

WIWIPOL

Arbeitsgemeinschaft für wissenschaftliche Wirtschaftspolitik

1010 Wien, Maria Theresien-Str. 24/4

Tel: 319 44 47 /Fax: 319 44 49/E-Mail: office@wiwipol.at

OeNB-Jubiläumsfondsprojekt

Nr 11 389

*Kosten und Konsequenzen der
Verhinderung und Verzögerung von
Infrastrukturprojekten
in Österreich von 1976-2006*

Projektleitung: Univ. Prof. Dkfm. Hans Seidel

Projektdurchführung: Dr. Rupert Weinzierl

Mitarbeit: Dr. Patrick Horvath

Mag. Reinhold Gutschik

14.7.2006

Inhaltsverzeichnis

1. Infrastrukturinvestitionen und ihre Effekte für die österreichische Wirtschaft	S. 4
1.1 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen	S. 4
1.2 Versäumnisse und Defizite der österreichischen Infrastrukturpolitik	S...6
1.3 Plädoyer für eine Infrastruktur-Offensive	S. 10
1.4 Kurzinterpretation der Case Studies	S. 14
1.5 Definitorisches	S. 18
2. Case Studies	S. 22
2.1. Verzögerte bzw. verhinderte Projekte der Energiewirtschaft	S. 22
2.1.1. Die 380 kV-Leitung zwischen Rotenturm u. Zwaring (Steiermarkleitung)	S. 22
Projektbeschreibung und Chronologie	S. 22
Argumente zur 380 kV-Leitung - Kosten einer Verzögerung bzw. Nicht-Realisierung	S. 30
Interview mit Thomas Karall (Verbund)	S. 59
Interview mit Univ. Prof. Günther Brauner (TU Wien)	S. 65
2.1.2. Donaukraftwerk Hainburg	S. 69
Chronologie des Projektverlaufes	S. 69
Argumente für und gegen das Projekt	S. 76
Wirtschaftliche Aspekte	S. 82
2.1.3. Atomkraftwerk Zwentendorf	S. 85
Chronologie des Projektverlaufes	S. 85
Argumente für und gegen das Projekt	S. 90
Wirtschaftliche Aspekte	S. 94

2.2. Verzögerte bzw. verhinderte Projekte im Eisenbahn-Bau	S. 102
2.2.1. Semmering-Basis-Tunnel	S. 102
Projektbeschreibung und Chronologie	S. 102
Argumente zum Semmering-Basistunnel	S. 107
Kosten einer Verzögerung bzw. Nicht-Realisierung d. Semmering-Basistunnels	S. 114
Interview mit Helmut Falschlehner (ÖBB, SCHIG)	S. 116
2.2.2. Lainzer Tunnel	S. 118
Projektbeschreibung und Chronologie	S. 118
Argumente zum Lainzer Tunnel	S. 128
Kosten einer Verzögerung bzw. Nicht-Realisierung d. Lainzer Tunnels	S. 138
2.3. Verzögerte bzw. verhinderte Projekte im Straßenbau	S. 141
2.3.1. Pyhrn-Autobahn	S. 141
Untersuchungsgegenstand	S. 141
Argumente für und gegen die Pyhrnautobahn	S. 144
Chronologie - Die drei umstrittenen Streckenabschnitte	S. 146
2.3.2. Ennsnahe Trasse	S. 152
Chronologie des Projektverlaufes	S. 152
Argumente für und gegen das Projekt	S. 159
Interview mit Bernhard Engleder (ehemals Vorstand ASFINAG)	S. 167
Interview mit Gabriela Moser (Die Grünen)	S. 176
Interview mit Barbara Stangel (Die Grünen)	S. 183
3. Weitere verzögerte oder verhinderte Infrastruktur-Projekte in Österreich	S. 190
4. Literatur	S. 218

1. Infrastrukturinvestitionen und ihre Effekte für die österreichische Wirtschaft

1.1 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Österreich ist es in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts mit teilweise spektakulären Wachstumsraten gelungen, zu den wohlhabendsten Volkswirtschaften der Welt aufzusteigen. Die auf den Wiederaufbau folgende Prosperitätsperiode bis 1973 („Golden Age“¹) fiel in Österreich noch ergiebiger aus als in den anderen westeuropäischen Staaten: Laut OECD verzeichnete Österreich in den 1960er Jahren ein durchschnittliches reales BIP-Wachstum/Jahr von 4,7% und in den 1970er Jahren von 4,1%².

Innerhalb der Europäischen Union nimmt Österreich heute mit seinem realen BIP pro Kopf (also zu Kaufkraftstandards) den vierten Rang ein, weltweit ist Österreich diesem Indikator zufolge das fünftreichste Land³. Eine Studie von Franz Nauschnigg mit dem Titel „*Österreichs langfristige Wachstums- und Wohlstandsentwicklung im EU Vergleich*“ aus dem Jahr 2006 zeigt, dass Österreichs Wirtschaft gemessen an den Zuwachsraten des BIP je Einwohner zwischen 1970 und 2000 immer stärker oder zumindest gleich stark wie der EU-Durchschnitt gewachsen ist⁴. Dieser Wachstumsvorsprung trug auch wesentlich dazu bei, dass die Arbeitslosigkeit in Österreich weniger rasch anstieg als in anderen EU Ländern.

