

BAHNPROJEKT

Niemand zieht die Notbremse

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

VON Hubertus Godeysen | 16. September 2010 - 08:00 Uhr

© epa apa Georg Hochmuth/dpa



Bemalte Loks der ÖBB: Im Jahr 2009 erhielt das Staatsunternehmen rund 6,8 Milliarden Euro direkte und indirekte Subventionen

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

An den drei ehrgeizigen, seit Jahren umstrittenen Prestigeprojekten, der Errichtung des Brenner-Basistunnels, des Semmering-Basistunnels sowie der Koralmbahn hielt Kern dennoch fest. Eine Botschaft, die in den Vorstandsetagen der heimischen Baukonzerne aufmerksam zur Kenntnis genommen wurde. Schließlich bleibt der Industrie nur wenig Zeit, um die drei milliardenschweren Bauprojekte endgültig auf Schiene zu bringen. Noch ist Wahlkampf in der Steiermark und in Wien. Noch ist die Politik erpressbar. Die Arbeitsplätze, die Verbesserung der Infrastruktur, die Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene – all das wurde den Wählern seit Jahren versprochen. Doch der Preis für die Sonntagsreden ist hoch. Nur vordergründig ist es das Ziel der Bauvorhaben, Österreichs Schieneninfrastruktur zu modernisieren. Tatsächlich geht es um Milliardengewinne für die

Bauindustrie und Milliarden schulden für die Steuerzahler . Es geht um die letzten großen Bauaufträge, bevor die ÖBB die Notbremse ziehen muss, um nicht zu entgleisen.

Beispiel Koralmbahn: Unverdrossen setzt die Politik auf diese Hochleistungsschneise, die durch die Steiermark und Kärnten führt. Beim zurzeit größten Infrastrukturprojekt der Bahn wurden bereits 2,3 Kilometer Tunnel vorangetrieben, das Vergabeverfahren für weitere 20 Kilometer läuft. Gemeinsam versuchen Landespolitiker und Industrie dem Bund Zusagen für neue Baulose abzutrotzen. Jeder zusätzliche Tunnelmeter, der in den Fels gebohrt wird, verringert die Gefahr eines Baustopps. Bis ein Aus politisch nicht mehr durchsetzbar ist.

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

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

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

Finanzierungszusage der Union für die kostspieligen Tunnelbauten. Was Wunder: Die Union treibt nur 60 Kilometer südlich der Alpenausläufer und parallel zur österreichischen Grenze den Bahn-Korridor V voran, der von der Ukraine über das flache Ungarn zum slowenischen Adriaafen Koper führt. Die Tatsache, dass die Öffnung des osteuropäischen Wirtschaftsraumes den Bedarf an leistungsfähigen, von Osten nach Westen verlaufenden Transportachsen dramatisch erhöht, wurde in Österreich ignoriert. Stattdessen plante man gigantische Eisenbahntunnel gen Süden und deklarierte sie als Teil wichtiger europäischer Verbindungen.

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

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

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

Im Gegensatz zur Koralmbahn steht der Bau des Brenner-Basistunnels in den Verkehrskonzepten der Europäischen Union ganz oben auf der Liste. Mit einer Milliarde will sich Brüssel an den Gesamtkosten für das 9,7 Milliarden Euro teure Megaprojekt

beteiligen. Die verbleibenden Investitionskosten sollen sich Österreich und Italien teilen – so lauten zumindest die Willensbekundungen. Doch einen konkreten Finanzierungsplan für das Kernstück der Eisenbahnachse Berlin–Palermo gibt es nicht. Auch für die nördliche Zulaufstrecke fehlen verbindliche Zusagen aus Deutschland. Vor allem die italienische Regierung könnte noch einen Rückzieher machen, schließlich ist Rom an mehrere Abkommen gebunden, in denen sich Italien, die Schweiz, Deutschland und die Niederlande zur Nutzung der beiden Schweizer Alpentransversalen Lötschberg (seit 2007 im Betrieb) und St. Gotthard (Nutzung ab 2017) verpflichtet haben. Mit der Eröffnung des Gotthard-Bahntunnels kann der Nord-Süd-Verkehr über zwei moderne, internationale Schienenkorridore abgewickelt werden.

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

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

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