

„Der Brenner-Basistunnel lässt sich verkehrspolitisch nicht begründen“

Transkription eines Vortrages von
Prof. Hermann Knoflacher
17. April 2007, Stadttheater Sterzing

Vortrag auf Einladung der Transitinitiative Südtirol/Sudtirolo am 17.04.2007, im Stadttheater Sterzing

Transkription der Tonaufnahme: Matthias Weiss
Bearbeitung des Textes: Markus Lobis

Anmerkungen:

- Der Redetext wurde vom Bearbeiter der Schriftform angepasst. Dabei können rhetorische Nuancierungen von Prof. Knoflacher etwas in den Hintergrund geraten sein.
- Zur leichteren Orientierung und zum besseren Verständnis wurden Zwischentitel eingefügt, die in dieser Form nicht von Prof. Knoflacher stammen.
- Die Schaubilder wurden der Power-Point-Präsentation von Prof. Knoflacher entnommen. Ein Schaubild wurde einer früheren Präsentation entnommen, eines (Seite 11, zweite Abbildung) zum besseren Verständnis der Materie einem Bericht des Schweizerischen Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) entnommen.

© Prof. Knoflacher, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, TU Wien und Transitinitiative Südtirol/Sudtirolo

Anfragen/Klärungen: info@transitinitiative.it

Meine sehr geehrten Damen und Herren, Sie müssen mich entschuldigen, dass ich da bin. Wäre ich ein zeitgemäßer Wissenschaftler, würde ich mich opportun verhalten. Es ist ein absolut unopportunes Verhalten sich nicht mit dem großen Kapital zu verbünden, sondern für die Menschen zu arbeiten. Aber das haben eigentlich Wissenschaftler immer schon gehabt in ihrer eigenen Zeit und in ihrer eigenen Kategorie. Meine Aufgabe als Wissenschaftler in dem Zusammenhang ist die, die Frage zu beantworten, ob man den Brennerbasistunnel verkehrspolitisch und verkehrsplanerisch begründen kann.

Ich möchte mit meinen Erfahrungen zum Tunnelbau einsteigen. Ich habe in den 50ziger Jahren als Bauleiter im Tauerntunnel Bauleitung gemacht. Das heißt ich kenn' den Tunnel von innen und ich habe im Jahr 2000 die Tunnelkommission für die Straßentunnels in Österreich umgehängt bekommen, als im Tauerntunnel die Brand-Katastrophe passiert ist. Und es ist mir gelungen in drei Jahren die österreichischen Tunnels wieder zur Weltspitze zu bringen. Allerdings unter der Bedingung, dass das die Vorschläge der Kommission auch umgesetzt werden. Wir haben dann 800. Mio € in Bewegung gesetzt, ein Gesetz geändert, mit einem Parlamentsbeschluss wurde section-control eingeführt und damit ist es gelungen, die österreichischen Tunnels in drei Jahren wieder dorthin zubringen wo sie eigentlich sein sollten. So sollte eigentlich jeder Tunnel sein...

Ich habe im Tunnelbereich auch für die OECD gearbeitet und für die PIARC, das ist die internationale Straßengesellschaft. in den 90ziger Jahren konnte ich ein internationales Projekt leiten, die „Quantitative Risikoanalyse für den Tunnelbetrieb“. Man hat mich gebeten, dieses internationale Projekt zu managen, wir haben das auch mit der Unterstützung der EU über die Runden gebracht. Wir verfügen seit dieser Zeit über ein Rechenmodell, das wir mit kanadischen, französischen, dänischen und englischen consultants und Kollegen aus der ganzen Welt entwickelt haben und mit dem man die im Tunnelbereich sehr komplexen Risiken einschätzen kann. Wir wenden das in der Zwischenzeit auf internationaler Ebene an. Soweit kurz zu den Straßentunnel

Ich habe sozusagen eine gewisse Tunnel-Vorgeschichte. Hier und heute rede ich aber nicht über technische Fragen, die mit dem BBT verbunden sind,. Leider engt man den Blick sehr gern auf technische Machbarkeit ein und es ist bedauerlich, dass dieser Aspekt auch den größten Teil der Diskussion beim BBT ausmacht. Es mag auch so beabsichtigt sein,. man engt die Debatte auf die technische Machbarkeit ein und erzeugt dadurch eine bestimmte Gedankenstruktur, die von den eigentlichen Fragen die zu beantworten sind ablenken soll.. Man übersieht etwa dabei, dass das im Tunnel gebundene Geld anderswo fehlt.

Die Akteure und ihre Mittel

TU Wien Kategorien – Strategien - Horizonte TUW			
Politik	Banken/Bau	Wissenschaft	Bürger
Macht	Gewinn	unabhängig	Zufriedenheit
Ohnmacht	Insolvenz	wahr	Not
Mittel:			
Macht/Medien	Geld	wiss. Methoden	Wahlen
Steuergeld	Medien	Information	Bürgerinitiativ.
„Experten“	Lobbyisten	Fachleute	informierte B.
Zeithorizont:			
kurzfristig	kurzfristig	systembezogen	kurz/Generation
Orientierung:			
Projekt	Projekt	System	eigennützig

18.04.2007

1

H. Knoflacher

Analysieren wir kurz die wichtigsten Akteure, die bei Großvorhaben dieser Dimension eine Rolle spielen. Das sind sicherlich die Politiker als Entscheidungsträger. Beim Tunnelbau haben wir stets einen massiven Druck von Interessengruppen und Lobbys. Dazu zählen die Banken und die Bauwirtschaft. Die große Bauindustrie ist ja meistens im Besitz der Banken, und zusammen haben sie natürlich größtes Interesse, jemanden zu finden, der ihnen Geld für große Bauvorhaben zur Verfügung stellt um dan Jahrzehnte lang an den Zinsen gut zu verdienen. Der gute Mensch ist meistens jemand, der über Steuergelder verfügen kann.

Die Politik hat die Kategorien Macht und Ohnmacht, entweder man hat die Macht, oder man ist ohnmächtig. Die Banken und Baufirmen kennen die Kategorien Gewinn oder Insolvenz.

Dann gibt es die Wissenschaft, und natürlich die Bürger, logischerweise: einer muss das ja zahlen. Die Wissenschaft, die ich hier anspreche, ist die Wissenschaft, wie ich sie kenne, die unabhängig ist und die immer seltener wird, die durch verschiedene Wissenschaftsreformen zu Ausrottung bestimmt ist.

Die Wissenschaft, wie ich sie betrachte, arbeitet mit den Kategorien wahr und unwahr, ihre Aufgabe ist sozusagen, nach der Wahrheit zu forschen und festzustellen, was ist wahr und was ist nicht wahr. Unabhängig davon, ob's einem passt oder nicht. Es gibt heute eine „andere“ Wissenschaft, die sagt, ist es opportun oder nicht opportun, sich mit etwas zu beschäftigen. Opportun ist das, was viel Geld bringt und wenig Hirnschmalz kostet.

Bei den Bürgern geht es darum, ob sie zufrieden sind, oder ob sie Not empfinden. Das sind im allgemeinen die Kategorien, die das Handeln im Bereich der Groß-Bauvorhaben bestimmen. Zur Strategie der Projektbetreiber gehört aber auch, gezielt Not zu erzeugen, um sonst nicht begründbare Projekte leichter durchsetzen zu können.

Die Frage ist: welche Mittel stehen den einzelnen Gruppen zur Verfügung? Die Politik hat Macht und Medien, da kann sie natürlich die Bürger damit beeinflussen. Die Banken und die Lobbys haben Geld, und zwar sehr viel Geld. Die Wissenschaft hat wissenschaftliche Methoden, das wird sehr streng kontrolliert und auch sehr klare Prinzipien, die man anwenden muss.

Die Bürger hätten die Möglichkeit, über Wahlen etwas zu entscheiden oder über Bürgerinitiativen. Die Politik verfügt aber auch über Geld, d.h. sie verfügt über unsere Steuergelder. Die Banken und Lobbys haben unglaublichen Einfluss auf viele Medien, sie beherrschen beispielsweise im wesentlichen den österreichischen Zeitungsmarkt und über die Politik natürlich direkt oder indirekt auch Rundfunk und Fernsehen. Das kann man austesten, wenn man probeweise Pressemeldungen in Umlauf bringt. Wenn man weiß, wie die Medien strukturiert sind, dann weiß man ganz genau, welche Pressemeldungen kommen und welche nicht. Und ich habe auch genügend Bekannte in den Medien, die mir dann sagen, wie das ausgefiltert wird.

Die Wissenschaft hat nur die Möglichkeit der Information, dazu ist sie verpflichtet. Und die Bürger können sich natürlich zu Bürgerinitiativen zusammentun, wenn das notwendig ist.

In Zukunft könnten sich die klassischen Rollenbilder verschieben: die NGO's, die nicht staatlich organisierten Gruppierungen werden stärker. Die Bürger stellen fest, dass das, was Politik und Einflusssträger machen, nicht mehr dem entspricht, was Bürger brauchen. Die Politikwissenschaftler sprechen von den NGOs, international spricht man einfach von der Macht der Bürger, die sich diese Sachen nicht mehr gefallen lassen.

Die Rolle der „Experten“

Die Politik benützt sog. „Experten“, die Banken- und Bauwirtschaft setzt Lobbyisten ein, was absolut legitim ist, nur muss dem ein Gegengewicht entgegen gesetzt werden.

Ich habe 8 Jahre lang einen Verkehrsminister beraten, als die Tiroler noch die Frächter gegen uns unterstützt haben.

Der Bürger ist natürlich für eine bürgerferne Politik sehr gefährlich, wenn er informiert ist. Also ist es wichtig dafür zu sorgen, dass der Bürger nicht informiert ist, das wird ja in der österreichischen Bildungspolitik ganz stark betrieben, was man heute schon an den Zugängen an die Universität merkt.

Der Zeithorizont ist unterschiedlich, in der Politik ist er kurzfristig, gerade mal eine Legislaturperiode. Bei den Banken- und der Bauwirtschaft ist er noch kurzfristiger, jedes Vierteljahr muss man schauen, dass die Aktienkurse in die Höhe getrieben werden und hinter uns die Sintflut! Alles hängt von den kurzfristigen Erfolgen ab. Die auf Fehlentscheidungen errichteten Projekte können aber 100 und mehr Jahre wirksam sein.

Wissenschaft muss systembezogen sein, d.h. kleine Probleme, die eine kurzfristige Wirkung haben sind kurzfristig zu behandeln und Probleme, die langfristige Wirkung haben muss man eben so lange behandeln wie sie wirken. In den nächsten 20 Jahren wird sich die Welt stärker verändern, als in den letzten 100 Jahren. Es wird zu dramatischen Änderungen kommen.



Bei den Bürgern gibt es unterschiedliche Auffassungen, es gibt Bürger, die sehr kurzfristig denken, es gibt aber auch Bürger, die über Generationen denken. Die sich den Kopf zerbrechen: „Was wird mit meinen Kindern sein? Kann ich denen die Schulden anlasten, wenn ich heute einen Fehler mache?“

Politiker denken projektbezogen

Die Orientierung ist bei den Politikern sehr häufig projektbezogen. Das ist gerade in Südtirol der Fall. Ich habe einen solchen Fall miterlebt, die Pustertaler Straße. Da hat es keine Planungsgrundlagen gegeben, nichts über die Wirkungen, man hat die Straße einfach als Projekt ausgeschrieben. 10,50 m breit, 80 km/h Geschwindigkeit, ich traue es mich schon gar nicht mehr sagen, aber wenn ich 10,50 m ausschreibe fahren die Leute 100 km/h und mehr. Das passt hinten und vorne nicht zusammen, ich habe das damals auch gemeldet aber es wird durchgezogen. Das ist die übliche Geschichte, hier fehlt jeder verantwortliche Zugang zum System.

Bei den Banken und der Bauwirtschaft ist es das Projekt, das interessiert sonst gar nichts.

So schaut diese Geschichte aus, jetzt schauen wir uns an, wie man diese Probleme löst.


Wodurch ist das passiert?


**Theoretiker und Praktiker des Verkehrswesens
wissen nicht was sie tun!**
**Sie greifen in ein komplexes System ein, das sie überhaupt
nicht verstanden haben und wundern sich über die
Wirkungen, die dabei entstehen.**

Sie wissen oft nicht einmal
was Daten bedeuten,
die sie täglich verwenden.

Rückkopplungen werden nicht beachtet

18.04.2007
2
H. Knoflacher

Abb. 2

Man kann alle Probleme auf systematische und analytische Art lösen,. Das ist nicht speziell auf den BBT bezogen. Jedes reale Problem kann nur mit Hilfe einer analytischen Herangehensweise gelöst werden. Das heißt, wenn ein Problem entstanden ist, dann bezieht sich dieses Problem auf eine Realität. Die Realität hat nur eine unangenehme Eigenschaft: Man wird sie nie kennen. Die Realität wird für uns immer unbekannt sein. Von der Realität, die uns umgibt, können wir nur einen kleinen Ausschnitt wahrnehmen.

Der Blick des Fleischhackers auf den Ochsen

Das heißt, wir nehmen von der Realität etwas wahr und das kann man natürlich manipulieren. Als ausgebildeter Bauingenieur habe ich natürlich gelernt, eine Landschaft so anzuschauen wie ein Fleischhacker einen Ochsen. Ich habe als Straßenbauer gelernt, wie ich eine Landschaft zerteilen kann, um eine Straße hineinzubauen. Im Laufe der Zeit habe ich dann gelernt, dass man die Landschaft anders anschauen muss. Man muss sich anschauen:

- a. wie die Menschen hier leben
- b. wie die Tiere hier leben
- c. wie die Pflanzenwelt beschaffen ist
- und
- d. wie die Menschen hier in Zukunft leben möchten.