In den Jahren ab 2000 ist Österreich aber trotz der dynamischen Wachstumsimpulse aus Osteuropa von der Überholspur abgekommen. Die Daten von EUROSTAT (Statistisches Amt der EU) zeigen, dass die realen BIP-Wachstumsraten in Österreich 2000, 2001 und 2002 niedriger lagen als der Durchschnitt der EU-15, 2003 waren sie in Österreich gleich hoch wie der Durchschnitt der EU-15. Der Vergleich mit den EU-15 fällt für Österreich wegen der Wachstumsschwäche in Italien und Deutschland aber noch günstiger aus als zum Beispiel jener mit Schweden, einem anderen kleinen EU-Staat:

¹ Hans Seidel „Österreichs Wirtschaft und Wirtschaftspolitik nach dem zweiten Weltkrieg“, S. 21.

² „Wachstum ermöglichen“, http://www.oevp.at/download/alpbach04/B1_Wachstum_ermoeneglichen.pdf

³ Rainer Bartel/Hermann Kepplinger/Johannes Pointner „Besser als Neoliberalismus: Solidarische Wirtschaftspolitik“, S.99, 2006.

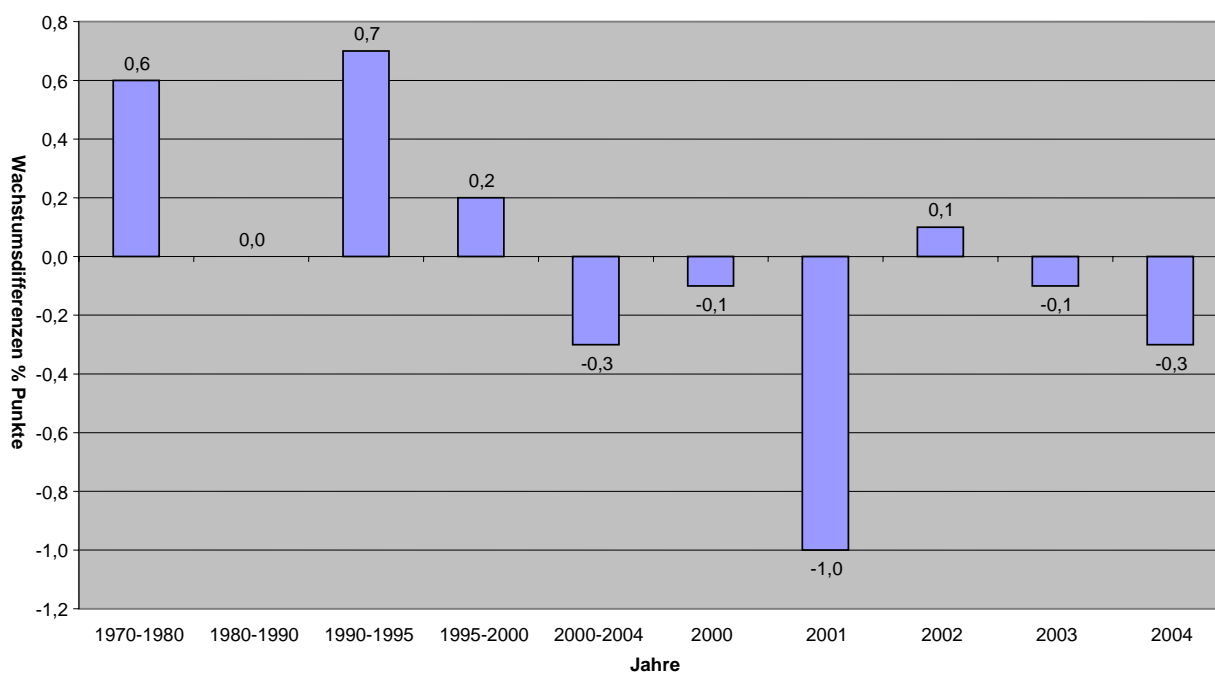
⁴ Franz Nauschnigg „Österreichs langfristige Wachstums- und Wohlstandsentwicklung im EU Vergleich“, Mai 2006.“

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Österreich	3,4%	0,8%	0,9%	1,1%	2,4%	2,0%
EU-15	3,9%	1,9%	1,1%	1,1%	2,3%	1,5%
Schweden	4,3%	1,1%	2,0%	1,7%	3,7%	2,7%

Quelle: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal>, Juli 2006.

Franz Nauschnigg hat basierend auf eine Studie des Leiters des WIFO, Karl Aiginger, und die Frühjahrsprognose der EU-Kommission die Wachstumsdifferenz zwischen Österreich und den EU-15 von 1970-2004 graphisch dargestellt:

Wachstumsdifferenz Österreich - EU 15



Grafik: Franz Nauschnigg, Quelle: Aiginger, WIFO/Monatsbericht 6/2005 bis zum Jahr 2000, ab dem Jahr 2001 EU Kommission Frühjahrsprognose 2006

Diese Entwicklung wirft folgende Fragen auf:

1. Warum ist das Wirtschaftswachstum Österreichs seit 2000 nicht so hoch wie jenes der Top-Länder der EU?
2. Welche wirtschaftspolitischen Maßnahmen sollten ergriffen werden, um das Wachstum in Österreich zu beschleunigen?

Auf die 2. Frage lautet eine der Antworten aus unserer Sicht: Eine Infrastrukturoffensive! Schwerpunkt dieser Offensive sollte unserer Ansicht nach Zentraleuropa sein: Eine Voraussetzung dafür, dass Österreich die positiven Effekte der EU-Erweiterung maximieren kann, ist ein Ausbau vor allem der transnationalen, aber auch der nationalen Infrastruktur.

