

28. August 2013  
Die Presse

## **Die Bures-Bilanz: Nicht einmal ein Genügend**

HERMANN KNOFLACHER (Die Presse)

**Die Verkehrspolitik in Österreich ist auch unter der Sozialdemokratin Doris Bures ein Spielball von Lobbys geblieben. Auch künftige Generationen werden noch die Kosten der falschen Prioritätensetzungen zu tragen haben.**

Bei der Beurteilung der Regierungsmitglieder bekommt – abgesehen von „Presse“ und „Standard“ – Infrastrukturministerin Doris Bures überdurchschnittlich gute Noten. Glauben die Journalisten demnach, was die Ministerin sagt? Wie schaut das Sein im Vergleich zum Schein aus, nimmt man nur das Regierungsprogramm als Maß?

Unter „Infrastruktur und Verkehr“ finden sich zunächst Aufgaben für ausgelagerte Gesellschaften, wie Asfinag und ÖBB. Verlangt wird, beim Neu- und Ausbau (des Schienennetzes) solle „die Effizienzsteigerung mit der Asfinag weitergeführt werden“.

Verkehrspolitisch kann das nur heißen, dass die beiden Verkehrsträger nicht Projekte betreiben dürfen, die einander schädigen – etwa Autobahnbauten, die der Schiene Güter und Fahrgäste entziehen. A5 und Lobautunnel müssten von der Ministerin aus dem Programm gestrichen werden, weil „die Attraktivierung von Schiene und Wasserstraße besonders zu forcieren ist“. Bures lässt das Gegenteil zu.

### **Die Republik als Baufirma**

Bezieht sich diese Formulierung im Regierungsprogramm nur auf die bauliche Effizienz? Träfe dies zu, würde das die Vermutung von Günther Nennung beweisen, dass die Republik eine Baufirma ist und diese Passage von Lobbyisten der Baukonzerne geschrieben wurde. Sind die Politiker, die die Vertreter der Bürger sein sollten, in der Regierung Faymann zu Handlangern der Baukonzerne degradiert, um für diese das Geld herbeizuschaffen und damit Generationen mit Schulden zu belasten?

Die Formulierung ist außerdem völlig überflüssig. Die Bedingung steht in der Verfassung! Hat sich mit dieser Formulierung jemand einen Doppelposten in Leitungsgremien der beiden ausgelagerten Betriebe einrichten lassen?

„Für ländliche Regionen ist öffentlicher Verkehr eine Voraussetzung für Mobilität und dient der sozialen Gerechtigkeit. Daher ist das Angebot zu attraktivieren.“ Die Aufgabe ist nicht schwer, man kann vom Nachbarn Schweiz „abschreiben“: das bestehende Netz aller Bahnen auf einen zeitgemäßen Betrieb einrichten. Was machte die Ministerin? In Niederösterreich hat sie die für die Zukunft der Entwicklung der Regionen und die Vernetzung mit den Nachbarstaaten idealen Nebenbahnen bedingungslos abgestoßen. Ein folgenschwerer verkehrspolitischer Fehler. Vielleicht weil keine Tunnelbauten in Aussicht standen?

Statt vom Auto auf die Bahn, wie in Bayern und Südtirol, steigt man nun vom Bus auf das Auto um. Zu einer Zeit, da international die Bedeutung von Regionalbahnen für die Zukunft erkannt wurde, hat die Ministerin den größten Kahlschlag zugelassen.

### **Elementare Aufgaben nicht gelöst**

Überlässt man Bestellungen der Bahnleistungen den Bundesländern, muss die Ministerin dafür sorgen, dass die Regionalverbindungen auch über die Landesgrenzen funktionieren,

um die Angebote der ÖBB wie das „Einfach Raus Ticket“ auch über den Arlberg nutzen zu können.

Wenn Anschlüsse von Bus und Bahn nicht funktionieren, beweist das nur, dass selbst elementare Aufgaben nicht bewältigt wurden. Wie Anschlusssicherung funktionieren sollte, kann man in den Mitteilungen der „Bahnland Bayern News“ nachlesen und kann sich so Millionen für Projekte wie die „Letzte Meile“ sparen.

„Vereinheitlichung der Tarife zwischen den Verkehrsverbunden, Österreich Ticket“ – das wäre eine wichtige Aufgabe gewesen. Das „Österreich Ticket“ gibt es nicht, dafür eine fette Verschrottungsprämie der Ministerin für die Autoindustrie. Der Bevölkerung hat sie auch für die nächsten Generationen Schulden für Projekte aufgehalst, von denen sich nicht einmal die Namen im Regierungsprogramm finden, obwohl sie zig Milliarden verschlingen und sachlich fundiert nicht zu begründen sind.