Und dann muss ich meinen Fleischhackerblick als Landschaftszerteiler und Straßenbauer zurücknehmen und in übergeordnete Ziele einordnen.

Bei Straßen- und Eisenbahntunnels sieht man die Realität mit einem Tunnelblick und da glauben alle Leute, da fährt dann alles durch. Ich brauche nur einen Tunnel bauen, und das Problem ist weg. Das ist eine typische Vogelstraußgeschichte. Wenn ein Problem auftaucht, steck ich den Kopf in den Sand und das Problem ist weg. Aber leider ist das nicht der Fall.

Ziele müssen immer von außerhalb des Systems kommen

Um eine systematische Problemlösung herbeiführen zu können, muss man klar definierte Ziele haben. Die Ziele müssen außerhalb des betreffenden Systems angesiedelt sein.

Wenn ich Verkehrsgeschehen gestalte, muss ich mir Ziele außerhalb des Systems Verkehr suchen. Der Verkehr ist nämlich nur ein Mittel zum Zweck. Das heißt im Klartext, dass die Ziele, die mit dem Bau des BBT angestrebt werden, keine Verkehrsziele sein dürfen. Wir müssen schauen, ob wir das Ziel einer höheren Lebensqualität, einer nachhaltigeren Wirtschaft, einer stärkeren Förderung der Regionalwirtschaft, eines angenehmeren Tourismus oder ähnliche Ziele erreichen können. Der nächste Schritt besteht in der Analyse, wie die einzelnen Prioritäten und Ziele zusammen passen und dann wird das Verkehrskonzept erstellt.

Und wenn die Ziele und wahrgenommene Realität nicht zusammenpassen, entsteht eine Differenz, dann müssen Maßnahmen gesetzt werden und wenn sich diese Maßnahmen auf das Problem beziehen, wird alles besser. Was dabei kleiner wird, ist das Problem. Jedes Problem löst man dadurch, dass man einen so genannten negativen Regelkreis zu Stande bringt.

Aufschlußreich - das Prinzip der Klopülung

Das macht auch die Klopülung. Wenn Sie die Klopülung betätigen, dann rinnt vorerst einmal das Wasser nach, bis der Tank sich füllt, dann entsteht ein negativer Regelkreis, der im Endeffekt einen genauso großen Gegendruck erzeugt, wie der Druck in der Leitung und dann ist die Sache dicht und es läuft kein Wasser mehr nach. Würden Sie bei der Klopülung so vorgehen, wie im Verkehrswesen tatsächlich vorgegangen wird, würden Sie feststellen, dass da viel Wasser durchrinnt. Und Sie würden ein größeres Rohr einbauen, anstatt einer stärkeren Dichtung. Dann würden zunächst einmal ihr Klo und dann ihre Wohnung weggespült. Aber genau nach diesem Muster haben die Verkehrsleute in den letzten 50 Jahren gearbeitet.

Dabei haben sie, in Unkenntnis der dargelegten Systemwirkungen ganze Täler zerstört. Man hat in Berggebieten falsche Verkehrsstrukturen gebaut. Dort haben wir leider nicht die Bodenschalldämmung wie im Flachland, ein Grund dafür, dass uns die Holländer nicht verstehen! Aber darauf komme ich noch zu sprechen.

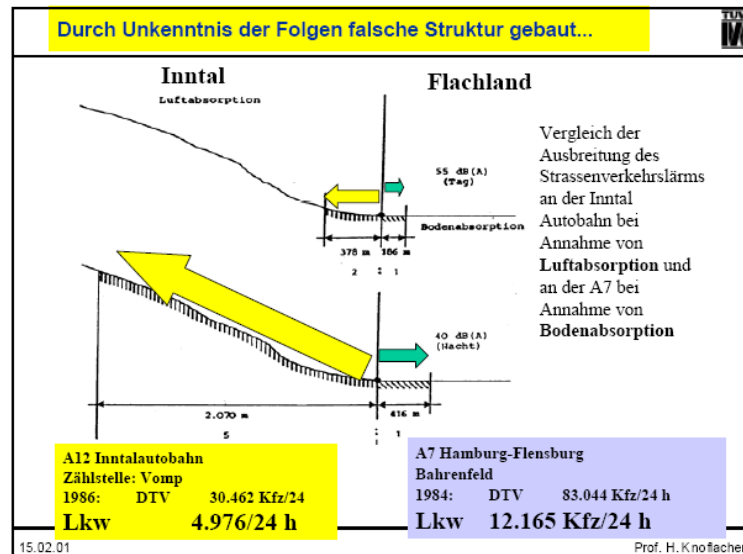
Früher ein Vorteil – heute ein Belastung

Unsere empfindlichen Tallagen sind fast zu 100 Prozent Lebensraum, in dem sich auch die meisten Verkehrswege befinden. Das war früher ein Vorteil. Gerade in Sterzing können wir das ja auch gut erkennen. Die Ortschaft ist aus den Verkehrssystemen entstanden. Aber sie ist nicht deshalb entstan-

den, weil die Leute vorbei gefahren sind, sondern der Reichtum von Sterzing entstand dadurch, dass die Leute sich hier aufgehalten haben und übernachten mussten. Und sie haben sich vor dem Brenner gefürchtet. Und wer sich fürchtet, lässt Geld liegen. Das haben die Bewohner genützt und auf der anderen Seite genauso. Ihre Vorfahren haben gesagt: „Das ist nicht so einfach da oben am Brenner. Da braucht es einen Führer und ein Vorgespann und weiß der Kuckuck was.“ Und daraus haben sie ihr Geld gemacht.

Das heißt, dass Verkehrssysteme nur wirtschaftlichen Nutzen erzeugen, wenn die Waren und Personen zur Ruhe kommen, wenn die Waren umgetauscht werden, wenn sie mit Geld in Kontakt kommen. Überall dort, wo der Verkehr nur fließt, gibt es keinen wirtschaftlichen Nutzen.

Andere Topographie – andere Auswirkungen



Heute haben wir eine Menge Lärm an den Transitstrecken in den Alpen und es ist fatal, dass – wie oben dargestellt – die Luftschalldämmung nicht so gut wirkt wie die Bodenschalldämmung. Am Schaubild können Sie erkennen, dass es eine vollkommen andere Belastungssituation ist, ob eine Autobahn im Flachland oder in einem Gebirgstal liegt. Das muss man den Verkehrslobbyisten immer erst erklären, das verstehen sie nicht. Schon vor Jahrzehnten habe ich bei einer Weltbankdiskussion in Paris versucht, den anwesenden Fachleuten klar zu machen, dass es nicht so sehr um quantitative Aspekte geht als vielmehr um die Qualität. Die haben uns damals vorgerechnet: „Was regt ihr euch auf in Österreich, ihr hab prozentmäßig eh nur so wenig LKW – Verkehr. Im Ausland wird viel mehr gefahren.“

Kleine Unterschiede – große Wirkungen

Ich haben den Kollegen eben erzählt, dass es ein Unterschied ist, ob ich eine Hautoberfläche habe, die intakt ist oder eine, die mit einer Revolverkugel beschädigt worden ist. Weil Amerikaner dabei waren, habe ich mich für das Beispiel mit der Haut entschieden. Wie gesagt, bei ca. 2 m² Haut ist das Loch durch eine Revolverkugel flächenmäßig im Promillebereich. Aber es ist qualitativ ein großer Unterschied, erstens ob meine Haut ein Loch hat und zweitens, wo dieses sich befindet.

Man kann Quantitäten daher nicht mit Qualitäten vergleichen. Das ist ganz wichtig. Wir sind sehr zahlengläubig und denken immer nur in Quantitäten.

Es geht aber um die Qualität. Und die Qualität ist eine sehr empfindliche Geschichte. Das heißt: Das Problem ist, dass wir in komplexe Systeme eingreifen und auch die sog. „Fachleute“ oft nicht wissen, was Daten eigentlich sind und dass die Rückkoppelungseffekte zu oft nicht beachtet werden. Sie werden immer mit Daten erschlagen. Auch von mir werden Sie heute Daten bekommen. Aber es ist wichtig, dass wir uns vor Augen halten, welchen Stellenwert diese Daten haben.

Strukturen bedingen Verhalten – Daten belegen es

Daten bilden Verhalten ab. Und das Verhalten ist das Ergebnis von Strukturen. Wenn ich Daten, also die Abbildungen des Verhaltens ändern will, macht es keinen Sinn, zu sagen, dass man das Verhalten ändern muss. Man muss die Strukturen ändern, dann werden sich die Leute anders verhalten. Ich werde Ihnen zeigen wie das passiert ist.

Wer Autodaten im Kopf hat baut Fahrbahnen

Die klassische Ausbildung der Ingenieure war so: Wir haben Autodaten in den Kopf gesetzt bekommen. Es wurde Fahrbahnen gebaut, z.B. die Brennerautobahn. Dadurch wurde Frächter-Verhalten erzeugt. Daraus entstand dann das Transitproblem! Das Transitproblem ist kein Naturgesetz, es ist erzeugt worden. Also wenn etwas erzeugt wird, kann man es auch abstellen. Das Transitproblem könnte man rein bautechnisch recht einfach lösen: zwei Ladungen Beton mit einem Schnellbinder und das Transitproblem ist nicht mehr da.

Sie haben es ja seinerzeit erlebt: die Wasserbauer Tirols waren ja so schlau und haben den Strom des Inns auf den Mittelfeiler gerichtet und der ist dann eingesackt und das Transitproblem war weg. Was haben die ganzen Verkehrsexperten in Europa gesagt: Das wird eine Katastrophe, ein riesiger Stau!

Man hat mich gefragt, wie ich das sehe. Ich habe gesagt, dass gar nichts passieren werde, die Frächter und Autofahrer sind ja nicht so blöd wie die Experten und fahren auf einer Strecke, die nicht befahrbar ist. Und dann war auch kein Stau. Der „Spiegel“ und das „ZDF“ sind dahergekommen und haben gefragt, wie so ein Verrückter so was behaupten kann, was dann tatsächlich auch noch eingetreten ist.

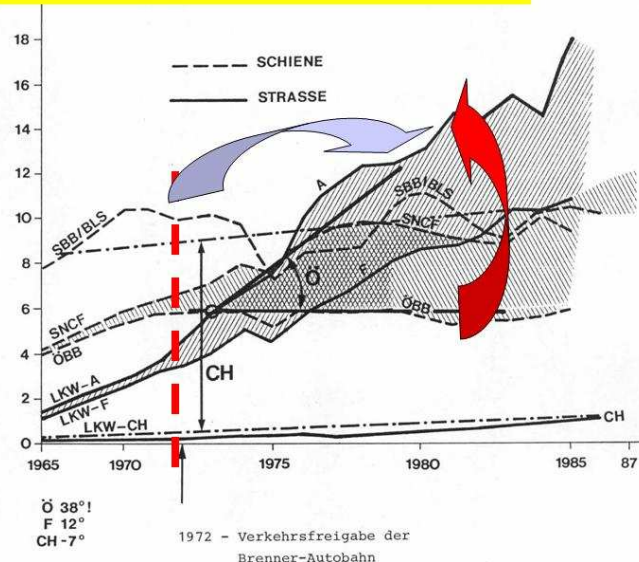
Nun: die Leute sind nicht dumm. Die Leute sind mindestens genau so gescheit wie wir „Experten“. Das ist unser Problem im Verkehrswesen.

Verlagerung passiert nicht, Verlagerung wird gemacht

Das sehen wir vor allem, wenn wir die Verlagerungseffekte zwischen Straße und Schiene und zwischen den einzelnen Alpenländern betrachten, die sich in der Vergangenheit ergeben haben, bzw. durch verkehrspolitische und bauliche Maßnahmen „gemacht“ wurden.



Umlagerung , wo man billig und bequem durchkommt



01.04.2005

47

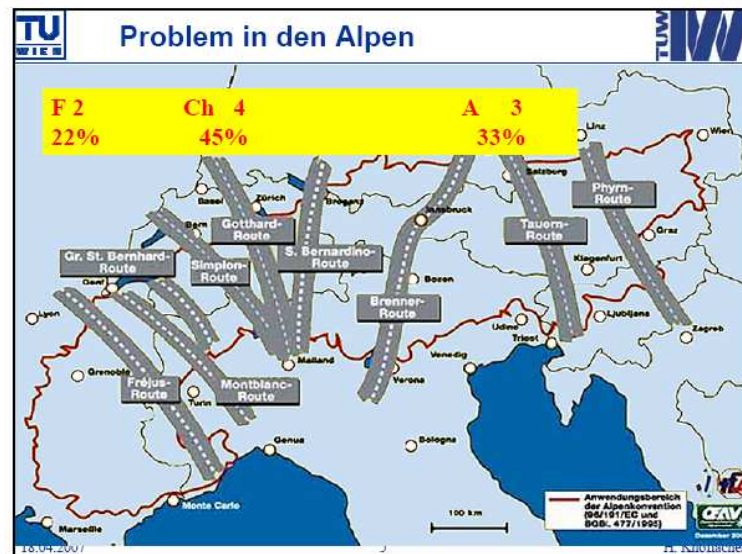
H. Knoflacher

Wir sehen hier, was passiert ist: die SBB hat sich am Anfang recht gut entwickelt, man sieht einen analogen Trend auch bei der französischen Eisenbahn und auch bei der ÖBB geht's eine Weile kontinuierlich aufwärts. Dann betrachten wir den LKW-Verkehr in den drei Ländern.

