

# Eisenbahn spielen

Verkehrsminister **GORBACH** lässt die Projekte des **GENERALVERKEHRSPANS** evaluieren. Der trend bat Verkehrsexperten, dies ebenfalls zu tun. Das **ERGEBNIS** fällt **VERNICHTEND** aus.

VON MARTINA FORSTHUBER

Wenn die Neubewertung des Generalverkehrsplans durch das Ministerium dazu führt, dass man ihn endlich wegschmeißt, kann sie als wirklich sehr positiv gewertet werden.“ So rüde bringt Hermann Knoflacher, Vorstand des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, seine Geringschätzung für den Generalverkehrsplan (GVP) zum Ausdruck. In ihm sind all jene Infrastrukturprojekte für Straße und Schiene zusammengefasst, die in den kommenden Jahren verwirklicht werden sollen.

Verkehrsminister Hubert Gorbach will an dem Plan, wie er unter seiner Amtsvorgängerin Monika Forstinger erstellt wurde, festhalten. Er sieht ein Investitionsvolumen von insgesamt 45,1 Milliarden Euro vor, davon allein 29,9 Milliarden Euro für den Schienenausbau. Allerdings fehlt das Geld zur Realisierung des Gesamtpakets, deshalb soll nun nach Dringlichkeit gerieht werden.

trend versuchte den Verkehrsminister in seinem Ansinnen zu unterstützen und bat

Verkehrsexperten, ebenfalls eine Evaluierung des Generalverkehrsplans vorzunehmen.

**Die Polit-Wunschliste.** „Allein die Auflistung ist unsachlich“, ärgert sich Universitätsprofessor Knoflacher, „wozu ein Projekt gebaut werden soll, steht nirgendwo. Der quantitative Nachweis des Nutzens wurde in keinem einzigen Fall im GVP erbracht. Das ist eines Infrastrukturministeriums unwürdig!“

Hauptkritikpunkt von Knoflacher und anderen Experten: Der Generalverkehrsplan wurde keinesfalls nach verkehrstechnischen oder betriebswirtschaftlichen Kriterien erstellt. „Letztlich ist der GVP eine Liste von Wünschen von Politikern aus Bund und Ländern, die von einem Ingenieurbüro zusammengestellt wurden“, meint Josef Michael Schopf, Universitätsprofessor an der TU Wien: „Kein österreichisches verkehrswissenschaftliches Institut war jemals am GVP beteiligt.“ Dafür

„Das bestehende Streckennetz in Schuss zu halten wäre sinnvoller.“

wurde wirklich alles hineingepackt, was möglicherweise weniger gut, aber dafür immens teuer ist. Denn die meisten Projekte des GVP wären verkehrstechnisch

und betriebswirtschaftlich absolut verzichtbar. „Wirtschaftliche Untersuchungen gibt es für die Projekte des Generalverkehrsplans nicht. Aber Bahninvestitionen rechnen sich nie“, ist Wifo-Verkehrsexperte Wilfried Puwein überzeugt, „dafür zahlt alles der Staat aus Steuermitteln, welches Mascherl das auch immer hat.“

Thomas Macoun, Verkehrsexperte der Technischen Universität Wien, würde jedenfalls keine einzige Bauentscheidung aufgrund des vorliegenden Generalverkehrsplans treffen: „Dem GVP liegt kein nachvollziehbares, geschweige denn wissenschaftlich begründbares Bewertungsschema zugrunde. Auf Basis der vorhandenen Unterlagen ist jedenfalls eine Bauentscheidung nicht sinnvoll und in der ▶



„Die alte Taktik lautet: Wir forcieren die unsinnigen Projekte zuerst, dann muss auch der sinnvolle Rest gebaut werden. Und irgendeinen Deppen, der dabel mitmacht, findet man offenbar immer, im Verkehrsministerium!“  
**Hermann Knoflacher, Vorstand des Instituts für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik**



