



Artikel drucken

08.03.2007 14:17

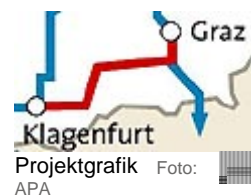
Koralmbahn: "Mutwillige Geldvergeudung"

TU-Verkehrsexperte meint, das Projekt sei nur für Baufirmen und Banken gut und passe nicht in europäisches Fernverkehrskonzept. Er spricht von "Verantwortungslosigkeit" und "unsinniger Linienführung".



Foto: APA

Als "mutwillige Geldvergeudung" bezeichnete der Verkehrsexperte Hermann Knoflacher, Professor an der Technischen Universität in Wien, den geplanten Ausbau der Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt. Dieser sei nur gut für die Baufirmen und die Banken. "Wenn man auf den österreichischen Steuerzahler, die Bahnkunden und die ÖBB Rücksicht nimmt, dann darf man so ein Projekt gar nicht andenken", meinte Knoflacher am Donnerstag in Wien vor Journalisten.



Projektgrafik Foto: APA

Heißes Eisen. Die Bau des Koralmtunnels sei eine "Verantwortungslosigkeit gegenüber dem österreichischen Steuerzahler, ein Mühlstein um den Hals der Eisenbahn", so der Verkehrsexperte weiter. Bei dem Thema handle es sich andererseits um ein "derart heißes Eisen", dass ein Mensch, der fühle, es gar nicht angreifen könne.

Unwichtig? Die Koralmtasse passe überhaupt nicht in die europäische Verkehrsgeografie und sei keineswegs ein - wie immer behauptet wird - wichtiger Ostalpentunnel. Eine Verbindung des Dreiecks Graz-Klagenfurt-Maribor wäre viel dynamischer. Andererseits sollte nicht vergessen werden, dass eine Trasse entlang der Alpen im Flachland von Budapest über Laibach, Triest, Venedig, Turin nach Lyon - der sogenannte Korridor V - schon gebaut werde. Auch ziehe die ihm Generalverkehrsplan (GVP) erwähnte Verbindung Wr. Neustadt-Sopron Verkehrspotenziale von der Koralmbahn ab.

Berg-Tal. Diese Tatsachen würden in der derzeitigen Diskussion gerne unter den Tisch fallen gelassen. "Niemand wird in ein Alpenttal hinein und dann später wieder hinaus fahren, wenn es rundherum Flachland gibt", so Knoflacher. Zudem sei der Bahnbau im Flachland um den Faktor 20 billiger als ein Tunnelbau. Der Koralmtunnel wie auch der Semmeringbasistunnel hätten ausschließlich regionale Bedeutung.

Zum Thema

Verkehrsminister zu Koralmtunnel: "Der Vertrag wird erfüllt"

Fotoserie



Gute Laune & Kernöl bei Graz-Besuch von Gusi

Finanzierung

Chancen für EU-Gelder auf ersten Blick "gleich Null"

Gusenbauer: Priorität für die Südbahn

Kärnten

Haider: Skepsis in puncto Koralmbahn

Koralmtunnel

Der **32 Kilometer lange** Koralmtunnel ist das Herzstück der geplanten Bahn zwischen **Graz und Klagenfurt**. Die **Fahrzeit** zwischen Graz und Klagenfurt soll sich durch ihn **von drei auf eine Stunde** verkürzen. Derzeit erfolgen in der Steiermark und Kärnten die **Erkundungsarbeiten**.

Fotoserie



Das Bauprojekt im Fotoreport



Bahnbau bis 2012 Foto: APA

15 Milliarden. Laut dem TU-Verkehrstechnikexperten Robert Kölbl würden sich die Kosten für den Bau der Koralmbahn - auf Basis von aktuellen Daten des derzeit im Bau befindlichen Schweizer Lötschbergtunnels - bis zur Fertigstellung im Jahr 2018 auf 12 bis 15 Mrd. Euro summieren, ein Vielfaches dessen, was bisher mit 4,7 Mrd. Euro angenommen werde. Im Vergleich zum alternativen Ausbau der Strecke über Maribor (Marburg) würde die Koralmbahn um die Hälfte teurer kommen. Kölbl verweist auf eine internationale Studie aus dem Jahr 2002, wonach bei 90 Prozent aller Infrastrukturprojekte die Kosten unterschätzt werden. Schienenprojekte sind demnach um rund 45 Prozent teurer. Die beste Erklärung dafür laut den Studienautoren ist: "Lügen".