1. 2 Versäumnisse und Defizite der österreichischen Infrastrukturpolitik

Zur Erzielung nachhaltigen Wirtschaftswachstums ist eine umfassende Strategie erforderlich, die eine Reihe von wesentlichen Komponenten umfasst: Aus- und Weiterbildung, Forschung und Entwicklung, eine gut ausgebaute Infrastruktur, Wettbewerbsfähigkeit, Zugang zu einer ausreichenden Anzahl angemessener Arbeitsplätze, Preisstabilität, solide öffentliche Finanzen und Umweltverträglichkeit. In diesem Forschungsprojekt wurde der Bereich der Infrastruktur untersucht, mit einem Fokus auf verhinderte oder verzögerte Infrastrukturinvestitionen. Infrastrukturinvestitionen sind ein wesentlicher Wachstumsfaktor - Sekundäranalysen verfügbarer Studien erbringen daher auch ein ziemlich einheitliches Bild: Die Grundaussage lautet, dass eine funktionierende öffentliche Infrastruktur die Voraussetzung dafür darstellt, dass die wirtschaftliche Entwicklung durch Innovationsdynamik und Strukturwandel geprägt ist. Zweite Kernaussage: Die Qualität der Infrastruktur ist ein Gradmesser für die wirtschaftliche Entwicklungsstufe eines Landes und damit ein wichtiger Faktor im internationalen Standortwettbewerb. Umstritten ist in der akademischen und politischen Diskussion nur das Ausmaß der Einkommens-, Wachstums- und Beschäftigungseffekte: Aschauer kommt in einer wichtigen Studie aus dem Jahr 1989 zum Ergebnis, dass die Infrastrukturausstattung einen signifikanten und quantitativ bedeutsamen Einfluss auf die gesamtwirtschaftliche Produktivität ausübt⁵.

Die Infrastruktur von Volkswirtschaften ist also ein Schlüsselfaktor der wirtschaftlichen Konkurrenzfähigkeit. Eine im neoliberalen Zeitgeist liegende Umschichtung von öffentlichen zu privaten Investitionen ist aber nur beschränkt möglich: Die Bereitstellung von Infrastruktur erfordert üblicherweise hohe Investitions- und Fixkosten, die meist mit einer sehr langen Lebensdauer der Einrichtungen verbunden sind. Diese Eigenschaften führen meist dazu, dass zufrieden stellende Renditen aus Investitionen erst nach geraumer Zeit zu erzielen sind und die Finanzierungsbereitschaft privater, profitorientierter Investoren und Betreiber deshalb

⁵ David Allen Aschauer "Public investment and productivity growth in the Group of Seven", *Economic Perspectives*, 13(5), S. 17-25, 1989.

ziemlich gering ist. Öffentliche Infrastrukturinvestitionen leisten daher einen bedeutenden Beitrag für die Leistungsfähigkeit von Volkswirtschaften. Ein österreichisches Beispiel: Bernhard Felderer und Ulrich Schuh haben in der IHS-Studie „*Wachstum und Beschäftigung durch Infrastrukturinvestitionen*“ im Juni 2005 errechnet, dass alleine die öffentlichen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur einen Beitrag von 3 Mrd. Euro zum Bruttoinlandsprodukt Österreichs leisten und rund 40.000 Arbeitsplätze schaffen⁶. Die Effekte öffentlicher Konjunkturimpulse im Bereich Infrastruktur sind signifikant: Investitionen von 1% des BIP in Infrastruktur schaffen laut WIFO kurzfristig (innerhalb von 3 Jahren) rund 1,5% mehr Realwachstum sowie einen Beschäftigungszuwachs von bis zu 36.000 Arbeitnehmern. Bei der High-Tech-Infrastruktur, also dem Ausbau von Informations- und Kommunikationstechnologien, rechnet das WIFO mit einem BIP-Wachstum von kurzfristig knapp 1,1% und einer Zunahme von bis zu 27.000 Beschäftigten⁷.

Trotz dieser Bedeutung von Infrastrukturinvestitionen für Wirtschaftswachstum hat sich der Anteil der Gesamtausgaben für Infrastruktur als Anteil am BIP seit 1975 in Österreich mehr als halbiert, und die staatliche Investitionsquote ist ab Mitte der 90er Jahre deutlich gesunken. Dagegen ist in den Top 3 der EU-Länder die staatliche Investitionsquote seit Beginn der 90er Jahre stabil geblieben oder nur leicht zurückgegangen⁸. In den letzten 6 Jahren hat sich dieser negative Trend deutlich verschärft - mit dem Antritt der ÖVP/FPÖ-Regierung ist es zu einer signifikanten Reduktion öffentlicher Investitionen gekommen: Von 2000 bis 2005 lag Österreich beim Anteil der öffentlichen Investitionen in Prozent des BIP immer deutlich hinter dem Durchschnitt der EU-15 zurück und in den Jahren 2003 und 2004 war Österreich sogar das Schlusslicht in der EU bei öffentlichen Investitionen – siehe die folgende Tabelle:

Öffentliche Investitionen in Prozent des BIP (2000-2005, Daten f. Österreich und EU-15)⁹

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Österreich	1,5%	1,2%	1,3%	1,2%	1,1%	1,1%
EU-15:	2,3%	2,4%	2,3%	2,4%	2,4%	2,4%

⁶ Bernhard Felderer/Ulrich Schuh „Wachstum und Beschäftigung durch Infrastrukturinvestitionen“, Juni 2005.