Die Entwicklung ist bis Anfang der Siebziger-Jahre irgendwie im Lot. Und dann haben die Österreicher und vor allem die Tiroler mit Landeshauptmann Wallnöfer die Brenner-Autobahn gebaut. Und Sie sehen, was passiert ist: Die Eisenbahn wurde in allen drei Ländern radikal zurückgefahren, der LKW-Verkehr ist vor allem in Österreich und in Frankreich regelrecht explodiert. Zur Entschuldigung von Wallnöfer und Co. muss man allerdings sagen, dass man damals wirklich geglaubt hat, mit dem Bau der Brenner-Autobahn etwas Großartiges zu leisten. Die haben einfach nicht gewusst, welche Folgen dies haben würde.

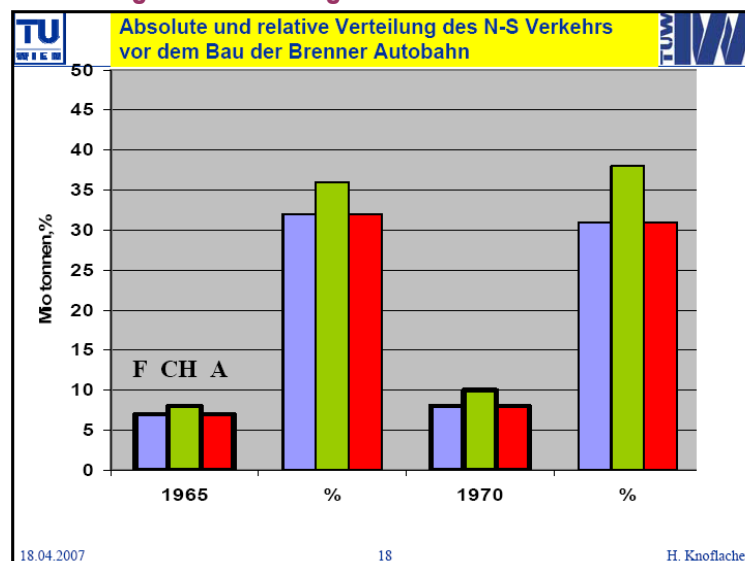
Aus der Schweiz ist eine Menge Verkehr auf den Brenner gekommen. Dieser Verkehr ist durch die Struktur umgeleitet worden. Die Geschichte hätte sich ganz anders entwickelt, wenn wir die Brenner-Autobahn nicht gebaut hätten oder von Anfang an daran gedacht hätten, den LKW-Verkehr dort zu begrenzen.

Der Alpentransit im Überblick



Schauen wir uns den gesamten Alpentransit einmal etwas genauer an: Wir haben zwei Straßenrouten in Frankreich, vier in der Schweiz und drei in Österreich und Eisenbahnen auch, das ist die gleiche Route. Wir hätten also, wenn es normal zuginge, etwa 22-25% des Nord-Süd Transits in Frankreich, 45% in der Schweiz und 33% in Österreich.

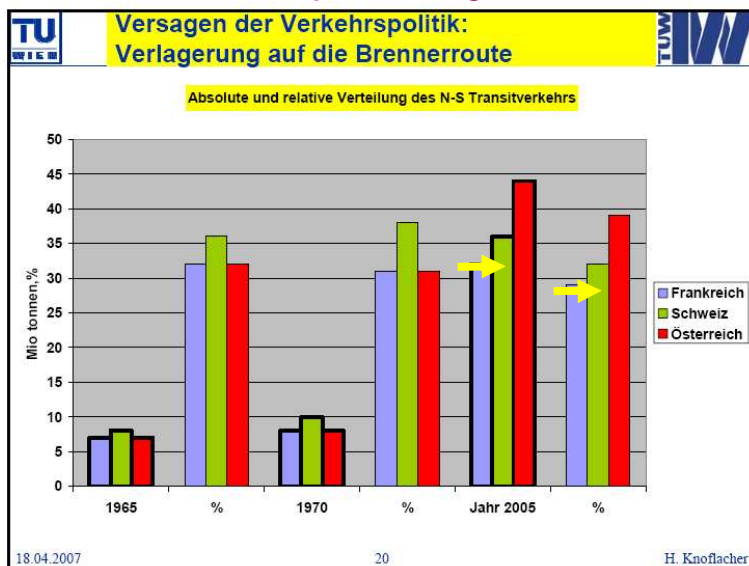
Am Anfang waren die Dinge noch im Lot...



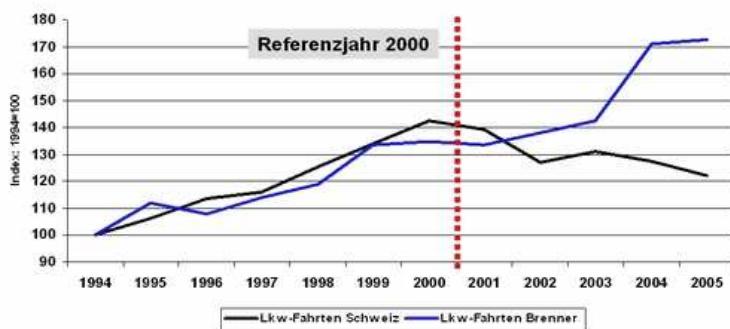
Wenn man sich anschaut, wie sich das früher dargestellt hat, dann sind die blauen Säulen die Franzosen, die grünen die Schweizer und die roten Säulen die Österreicher. Links die absolute Verteilung 1965, rechts davon die relative Verteilung und daneben ist die 70ziger Verteilung in absoluten Zahlen und in relativen Anteilen dargestellt.

Der Verkehr durch Österreich entspricht ziemlich genau der Erwartung.

... dann hat die Verkehrspolitik versagt



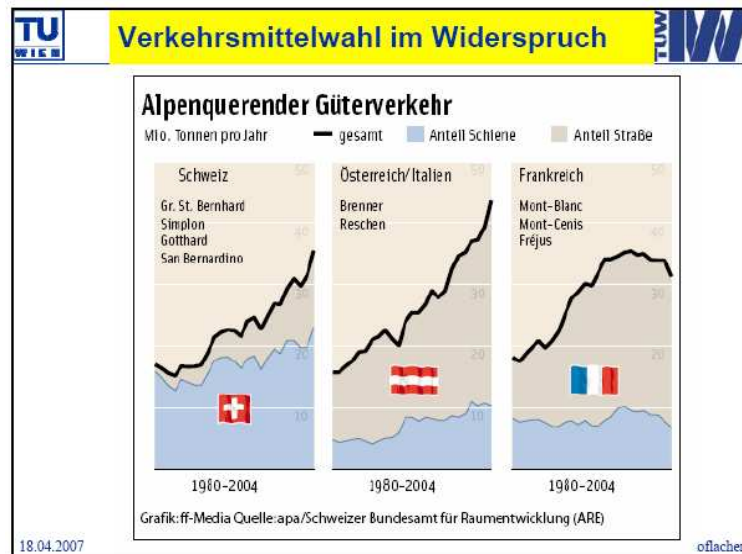
Dann haben wir die Brennerautobahn aufgemacht und damit einen Verlagerung und Umwegverkehr erzeugt. Wenn die Entwicklung so weiter gegangen wäre, wie wir sie in den Sechziger und frühen Siebziger-Jahre beobachtet haben, müssten wir beim transportierten Volumen im Verhältnis zu den anderen Alpenstaaten in etwa da sein, wo auf dem Schaubild 33% liegen, wir sind aber weit davon entfernt. Sie sehen: Strukturen produzieren Verhalten!



Diese Entwicklung in Richtung Umwegverkehr am Brenner, hat sich in den letzten Jahren massiv beschleunigt, wie man aus dem oben eingefügten Diagramm des Schweizerischen Bundesamtes für Raumentwicklung entnehmen kann. Die Schweizerische Transitpolitik beginnt zu greifen, die Untätigkeit an der Brenner-Route sorgt für Umwegverkehr, der, ich wiederhole mich, am Brenner rund ein Drittel des LKW-Aufkommens ausmacht.

Wir haben nun gemeinsam herausgefunden, was passiert, wenn wir sozusagen die falsche Struktur bauen. Von einer tendenziell fairen Situation im europäischen Kontext sind wir damit in eine sehr unangenehme Situation gekommen. Schauen wir uns mal an, wie sich das Verhältnis zwischen Straßen- und Schienentransport in den Alpenländern darstellt.

Konsistente Politik in der Schweiz, LKW-Politik in Österreich und in Italien



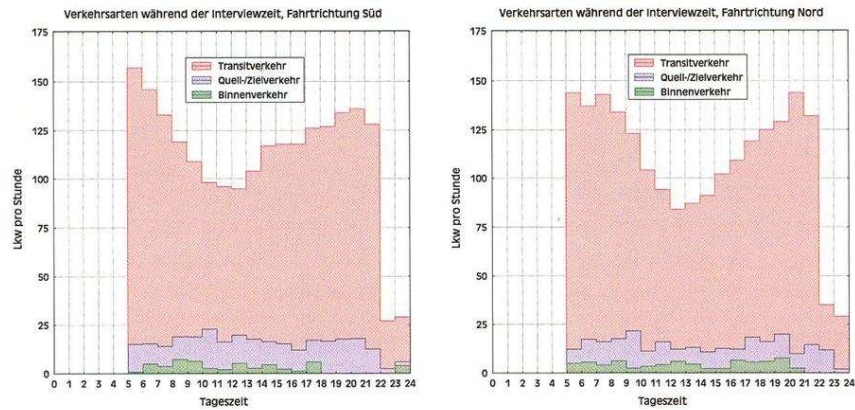
Man kann deutlich erkennen, dass die Schweiz eine ziemlich konsistente Politik gemacht hat. Dann hat sie Druck von der EU bekommen. In der Folge wurde ein Staatsvertrag zwischen den Eidgenossen und der EU ausgehandelt, in dem die Schweiz substantielle Zusagen im Bereich des Güterverkehrs gemacht hat, sich aber vorbehalten hat, die Modalitäten selbst zu bestimmen. Die Schweizer bauen nun sehr leistungsfähige Eisenbahntransversalen und verfolgen damit ganz konkrete, selbst gesetzte und per Volksabstimmung legitimierte Ziele. Die Österreicher sind mit dieser Situation nicht ganz glücklich. Sie haben den weitaus größten Anteil an Straßentransit übernommen,.

Die Franzosen haben den Brand im Montblanc-Tunnel genützt und drehen seit dieser Zeit zu. In Frankreich ist eine massive Bürgerbewegung gegen den Transitverkehr entstanden. Die Politik hat offensichtlich gemeinsam mit den Technikern darauf reagiert und fährt dort den Gütertransit durch die Alpen herunter. Da sind die Bürger sehr, sehr empfindlich geworden, und man sieht, das geht. Das sind klar erkennbare Ergebnisse von politischen Entscheidungen, deren Konsequenzen vor allem die Schweizer aber auch wir abbekommen. Am Brenner summieren sich die Umwegfahrten auf rund ein Drittel des LKW-Aufkommens. Dort beschwert sich anscheinend niemand.

Transitverkehr am Brenner



Brenner 100 – 150 Lkw pro Stunde in jede Richtung



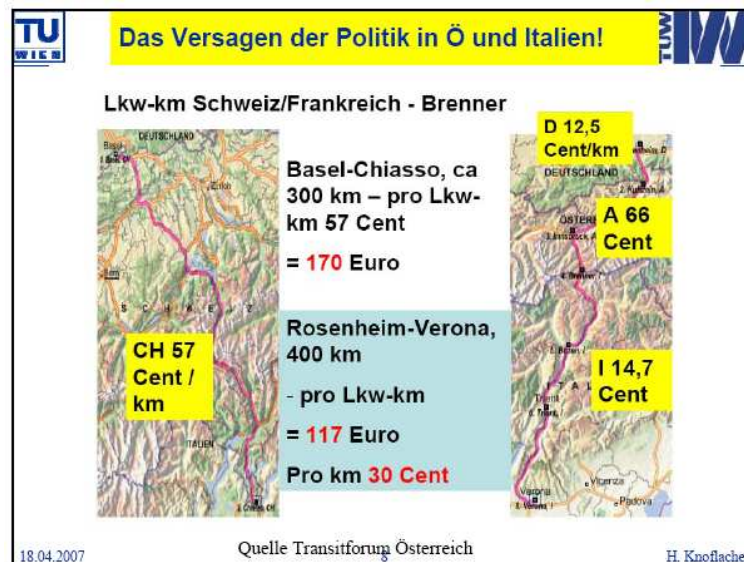
01.04.2005

33

H. Knoflacher

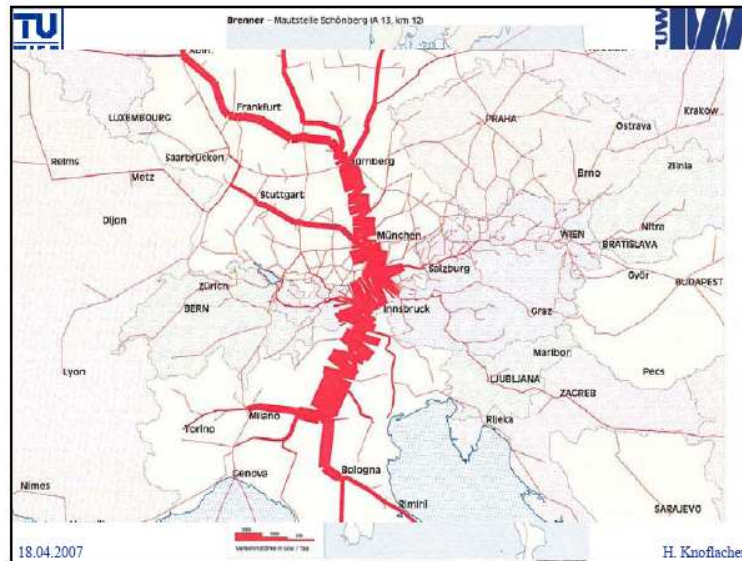
Auf diesem Diagramm sehen Sie die Ergebnisse einer genauen LKW-Erhebung am Brenner an einem Stichtag. Die rötlich markierte Menge ist der Transitverkehr, der durchfährt, das sind ungefähr 100 LKW's in der Stunde.

