

## „Und Österreich will den Deppen spielen“

Verkehrsexperte Hermann Knoflacher über Managementfehler und die Ahnungslosigkeit des neuen Ministers.



„Es gibt keinen Bedarf an Neustrecken.“  
Hermann Knoflacher, Professor der TU Wien

### Welche Folgen hat es, wenn die Schulden der SchiG wieder zu den ÖBB kommen?

**Knoflacher:** Na hoffentlich den, dass dann nicht mehr so sinnlose Schulden gemacht werden. Die SchiG wurde ja ausschließlich zur Verschleierung von Schulden gegründet.

### Der neue Verkehrsminister hält am Bau von Koralm- und Semmering-Basistunnel fest.

Das zeigt nur, dass er keine Ahnung hat und – wenn überhaupt – in Strukturen des frühen 19. Jahrhunderts denkt.

### Warum?

Die Sinnhaftigkeit eines Semmering-Basistunnels wurde ja schon mehrfach wissenschaftlich widerlegt. Falls man tatsächlich eine Zeitersparnis erzielen will, kann man dies mit dem Einsatz moderner Technologie auf der bestehenden Strecke viel besser und mit nur einem Zehntel der geplanten Investitionen tun.

### Und der Koralmtunnel?

Der ist sowieso jenseits jeder seriösen Diskussion von Verkehrssystemen. Und entbehrt wirklich jeder Sinnhaftigkeit.

### Wie groß ist der Bedarf an Neubaustrecken?

Es gibt so gut wie keinen Bedarf, und er wird auch nicht steigen.

### Das widerspricht aber den Zahlen des

### Verkehrsclubs (VCÖ).

Der ständig falsche Zahlen veröffentlicht. Genauso, wie sich immer Experten finden lassen, die Kosten für Neubauprojekte veranschlagen, die dann komischerweise immer explodieren, so wie jetzt beim Unterinntal.

### Bundeskanzler Wolfgang Schäussel und der bayrische Ministerpräsident Edmund Stoiber sind der Ansicht, dass der Brenner-Basistunnel so rasch wie möglich gebaut werden sollte.

Der Brenner-Basistunnel (BBT) ist wirklich sinnvoll für Deutschland und für Italien, nur für Österreich ist er absolut sinnlos, das müsste jeder erkennen, der nur Spurenelemente von Intelligenz im Hirn hat. Oder würden Sie einen Tunnel finanzieren wollen, der unter Ihrem

Haus verläuft? Wozu?

### Damit der Transitverkehr nicht durch mein Haus geführt wird?

Selbst wenn man den gesamten Verkehr von der Straße auf die Schiene bringen würde, wäre die Kapazität der derzeit bereits bestehenden Strecke noch nicht ausgelastet. Mit einem BBT schafft man riesige Überkapazitäten. Der natürliche Gütertransportweg zwischen Italien und Deutschland führt über die Schweiz. Und deshalb macht für die EU-Verkehrspolitik ein BBT Sinn, denn dann kann man die Transportpreise in den Verhandlungen mit der Schweiz drücken, weil es eine völlig unausgelastete Konkurrenzstrecke gäbe. Und Österreich will den Deppen spielen und den Bau dieses völlig unnötigen Tunnels auch noch finanzieren.

### Ist die geplante Zerlegung der ÖBB in einzelne Geschäftsbereiche sinnvoll?

Das hat ja schon in Deutschland nicht funktioniert. Österreich ist ein Kleinstaat und hat ein überschaubares Bahnsystem. Eine Zerschlagung der ÖBB in Einzelteile kann nur von Leuten forciert werden, die keine Ahnung von der Bahn haben oder nur an Symptomen herumdoktern wollen. Wenn man die tatsächlichen Probleme der ÖBB angehen will, dann muss man die falsche Politik und die seit Jahren gemachten Managementfehler beseitigen.