„Der Wert einer Infrastruktur ergibt sich ausschließlich aus dem betrieblichen Erfolg im Verhältnis zu den Kosten. Im Durchschnitt können bei der Schiene rund 30 bis 50 Prozent der ohnedies viel zu gering veranschlagten Kosten eingespart werden.“  
**Universitätsprofessor Josef Michael Schopf, Verkehrsexperte**





„Im Bereich Schiene weist die Südachse mit Semmering-Basistunnel und Koralmtunnel einen relativ geringen verkehrlichen Nutzen auf. Auch der Brenner-Basistunnel ist – unter derzeitigen Rahmenbedingungen – betrieblich nicht sinnvoll.“ **Thomas Macoun, Verkehrsexperte und Universitätsprofessor an der TU Wien**



„Wirtschaftliche Untersuchungen gibt es für die Projekte des Generalverkehrsplans nicht. Aber grundsätzlich rechnen sich Bahninvestitionen nie. Und grundsätzlich zahlt alles der Staat aus Steuermitteln, welches Mascherl das auch immer hat.“ **Wilfried Puwein, Wilfo-Verkehrsexperte**

HEIDI MICHEL/DEBOR, STEPHAN BOROWICZKY/KURIER, HELENE WILDMER

Folge eine Neubewertung notwendig.“ Und die wird derzeit im Verkehrsministerium (BMVIT) durchgeführt, allerdings nicht mit dem Ansinnen, Projekte zu streichen. „Wir sind ständig damit beschäftigt, eine Evaluierung in Form einer Konkretisierung der Bedarfswünsche und eine Reihung durchzuführen“, erklärt Gerold Estermann, Ministerialrat der Sektion II/Generalverkehrsplan im BMVIT: „Derzeit geht es um die Finanzierbarkeit. Der GVP ist ein Bedarfserstellungsprogramm, und da es offenbar einen Bedarf gibt, wird jedes Projekt einmal realisiert.“ Dass Verkehrsexperten die Sinnhaftigkeit und den Bedarf an so manchem Projekt stark in Zweifel ziehen, darf den Ministerialrat nicht stören, jedenfalls zurzeit noch nicht. Hegt er denn selbst keinen Zweifel an der Nützlichkeit mancher Projekte? „Fragen Sie mich das am 1. Dezember, da bin ich in Pension!“, kontert Estermann und gibt zu: „Jedenfalls ist ein sehr hoher Bedarf angemeldet worden.“

Besonders stramm will Minister Gorbach an Koralm- und Brenner-Basistunnel festhalten: „Daran wird nicht gerüttelt.“ Professor Macoun vertritt jedoch die Auffassung: „Im Bereich Schiene weist die Südachse, mit Semmering-Basistunnel und Koralmtunnel, einen relativ geringen verkehrlichen Nutzen auf. Auch der Brenner-Basistunnel ist – unter derzeitigen Rahmenbedingungen – betrieblich nicht sinnvoll.“

Kollege Knoflacher hält den Koralmtunnel gar für „jenseits aller Seriosität und Vernunft, da geniert man sich ja dafür. Die Koralm war immer nur ein Scherz, als es den Eisernen Vorhang noch gab, jetzt ist es nicht einmal mehr ein Scherz!“

Für verkehrspolitisch bedenklich halten die Experten vor allem das Ansinnen, zwanzig Kilometer neben dem Drautal mit der alten Südbahn eine extrem teure Neubaustrecke zu realisieren. „Die alte Süd