⁷ „Wachstum ermöglichen“, http://www.oevp.at/download/alpbach04/B1_Wachstum_ermoeneglichen.pdf

⁸ Karl Aiginger/Michael Böheim/Martin Falk/Markus Marterbauer/Michael Peneder „Raising Economic Growth in Austria“, S. 9.

⁹ Europäische Kommission „Economic Forecasts, Autumn 2005“.

Die ausgegliederten Gesellschaften wie ASFINAG und BIG sind in diesen Quoten nicht enthalten, dennoch bleibt jedoch ein negativer Trend: Gemessen am Bruttoinlandsprodukt wies der Bund im Jahr 2004 eine Investitionsquote von 0,1 % und der gesamte Staat, also alle Gebietskörperschaften, eine Investitionsquote von 1,05% auf. Rechnet man die Kapitaltransfers der öffentlichen Haushalte hinzu (sie finanzieren hauptsächlich Investitionen in früheren Bundesbetrieben), so kommt man für 2004 laut VGR zu einer Quote öffentlich finanzierter Investitionen von 3,35% des BIP. Dieser Wert liegt niedriger als in der Ära austrokeynesianischer Wirtschaftspolitik: 1975 lag der Anteil der Bruttoinvestitionen der öffentlichen Hand am BIP bei fast 8%¹⁰. Als Erklärung für dieses Sinken der BIP-Anteile von Infrastrukturinvestitionen, die in schwächerem Maß als in Österreich auch andere EU-Staaten betrifft, werden in der Literatur eine Sättigung im Bereich der Infrastrukturausstattung und die zunehmende Knappheit öffentlicher Mittel genannt. Der Befund einer Sättigung kann aber meines Erachtens für Österreich heute nicht aufrechterhalten werden: Die Osterweiterung und der Transformationsprozess der europäischen Staaten zu Informationsgesellschaften haben neuen Bedarf geschaffen und zugleich deutliche Mängel Österreichs im Infrastrukturanangebot ans Licht gebracht.

Dazu Karl Aiginger, der Chef des WIFO: „Der mittelfristige Wachstumspfad eines Hocheinkommenslandes hängt angebotsseitig von drei zentralen Komponenten ab: Ausbildung und Weiterbildung, Forschung und Innovation und moderne Infrastruktur. Die Erweiterung des europäischen Wirtschaftsraumes ändert die Position Österreichs dramatisch: Österreich muss zum Technologiegeber, Gastgeber für Headquarters und Anbieter hochwertiger Dienstleistungen in diesem Raum werden. Österreich wird diese Rolle im Zentrum nur ausüben können, wenn es neben dem besten Humankapital und wirtschaftsnahen Forschungseinrichtungen auch die beste materielle und immaterielle Infrastruktur besitzt... Dabei sind Versäumnisse bei weitem nicht nur beim Ausbau der transnationalen Netze gegeben. Die grenzüberschreitende Verkehrsanbindung ist auch in unmittelbarer Nähe Wiens schlicht ungenügend. Bahnhofspläne und Neubauten werden immer wieder verschoben, ebenso wie die Einführung moderner Funksysteme und der Ausbau von Breitbandleitungen“¹¹.

Augenscheinliche Mängel gibt es heute in Österreich nicht nur im Bereich der Informations- und Kommunikationstechnologien, sondern auch im Energiebereich (wie etwa das massive

¹⁰ Hans Seidel in seinen Anmerkungen zur Studie, Juni 2006, S.2.

¹¹ Karl Aiginger „Wirtschaftswachstum: Grundvoraussetzung für Wohlfahrtszuwachs“, in WISO 3/2004.

Ungleichgewicht in der Stromaufbringung zwischen Nord- und Südösterreich – mehr dazu in der Case Study „380kV-Leitung in der Steiermark“, ab S. 22) und auch im Bereich der Verkehrsinfrastruktur: Hannes Androsch hat in einem Vortrag im April 2005 argumentiert, dass die Schweiz, die mit 40.000 Quadratkilometer eine halb so große Fläche wie Österreich hat, über 1.700 km Nationalstraßen (so heißen dort die Autobahnen) verfügt, während Österreich mit 2.000 km Autobahn ein vergleichsweise deutlich weniger dichtes Autobahnnetz hat. Er führte weiters aus, dass auch die Eisenbahnverbindungen oft noch Stückwerk seien: „Die Weststrecke ist bis heute nicht voll zweigleisig ausgebaut, die Phyrnstrecke ist nicht zweigleisig, ebenso die Ennstalstrecke“. Eine Studie von Bernhard Felderer und Ulrich Schuh aus dem Juni 2005 unterstützt Androschs Argumentation und zeigt, dass die Ausstattung an Verkehrsinfrastruktur, sowohl für Schiene als auch Straße, in Österreich signifikant unter dem gesamtwirtschaftlich optimalen Niveau liegt¹².

