

Wirtschaftsblatt

von Herbert Geyer | 23.04.2012 | 03:31

Wirtschaftswunder: Bahnbau: Sehenden Auges in die Pleite

Kostenüberschreitung im Bahnbau haben eine lange Tradition.



Herbert Geyer



Das Weltkulturerbe am Semmering soll ab Mittwoch wieder einmal unterkellert werden

Am Mittwoch ist es wieder einmal so weit: Im Beisein von Politikern aller Farben soll wieder einmal der erste Spatenstich für das Jahrhundertprojekt eines Semmering-Basistunnels getan werden. Aus dem ersten Projekt, das nach einem Wassereinbruch 1996 aufgegeben wurde, hat man seine Lehren gezogen: Genügten damals 250 Liter frisches Quellwasser pro Sekunde, um den Sondierstollen (und letztlich das ganze Projekt) unter Wasser zu setzen, so nimmt die diesmal abgehaltene Umweltverträglichkeitsprüfung sogar Wassereinbrüche bis 450 Litern pro Sekunde als unbedenklich hin. Das ist zwar etwas mehr als der gesamte Wasserverbrauch von Graz oder dem Burgenland - aber was soll's. Diesmal soll also ganz sicher nichts schief- und die Bahn einer strahlenden Zukunft entgegengehen. Schließlich erwartet Verkehrsministerin Doris Bures am Semmering eine Zunahme der Güterverkehrsströme um 80 Prozent - und darauf ist die aus dem Jahr 1854 stammende Gebirgsstrecke nicht ausgelegt, auch wenn sie als Weltkulturerbe anerkannt ist.

Fantastische Zahlen. Der deutsche Journalist Hubertus Godeysen ist von den strahlenden Zukunftsaussichten der Bahn durch immer neue Investitionen in ihre Infrastruktur nicht überzeugt. Er hat eben ein Buch vorgelegt, in dem er schlüssig nachweist, dass die fast zwei Milliarden €, die die Bahn jährlich für Infrastrukturneubauten an neuen Schulden aufnehmen muss, nicht zur Gesundung der Bahn führen, sondern lediglich die Verschuldung Österreichs erhöhen. Am Beispiel Semmering: Schon das erste Projekt war mit Engpässen an der alten Gebirgsbahn begründet worden, nach den damaligen Studien hätte die Bahn bereits ab 2000 zunehmend Beförderungsaufträge abweisen müssen, weil die Züge nicht mehr über die Strecke geführt werden könnten. Tatsächlich bietet der Semmering nach wie vor ausreichend Kapazitäten - seit heuer sogar mehr, weil das Regionalzugsangebot mangels Nachfrage halbiert wurde.

Zum alten Semmering-Projekt gibt es überhaupt bemerkenswerte Parallelen: Nicht nur sind die Verkehrsprognosen, mit denen das Projekt begründet wurde, offensichtlich überhöht, es sind auch die Kosten offenbar geschönt. Sogar der aktuelle Preis für den 29 Kilometer langen, zweiröhrigen Tunnel verursacht ein Déjà-vu: 3,1 Milliarden € soll er kosten. Das - 3,16 Milliarden - war auch der angenommene Preis für den nur 22 Kilometer langen und einröhrigen ersten Tunnel gewesen, als 1988 mit der Planung begonnen worden war. 3,16 Milliarden - allerdings Schilling, also 230 Millionen €. Bis 2005 verfünffachten sich die Kostenschätzungen freilich auf zuletzt 1,1 Milliarden €. Allein der Sondierstollen, der laut Ausschreibung 450 Millionen Schilling (32,7 Millionen €) kosten hätte sollen, soll (obwohl von den geplanten zehn Kilometern nur 2,3 tatsächlich gebaut wurden) mit 94 Millionen € abgerechnet worden sein. Der neue Tunnel steht halt - auch mit den Kostenschätzungen - noch ganz am Anfang.