könnte man um einen Bruchteil der Kosten des Tunnels ausbauen“, so Knoflacher. Der Koralmtunnel ist derzeit mit 2,6 Milliarden Euro veranschlagt, die Strecke Unterinntal mit Brenner-Basistunnel soll fast sieben Milliarden Euro verschlingen. „Da versucht man, die Tiroler offenbar so lange zu quälen, bis sie dem unsinnigsten Projekt aller Zeiten zustimmen“, poltert Knoflacher, allerdings nicht, ohne eine Alternative anzubieten: „Wenn man endlich den zweigleisigen Ausbau der Tauernstrecke macht und den Güterverkehr über den Zentralverschiebebahnhof Fürtitz weiterführt, kann man über die bestehende Brenneroute und Tauern alle Güter transportieren. Ein Brenner-Basistunnel dagegen wird nie etwas bringen!“ Im Gegensatz zu dem Sieben-Milliarden-Projekt Brenner würde beim Tauernausbau maximal noch eine halbe Milliarde Euro fehlen. „Mit dem restlichen Geld könnte man vernünftige Verladestationen bauen“, so Verkehrsplaner Knoflacher, „wie es die EU ohnedies immer von uns verlangt und wo wir längst säumig sind.“

Bei der Verwendung öffentlicher Mittel ist das Gebot der Sparsamkeit eine Verfassungsaufgabe. Insofern wäre es wohl sinnvoll, den Generalverkehrsplan vor Realisierung vom Rechnungshof prüfen zu lassen. Ob der unabhängige Präsident, Josef Moser, wohl zur Ansicht gelangt, dass Steuermittel für einen Koralmtunnel verschleudert wären, obwohl sein Parteifreund, der Kärntner Landeshauptmann, sich nichts sehnlicher wünscht als ein 32 Kilometer langes und 2,6 Milliarden Euro teures Loch durch den Berg?

TU-Professor Schopf ortet jedenfalls ein enormes Sparpotenzial bei den Schie-

nenprojekten des GVP: „Der Wert einer Infrastruktur ergibt sich ausschließlich aus dem betrieblichen Erfolg im Verhältnis zu den Kosten. Im Durchschnitt können bei der Schiene rund 30 bis 50 Prozent der ohnedies viel zu gering veranschlagten Kosten eingespart werden.“

Auch die ÖBB haben bereits die betriebliche Sinnhaftigkeit so mancher geplanter Neubaustrecke, wie Koralmbahn oder Unterinntal, infrage gestellt.

Wird trotz des Finanzierungsengpasses gebaut, kommen am Ende wieder die ÖBB unter die Räder.

**Zug zur Pleite.** ÖBB-Gewerkschaftsvorsitzender Wilhelm Haberzettl: „Wenn der Finanzminister den ÖBB gestattet, 1,2 Milliarden Euro Schulden zu machen, kommen davon 2004 schon 416 Millionen für den Schuldendienst weg, 2005 sind es 460 Millionen und 2006 500 Millionen Euro. 2010 ist die Bau AG pleite.“

Durch die permanenten politischen Interventionen bei

den ÖBB wagt allerdings kein Vorstandsmitglied mehr, entsprechende Entscheidungen zu treffen. Dafür explodieren die Beratungskosten. Zuletzt waren es angeblich 200 Millionen Euro, davon machen allein die Rechtsanwaltskosten über vier Millionen Euro aus, „weil sich der Vorstand kein Blattl Papier mehr unterschreiben traut, ohne dass drei Anwälte drübergegangen sind“, weiß ein Mitarbeiter der ÖBB-Chefetage. „Jeder Vorstand ist nur bestrebt, ja nichts zu machen, was ihn aus der Position hieven könnte. Keiner entscheidet mehr etwas.“

Nun bangt man im ÖBB-Vorstand, dass die unsinnigsten Projekte des GVP aus politischer Willkür gestartet werden könnten.

**„Fragen Sie mich am 1. Dezember, dann bin ich in Pension.“**

*Gerold Estermann, Ministerialrat*



# OGB | Eiser Gewerks



„Wenn der Finanzminister den OBB gestattet, 1,2 Milliarden Euro Schulden zu machen, kommen davon 2004 schon 416 Millionen für den Schuldendienst weg, 2006 sind es bereits 500 Millionen Euro.“