Und da hätten wir noch den Umwegverkehr



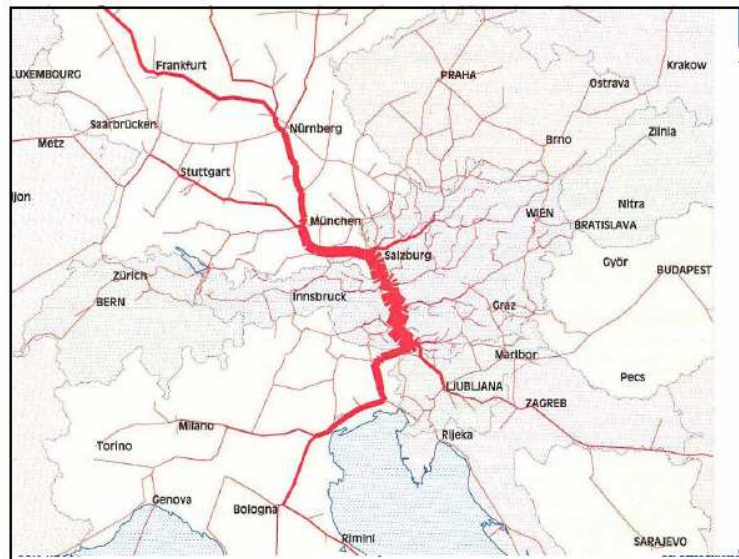
Die Ursache für diesen Umwegverkehr liegt darin, dass wir uns von der EU knebeln lassen, dass wir auf die gesamte Strecke gerechnet sehr günstige Tarife haben, besonders in Italien. Im Schnitt kostet die Strecke Rosenheim-Verona pro Kilometer rund 30 €-Cent, in der Schweiz macht das schon 57 €-Cent aus. Die Frächter müssen sehr scharf rechnen, damit sie überleben können und das machen sie auch, und deshalb fahren sie dort, wo es am billigsten und einfachsten geht.

Wo kommt der Verkehr am Brenner her?



Auf dieser Abbildung kann man erkennen, dass der Brenner auch weiträumig LKW-Umwegverkehr anzieht, der über Frankfurt in Richtung Nürnberg-München fährt, obwohl die Rheinachse die kürzere Verbindung nach Mailand/Turin/Genova wäre. Besonders augenfällig wird dies bei Transporten, die über Stuttgart auf die Brenner-Achse kommen. Der Verkehr aus dem Osten betrifft den Brenner weniger.

Und wie sieht's am Tauern aus?



Es gibt natürlich noch eine zweite Route durch Österreich und dies ist die Tauernroute. Sie deckt sich sehr stark mit der Brennerroute, sie zweigt bei Rosenheim ab, die Brennerroute verläuft von dort über das Inntal nach Westen. Als Verkehrsplaner muss ich Brenner und Tauern stets gemeinsam betrachten. Ich habe damals in den 80ziger Jahren für das Land Tirol nachgewiesen, dass wenn man den Tauern zweigleisig fertig bauen würde, könnte man den gesamten Straßengüterverkehr auf die Brennerschiene und die Tauernschiene verteilen, ohne dass auf der Straße noch viel fahren müsste. An der Tauernstrecke wird seit vierzig Jahren herumgewerkelt. Es fehlt nur mehr ein kleines Teilstück zum kompletten zweigleisigen Ausbau, das wäre um Millionen und nicht Milliarden Euro zu haben. Aber das soll wohl politisch bedingt nicht sein, weil die Bauindustrie in Österreich großes Interesse am Bau des BBT hat. Eines ist klar, wenn der Tauern zweigleisig läuft, wird der Brenner massiv entlastet.

Das ist ja alles nichts Neues

Soweit mein Gutachten, das bei der Tiroler Landesregierung vorliegt, das aber nie das Licht der Welt erblicken durfte. Und der Brennertunnel wird halt am Brenner gebraten, der Blick wird nicht geweitet. Das wird ganz gezielt so betrieben. Die Bevölkerung entlang der Brennerroute wird in Geiselhaft genommen, bis sie allem zustimmt, und wenn es noch so ein Unsinn ist. Das habe ich in Deutschland kennen gelernt, ich habe dort als Stadtplaner in einer größeren Stadt entsprechende Untersuchungen gemacht. Ich habe dabei festgestellt, dass Bürgerinnen und Bürger auch Lösungen zustimmen, die die Situation noch verschlechtern nur damit irgendetwas passiert, wenn man sie vorher massivem Verkehrsdruck aussetzt.

Das ist eine Taktik die die Bauwirtschaft in der Zwischenzeit zur Perfektion beherrscht. Die Menschen werden in Geiselhaft genommen und über die Medien, die die Katastrophe verkünden, werden sie kopfscheu gemacht. Sind die Leute kopfscheu, verlieren sie den Überblick und dann wird gebaut und später wundert man sich was passiert ist.

Von Stockholm nach Palermo über den Brenner?

Interessant ist natürlich wie die Politik das sieht: ich zitiere hier unverfänglich den Herrn Stoiber. Herr Stoiber sagt: „Zum BBT gibt es keine Alternative, weil der europäische Nord-Süd-Verkehr von Palermo nach Stockholm über den Brenner läuft.“

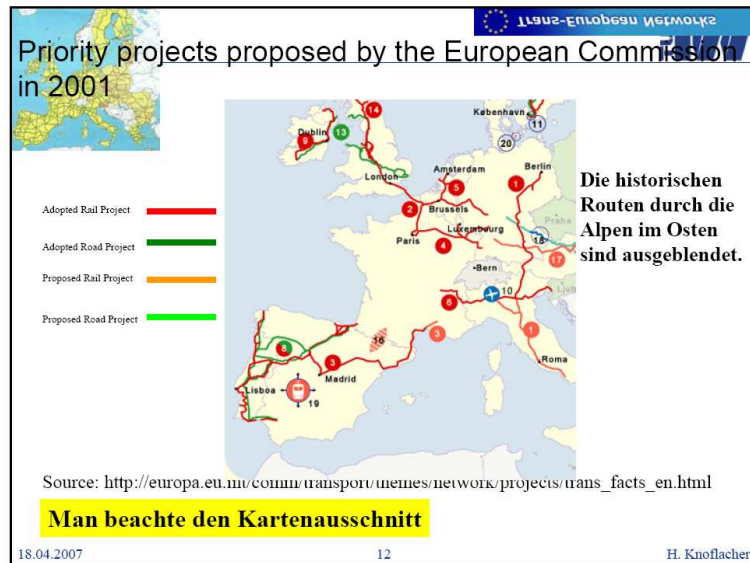


Oben ist Stockholm, unten Palermo. Jetzt schauen wir uns an, wie das aussieht. Der Hauptverkehr müsste, was die Menge anlangt, zuerst einmal über die Schweiz laufen und nicht bei uns und jetzt schauen wir, was der Herr Stoiber sagt und vergleichen es mit den Fakten: die haardünne rote Linie in der Mitte des Schaubildes, das ist die Menge des Güterverkehrs von Stockholm nach Palermo. Das könnte man wahrscheinlich mit dem Rucksack über den Brenner tragen, da brauchen wir keinen Brennertunnel.

Sie sehen, wie da argumentiert wird. Das also geht in den politischen Köpfen vor und das wird laut gesagt. Noch eins: Stockholm liegt am Meer, Palermo liegt auch am Meer. Was gäbe es da? Natürlich den Schiffsverkehr. Sie wissen, dass Schiffsverkehr sehr billig ist. Das Umschlagen in Hamburg kostet ungefähr gleich viel wie die Fahrt von Japan per Schiff in die schöne Hansestadt.

Schiffsverkehr am Brenner

Wir haben am Brenner natürlich auch ein Menge Schiffsverkehr. Das ist klar, wenn die italienischen Häfen keinen guten Service bieten oder wenn dort gestreikt wird, dann werden die Häfen im Norden angefahren und das Ganze rollt per LKW über den Brenner zurück. Wenn man irgendwo zumacht, findet die Wirtschaft blitzartig ihre Lösungen.



Aber schauen wir mal, was mit der EU passiert ist. Man möchte meinen, dass die EU-Erweiterung kein Geheimnis war und ist. Und dann betrachten wir mal die oben dargestellte Karte und müssen feststellen, dass man bei der Planung der TEN-Strecke Nr. 1, Berlin-Palermo von Voraussetzungen ausgegangen wurde, die nicht mehr stimmen. Man hat den sog. „Osten“ einfach ausgeblendet und so kommt diese skurrile Verbindung Berlin-Palermo zu Stande und führt eigenartiger Weise über den Brenner.

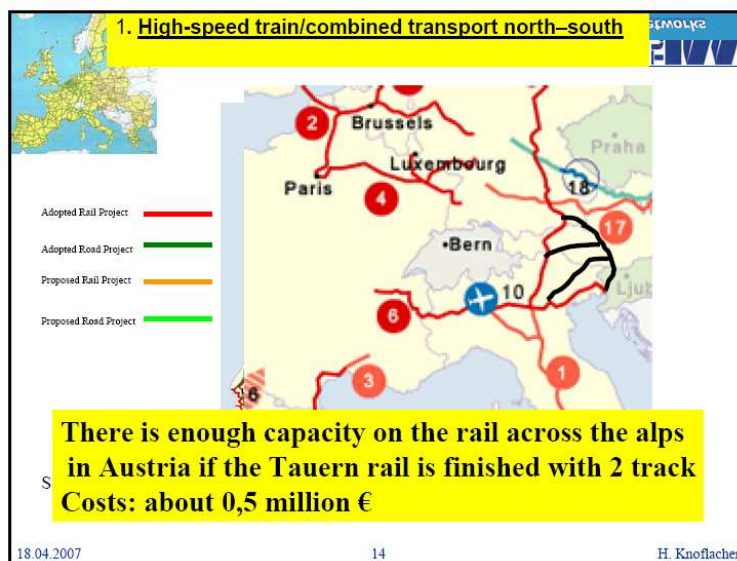
Analyse von Prof. Kummer - Alpenverkehrsachsen als System betrachten!

Kollege Kummer hat diese Geschichte auch sehr fundiert analysiert und eine gute Studie abgeliefert.



Wir müssen die Alpenverkehrsachsen als System sehen und die Kapazitäten auf allen Achsen in einen Zusammenhang stellen. Kummer fasst das in seiner Studie sehr gut zusammen: Wenn die im Bau befindlichen Schieneninfrastrukturen in der Schweiz in Betrieb gehen, werden wir im Alpenraum erhebliche Überkapazitäten im Schienenverkehr haben. Darüber werden sich die Holländer sehr freuen, weil sie dann die Schweizer gegen die Österreicher ausspielen können. Wo Überkapazitäten bestehen, sinken die Preise. Wenn es Kapazitätsengpässe gibt, steigen sie.

Alpenbahn bietet hohe Güterkapazitäten



Betrachten wir das Ganze noch einmal im Detail. Die schwarze Linie von Nord nach Süd ist die Tauernstrecke. Die Tauernstrecke kann mit der Brenner-Linie über das Drau- und Pustertal und die Pontebbana sehr gut in Ost-West-Richtung vernetzt werden, beide Strecken bestehen schon und sie sind extrem schwach ausgelastet.

Die rote Linie von West nach Ost ist der sog. „Korridor fünf“, der auch von der EU mitfinanziert wird. Er geht an den Alpen vorbei, dort, wo die Römer auch ihre Straßen gebaut haben und Österreich auch einmal einen Kanal bauen wollte. Die Italiener werden versuchen, ihren letzten Hafen im Osten anzufahren.

Das ist Triest, von dort aus kann man über Slowenien um die Alpen herumfahren. Damit kommt man schnell und vor allem billig nach Berlin, weil die Trasse nicht durch ein Loch verläuft, was ja sehr teuer ist. Der Kilometer in der Ebene kostet ungefähr ein zwanzigstel eines Tunnelkilometers. Würde man das Ganze der Marktwirtschaft unterwerfen, dann würden nur sehr wenige Tunnelstrecken übrig bleiben.

Im Osten viel Neues

EUROPÄISCHE ENTWICKLUNGEN

GySEV übernimmt Strecke Szombathely – Szentgotthárd

Mit dieser Übernahme wächst das von der GySEV betriebene Netz auf rund 300 km. Die geographische Lage der Strecken sichert der GySEV eine Eisenbahnachse mit direkter Verbindung der Nordsee- und Adriaufhäfen über Westungarn und damit eine Alternativstrecke im transeuropäischen Stammnetz. Nicht explizit ausgesprochen wird, dass mit dieser Linienführung eine Umgehung der klassischen Südbahnmagistrale der ÖBB über den Semmering geschaffen wurde.

