

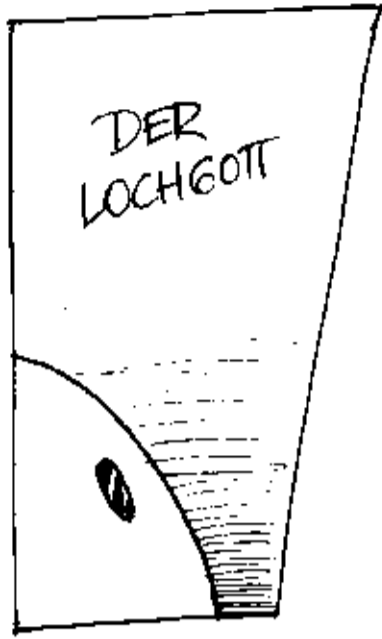
# Streit über das Loch unter dem Brenner

Eklat im Streit um die Milliarden-schulden der ÖBB. Die Bahnmanager verweigern die Übernahme der Kosten des Brennerbasistunnels und des Tiroler Anteils, ein Konflikt mit dem Finanzminister ist die Folge.

Wien – Der politische Schlagabtausch über die Milliarden-Finanzverbindlichkeiten der ÖBB erreichte am Montag eine neue Dimension: Die ÖBB blockiert die Übernahme des Tiroler Anteils (25 Prozent) am Brennerbasistunnel (BBT), die dafür vorgesehene außerordentliche Aufsichtsratsitzung am Dienstag wurde abgesagt.

Offizieller Anlass der Auseinandersetzung ist der Finanzierungsvertrag für das Milliardenprojekt, der laut ÖBB von der Regierung noch nicht unterschrieben wurde. Wohl gibt es einen Regierungsbeschluss für den ÖBB-Rahmenplan 2011–2016 inklusive Übertragung des BBT-Bundesanteils an die Bundesbahn (letzteres ist bereits erfolgt), der zum ÖBB-Rahmenplan gehörende Finanzierungs- und Zuschussvertrag zwischen Bund und ÖBB ist aber noch ausständig.

ÖBB-Holding-Chef Christian Kern argumentiert, dass die ÖBB den allein auf österreichischer Seite auf fünf Mrd. Euro taxierten Tunnelbau samt Risiken ohne verbindlichen Rechtsakt mit der Republik nicht übernehmen könne. Im Finanzministerium kontert man, Verkehrsministerin Doris Bures (SPÖ) habe den Vertragsentwurf erst vorige Woche übermittelt, und den müsse man nun prüfen. Den ersten Vertragsentwurf hatte Finanzminister Josef Pröll



(ÖVP) dem Vernehmen nach nicht akzeptiert, weil er die hundertprozentige Übernahme der Annuitäten für das ÖBB-Bauprogramm vorgesehen habe (statt bisher 70 Prozent). Das weist man im Verkehrsministerium zurück. Der Zuschussvertrag orientiert sich stets an der Ertragskraft der ÖBB und die sei allein aufgrund der Wirtschaftskrise (die Einnahmen aus Schienenmaut brachen ein) stark zurückgegangen. Daher schwanke auch die Annuitätenverteilung.

Für Unstimmigkeiten sorgt auch der Beitrag des Landes Tirol zu den BBT-Baukosten. Tirol muss nur 120 Mio. Euro zuzahlen (statt der ursprünglich vereinbarten 350 Mio. Euro, die nach Abzug von Österreich-Anteil, EU-Gemeinschaftszuschuss und Querfinanzierung durch die Autobahn unbedeckt bleiben) und will diese 120 Millionen auch noch auf 30 Jahre verteilen.

Die diesbezügliche Verschriftlichung ist ebenfalls ausständig. Sie muss bis Mitte März stehen, denn am 18. April ist die Hauptversammlung angesetzt, in der die ÖBB-Eigentümervorteiler das „Go“ für das Jahrhundertprojekt BBT geben sollen.

Ungewöhnlich unaufgereggt sieht die Verstimmung der Tiroler Landeshauptmann Günther Platter (ÖVP). Er verwies am Montag auf den einschlägigen Ministerratsbeschluss. „Ich gehe nicht davon aus, dass der Schwanz mit dem Hund wedelt und die ÖBB Entscheidungen des Eigentümers ignoriert“, sagte Platter.

Für Irritation sorgt darüber hinaus der massive Finanzbedarf für den BBT. Nach jüngsten Berechnungen werden bis 2016 „für Erkundungs- und Vorbereitungsmaßnahmen“ insgesamt 1,75 Mrd. Euro ausgegeben. Bisher war der Sondierstollen

auf 430 Mio. Euro taxiert worden, weitere Vorbereitungsmaßnahmen auf 90 Mio. Euro und der vom Rechnungshof kritisierte „Quick-Start“ im Jahr 2005 auf 500 Mio. Euro. Nun sind im aktuellen ÖBB-Rahmenplan weitere 1,25 Milliarden Euro an BBT-Investitionen eingestellt für die von Bures stets als „Erkundungsphase“, von den Tirolern jedoch als „Hauptbauphase“ bezeichnete Bauphase.