### **Sachkundige Beratung fehlt**

Seit über 20 Jahren verfügen die ÖBB über eine Studie zum Zentralraum Niederösterreich, in der nachzulesen ist, dass die Revitalisierung von Nebenbahnen um eine bis zwei Zehnerpotenzen effizienter ist als alle sogenannten Großprojekte. Die Sozialdemokratin Bures aber setzt den Weg, den Grasser, Haider und Gorbach begonnen haben, ohne Rücksicht fort.

Wer Verkehrspolitik ohne sachkundige unabhängige Beratung betreibt, wird zum Spielball der Lobbys. Die Industriellenvereinigung lässt sich die Gelegenheit nicht entgehen und gibt Studien in Auftrag, um sich weitere Milliarden aus dem Steuertopf zu holen. Zur Präsentation lädt sie die Ministerin ein, wo sich diese erneut politisch bestätigt fühlen kann und sich auch äußern darf. Auch jede einschlägige Statistik, wie jene der Schienenlobby, die aufzeigt, dass Österreich in der EU pro Einwohner das meiste Geld in die Bahn steckt, wird als Bestätigung der Politik gesehen. Leider weit gefehlt: Erstens hat Österreich das Geld nicht! Bures schmückt sich mit den Schulden der nächsten Generationen. Zweitens muss man fragen, was man um dieses Geld bekommt. Die Schweizer haben einen Stundentakt bis ins letzte Tal und einen Halbstundentakt auf allen Hauptlinien, der wie ein Uhrwerk funktioniert. Die Österreicher dürfen künftig durch lange Löcher in den Bergen schauen, während die Güter daneben durchs Flachland rollen.

Sollten da wirklich Güterzüge fahren, wie sie in Gefälligkeitsgutachten herbeigerechnet werden – dann gnade Gott dem Kärntner Seengebiet, wo sie dann durchmüssen. Oder hat hier der weise Drahtzieher der Tunnel noch immer Haiders Tunneltrasse entlang des Wörthersees in petto? Welchem Minister wird man dann diesen Unsinn schmackhaft machen?

### **Schmücken mit fremden Federn**

Beim öffentlichen Verkehr schmückt sich Bures mit fremden Federn. Die hohen Anteile stammen aus allen Schienenverkehrsmitteln des Landes, auch den Straßen- und U-Bahnen der Städte usw. Die Wiener Linien allein transportieren viel mehr Personen als die Eisenbahnen. Graz, Innsbruck, Linz sind nicht zu vernachlässigen. Thema nicht verstanden!?

Beschäftigungspolitik: Wenn die Gutachten zu den Tunnelbauten stimmen, müssten wir einen Beschäftigungsboom haben und nicht mehr Arbeitslose. Weiß die Ministerin nicht, dass Tunnelbauten zu den am stärksten mechanisierten Bauten mit dem geringsten Beschäftigungseffekt der eingesetzten Mittel gehören?

Bei sachlicher Prüfung ihrer Leistungen reicht es leider nicht mehr zu einem Genügend. Und nachsitzen wäre eine gefährliche Variante für die Fortsetzung der Schuldenlawine. Es ist eher zu vermuten, dass nach der Wahl das Ministerium in dieser Form nicht mehr weiter bestehen wird – schon allein, um die Spuren dieses Anschlags auf die Staatsfinanzen zu verwischen.

E-Mails an:

[debatte@diepresse.com](mailto:debatte@diepresse.com)

Zum Autor

**Hermann Knoflacher** (\*1940 in Villach) ist Professor emeritus am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien. Er hat sich als fundamentaler Kritiker der Bevorzugung des Automobils im Verkehrswesen einen Namen gemacht. Sein neuestes Buch: „Zurück zur Mobilität! Anstöße zum Umdenken“ (Ueberreuter). [K.Roßboth]

("Die Presse", Print-Ausgabe, 28.08.2013)

Link zum Online-Artikel:

[http://diepresse.com/home/meinung/gastkommentar/1445861/Die-BuresBilanz\\_Nicht-einmal-ein-Genuegend](http://diepresse.com/home/meinung/gastkommentar/1445861/Die-BuresBilanz_Nicht-einmal-ein-Genuegend)