schlechtes Wirtschaften im jeweiligen Bereich“ sichtbar wird. ÖBB-General Rüdiger vom Walde gibt dazu nur diplomatisch „Das bleibt den Eigentümern vorbehalten“ von sich (siehe Interview Seite 59). Wilhelm Haberzettl, Vorsitzender der Eisenbahngewerkschaft, erblickt darin hingegen „nicht viel Sinn, vor allem keine Kostenersparnis“ (siehe Interview Seite 58). Doch das allein scheint nicht der tiefere Sinn der Teilung zu sein. Vielmehr steht das Ziel, ein Budgetdefizit auf Maastricht-konformen Wegen zu erreichen, am Fahrplan der neuen Regierung. Und dazu müssen die teuren, das Budget belastenden Infrastrukturmaßnahmen, wie etwa der Bau des Semmering-Basistunnels oder des Koralm-Tunnels, in entsprechende Unternehmensbereiche ausrangiert werden. Das sieht auch Gorbach so: „Wenn die Schulden dort sind, wo das Vermögen liegt, ist das wirtschaftlich sinnvoller und Maastricht-konformer als die bestehende Lösung aus dem Jahr 1996“ (siehe Interview Seite 53).

**Rangieren und Jonglieren.** Mitte der neunziger Jahre wurde ein unaussprechliches Konstrukt namens Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (SchiG) gegründet. Es hatte die Aufgabe, den Ausbau der Schiene vorzufinanzieren, ohne dass die daraus resultierenden Schulden dem Staatsbudget zugerechnet werden – obwohl der Staat ja für die Rückzahlung dieser Schulden haftet. Eine Verschiebung von Staatsschulden in den außerbudgetären Bereich der grauen Schulden also, der von der EU nur unter ganz bestimmten Bedingungen anerkannt wird.

Eine dieser Bedingungen lautet, dass die Kredite nicht von der Republik Österreich aufgenommen und an Sondergesellschaften wie die SchiG weitergegeben werden dürfen.

In Österreich wurde dies allerdings seit Jahren so gehandhabt. Mit dem Erfolg, dass nunmehr die Schulden von SchiG und Co bis 2001 nun doch den Staatsschulden zugerechnet werden und diese sich dadurch schlagartig um zwölf Milliarden Euro (165 Mrd. Schilling) erhöhten.

In Zukunft soll es daher keine Staatsanleihen mehr geben, deren Erträge an Sondergesellschaften weitergegeben werden, sondern man wird Anleihen der SchiG, der ÖBB etc. zeichnen, damit die Maastrichtkriterien eingehalten werden. Doch an der Konstruktion einer Sondergesellschaft, die das Pouvoir hat, Schulden in gigantischem Ausmaß aufzunehmen, für die die Republik – sprich der Steuerzahler – haftet, an der soll nicht gerüttelt werden. Man will jedoch die immer größer werdende Schuldenlast bei gutem Wind verschieben. Und zwar so:



Die Schulden für die Schieneninfrastruktur sollen Maastricht-konform bei den ÖBB geparkt werden.

Der Haftungsrahmen für die SchiG wurde erst vor einem Jahr um rund 50 Prozent auf 16 Milliarden Euro (220 Mrd. Schilling) erhöht. Als einzige Einnahmequelle verfügt die SchiG allerdings über das Entgelt, das die Bahngesellschaften (vornehmlich die ÖBB) für die Schienenbenutzung bei ihr abliefern. Diese Schienenbenutzung betrug im Vorjahr bloß 290 Millionen Euro (3,9 Mrd. Schilling). Den Rest muss der Bund zuschießen. Um entsprechend den Maastrichtkriterien als eigenständiges Unternehmen zu gelten, müsste die SchiG 50 Prozent der jährlichen Ausgaben durch privatwirtschaftliche Einnahmen decken. Steigen die Bundeszuschüsse jedoch auf über 50 Prozent, was langsam unvermeidlich wird, weil sonst

die Zinsen explodieren – werden die SchiG-Schulden automatisch wieder den Staatsschulden zugerechnet. Da dies im Finanzministerium bereits hinlänglich bekannt war, tüftelte man seit langem an Lösungsmöglichkeiten herum.