Kostenüberschreitungen im Bahnbau haben - nicht nur in Österreich - eine lange Tradition: Schon die alte Semmeringstrecke kostete 1854 um 130 Prozent mehr als veranschlagt. Die Hochleistungsstrecke durchs Unterinntal, mit 1,153 Milliarden € kalkuliert, wurde mit rund 2,4 Milliarden mehr als doppelt so teuer. Selbst der neue Schweizer Gotthard-Tunnel überschritt 1) Hubertus Godeysen: Österreichs Bundes Bahnen - Schwarze Löcher, rote Zahlen - Wie Österreichs Zukunft durchbohrt wird, Edition vabene seine Kosten um 27 Prozent, und Deutschland kann sowieso alles besser und größer: Die Strecke Nürnberg-München kostete glatt das Dreifache der geplanten 1,2 Milliarden €.

Achse "frei erfunden". Dabei ist der Semmeringtunnel noch ein wahres Wunder an Wirtschaftlichkeit - verglichen mit dem Koralmtunnel: Um dessen Kosten hereinzuspielen müsste laut Godeysen die Einwohnerschaft von Graz und Klagenfurt ausgetauscht werden - täglich und zum vollen Fahrpreis. Um den Bau trotzdem argumentieren zu können, wurde 2004 in einem Brainstorming der Kärntner Landesregierung die "baltisch-adriatische Achse", wie Godeysen schreibt, "frei erfunden" - ein Verkehrskorridor, der die Häfen von Helsinki, Tallinn und Danzig über Polen, Tschechien und Österreich mit den italienischen Adria Häfen verbindet. Welchen Sinn eine Bahnverbindung zwischen Häfen ergeben soll, wurde dabei nicht wirklich hinterfragt, Godeysen fragte aber in den betroffenen Ländern nach und ertete erstauntes Kopfschütteln: Im Baltikum fahren die Züge auf russischer Breitspur und könnten daher die neue Achse gar nicht nutzen, Polen und Tschechien richten allfällige Ausbaupläne auf die deutschen und niederländischen Nordseehäfen aus, und selbst von Österreich aus gehen die meisten Güter (33 Prozent aller verschifften) über den slowenischen Hafen Koper - und der liegt nicht an der "baltisch-adriatischen Achse", sondern am Grazer Ast der Südbahn (über Maribor).

Aus der Schweiz verdrängt. Eine "Brennerachse" gibt es allerdings wirklich. Und sie wird auch zunehmend genutzt - allerdings auf der Straße, weil sich die Schweiz um den Preis zweier neuer alpenquerender Tunnel (Gotthard und Lötschberg) von der EU horrenden Lkw-Mauten ausgehandelt hat. Geschätzte zwei Drittel des Lkw-Verkehrs am Brenner sind daher Umgehungsverkehr, den die Schweiz aus dem Land verdrängt hat. Auf der Brennerbahn gäbe es - wie am Semmering - auch ohne Tunnel noch ausreichend Kapazitäten für Transporte. Wenn sie denn jemand in Anspruch nehmen wollte.

Auf dem Weg zu italienischen Verhältnissen. Seit 1992 investiert Österreich alljährlich mehr in neue Bahninfrastruktur als in Straßen, pro Kopf 230 € pro Jahr, mehr als jedes andere europäische Land - abgesehen von der Schweiz, die allerdings den Großteil ihrer Projekte aus laufenden Einnahmen der Lkw-Maut zahlen kann. In Österreich summieren sich hingegen die Schulden der Bahn bereits auf 19 Milliarden €, weitere 53 Milliarden sind bereits für künftige Projekte reserviert. Als der Investitions-Wahnwitz 1986 mit der "Neuen Bahn" begann, sollte sich das auf drei Milliarden € geschätzte Investitionsprogramm durch Umwegrentabilität und steigende Bahnumsätze innerhalb von 30 Jahren selbst refinanzieren. Die 30 Jahre sind bald vorbei, und die Bahn, die bereits mehr Menschen mit dem Bus befördert als auf der Schiene, benötigt jährlich 6,8 Milliarden € an Zuschüssen, Pensionszahlungen und Betriebsabgeltungen. Angelaufene und absehbare Schulden summieren sich bereits auf ein Viertel des BIP, und es ist nur eine Frage der Zeit, bis sie (weil die Bahn sie niemals abstottern kann) auch offiziell zu den Staatsschulden gezählt werden müssen, die dadurch auf über 100 Prozent des BIP und damit in italienische Verhältnisse katapultiert werden.

Die illustren Gäste, die sich übermorgen zum Spatenstich am Semmering treffen, wird das nicht bekümmern. Aber sie sollen nachher nicht sagen können, sie hätten es nicht gewusst.