Im Verkehrsministerium stellte man am Montag erneut in Abrede, dass es sich dabei um Kostenexplosionen handle. „Die Frage ist, wo beginnt das Hauptbaulos?“ sagt ein hochrangiger Beamter. Schließlich diene alles, was jetzt investiert werde, dem Bau des Hauptstollens. Dazu passt, dass BBT-SE-Chef Konrad Bergmeister den Sitz der Gemeinschafts-firma BBT-SE (gehört zur Hälfte Italien und Österreich), bereits am Dienstag per Aufsichtsratsschluss nach Bozen verlegen wollte. Letzteres ist laut BBT-Staatsvertrag mit Ita-

lien grundsätzlich für die „Bauphase“ geplant. „Es ist offensichtlich“, sagt Fritz Gurgiser vom Transitforum Austria, „die wollen möglichst rasch den Point-of-no-Return erreichen, damit der BBT nicht mehr zu stoppen ist.“

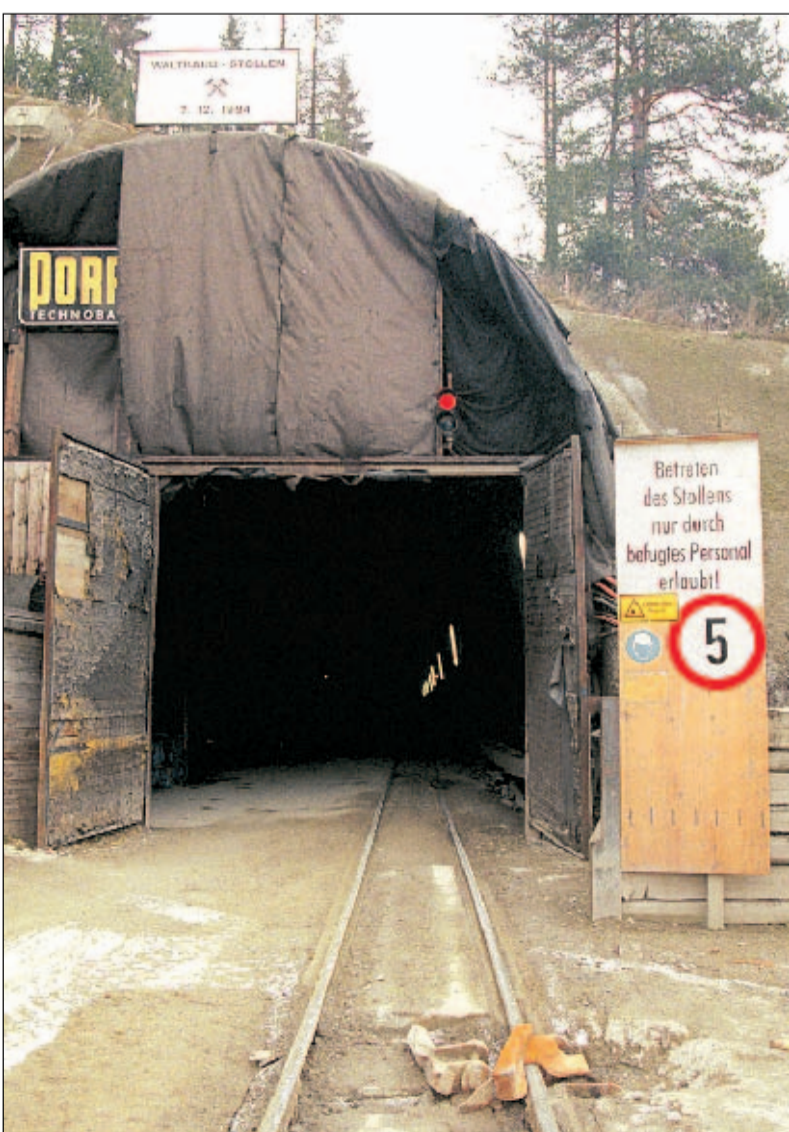
Unmut bei Ökonomen verursachen die seitens des Finanzministeriums seit Wochen hochgespielten Diskussionen über die Defizit- und Schuldenauswirkungen der ÖBB-Verbindlichkeiten nach Maastricht-Rechnung. Der Leiter des Instituts für Höhere Studien, Bernhard Felderer, erinnerte, dass die Bahnschulden jedenfalls von der Republik zu tragen seien. Ob sie statistisch nun beim Bund oder bei der ÖBB erfasst werden, ist in seinen Augen nebensächlich. Wichtig sei, dass die Auseinandersetzung den Infrastrukturausbau in Österreich nicht gefährde. Anders sei das beim Betrieb der Bahn, bei dem Einschnitte durchaus gerechtfertigt seien. (ung, as)

Kommentar Seite 32

SCHWERPUNKT:  
**Finanziell löchrige Bahntunnel**

## Zweifel an Unbefangenheit der Semmering-Gutachter

Sachverständige bei Umweltverträglichkeitsprüfung sollen Aufträge für die Bahn erfüllt haben



Bürgerinitiativen bezweifeln, ob die Sachverständigen zur Umweltverträglichkeitsprüfung des Tunnels objektiv genug sind. Foto: APA

Wien – So weit wie beim Brenner-tunnel ist man beim neuen Semmeringbasistunnel zwar noch nicht. Probleme gibt es aber auch bei der Tunnelröhre zwischen Gloggnitz und Mürtzschlag. Bei der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) stoßen die Tunnelbauer in Verkehrsministerium und ÖBB nämlich auf massiven Widerstand von Bürgerinitiativen.