**Schuldenparkplatz.** Nun glaubt man eine ideale Variante gefunden zu haben. Die Schulden der SchiG werden in der Infrastruktur-Gesellschaft der ÖBB geparkt, in die auch jene Bahn-Immobilien kommen sollen, die nicht betriebsnotwendig sind und daher verkauft werden können. Der Gesamtwert der ÖBB-Immobilien wird mit rund sechs Milliarden Euro beziffert, die nicht betriebsnotwendigen Immobilien haben einen Buchwert von rund 1,2 Milliarden Euro. Sie sollen in Zukunft ei-

ne zusätzliche Einnahmequelle zur Abdeckung der SchiG-Schulden neben dem Benützungsentgelt bilden. Und damit kann die 50-Prozent-Grenze an eigenen Einnahmen wieder erreicht werden.

So hat man nun eine höchst komplexe Lösung gefunden, die Schulden der SchiG nun doch zu verlagern und das Budget den Maastrichtkriterien entsprechend zu gestalten. Doch einmal wird auch die letzte ÖBB-Immobilie verkauft sein – eine tiefgreifende Lösung der strukturellen Probleme der ÖBB wurde durch die Aufteilung in vier Bereiche aber noch nicht erreicht.

Denn die gewaltigen Schulden für die Schieneninfrastruktur fallen vor allem deshalb an, weil an einem Ausbaupro- ▶

## „Wer die Immobilien will, muss auch die Schulden nehmen“

Wilhelm Haberzettl, Vorsitzender der Eisenbahner-Gewerkschaft, über die Begehrlichkeiten des Finanzministers und den ungeliebten General.



„Wir haben die Infrastrukturprojekte niemals gefordert.“  
Wilhelm Haberzettl

**Die ÖBB werden neu strukturiert. Sie sind dagegen?**

**Haberzettl:** Ich sehe nicht viel Sinn darin, vor allem keine Kostenersparnis. Und eine strategische Holding allein als Beschäftigungstherapie für einen ungeliebten Generaldirektor ist zu teuer.

**Warum ist der Generaldirektor so unbeliebt?**

Rüdiger vom Walde ist zu wenig schlitzohrig für diesen Job und viel zu ehrlich! Keiner kann ihn zu einem willfähigen Werkzeug umfunktionieren, egal von welcher Seite. Das ist natürlich ein feiner Zug, aber in der politischen Landschaft Österreichs passt das keinem, und so ist er nobody's darling!

**Warum dann die Aufteilung und die Holding-Lösung?**

Mit dieser Zerschlagung der ÖBB will sich jemand nur die Filetstücke herausholen.

**Was ist an den ÖBB ein Filetstück?**

Die nicht betriebsnotwendigen Immobilien, wobei keiner weiß, was unter betriebs- und nicht betriebsnotwendig verstanden wird. Wollte man diese Diskussion führen, würde sie schon hier, innerhalb der ÖBB, mindestens die nächsten vier Jahre dauern. Ich hab einmal den Generaldirektor gefragt, was betriebsnotwendig sei: Was man für einen derzeitigen Betrieb oder für die Realisierung eines Generalverkehrsplanes oder für künftige andere Nutzungen braucht? Da hat er mich nur verständnislos angeschaut.

**Was sind die Immobilien wert?**

Da sind wir beim nächsten Thema. Niemand kann Ihnen den Wert der ÖBB-Immo-

bilien wirklich nennen. Also wird hier über eine Luftblase gesprochen, deren sofortige Flüssigmachung der „beste Finanzminister seit dem Zweiten Weltkrieg“ verlangt, genauso unsinnig und unmöglich wie die sofortige Auflösung der Währungsreserven der Oesterreichischen Nationalbank.