Wo die Güterströme von der Ostsee zur Adria durch das Flachland verlaufen

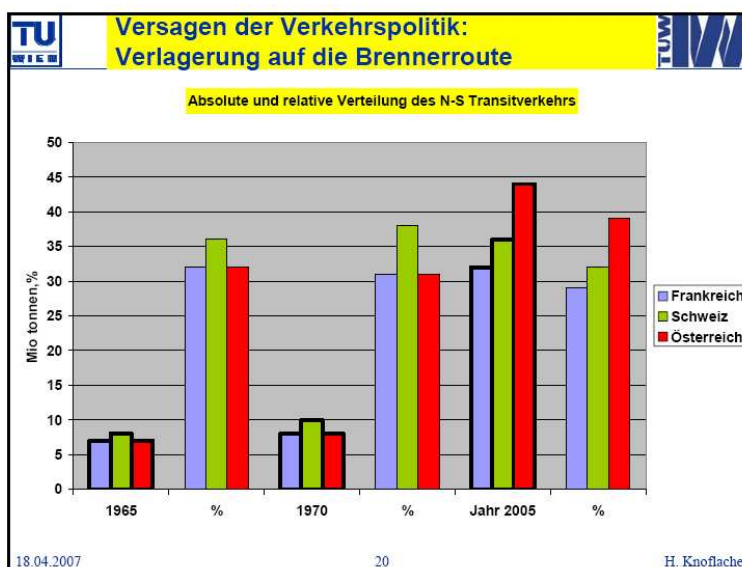
Eisenbahnrevue 2/2007

15 H. Knoflacher

Nun möchte ich den Blick ein bisschen in Richtung Osten aufmachen. Es gibt private Eisenbahngesellschaften, die – was ja auf der Hand liegt – herausgefunden haben, dass sie im Osten viel billiger vorbeifahren können. So hat die GySEV die Strecke Szombathely-Szentgotthard übernommen. Das ist die Route, die die Alpen umfährt und das Baltikum mit der Adria verbindet. Da werden die Güterströme in Zukunft durchlaufen, die zwischen den Wirtschaftszentren in der östlichen Hälfte Europas bewegt werden.

Das ist inzwischen in einem bekannten Eisenbahn-Magazin berichtet worden. Da steht auch explizit drinnen, dass mit dieser Linienführung eine Umgehung der Trasse Semmering geschaffen wurde. Man will es in Österreich aber nicht zu Kenntnis nehmen. Ich habe das den Österreichern vor 15 Jahren gesagt, sie sollen das selber machen, aber man wollte Tunnels bauen. Jetzt können wir in Zukunft um viel Geld durch leere Löcher durchschauen.

Die Potenziale der Schiene

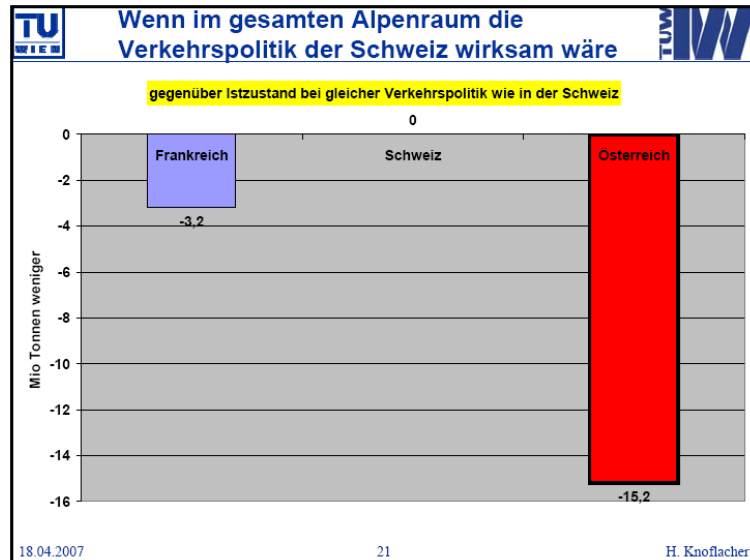


Kommen wir noch einmal auf die Eisenbahnstrukturen und das Verkehrsaufkommen in den Alpen zurück. Hier oben sieht man – wie schon vorher - die Verteilung auf die einzelnen Alpenländer seit 1965. Nochmals: mit der Eröffnung der Brenner-Autobahn ist die Entwicklung auf Österreich bezogen dann aus dem Ruder gelaufen.

Aber reden wir von den Potenzialen der Schiene. Der Brenner ist genau genommen zu weniger als 50% ausgelastet. Der Tauern viel weniger als 50% und der Phym auch viel weniger als 50%. Das heißt wir haben auf der Schiene enorme Leistungsreserven. Im EU Verkehrsprotokoll, dem sog. „white paper“ steht geschrieben, dass zuerst die bestehenden Strukturen ausgenutzt werden müssen, bevor neue gebaut werden. Das gilt für die Schiene, wie auch für die Straße, das kann man nachlesen.

BBT-Vorhaben widerspricht EU-Weißbuch

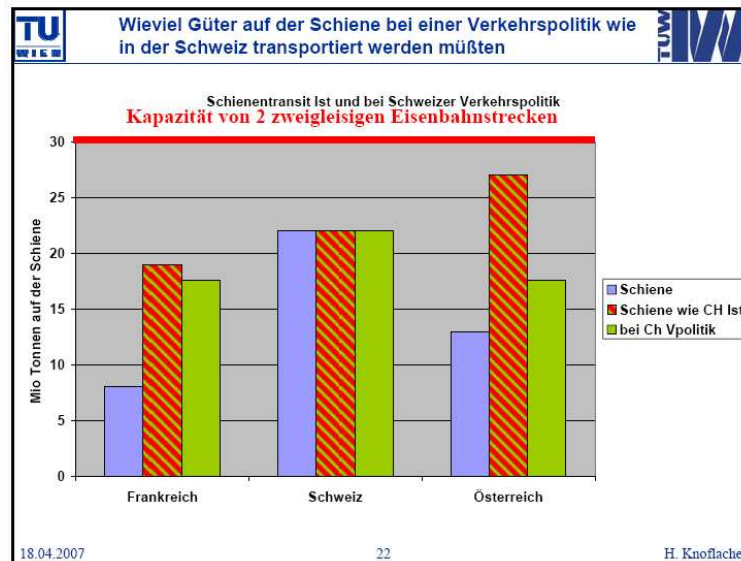
Das heißt im Klartext, dass die ins Auge gefasste Investition für den BBT und die Zulaufstrecken dem EU white paper widersprechen. Sie sehen, wie gut hier offensichtlich die Lobbys gearbeitet haben und wie schwach auf der anderen Seite die Politik war.



Das in Zahlen gegossene Versagen

Wenn wir uns nun anschauen, wie die Situation aussehen würde, würden wir die gleiche Verkehrspolitik machen wie die Schweiz, müssten wir in Österreich ca. 15 Mio. Tonnen weniger Güterverkehrsaufkommen haben. Das ist nichts anderes als das in Zahlen gegossene verkehrspolitische Versagen. Wir haben verkehrspolitischen Strukturen zugelassen, die das ermöglichen. Die Franzosen müssen auch ein bisschen nachbessern, sie haben im Verhältnis auch noch zu viele Transitgüter auf den Straßen in den Alpentälern.

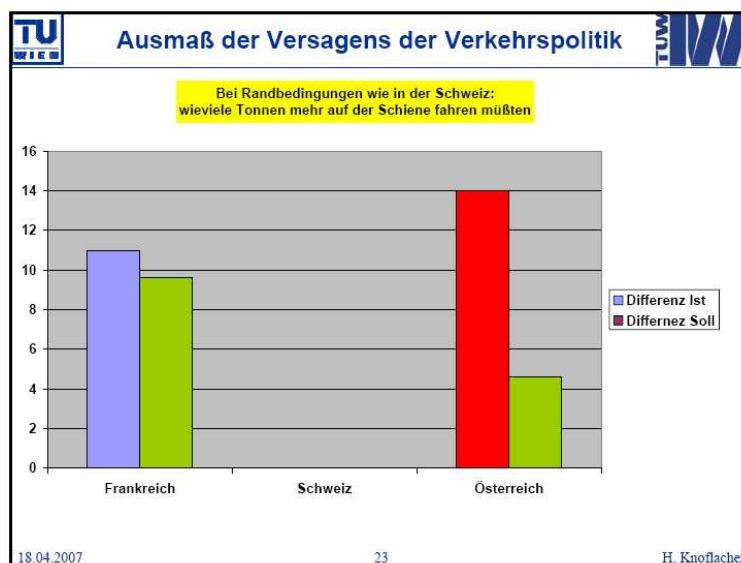




Brenner und Tauern – Bahnkapazität würde ausreichen!

Wenn wir uns den Brenner und den Tauern anschauen, dann hätten wir schon heute die erforderliche Kapazität, um die Verlagerung des Gütertransits von der Straße auf die Schiene zu erreichen. Dann bräuchten wir nichts Neues bauen, außer die Komplettierung des zweigleisigen Abschnitts der Tauernbahn. So rechnet man als Ingenieur oder Ökonom, so wie der Kollege Kummer das auch gemacht hat. Man kann das Ausmaß des Versagens genau beziffern, wie sie den unten eingefügten Diagramm entnehmen können.

Auch in Frankreich tut sich was!



Die französische Verkehrspolitik ist sicher nicht vorbildlich, aber immerhin: Es tut sich was. Der Maßstab für eine gute und zielgerichtete Verkehrspolitik ist jener der Schweiz. Ich habe in dieser Studie einfach die Schweizer Verkehrspolitik als Maßstab zu Grunde gelegt. Das ist also keine Spinnerei, das sind Fakten. Und was ist in der Schweiz so anders? Nun, bei den Eidgenossen haben die Politiker auch nicht größeres Standvermögen als anderswo, nur: sie können nichts machen, ohne das Volk zu fragen!

Kredite von der Bevölkerung

Der Schweizer Politiker hat kein Geld. Wenn ein Politiker in Zürich z.B. mehr als 10 Mio. Schweizer Franken ausgeben will, dann muss er die Bürgerinnen und Bürger fragen. Und das deshalb, weil der Schweizer Bürger sagt, der Politiker ist genauso ein Mensch wie ich, der kann nicht über eine größere Geldsumme verfügen, als ich selber abschätzen kann. Also soll er mich fragen, weil ich das im Endeffekt auch bezahlen muss. Und das zwingt die Schweizer einfach zu dieser guten Politik.

Vor Jahrzehnten wollten die Schweizer Bahnmanager als brave und „moderne“ Techniker auch Hochgeschwindigkeitstrassen bauen und Eisenbahnkorridore anlegen.

Das ist ihnen vom Volk abgeschmettert worden. Die Schweizer Politiker haben eine Vorgabe bekommen, was sie tun dürfen, das ist die Klugheit der Schweizer, die hier herauskommt, nicht die der Schweizer Politik.

Der Kollege Kummer hat in einer Studie herausgefunden, dass das vorliegende BBT-Vorhaben ineffizient ist. Gerade für den Güterverkehr weil der aktuelle Stand des Projekts eine Steigungen bis 7,5 Promille vorsieht. Das ist für den Güterverkehr problematisch und bei einem Basistunnel eigenartig. Diese Steigungen kommen zu Stande, weil der Scheitel des Tunnels auf Grund von politischen Vorgaben genau unterhalb der Landesgrenze liegen muss.



Die Ausgangssituation am Brenner

Jetzt schauen wir uns mal an, wie es beim Personenverkehr und beim Güterverkehr aussieht. Wird eine Verkehrspolitik betrieben damit die Bevölkerung entlastet wird oder wird die Verkehrspolitik aus anderen Gründen betrieben?

Im Personenverkehr haben wir heute jede Menge Kapazitäten frei. Und da man mit der Hochgeschwindigkeit zwischen München und Mailand im Verhältnis zum optimierten konventionellen Bahnverkehr nur wenig einsparen kann, sind Hochgeschwindigkeitsstrecken auf dieser Strecke gegenüber dem Flugverkehrs sowieso nicht konkurrenzfähig, was die Fahrzeit betrifft.



Auch gegen den Flugverkehr hat eine eventuelle Hochgeschwindigkeit durch die Alpen überhaupt keine Chance. Das heißt wir können mit der Hochgeschwindigkeit durch die Alpen max. 15% Zeiteinsparung schaffen. Ein weiterer Aspekt, der es unmöglich macht, Hochgeschwindigkeitsstrecken durch die Alpen verkehrspolitisch zu begründen.

TU WIEN	Personenverkehr	TU W
Derzeit nur ein Bruchteil der möglichen Kapazität genutzt		
Elastizität erheblich, durch Betriebsmittel, Zuglänge etc. Derzeit weder die maximal mögliche Zuglänge ausgenützt geringer Besetzungsgrad		
Fahrzeiteinsparung München Mailand, maximal 15% Keine Konkurrenz zum Flugverkehr		
Ausbau für den Personenverkehr nicht begründbar Auch nicht für Hochgeschwindigkeitszüge		
18.04.2007	26	H. Knoflacher

	Güterverkehr	
<p> Derzeit ca 120 Güter und Dienstzüge (real 67 Güterzüge) + 53 Personenzüge Summe 120 Züge </p> <p> Kapazität im Bestand: 260 Züge </p> <p> Über 50% Reserve </p>		
18.04.2007	27	H. Knoflacher

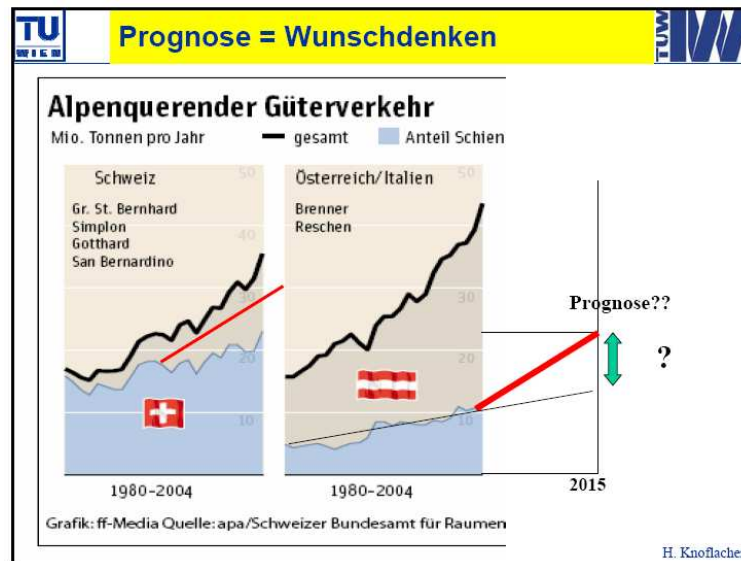
Was sind Dienstzüge? Ein Dienstzug ist eine Lokomotive die heimfährt. Das wird bei der Eisenbahn als Dienstzug geführt. Und dann kann ich viele Lokomotiven hin und her fahren lassen und ich habe viele Dienstzüge. Wir hätten auf der Bestandsstrecke die Kapazität, um alle Güter die nach dem Prinzip des kürzesten Weges durch die Alpen transportiert werden, auf die Bahn zu bringen. Das heißt auch: wir haben genügend Reserve.