[Link](#)

ÖBB

Mehr Wirtschaft

Erster EU-Gipfel für
Gusenbauer - Kli...
Selbstmordserie bei
Mitarbeitern von ...
Dienstleistungen & Co:
Konsumenten fü...
Steirische Winzer
schwärmen von würzi...
Oslo bleibt teuerste
Stadt, Wien "ver...

Seite 2: "Irreale Annahmen in Projektbegründungen"

In den bisherigen Projektbegründung zur Koralmbahn finden sich laut TU-Verkehrsexperten Thomas Macoun eine Reihe von "irrealen" Annahmen. Die Koralmbahn - hervorgegangen aus der Machbarkeitsstudie Südostspange - sei allein von der Linienführung her "per se unsinnig", kritisierte Macoun vom Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien, am Donnerstag in Wien bei einer Pressekonferenz.

Unseriös. "Die Untersuchung der Entscheidungsgrundlagen zum Koralmbahnprojekt hat gezeigt, dass weder die den Nutzenüberlegungen zu Grunde gelegten regionalwissenschaftlichen Studien, noch die verkehrlichen Grundlagenstudien und Auswahlentscheidungen als Basis einer abgesicherten Entscheidung herangezogen werden können", sagte der Verkehrsexperte. Letztlich sei "unseriöserweise der Nutzen der Koralmbahn bereits zugerechnet, die Kosten jedoch ausgeklammert worden."

Keine Prognosen. Auch die fehlenden Bewertungen von Alternativen zur Koralmbahn in den bisherigen Studien werden kritisiert: Weder die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) noch der "Motivenbericht Koralmbahn" enthalten demnach Prognosen zum Ausbau der Südbahn als Hochleistungsstrecke ohne Koralmbahn. Laut Hermann Knoflacher habe ein ÖBB-Test gezeigt, dass allein durch die Verwendung von Neigezügen zwischen Mürzzuschlag und Klagenfurt eine Stunde Fahrzeit eingespart werden könnte.

Unrealistisch. Im Detail kritisierte Macoun etwa, dass die bisherigen Studien unter anderem von unrealistischen Reisezeiten und Zugänglichkeiten der Haltestellen ausgehen würden. Auf Grund der vorausgesetzten idealen Reisezeiten von 60 Minuten würde sich die Zahl der Züge auf 20 pro Tag zu je 200 Personen beschränken. Derzeit könnten im europäischen Personenfernverkehr aber nur zwei Zugpaare von diesen Beschleunigungsmaßnahmen profitieren. Zudem habe die Verbindung Graz - Klagenfurt eine geringe verkehrliche Bedeutung, ein bedeutender Austausch von Personen sei unwahrscheinlich.

Kosten. Macoun kritisiert auch die hohen Opportunitätskosten für die ÖBB: Projekte mit viel höherem Nutzen können beim Bau der Koralmbahn nicht gebaut werden, da vom jährlichen ÖBB-Budget in Höhe von jährlich 1,3 Mrd. Euro nur mehr ein Bruchteil für das

Gesamtnetz übrig bleibe.

Laut Rechnung eines Verkehrsexperten würden bei prognostizierten Gesamtkosten der Koralmbahn von 10 Mrd. Euro durch die jährlichen Einnahmen aus dem Personenverkehr auf dieser Strecke von 16 bis 20 Mio. Euro gerade Mal 6 Prozent der Zinsbelastung aus diesem Projekt - bei einem Rechnungszins von 3 Prozent - gedeckt werden.

Drucken

Versenden

Zurück