**Aber die nicht betriebsnotwendigen ÖBB-Immobilien haben einen Buchwert von 1,2 Mil-**

**liarden Euro. Und der Erlös aus der Verwertung soll zur Schuldenabdeckung verwendet werden.**

Die Forderung von Minister Reichhold – der Absatzbereich der ÖBB gehört entschuldet – war ja nicht so blöd, auch wenn er nicht gewusst hat, warum er sie stellt. Denn der Absatzbereich ist mit 16,3 Milliarden Schilling Schulden in die Eigenständigkeit entlassen worden, „dafür“, hieß es damals, „gehören euch die Immobilien“. Von diesen Schulden wurden in den letzten zehn Jahren acht Milliarden getilgt. Wenn der Finanzminister jetzt also die restlichen Immobilien haben will, dann muss er sich auch die verbliebenen Schulden nehmen.

**Die Schulden der SchiG (Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft) versucht er aber gerade wieder in den ÖBB zu parken.**

Dabei haben jene Infrastrukturprojekte, für die diese gigantischen Schulden aufgenommen wurden, die ÖBB niemals gefordert. Paradebeispiel ist der immer zitierte Koralmtunnel, das Unnötigste, was es gibt. Und Koralm plus Semmering ist ganz blöd.

**Wie ist das Verhältnis zwischen Ministerium und Eisenbahnergewerkschaft?**

Mit Minister Reichhold gab es, außer beim Antritt, keinen weiteren Gesprächstermin mehr, die wurden immer von ihm abgesagt. Wir sind aber grundsätzlich für Gespräche mit jedem Minister offen. Staatssekretär gab es ja bislang keinen, aber Kukacka war ja schon seit Jahren als Verkehrssprecher vollkommen verzichtbar.

gramm für die Schiene festgehalten wird, das im so genannten Generalverkehrsplan niedergeschrieben wurde und in das so ziemlich alle Projekte hineinreklamiert wurden, die „leicht verzichtbar, aber enorm teuer sind“, meint ein Mitarbeiter des Verkehrsministeriums.

Der neue Verkehrsminister Hubert Gorbach hält genauso unerschütterlich an der Realisierung all dieser Projekte fest wie sein neuer Staatssekretär Helmut Kukacka, der schon als ÖVP-Staatssekretär federführend an der SchiG-Konstruktion mitgearbeitet hat. Verkehrsexperte Hermann Knoflacher sieht darin hingegen wenig Sinn: „Es gibt derzeit keinen Bedarf an Neubaustrecken, und die Sinnhaftigkeit von Semmering- oder Koralmtunnel wurde wissenschaftlich widerlegt“ (siehe Interview Seite 54).

Als Argument für einen weiteren und noch intensiveren Ausbau der Schienenwege wird seit Jahrzehnten der hehre Wille zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene angeführt. Nun hat eine ganze Phalanx von Experten samt Rechnungshof wiederholt vorgerechnet, dass die Investitionen in den Schienenausbau zu keiner tatsächlichen Verlagerung, weder des Personen- noch des Güterverkehrs, von der Straße auf die Schiene geführt haben. Der Rechnungshof hat zudem kritisiert, dass sämtliche Investitionen keinerlei Verbesserung für den Fahrgast der ÖBB brachten und dass die Republik nicht unbegrenzt Garantien für die Schulden von Sondergesellschaften übernehmen kann, die damit nur in den Graubereich politischer Verantwortungslosigkeit abgeschoben werden.

Doch den Warnungen des Rechnungshofes scheint es ähnlich zu ergehen wie manchen Zügen: Sie kommen nur mit Verspätung an – und bei der neuen Regierung schon gar nicht.



„Investitionen brachten keinerlei Verbesserungen.“ Franz Fiedler, RH-Präsident