Schauen wir den Güterverkehr an: Kummer hat da ein wenig verklausuliert geschrieben.

	Ineffizienz des BBT ...Prof. Kummer	
<p> Alpenhauptkamm queren können.⁹⁷ Die Scheitelhöhe des BBT ist hingegen mit 840m ü. NN. wesentlich höher als beim Gotthard-Basistunnel mit 550m ü. NN.⁹⁸ Es muss demnach jeder Zug, der die Alpen überquert, beim BBT um 300m höher gezogen werden als beim Gotthard-Basistunnel, was insgesamt wesentlich höhere Energieverbräuche und damit in der Folge auch höhere Transportkosten impliziert. Hinzu kommt, dass Italien aus „hydrogeologischen Gründen“ den Scheitelpunkt des BBT auf der Staatsgrenze fordert.⁹⁹ Das führt dazu, dass im BBT Steigungen von bis zu 7,5 Promille auftreten, was zu massiven dauerhaften betrieblichen Ineffizienzen führt. Dabei ist besonders bemerkenswert, dass durch einen Scheitelpunkt an der Staatsgrenze die Nordrampe des BBT steiler wird und die Güterströme von Nord nach Süd höher sind, was dazu führt, dass die Mehrzahl der Güterzüge über die größere Steigung gezogen werden muss. </p>		
18.04.2007	Quelle: Kummer, Nagle Schlack, OZV	H. Knoflacher

Wir stellen fest, dass auch das Energie-Argument in sich zusammen fällt. Hochgeschwindigkeitszüge brauchen als solche unter idealen Bedingungen bereits viel mehr Energie als konventionelle Zuggarnituren. Wenn sie dann auch noch hochgezogen werden müssen, natürlich umso mehr.

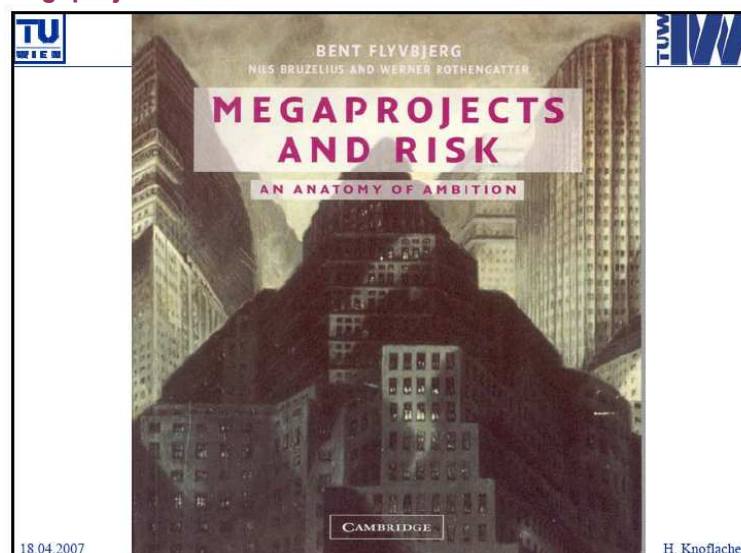
Die Prognose für den BBT – reines Wunschdenken



Wie schaut nun die Prognose für den BBT aus? Wir sehen im rechten Teil der Grafik die prognostizierte Steigerung des Bahnverkehrs. Das schaut ja recht beeindruckend aus. Wenn wir das auf die Schweiz umlegen, wie ich es auf der linken Grafik dargestellt habe, dann würde das selbst die Schweizer Verhältnisse überstrapazieren. Das ist ungefähr so, wie wenn sie in Thailand einen Schifahrer haben und den wollen sie gegen den Hermann Maier antreten lassen. Und sie sagen, der wird drei Mal so gut fahren wie der Hermann Maier.

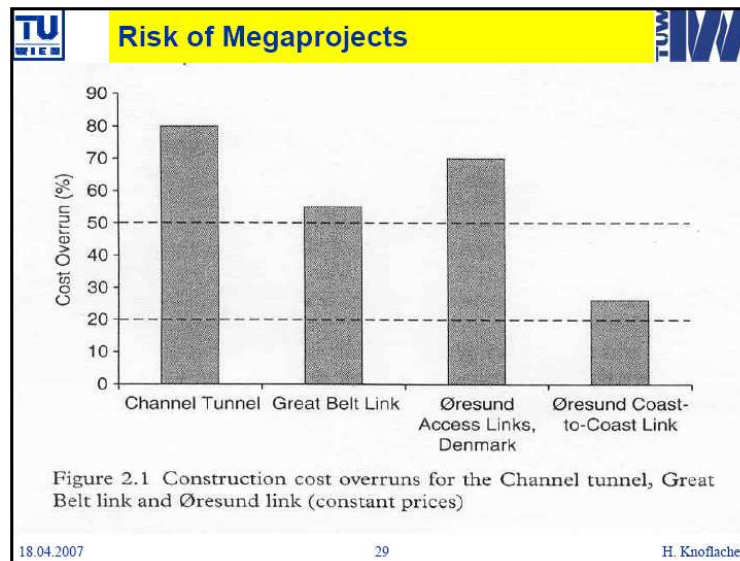
Diese Prognose ist nicht sehr realistisch. Wahrscheinlich ist das Wachstum eher so wie die untere Linie auf der rechten Grafik, das scheint mir ein realistischer Trend zu sein. Und wenn die Prognose in der angegebenen Größenordnung daneben ist, dann sind wir auch mit den Kosten in dieser Größenordnung daneben und auch mit der Dringlichkeit. Dass das kein Einzelfall ist, wissen wir.

Megaprojects and risks – wer soll das bezahlen?



Es gibt ein sehr gutes Buch, das kann ich Ihnen empfehlen. Es heißt „megaprojects and risk“ und es wurde von drei Kollegen geschrieben, alles Ökonomen, also nicht Techniker. Der Kollege Flyvbjerg, der Kollege Bruzelius und der Kollege Rothengatter ist Ihnen wahrscheinlich bekannt aus der EU Geschichte. Es sind ja alle drei sehr anerkannte Ökonomen.

Und was sind das für „risks“?

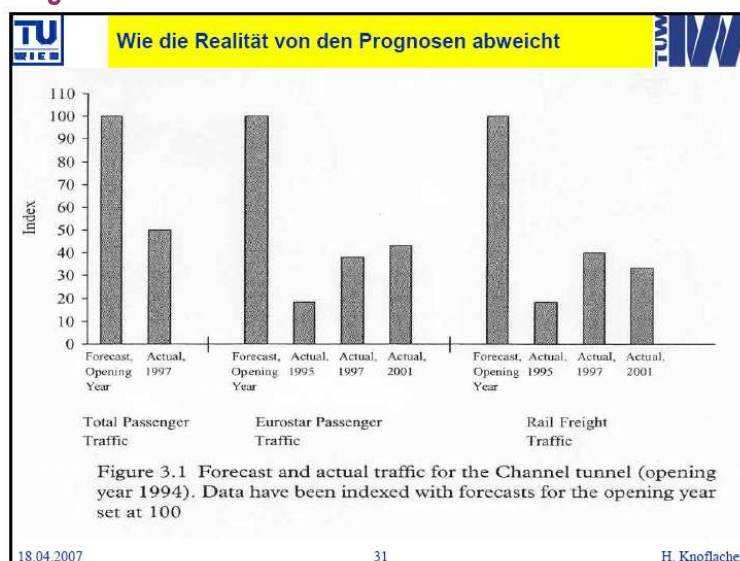


Auf dem obigen Schaubild ist die Kostenüberschreitung des Kanaltunnels in Prozenten im Verhältnis zu den ursprünglichen Kostenschätzungen zu sehen. Daneben sehen sie die Kostenüberschreitungen beim Großen Belt, dann die Öresund-Brücke, und die Öresund-Küstenverbindung in Dänemark.

Eurotunnel Dover-Calais – die große Pleite

Sie sehen, überall hat man sich verschätzt. Das ist eine Kostenüberschreitung um 80% gewesen. Das ist ein privat finanziertes Projekt gewesen, weil die Frau Thatcher klugerweise gesagt hat: „no public money“. Da hat es keinen Cent vom Staat gegeben: „wenn ihr den Kanaltunnel bauen wollt, dann baut ihn bitte auf Euer Risiko“. Und Frau Thatcher war ja auch überzeugt, das private Finanzierungsmodell würde klappen. Aber die Realität schaut leider anders aus. Dabei waren die Voraussetzungen für den Kanaltunnel bei weitem besser als für den BBT. Der Kanaltunnel hat keine Autobahn in Konkurrenz. Da gibt es nur ein paar Fähren. Es gibt beim Kanaltunnel keine zweite Eisenbahnstrecke 120 Kilometer daneben und 120 km auf der anderen Seite. Der Kanaltunnel ist die einzige Eisenbahnverbindung zwischen zwei Großräumen, die beide größer sind als ganz Österreich.

Prognosen und Realität – zwei verschiedene Paar Schuhe



Die Realität, an die ich mich halten muss stellt sich so dar: Die hohen Säulen geben die Voraussage für das Eröffnungsjahr 1994 wieder, die zweite Säule von links zeigt die Gesamtmenge im Jahr 1997,

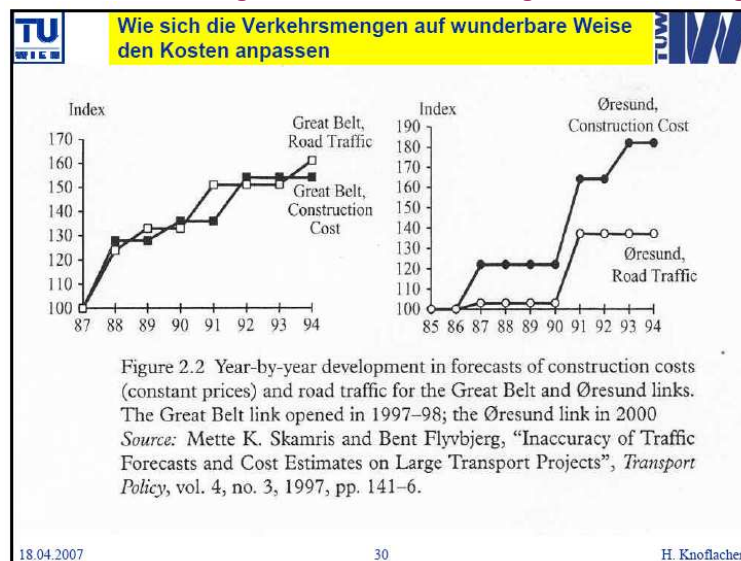
also 3 Jahre nach der Eröffnung. Die zweite hohe Säule zeigt die Voraussagen für die Eurostar-Passagierzüge, auf denen alle Berechnungen beruht haben. Rechts daneben sehe sie drei bescheidene Säulen mit den tatsächlichen Passagierzahlen 1995, 1997 und 2001. Auch von 2001 bis heute hat es keine riesigen Steigerungen gegeben.

Die dritte hohe Säule zeigt den Güterverkehr wie er nach den Voraussagen der „Experten“ hätte sein sollen. Beim Güterverkehr ist das noch dramatischer, der ist 2001 im Verhältnis zu 1997 sogar zurückgegangen, was auch mit einem Brand im Tunnel zu tun hat. Auch die Fähren haben ihr Angebot neu ausgerichtet und haben zurückgeschlagen, d.h. das bei der Planung so großer Infrastrukturvorhaben auch zu berücksichtigen ist, was anderswo und auch bei anderen Technologien so passiert.



Der Eurotunnel war eine völlige Fehlinvestition. An den Aktienkursen kann man sehen, wie das Geld vernichtet wurde. Der Kurs gleicht einer Berg- und Talfahrt aber aus dem Jammertal ganz hinten kommt dies Aktie nicht mehr heraus. Nun, das betrifft den Kanaltunnel meine Damen und Herren und ich wiederhole mich: es gibt da keine Autobahn, es gibt da kein zweites Gleis oben drüber, es gibt kein drittes Gleis 120 km daneben, es gibt kein viertes Gleis 120 km auf der anderen Seite, wie dies beim BBT der Fall ist, die mit der Gotthard- und Lötschbergstrecke sehr bald schon sehr attraktiv sein wird, es gibt keine weitere Autobahn, wie im Fall des BBT über den Tauern und so weiter.