Der Rückgang öffentlicher Investitionen ist vor allem deshalb problematisch, weil die langfristig gewachsene, moderne und leistungsfähige Infrastruktur ein wichtiger Standortvorteil Österreichs gegenüber vielen Staaten in Osteuropa, Asien oder Südamerika war und auch in den nächsten Jahren sein müsste. Diese Infrastruktur besteht nicht nur aus Verkehrs-, Kommunikations- und Energieversorgungsnetzen, sondern umfasst auch das Rechtssystem und ganz besonders alle Einrichtungen der Aus- und Weiterbildung der Bevölkerung. Ein wichtiger Faktor der Konkurrenzfähigkeit wird bei der Reduktion von Infrastrukturausgaben und der Verzögerung oder Verhinderung von Infrastrukturprojekten meist wenig bis gar nicht beachtet: Das Zurückfallen in der öffentlichen Investitionstätigkeit schwächt den Standort Österreich und erschwert die Bekämpfung der gestiegenen Arbeitslosigkeit. Die zu geringe Effizienz der prinzipiell gut entwickelten und nicht korrupten Bürokratie in Österreich und die mangelnde Einbindung von Bürgerinitiativen in die Planung von Infrastrukturprojekten, die schon vor Projektbeginn erfolgen sollte, führen zu Zeitverzögerungen und Kostenexplosionen zu Lasten der SteuerzahlerInnen.

Wichtig wäre meines Erachtens über die Optimierung von Abläufen und Partizipationsprozessen hinaus eine breite gesellschaftliche Interessenidentifikation und -abwägung mit dem Ziel, prioritäre gesellschaftliche Interessen zu identifizieren und einen breiten politischen Konsens anzustreben. Ohne diesen Konsens wird in Zukunft Ähnliches passieren wie im Untersuchungszeitraum 1976-2006: In diesem Zeitraum sind in Österreich

¹² Bernhard Felderer/Ulrich Schuh „Wachstum und Beschäftigung durch Infrastrukturinvestitionen“, Juni 2005.

zu Lasten des Gemeinwohls und zugunsten von oft nur sehr partikularen Interessen notwendige Projekte zu Fall gebracht worden. Daraus ist Nutzen für einige wenige erwachsen, während die Mehrzahl der Bevölkerung die daraus resultierenden Nachteile zu tragen hatte oder hat:

- Hohe volkswirtschaftliche Kosten (sowohl Projekt- als auch Opportunitätskosten) nicht verwirklichter oder verzögerter Projekte
- Standortnachteile: Mängel in der Infrastruktur ziehen die Gefahr einer Abwanderung von Betrieben und/oder Headquarters nach sich und die Konkurrenzfähigkeit der österreichischen Wirtschaft sinkt.
- Unnötige Sicherheits- und Umweltrisiken: Jüngstes Beispiel ist das verheerende March-Hochwasser im Frühling 2006, das durch das seit 1997 intensiv diskutierte Hochwasserschutzprojekt einer Erhöhung und Verbreiterung des Dammes zu verhindern gewesen wäre. Stattdessen wurde den Interessen insbesondere der Landwirtschaft nachgegeben und eine offensichtlich unzureichende Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) vorgelegt. Risiken ergeben sich auch aus Infrastrukturmängeln im Straßenbau, zum Beispiel Staus, die die Umweltbelastung erhöhen, und die Erhöhung der Unfallgefahr durch ein suboptimal ausgebautes Straßennetz.

1.3 Plädoyer für eine Infrastruktur-Offensive

In den 70er und 80er Jahren des letzten Jahrhunderts formierte sich in Österreich erstmals politisch relevanter Widerstand gegen Infrastrukturprojekte, in einer Zeit also, in der der globale Konkurrenzdruck deutlich geringer war. Angesichts des verschärften und globalisierten wirtschaftlichen Wettbewerbs und der markant gestiegenen Arbeitslosigkeit argumentiere ich heute dafür, dass Verschiebungen in den Prioritäten der Wirtschaftspolitik vorgenommen werden sollten: Infrastrukturinvestitionen sind für Österreich, das sich an Steuer- und Lohnsenkungswettbewerben nicht beteiligen kann und soll, ein ganz wesentlicher Standortfaktor im globalen Wettbewerb. Infrastrukturprojekte sind ihrer Kapazitätseffekte wegen notwendig, um ein Infrastruktur-Niveau zu erreichen, das den Erfordernissen der EU-Erweiterung entspricht.

In einer Situation einer (zu) hohen Sparquote, infrastruktureller Mängel und gestiegener Arbeitslosigkeit bieten sich Infrastrukturinvestitionen auch aus Nachfragesicht als Offensivstrategie an. Sie sind ein wesentlicher Bestandteil eines Maßnahmen-Mixes zur Bekämpfung von Arbeitslosigkeit: Öffentliche Konjunkturimpulse im Bereich Infrastruktur (entweder auf europäischer, transnationaler oder nationalstaatlicher Ebene) haben signifikante Effekte: Investitionen von 1% des BIP in Infrastruktur schaffen laut WIFO kurzfristig (innerhalb von 3 Jahren) rund 1,5% mehr Realwachstum sowie einen Beschäftigungszuwachs von bis zu 36.000 ArbeitnehmerInnen¹³. Bei der Bewertung dieser Schätzungen ist zu bedenken, dass sie Crowding-out-Effekte nicht berücksichtigen und auch für eine kleine, offene Volkswirtschaft wie Österreich keynesianisch argumentiert und Multiplikatoren über 1 angenommen werden.