Eine davon ist Alliance for Nature, die unter anderem das Weltkulturerbe Semmeringbahn erhalten und schützen will. Was die Alliance, die im UVP-Verfahren Parteienstellung hat, besonders stört: Es gibt Hinweise, die Zweifel an der Unbefangenheit der von der Eisenbahnbehörde im Verkehrsministerium berufenen Sachverständigen im UVP-Verfahren berechtigt erscheinen lassen.

So sind gemäß einer Sachverhaltsdarstellung des Ziviltechnikers und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen Josef Lueger zahlreiche von der Eisenbahnbehörde berufene Gutachter im UVP-Verfahren gleichzeitig für die ÖBB tätig oder haben in der Vergangenheit Aufträge für die für den Bahnbau zuständige ÖBB-Infrastruktur-Bau-AG erbracht.

„Allein eine einfache Internetrecherche bringt folgende Ergebnisse: Bei vier von 23 UVP-Sachverständigen konnten Geschäftsverbindungen zur ÖBB ausfindig gemacht werden“, schreibt Lueger in der Sachverhaltsdarstellung, die dem STANDARD vorliegt. Zweifel, ob ihre Unbefangenheit gewährleistet ist, gibt es bei weite-

ren acht von 15 Gutachtern, die auf ihren Homepages teils offenherzig von ihren Referenzprojekten und ÖBB-Aufträgen berichten.

So weist das Ziviltechnik-Büro Kordina ZT – Hans Kordina fungiert als Koordinator des UVP-Verfahrens im Auftrag des Verkehrsministeriums – auf seiner Homepage nicht nur eine Fülle von Aufträgen für das Ministerium aus, sondern auch einige der ÖBB-Infrastruktur AG, etwa einige Teilabschnitte des eisenbahnrechtlichen Verfahrens für den Koralmbahnausbau Graz–Klagenfurt.

Regelmäßig für die ÖBB tätig ist laut Internetseite auch die Axis Ingenieurleistungen ZT GmbH in Wien, deren geschäftsführender Gesellschafter Rudolf Wenny ebenfalls als UVP-Sachverständiger fungiert. Gleiches gilt für die ESW Constulting Wruss ZT des Michael Kochberger.

Lueger, er ist selbst Ziviltechniker, argwöhnt nun, dass die UVP-Behörde bei der Auswahl der Gutachter und Sachverständigen für das UVP-Verfahren nicht ausreichend Sorgfalt walten habe lassen. Denn: Sachverständige dürfen gemäß Eisenbahngesetz nur dann mit der Erstattung von Gutachten beauftragt werden, sofern sie nicht mit der Planung betraut waren oder sonstige Umstände vorliegen, die die Unbefangenheit oder Fachkunde in Zweifel ziehen. Im Verkehrsministerium weist man diese Befürchtungen zurück. Man habe alle Gutachter sorgfältig ausgewählt, es gebe keine Befangenheit. (ung)

Wien – Die Portoerhöhung bei der gelben Post wird konkret. Ab 1. Mai kostet der „gemeine Standard-Brief“ (bis 20 Gramm), 62 Cent, also um sieben Cent mehr als bisher – DER STANDARD berichtete exklusiv. Vergleichbar mit den bisherigen Preisstaffelungen sind die neuen, teils höheren Beförderungsentgelte für Briefpost nicht mehr. Die Preisstaffelung beginnt beim so genannten „Standard-Inlandsbrief“, der – je nach Zustellgeschwindigkeit – nur zwei Cent mehr kostet als bisher, also 57 Cent, oder eben 62 Cent, wenn die Sendung am Tag nach der Abgabe beim Postamt zugestellt werden soll. Das teilte die Post am Montagabend via Aussendung mit.

Analog zum Standard-Inlandsbrief, der mehrere Tage unterwegs sein kann („Economy“) oder nur einen Tag braucht („Premium“), wird der „Standard Plus“-Brief eingeführt: kostet je nach Reisegeschwindigkeit 80 oder 90 Cent. Das Schema setzt sich bei „Maxi“-Brief (1,25 Euro oder 1,45 Euro) und „Maxi+“ (2,60 bzw. 2,90 Euro) fort. Sie alle, sagt die Post, müssen vom Format her lediglich in das Hausbriefpack passen, eine Differenzierung nach Gewicht fällt weg. Alles andere fällt in die Kategorie „Großbrief“, der 3,80 Euro kosten wird. Dieses Briefprodukt kann um 40 Cent günstiger sein als das herkömmliche Paket, das je nach Gewicht mindestens 4,20 Euro kostet. Details zur ersten Briefportoerhöhung seit 2003 gibt die Post heute, Dienstag bekannt. (ung)

Ab Mai kostet  
Inlandsbrief  
62 statt 57 Cent