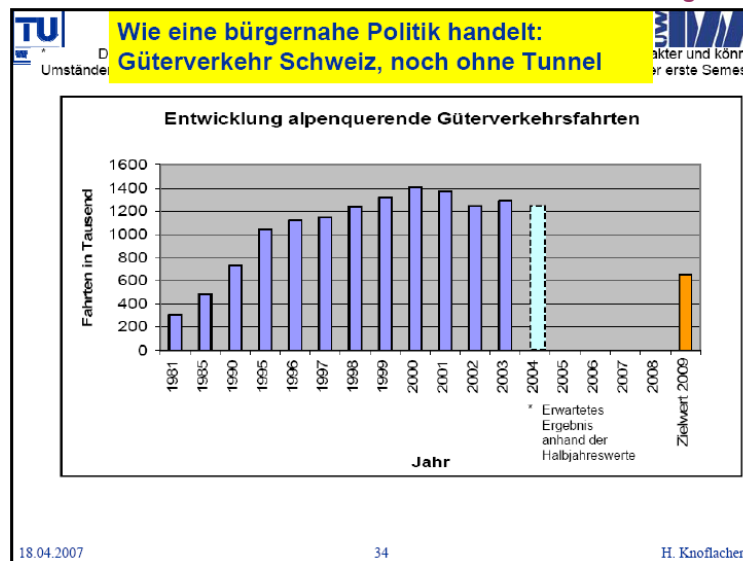
Da schau her: Steigen die Kosten, so steigen auch die Prognosedaten!



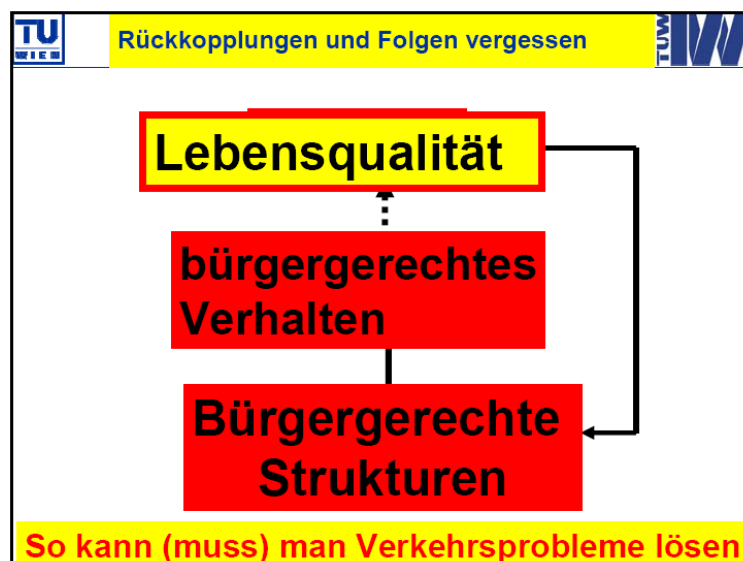
Hier habe ich noch interessante Daten für sie, die auf die Qualität der sog. „Experten“ schließen lässt. Sie sehen: die prognostizierten Verkehrsmengen steigen mit den Kosten. Die Kurven mit den weißen Quadraten und Kreisen stellen die wundersame Vermehrung der prognostizierten Verkehrsmengen dar, die schwarzen Quadrate und Kreise kennzeichnen die Kurve mit der Entwicklung der Kosten. Und sie sehen, wenn die Kosten steigen, steigen auf wunderbare Art auch die Verkehrsmengen. Das sind die verlässlichen Experten, die immer viel zu tun haben und auch schöne Honorare bekommen. Das ist keine Ausnahmesituation, wir befinden uns mit der Brennerbasisgeschichte, wenn man so will, in bester Gesellschaft.

Die Voraussetzungen für den wirtschaftlichen Erfolg stellen sich beim Eurotunnel im Verhältnis zum BBT dar, wie eine gemähte Wiese. Der BBT ist im klassischen Kletterjargon ein Schwierigkeitsgrad 9a ohne Sicherung. Das Abstürzen ist da ziemlich sicher.

Was tun, um die „risks“ zu minimieren? Die Politik ist gefragt!



Wenn man will, kann man schon etwas machen, um die rasante Geldvernichtung bei Infrastrukturvorhaben zu unterbinden oder mindestens das Risiko zu minimieren. Auf dem obigen Schaubild kann man sehen, dass die Schweizer – obwohl sich noch gar keinen Mega-Tunnel zur Verfügung haben, beinhaltet mit dem alpenquerenden Gütertransit herunterfahren. Die kleine orange Säule rechts im Bild ist das Ziel. Das müssen die Schweizer Verkehrsplaner und die Bahnmanager erreichen, weil das Volk das einklagen wird, was es selber genehmigt hat. In der Schweiz hat das Volk das Sagen.



Das heißt, was man hier macht ist, Strukturen zu ändern. Wenn man die Strukturen ändert und bürgergerechte Strukturen schafft, entsteht ein bürgergerechtes Verhalten und im Endeffekt Lebensqualität. Das ist auch das, was wir wohl alle haben wollen, oder?

Was müssen wir machen, um aus dem Problem herauszukommen und der Bevölkerung zu helfen?

Wir müssen Lösungen im gesamten Alpenraum suchen, die Voraussetzungen dafür sind vorhanden. Es wäre eigentlich nur die Tauernroute so schnell wie möglich zweigleisig auszubauen, es fehlt ja nur mehr ein kleines Stück, das nicht zweigleisig ist, das müsste mit 500 Millionen Euro zu machen sein.

Dann müssen wir so schnell als möglich verkehrspolitische Rahmenbedingungen auf der Straße schaffen, die die gewünschten Effekte in Richtung Schadstoff- und Lärmreduktion und Güterverlagerung auf die Schiene schaffen, d.h. die Nachtfahrverbote auf den gesamten Alpenraum ausdehnen, sektorale Fahrverbote einführen und die Einhaltung aller Vorschriften kontrollieren.

Mit Nachtfahrverboten ist eine sehr wirksame Entlastung möglich. Am Ostrand der Alpen kommt schon neue Dynamik in das Bahngeschehen, es entsteht sozusagen eine sehr kostengünstige Umfahrung der Alpen, auf der Berlin und Danzig mit Belgrad und Triest verbunden wird. Die Verkehrsgeographie hat sich geändert und ändert sich weiter. In Summe zu Ungunsten der Wichtigkeit der Brenner-Linie, die mit den geplanten Großprojekten schlicht und einfach zu teuer wird.

Fazit

TU WIEN	Ergebnis	TU WIEN
<ul style="list-style-type: none"> •Keine sachliche Begründung für den BBT möglich •Risiko für die Investition zu hoch – kann leicht durch reine Privatfinanzierung überprüft werden •Kostenschätzung zu niedrig wahrscheinlich bei 6 -9 Mrd € •Kein glaubwürdiges verkehrspolitische bindendes Konzept Internationaler völkerrechtlicher Vertrag zur Verlagerungsverpflichtung auf die Schiene fehlt •Keine Steuermittel für den BBT, wenn er so überzeugend ist, wie behauptet, wird er auch leicht privat finanzierbar sein. BBT-Betreiber sind zu behandeln, wie jede Privatfirma 		
18.04.2007	39	H. Knoflacher

Wenn ich das jetzt zusammenfasse: ich finde keine sachliche Begründung für den BBT. Weder wirtschaftlich noch verkehrsplanerisch, noch verkehrspolitisch.

Das Risiko für die Investition ist extrem hoch, man könnte es als Politiker aber recht schnell abgeben, wenn man sagen würde: O.k., das Risiko ist mir zu hoch, BBT bitte privat finanzieren! Dann würden wir schnell sehen, was von dem schönen Tunnel übrig bleibt. Viel dürfte das nicht sein.

Die Kostenschätzung ist viel zu niedrig, das liegt auf einem Niveau von ungefähr 75% der Kosten für Gotthard- und Lötschbergtunnel. Die Schweizer Daten sind leicht zu bekommen, die Eidgenossen sind sehr auskunftsfreudig.

Wenn man das umrechnet kommen etwa 9 Mrd. Euro Baukosten heraus. Das Geld muss auf dem Geldmarkt beschafft werden und wird mit 3% oder etwas mehr verzinst. Wenn die Finanzierung auf 30 Jahre angelegt wird, dann machen die Finanzierungskosten noch mal so viel aus, wie die Baukosten. Das würde wiederum bedeuten, dass die Steuerzahler 30 Jahre lang jeden Tag einen Betrag zwischen 1 und 2 Millionen Euro an die Banken zurückzahlen müssten. Die Banken streichen das ein, ohne etwas dafür tun zu müssen.

Beim BBT gibt es auch kein glaubwürdiges verkehrspolitisches Konzept. Ich habe keinen Vertrag mit der EU gefunden, wo die EU sagt: „Wenn ihr den BBT baut, dann habt ihr das Recht oben auf der Straße zuzumachen.“

Die Schweizer haben sich diese Recht im Gegenzug zu den Großinvestitionen ausbedungen. Sie haben auch ganz klare Ziele. So wird beispielsweise die Obergrenze für Transit-LKWs durch die Schweiz mit 650.000 LKWs festgeschrieben. In der Schweiz ist das vertraglich mit der EU abgesichert. Beim BBT gibt es nichts Vergleichbares.

Das heißt, die ganze BBT-Geschichte ist ein wirkliches Luftschloss. Ich würde es nie wagen, hier etwas zu machen. Ich würde Ihnen sogar vorschlagen, den Vertrag zwischen der EU und den betroffenen Staaten abzuschließen und dies mit der Forderung verknüpfen, den BBT privat finanzieren zu lassen. So hätten private Investoren bessere Voraussetzungen für das ehrgeizige Vorhaben.

Aber ich würde wetten, dass Private da keinen Cent in die Hand nehmen werden, nachdem sie gesehen haben, was beim Kanaltunnel passiert ist. Und der Kanaltunnel hat ein sehr gutes geologisches Gefüge, das ist schöner Kreidefelsen, der sehr verlässlich ist und tunnelbautechnisch gut bearbeitet werden kann.

Die Geologie am Alpenhauptkamm ist keine lustige.

Nochmals: Gewähren Sie keine Steuermittel für den BBT. Wenn er so befahren wird, wie behauptet wird, dann gibt's ja gar kein Problem. Dann wird es auch genug Private geben, die das gerne finanzieren.

Wer wären die BBT-Gewinner?

TU WZ	Gewinner des BBT	TUW
<ul style="list-style-type: none"> • Banken und Bauindustrie • Consultants • Funktionäre der Gesellschaft • Lkw-Frächter • Brenner Autobahn AG. • Holländer • Deutsche und Italienische Industriegebiete • Konzernverpflichtete Politiker/innen • Untätige Verkehrsbehörden • Straßenlobby • Feigheit und Unfähigkeit in der Verkehrspolitik 		
18.04.2007	40	H. Knoflacher

Wo sind also die Gewinner zu suchen, wenn es zum Bau des BBT kommt? In erster Linie sind das sicher die Banken und Bauindustrie, die haben da ein Eldorado. Der Staat als Schuldner: Bankerherz, was willst Du mehr?

Die Consultants, Projektanten und Planer gehören logischerweise auch zu den Gewinnern, genauso wie die Funktionäre der Gesellschaft. Die LKW-Frächter auch, denn sie brauchen nichts umstellen, sie können weiterfahren die nächsten 15-20 Jahre. Die Brennerautobahn gewinnt auch, weil die Einnahmen aus dem LKW-Verkehr zunehmen.

Die Holländer machen ein gutes Geschäft, weil wenn der BBT gebaut wird dann können sie die Überkapazitäten der Schweiz gegen die Überkapazitäten der Österreicher und der Italiener ausspielen, immer billiger transportieren und weiterhin Druck ausüben.

Zu den Gewinnern dürften auch die deutschen und italienischen Industriegebiete zählen, wie auch die konzernverpflichteten Politiker und Politikerinnen und die untätigen Verkehrsbehörden, die 15 bis 20 Jahre nicht unternehmen brauchen.

Es wird ja eh alles besser mit dem BBT. Wirklich? Wenn ich feig und unfähig bin in der Politik dann machen mich Megaprojekte mächtig. Großprojekte erwecken den Eindruck von Macht.

Macht, meine Damen und Herren, bürgerpolitische Macht, erkennt man an kleinen Projekten, weil der Mensch klein ist. Und ein Politiker der für den Bürger etwas macht, macht kleine Lösungen. Nicht große. Man muss sich dem Maßstab des Menschen anpassen. Man hat den Eindruck: Je kleiner der Politiker ist, desto mehr muss er versuchen durch äußere, große Projekte seine Ferne zum Bürger zu kompensieren.

Und wer sind die Verlierer im BBT-Spiel?

TU WIEN	Verlierer durch den BBT	TUW
<ul style="list-style-type: none"> • Bürger durch die Schuldenlast • Bewohner entlang der Brennerroute • Lokale Wirtschaft • Eisenbahnen • Verantwortungsbewusste Politiker/innen, die sich den Menschen verpflichtet fühlen • Natur in den Alpentälern • Schweiz • Nachhaltige Europäische Verkehrspolitik • Hoffnungen auf rationale verantwortungsbewusste Entscheidungsträger 		
18.04.2007	41	H. Knoflacher

Die Verlierer des BBT sind sicher die Bürgerinnen und die Bürger, die die Schuldenlast abtragen müssen. Das gute Geld ist weg, es fehlt somit anderswo.

Verlierer im BBT-Spiel sind alle Bewohnerinnen und Bewohner entlang der Brennerroute, weil diese müssen 15 bis 20 Jahre mit dem Märchen leben müssen, dass der BBT eine Lösung bringt. So wie den Tirolern versichert wurde, dass sie mit der Eisenbahnumfahrung Innsbruck Süd 1600 LKW's wegbekommen. Das Gegenteil ist wahr, es sind mehr geworden. Dann wird es ein böses Erwachen geben.