Infrastrukturmaßnahmen sind ein wesentlicher Bestandteil eines Maßnahmen-Mixes zur Bekämpfung von Arbeitslosigkeit, die ja wieder zum größten ökonomischen und gesellschaftlichen Problem unserer Zeit geworden ist. Die oben erwähnte Studie von Felderer und Schuh zeigt, dass die erhöhte Beschäftigung durch Infrastrukturinvestitionen auch zur Verringerung der Arbeitslosigkeit in Österreich beiträgt. Allerdings entspricht die Reduktion der Arbeitslosigkeit nicht vollständig der erhöhten Beschäftigung, weil ein Teil der Arbeitsplätze aus einem erhöhten Arbeitsangebot befriedigt wird. In der Studie wurde in einem Modell errechnet, dass die Arbeitslosigkeit im Jahresdurchschnitt 2005 durch die getätigten Infrastrukturinvestitionen um etwa 30.000 Personen verringert wurde¹⁴.

Markus Marterbauer verwies im Rahmen eines Vranitzky-Kolloquiums mit dem Titel „Wachstumsinitiative für Österreich und Europa“ darauf, dass EU-Kommissionspräsident Delors in der Rezession 1993 mit der Präsentation umfangreicher Pläne für Investitionen in Transeuropäischen Netze der Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur Signale für die Wachstumspolitik gegeben und damit das Vertrauen der privaten Akteure gestärkt und die Glaubwürdigkeit der Wirtschaftspolitik verbessert hat: „Eine derartige Initiative wäre auch heute geboten. Die Herausforderungen für die europäische Infrastruktur sind im Zuge der Erweiterung der EU enorm. Ein Ausbau der Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur verbessert die langfristigen Wachstumschancen der neuen Mitgliedsländer sowie der Beitrittskandidaten und damit auch jene ihrer westeuropäischen Handelspartner. Er hat aber

¹³ „Wachstum ermöglichen“, http://www.oevp.at/download/alpbach04/B1_Wachstum_ermoeneglichen.pdf

¹⁴ Bernhard Felderer/Ulrich Schuh „Wachstum und Beschäftigung durch Infrastrukturinvestitionen“, Juni 2005.

auch kurzfristige Konjunkturreffekte. Eine Ausweitung der öffentlichen Investitionen um 10 Mrd. Euro führt auf EU -Ebene zu einem Anstieg des BIP um etwa 25 Mrd. Euro (der Investitionsmultiplikator beträgt etwa $2 \frac{1}{2}$). Auf nationalstaatlicher Ebene sind die Wachstumseffekte öffentlicher Investitionen geringer, der Multiplikator bleibt aber deutlich über 1. Eine Erhöhung der öffentlichen Investitionen in Österreich um 1 Mrd. Euro würde zu einer Ausweitung des BIP um etwa $1 \frac{1}{2}$ Mrd. Euro, einem Anstieg der Zahl der Beschäftigten um 10.000 und einem Rückgang der Arbeitslosigkeit um 5.000 Personen führen. Wenn es aber gelingt, auch die anderen EU-Länder zu einer Erhöhung ihrer Investitionen zu bewegen, dann wird der volle Investitionsmultiplikator wirksam, das österreichische BIP steigt um $2 \frac{1}{2}$ Mrd. Euro¹⁵.

Der wachsenden ökonomischen Bedeutung von Clustern kann Österreich ebenfalls nur durch steigende Infrastrukturinvestitionen gerecht werden, um z.B. die medial bereits gehypte Twin City Wien-Bratislava zu einer international erfolgreichen Wachstumsregion werden zu lassen. Deshalb sollten nationale und internationale Infrastrukturprojekte mit hohem volkswirtschaftlichem Wert (z.B. im Rahmen der EU-Erweiterung) in den nächsten Jahren beschleunigt werden. Zur Finanzierung bieten sich im Falle von budgetären Engpässen PPP-Modelle und europäische Finanzierungen an, außerdem sollten Instrumente wie Road Pricing, City Taxes und ähnliche Gebühren zur Finanzierung eingesetzt werden.

Die europäische Dimension ist trotz immer noch vorhandener nationaler Spielräume mittlerweile der Schlüsselfaktor für eine funktionierende Infrastrukturoffensive: Maßnahmen zur Ankurbelung öffentlicher Investitionen und Stimulierung privater Investitionen, die sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene gemeinsam abgestimmt werden, sind deutlich wirksamer als einzelstaatliche Aktivitäten. Kernprojekte der europäischen Infrastrukturpolitik sind transeuropäische Netze im Schienen-, Straßen-, Schifffahrts- (Binnen-, Küsten-), Energie- sowie Informations- und Kommunikationstechnologie-Bereich. Im immateriellen Bereich sind es Forschung, Innovation, Bildung und öffentliche Dienstleistungen. Eigene EU-Finanzmittel für europäische Infrastrukturinvestitionen wären notwendig, aber auch eine deutliche Umschichtung bei den Ausgaben der EU – und zwar zugunsten der angeführten Zukunftsinvestitionen. Die Europäische Investitionsbank sollte diese Projekte auch mit neuen Finanzierungsmodellen aktiv unterstützen¹⁶. Ein meines

¹⁵ Markus Marterbauer „Wachstumspolitik – notwendig und möglich“, Referat im Rahmen des Vranitzky-Kolloquiums „Wachstumsinitiative für Österreich und Europa“, www.wiwi-pol.at, Juni 2003.

¹⁶ Europäisches Wirtschaftsprogramm der Sozialdemokratischen Parteien, www.spoe.at.