Und 2010 ist die Bau AG pleite.“ **Wilhelm Haberzettl, Vorsitzender der Eisenbahngewerkschaft**

könnte man ein Drehkreuz in Europa schaffen“, so Macoun. Und Knoflacher meint mit einem Seitenhieb auf den Vorarlberger Gorbach: „Auch der zweigleisige Ausbau der Arlbergstrecke wäre sinnvoll. Warum setzt sich keiner für den Arlberg-tunnel ein? Offenbar bräuchten wir dafür einen Vorarlberger Infrastrukturminister.“

Als kritische Experten wählten sich Knoflacher, Puwein, Macoun und Schopf aber ziemlich allein in Österreich. Würde doch bislang eine ganze Phalanx von Studien für jedes erdenkliche Wunschprojekt bei Verkehrswissenschaftlern in Auftrag gegeben, die immer zu dem Ergebnis kamen, dass die gewünschte Strecke von großem verkehrstechnischen und betriebswirtschaftlichem Nutzen sei. Knoflachers strenges Urteil über solch „käufliche“ Kollegen: „Experten, die ehrlich Kritik üben, sind in Österreich rar, weil sie alle gegen Bezahlung positive Studien verfassen. Solche Professoren sollte man von den Lehrstühlen weisen!“

Im Ministerium wird jedenfalls fleißig weitergeprüft. „Zurzeit überprüfen wir die Finanzierbarkeit einzelner Projekte“, erzählt ein Beamter, „da aber die wenigsten finanzierbar sind, reihen wir jene vor, die sich schon im Bau befinden.“

Doch selbst was sich wie ein vernünftiger Plan anhört, wird von den Experten anders interpretiert. Knoflacher erkennt dahinter eine bekannte Strategie: „Die alte Taktik lautet: Wir forcieren die unsinnigen Projekte zuerst, dann muss auch der sinnvolle Rest gebaut werden. Und irrsinnigen Deppen, der dabei mitmacht, findet man offenbar immer, im Verkehrsministerium!“

Partnerships, zu finden, reißt Wifo-Verkehrsexperte Puwein ins Reich der Träume ein: „PPP funktioniert nur, wenn der Staat haftet. Bei Strafen kann sich das rechnen, bei Eisenbahnen nie. Die Haftung würde schlagend werden, und der Staat müsste wieder zahlen.“ Er hält PPP-Modelle für die Schöne daher nur „für eine nicht funktionierende Flucht aus dem Budget“.

Auch die immer wieder angeführten Kapazitätsengpässe auf Österreichs Bahnstrecken lässt Schopf als Argument für die Notwendigkeit von Neubaustrassen nicht gelten: „Die Leistungsfähigkeit einer normalen zweigleisigen Strecke liegt bei 400 bis 500 Zügen pro Tag, die kann man in ganz Österreich ja sowieso lange suchen.“ Doch sehen er und seine Kollegen auch durchaus sinnvolle Projekte, wenn sie auch im GVP unter „ferner liefen“ gereiht sind. „Mit der wichtigen Verbindung Wien-Bratislava

Wird der GVP umgesetzt, muss sich die Bau AG so verschulden, dass sie spätestens 2010 konkursreif ist“, bestätigt ein ungenannt bleiben wollendes Mitglied des ÖBB-Vorstands: „Wenn wir Unterinntal und Koralm anfangen, raubt uns das die gesamte Bewegungsfreiheit im übrigen Streckennetz. Viel sinnvoller wäre es, das bestehende Schienennetz so in Schuss zu bringen, dass man zusätzlich Einnahmen lukrieren kann.“ Und ein weiterer hochrangiger ÖBB-Manager sinniert: „Wir bauen an Raketen für den unbemannten Flug ins Weltall, aber für den täglichen Bedarf stehen uns bloß Gleitflieger wie der einst Otto Lilienthal zur Verfügung.“

Andere Finanzierungsmodelle als über die Schuldenaufnahme mit Staatshaftung scheinen für die Realisierung des politischen Wunschkatalogs GVP nicht in Sicht. Auch die immer wieder auftauchende Idee einen Finanzierungsausweg in Form eines PPPs, eines so genannten Public Private