGENDSTEN INFRASTRUKTUR-REFORMEN

- Anbindung der bestehenden Netze an den Osten (Korridor 5).
- Aufwertung der technischen Infrastruktur statt Neubauten.
- Abschied von Koralm-, Semmering- und Brenner-Basistunnel