Die lokale Wirtschaft gehört ganz klar auch zu den Verlierern, weil der Verkehr noch schneller durchfährt. Die großen Konzerne werden stärker, der regionale Klein- und Mittelstand wird ausgeblutet. Mit solchen Infrastrukturen wird für die lokale Wirtschaft nichts gemacht sondern nur für die Großen. Und wenn ich für die Großen was mache, dann habe ich einen Nachteil für die Kleinen.

Die modernen Verkehrssysteme sind die Instrumente, mit denen die Konzerne groß geworden sind, mit denen die Supermärkte die kleinen Geschäfte kaputt machen.

Die Eisenbahnen sind die absoluten Verlierer. Sie kriegen eine Riesen-Schuldenlast umgehängt und begeben sich in die Abhängigkeit der Gunst der Politik.

Verlierer sind auch die verantwortungsbewussten Politiker und Politikerinnen. Die haben kein Geld mehr zur Verfügung, alles ist bei den Großprojekten gebunden. Sie können nichts machen, es wird alles auf die lange Bank geschoben.

Größter Verlierer ist wohl die Natur in den Alpentälern, das erleben sie ja heute schon täglich.

Auch die Schweizer sind zu den Verlierern zu zählen, keine Frage. Ihre nachhaltige Verkehrspolitik wird auf fast kriminelle Weise durchkreuzt und die Hoffnung auf rationale und verantwortungsbewusste Entscheidungsträger schwindet, weil vor diesem Hintergrund kein Platz für sie ist. Die Leute werden wahrscheinlich irgendwann den Mut verlieren.

Netzwerke als Gegengewicht



Kommen wir noch einmal auf unser Schaubild zurück, das ich schon am Anfang gezeigt habe und schauen wir mal, unter welchen Akteuren im großen Welttheater Vernetzungen wahrscheinlich sind. Die wichtigsten und folgenreichsten Vernetzungen finden zwischen der Politik und dem Banken- und Bauwesen statt. Es wird versucht, die unabhängige Wissenschaft und die Bürgerinnen und Bürger auszublenden und zu täuschen. Um dem entgegenzuwirken und um ein Gegengewicht gegen die Macht der Konzerne und ihrer politischen Handlanger zu schaffen, sollte sich die unabhängige Wissenschaft und die Bürger-Gesellschaft schnell und wirksam vernetzen.

Das war's im Wesentlichen, das war eine nüchterne Systemanalyse wie man sie macht, wenn man solche Sachen emotionslos angeht. Der BBT liegt ziemlich weit entfernt von mir, d.h. ich persönlich bin nicht direkt betroffen davon. Ich behandle ihn mit der Sorgfalt eines Arztes, der einen Patienten zu beraten hat

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

ANHANG

REPLIKEN

Publikumsfragen. Äußerungen Knoflacher

Anfrage aus dem Publikum: Was können wir in dieser Situation unternehmen (sinngemäß).

Knoflacher:

Als gute Christen müssen wir sagen, hilf dir selbst, dann hilft dir Gott. Glaubst daran, das geht!

Was man hier als glaubwürdige Politik machen könnte, ist einen Vertrag mit der EU auszuhandeln. Wir haben ja gesagt, die Ziele müssen von außerhalb des zu regelnden Systems kommen. Zumindest müsste im Vertrag mit der EU ausgehandelt werden, dass wenn der BBT gebaut würde, kein LKW mehr an der Oberfläche als Transit die Alpen über den Brenner fährt.

Das wäre ein völkerrechtlich verbindlicher Vertrag. Das wäre mal ein erster Schritt. Wenn man diesen Vertrag hat und nüchtern und wirtschaftlich vorgehen würde, könnte man sagen: „Wir haben jetzt die Garantie von der EU, wir haben da einen völkerrechtlichen Vertrag ausgehandelt, jetzt müsste man schauen, ob das wirtschaftlich noch zu machen ist.“ Wenn es wirtschaftlich machbar ist, kann der Staat ja nicht mehr Geld hinaus schmeißen, als ein Privater riskiert. Deshalb könnte man es ruhig privat finanzieren.

Dann hat man Rahmenbedingungen geschaffen die von privaten Investoren abgeklopft werden können. So würde man sehen, was das Projekt wirtschaftlich wert ist. Wir befinden uns hier in einem sensiblen Gebiet, das ist ganz klar. Das heißt Italien hätte wahrscheinlich genauso die Verpflichtung sensible Gebiete entsprechend zu berücksichtigen.

Anfrage aus dem Publikum: Braucht es den Zugangsstollen in Wiesen (sinngemäß)

Knoflacher:

Es ist im Tunnelbau natürlich günstig, wenn ich angreifen kann, wo ich will, damit ich meine Schutterung wegbringe, damit ich das Gebirge irgendwie raus bekomme. Das heißt, wenn man Stollen baut muss man schauen, dass man seitlich oder nach oben so schnell wie möglich hinauskommt, auf dem kürzesten Weg. Das ist die eine Geschichte, d.h. so wird es wahrscheinlich technisch begründet. Wenn ich als Technikerkollege antworten soll oder meine eigene Tunnelbaupraxis hernehme: man schaut immer, dass man irgendeinen Schutterungsstollen kriegt, wo man mit dem Zeug raus kann.

Anfrage aus dem Publikum: Ist der Zug schon abgefahren, kann der BBT überhaupt verhindert werden (sinngemäß):

Es ist eine taktische Überlegung. Die Leute, die den BBT bauen wollen, wollen die Bevölkerung und die Politiker vor vollendete Tatsachen stellen. Das heißt sie werden natürlich versuchen, bautechnische Fakten zu schaffen, die es anderen dann schwerer machen ihre Lobby zu Fall zu bringen. Es ist aber natürlich noch nicht zu spät, das kann ich bestätigen.

Anfrage aus dem Publikum: Was halten Sie von einer Wasserverbindung Donau-Adria durch die Alpen (Mayrhofer-Studie):

Die Donau Adria Geschichte hat es schon gegeben. Es gab in der K.u.K. Monarchie einen nicht nur geplanten, sondern im Bau begonnenen Kanal zur Adria, der heute noch existiert. Heute fährt darin die Wiener Schnellbahn. Die Wiener Schnellbahn die im 3. Bezirk in diesem kanalförmigen Gebilde fährt, fährt in dem ehemaligen Donau Adria Kanal. Man hat das gehabt, heute ist es die Eisenbahn. Ich halte die Idee im Augenblick nicht für realisierbar.

Und zwar deshalb, weil die Eisenbahnverbindungen an der Oberfläche so dicht sind, dass sie den Güterverkehr der brennerrelevant ist, gut abnehmen können. In die weitere Zukunft projiziert und wenn sich die Energieverhältnisse und die umweltpolitischen Anforderungen ändern werden, kann das eine interessante Verbindung werden, das ist ganz klar. Aber im Augenblick sehe ich keine Chance. Aber

das hat es wie gesagt, schon gegeben, also ist Ihre Idee auch eine historisch begründete. Es ist dieser Donau Adria Verbindung dann allerdings der Semmering ins Gehege gekommen.

Der Semmering wurde nicht gebaut, damit man eine Verkehrsverbindung hat, sondern, weil man die Arbeiter loswerden wollte. Es gab die Revolution in Wien, und der Kaiser hat sich nicht mehr zu helfen gewusst, deshalb hat er eine Großbaustelle gesucht, wohin er die Arbeiter abschieben kann. Es sind auch viele gestorben, auf dieser Großbaustelle aber er war die Revolution los.

Zweitens ist dieser Kanal baden gegangen, weil der Kaiser damals den Ungarn nicht mehr getraut hat. Er hat eine sichere Verbindung innerhalb von Österreich gesucht. So ist der Semmering entstanden. Wenn sie die Geschichte des Semmering anschauen, dann finden Sie sozusagen die begrabene Kanalgeschichte und den Semmeringtunnel, der aus diesen arbeitsmarktstrategischen und revolutionsniederschlagenden Gründen entstanden ist. Damals haben sie ja mit Pickel und Schaufel den Tunnel gebaut, nicht wie heute.

Antwort von Knoflacher auf die Stellungnahme des anwesenden Landesrates Florian Mussner, in der dieser Knoflacher vorgeworfen hatte, er sei selbst in der Jury des Wettbewerbes für die Pustertaler Straße gesessen und kritisiere nun das von ihm mitbestimmte Ergebnis. Der Landesrat hat in seiner Stellungnahme auch ausgesagt, der BBT sei unter anderem auch wichtig, um den Feinstaub zu bekämpfen und um eine Verlagerung herbei zu führen.

Knoflacher:

Sehr geehrter Herr Landesrat, zunächst einmal zum Pustertal, zur Straße. Ich würde Sie bitten, erstens, sich den Schriftverkehr, den ich in dieser Angelegenheit mit dem Landesamtsdirektor geführt habe, anzusehen. Ich wollte zuerst nicht mitmachen, weil ich das nicht für sinnvoll gehalten habe und er hat mich dann doch gebeten, dabei zu sein.

Zweitens habe ich immer geglaubt, dass Südtirol in einen Rechtsstaat eingebunden sei, dass das geschriebene Wort gehalten würde. Ausgeschrieben wurde ein Projekt, bei dem der Sieger den Zuschlag bekommt. Die Jury hat keinen Sieger gefunden. Es gab nur zwei zweite Plätze, das bedeutet in einem Rechtsstaat: zurück an den Start. Was Sie bzw. das Land gemacht haben, sie haben die zwei zweiten Plätze zu Siegern erklärt und beiden das halbe Projekt gegeben, obwohl beide schlecht waren. Und dem Pustertal einen enormen Schaden zufügen werden. Was in einem absoluten Widerspruch dazu passiert was derzeit geschieht, was ja sehr vernünftig ist, nämlich die Eisenbahn in Ordnung zu bringen. Das ist dokumentiert, das brauche ich nicht länger zu verteidigen.

Was mich aber noch mehr gewundert hat, wie können Sie den Feinstaub in Zusammenhang mit dem BBT bringen? Das ist meiner Meinung nach außerhalb der Gesetze und des Universums. Und zwar deshalb, weil für den Bau des BBT, durch den LKW-Verkehr und die Bautätigkeit wesentlich mehr Feinstaub erzeugt wird und sich freisetzt, als Sie jemals durch den BBT einsparen können.

Ich bin erschüttert, muss ich ehrlich sagen, über diese Zusammenhänge Feinstaub-BBT. Das hätte ich in meiner wildesten Phantasie nicht gedacht, und ich habe eine wilde Phantasie.

Anfrage aus dem Publikum: Warum bringt der BBT nicht die behauptete Verlagerung der Güter von der Straße auf die Schiene? (sinngemäß)

Der BBT wird außer in diesen Wunschvorstellungen, die in den BBT-Prognosen stattfinden, keine Verlagerung bringen wird, weil die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen nicht vorhanden sind. Bevor es nicht gelingt, wirksame verkehrspolitischen Rahmenbedingungen zu schaffen, braucht man an den BBT nicht zu denken. Das ist wie ein Brief an das Christkind.

Anfrage aus dem Publikum: Stimmt es, dass durch die Tunnelbauarbeiten der Wasserhaushalt gefährdet ist (sinngemäß)

Knoflacher:

Zur Frage in Bezug auf das Wasser. Ja, wenn man in den Fels hineingeht, kann viel passieren, vor allem mit dem Wasser. Der Probestollen am Semmeringbasistunnel, das ist ein Kalkgebirge, hat den Haushalt des Wassers um 120 Meter abgesenkt. Sie können sich vorstellen, was da passiert ist. Durch

den Probestollen allein ist das Grundwasser heute 120 Meter tiefer. Da verändert sich natürlich der ganze Wasserhaushalt.

Was mir in dem Zusammenhang auffällt, nachdem ich auch in Indien tätig bin: Es ist eine Konzernstrategie, die Menschen vom Wasser abzuschneiden. 1998 konnte man im Geschäftsbericht der Firma „Coca Cola“ lesen: „Es gibt leider noch Orte auf der Welt, wo man leichter gesundes und klares Trinkwasser erhält als Coca Cola.“ Und auf der ersten Seite ist gestanden „47 Billions to go“. Die haben damals nachgerechnet, dass weltweit 47 Mrd. Getränke pro Tag konsumiert werden, Coca Cola hat damals genau eine Milliarde Getränke am Tag verkauft. Erklärtes Ziel des Konzerns ist es, alles zu verkaufen, was die Menschen weltweit trinken.

Ich kann Ihnen nur empfehlen, meine Damen und Herren, schließen sie sich international zu Netzwerken zusammen, damit sie erkennen, in welchen Netzwerken Ihre Politiker gefangen sind. Und in die auch die Politiker in der EU integriert werden.

Weltweit ist der Kampf um das Wasser im Gang. Ich beobachte das in Indien, wo wir an einem Programm tätig sind. Die internationalen Konzerne pumpen den Bauern das Wasser weg. Die Bauern können nicht so tief bohren, da sie es sich nicht leisten können. Dadurch bekommen die Konzerne billige Arbeitskräfte für ihre Fabriken. Diese Firmen sparen sich die Flaschenwaschmaschinen, weil ihnen die Frauen 10 Stunden am Tag die Flaschen waschen um 50 Cent pro Tag.

Bitte passen Sie auf jeden Tropfen Wasser auf, damit er Ihnen nicht entzogen wird, wodurch auch immer. Und das ist eine der übelsten Geschichten die stattfindet, sozusagen unten ein Loch hinein bohren und die Leute im Trockenen sitzen zu lassen.

Mir fällt da einiges auf, das außerordentlich interessant ist. Ich kann Ihnen nur empfehlen, sich gut zu informieren.