Erachtens wirtschaftlich sehr sinnvoller Vorschlag kommt von der Euro-Memorandum-Gruppe rund um Jörg Huffschmid von der Universität Bremen: Im Euro-Memorandum 2004 wird gefordert, dass die EU ein großes, koordiniertes Programm öffentlicher Investitionen in Infrastruktur im Ausmaß von 1% des EU-BIP (=ca 90 Mrd. Euro) realisiert...Finanziert werden soll der Großteil des Programms „durch Darlehen der Europäischen Investitionsbank, die nicht auf das Defizit angerechnet werden“¹⁷.

Die europäische Perspektive ist aber auch bei vielen nationalstaatlichen Investitionsentscheidungen wichtig, um nicht gesamtwirtschaftlich falsche Investitionsentscheidungen zu treffen – vor allem bei den Verkehrsinvestitionen ist eine europaweite Koordinierung notwendig. Generell scheint es in den letzten Jahren in Österreich an Gesamtkonzepten (auch bedingt durch die Aufsplitterung der Kompetenzen auf verschiedenste Körperschaften und ausgegliederte Gesellschaften) für den Infrastruktur-Bereich gefehlt zu haben, ebenso wie an Strategien, den von externen Effekten betroffenen Gruppen schon zu Projektbeginn Lösungen anzubieten, sowie an ausreichendem Lobbying für europäische Investitionsprojekte.

In Infrastruktur-Konzepten wie dem oben genannten dürfen auch die immateriellen Investitionen (wie beispielsweise Lizenzen, Patente) nicht vernachlässigt werden: In diesem Bereich liegt Österreich zwar im EU-Durchschnitt, aber deutlich niedriger als die Top 3 der EU-Länder. Für Österreich muss daher bedacht werden, dass der Anteil der Bauinvestitionen am Bruttoinlandsprodukt höher liegt als in anderen Ländern, jener der immateriellen Investitionen aber ungenügend ist, so wie generell, wie Markus Marterbauer zeigt, die Investitionsstruktur in Österreich problematisch ist, weil zuwenig in Innovation investiert wird und die Investitionseffizienz daher niedrig liegt¹⁸. An dieser Stelle seien auch die Defizite beim Ausbau der Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) angeführt: Hannes Androsch wies beim oben erwähnten Vortrag darauf hin, dass „Österreich beim Ausbau des Telekommunikationssektor im internationalen Vergleich immer mehr ins Abseits gerät, wie etwa der für den weiteren Ausbau des Internets und der Telefonie in punkto Geschwindigkeit und Verbreiterung der Kapazitätsbasis wichtige Ausbau der Breitband-Technologie beweist. In der Schweiz beträgt die Penetration im Bereich Breitband bereits 40%, bei uns in Österreich hingegen nur 25%“.

¹⁷ www.memo-europe.uni-bremen.de.

¹⁸ Karl Aiginger/Michael Böheim/Martin Falk/Markus Marterbauer/Michael Peneder „Raising Economic Growth in Austria“.

Wichtig wäre neben einer politischen Einigung auf die Notwendigkeit einer Infrastruktur-Offensive und einer europäischen Koordinierung auch eine weitgehend planmäßige Abwicklung von öffentlichen Investitionsvorhaben. Der österreichischen Volkswirtschaft entstehen beachtliche Kosten durch administrative Behinderungen von Infrastrukturinvestitionen, die von der Öffentlichkeit kaum oder nicht registriert werden. Man muss sich weiters, wie Hannes Androsch ausführte, „im Klaren sein, dass viele Großprojekte, die nicht verwirklicht wurden, nicht nur kurz- sondern auch langfristig auf die Konjunktur durchschlagen. Festhalten möchte ich aber, dass es zweifelsohne besser ist, Nachfrage über ohnehin notwendige Großprojekte im Infrastrukturbereich samt Arbeitsplätzen zu schaffen und dem Staat Einnahmen in Form von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen und damit einen höheren budgetpolitischen Spielraum zu sichern anstelle Arbeitslosenunterstützung gewähren zu müssen“.

Das vorliegende Projekt beschäftigte sich deshalb mit den Effekten öffentlicher Infrastrukturinvestitionen und mit den Auswirkungen von Verzögerungen und Verhinderungen dieser Investitionen auf makroökonomische Variablen. Der Fokus der Untersuchung lag dabei auf 3 Schlüsselbereichen von Infrastrukturinvestitionen, nämlich Eisenbahn, Straßenbau und Energiewirtschaft:

1.4 Kurzinterpretation der Case Studies

Für alle 7 detailliert untersuchten Infrastruktur-Projekte (Case-Studies - mehr Details zu diesen Investitionsprojekten finden Sie in Punkt 2. ab S. 22) gilt, dass der tatsächliche „Schaden“ vor allem von Verhinderungen, aber auch von langwierigen Verzögerungen in Form von Opportunitätskosten das ursprüngliche Investitionsvolumen signifikant übersteigt. Grund dafür ist laut Univ-Prof. Dr. Mikulaš Luptáčik vom Industriewissenschaftlichen Institut die höchstgradig arbeitsteilige Produktion der österreichischen Wirtschaft. Luptacik demonstriert diesen Umstand am Beispiel der **380kV-Leitung** in der Südsteiermark: Durch den Bau lassen sich seinen Berechnungen zufolge bei einem realisierten Investitionsvolumen von 500 Mio. Euro über die gesamte Volkswirtschaft bis zu 9.500 Arbeitsplätze generieren. Diese Investition generiere in der gesamten Wirtschaft eine Bruttonproduktion im Ausmaß von insgesamt (direkt und indirekt) 776 Mio. Euro, wobei die Auswirkungen auf den Dienstleistungssektor und den produzierenden Sektor am stärksten wären. Durch die

einkommensinduzierten Effekte erhöht sich die durch die Investition in Österreich generierte gesamtwirtschaftliche Produktion auf etwa 890 Mio. Euro. Die generierte Wertschöpfung beträgt nach Berücksichtigung beider Effekte insgesamt 435,6 Mio. Euro¹⁹.

Abgesehen vom Verzicht auf diese positiven Effekte kommt es durch die Verzögerung des Leitungsbaus zu erheblichen administrativen Kosten – 2005 fielen beispielsweise Aufwendungen in der Höhe von 15-16,5 Mio. Euro an. Im Verhinderungsszenario kommen dazu noch erhebliche Sunk Costs (die Vorprojektkosten betragen etwa 20,5 Mio. Euro) sowie ein deutlich erhöhtes Risiko von Stromausfällen: Im August 2003 konnte ein Totalausfall des österreichischen Stromnetzes in letzter Minute verhindert werden. Bei einem Ausfall des gesamten österreichischen Verbundnetzes mit etwa 7 Millionen Kunden würde ein Schaden von etwa 40 Millionen Euro pro Stunde Netzausfall entstehen. Aber auch ohne Black-outs verursacht eine Nichtrealisierung der 380kV-Leitung hohe volkswirtschaftliche Kosten: Die Engpassmanagementkosten (Kosten für Strom aus teuren Kraftwerken, die eingeschaltet werden müssen, um den Netzzusammenbruch im Süden Österreichs zu verhindern) betragen im Jahr 2003 in der Steiermark 8,9 Mio. Euro. Für das Jahr 2004 werden 14 Mio. Euro und für das Jahr 2005 rund 25 Mio. Euro geschätzt. Ein Nichtbau der 380kV-Leitung würde auch erhöhte Umweltbelastungen nach sich ziehen: Müsste man den durch den Leitungsbau eingesparten Strom mittels eines modernen Kohlekraftwerks erzeugen, dann würden jährlich 200.000 Tonnen Kohlendioxid in die Luft abgegeben.

Im Fall des **Donaukraftwerks Hainburg** hat die Verbundgesellschaft für die Planung und Projektierung des Projektes mehr als 400 Mill. Schilling (29,07 Mill. Euro) aufgewendet. Die Baukosten hätten 12,8 Mrd. Schilling (0,93 Mrd. Euro) betragen – durch den Kraftwerksbau wären in der Bauwirtschaft rund 2.000 Arbeitsplätze und rund 6.000-7.000 weitere in der Zulieferindustrie entstanden²⁰.

An der Case Study **Atomkraftwerk Zwentendorf** sieht man, in welche Höhen Sunk Costs im Falle einer Nichtinbetriebnahme eines schon fertig gestellten Objekts steigen können: Zwentendorf hat insgesamt 14 Milliarden Schilling (1,02 Mrd. Euro) gekostet, 600 Millionen (43,6 Mio. Euro) davon für die Konservierung²¹. Nach der Volksabstimmung im Jahr 1978 galt der Umbau in einen Gaskombiblock als wirtschaftlichste Verwertungsmöglichkeit (mit

¹⁹ Industriewissenschaftliches Institut (IWI) „Die Bedeutung einer gesicherten Stromversorgung am Wirtschaftsstandort Österreich. Volkswirtschaftliche Effekte“, Dezember 2004.

²⁰ Elisabeth Stenitzer, Diplomarbeit "Der Konflikt um Hainburg".

²¹ Florian Premstaller, Kernenergiepolitik in Österreich während der Ära Bruno Kreisky, S.21 f.

rund 1000 Arbeitsplätzen für die fünfjährige Bauzeit), scheiterte jedoch an den unterschiedlichen Eigentümerinteressen, geringeren Stromverbrauchszuwächsen und günstigen ausländischen Strombezugsquellen.

Auch beim **Semmering-Basis-Tunnel** sind bereits beträchtliche Sunk Costs angefallen: SCHIG-Vorstandsdirektor Helmut Falschlehner beziffert den Betrag, der durch Verzögerung und Neuplanung insgesamt "in den Sand gesetzt" wurde, mit 2 Mrd. Euro. Zudem wird das neue Projekt voraussichtlich teurer als das ursprünglich geplante: Am 8. März 2005 erklärte Bundeskanzler Schüssel, dass die Bundesregierung für das neu zu planende Projekt Semmering-Basistunnel statt mit Kosten von 1 Mrd. Euro nun mit 1,2 Mrd. Euro rechne. Verkehrsminister Gorbach nannte am selben Tag einen geringfügig höheren Betrag von 1,25 Mrd. Euro. Zu den externen Effekten einer planmäßigen Projektrealisierung und der Verzögerung meint Falschlehner, dass die Wirtschaftsstandorte insbesondere in der Steiermark durch die Verzögerung und die zusätzlichen Transportkosten enorm belastet seien.

Positive externe Effekte, nämlich auf den Arbeitsmarkt und den Wirtschaftsstandort Wien, soll auch der Bau des **Lainzer Tunnels** bringen: Neben den positiven Effekten auf den Arbeitsmarkt, die Investitionen in die Infrastruktur in großem Ausmaß mit sich bringen, trägt die verbesserte Bahn-Infrastruktur zur Erhöhung der Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Wien bei. Zu den Verzögerungskosten: Bei einem Gesamt-Investitionsvolumen von 1,2 Milliarden Euro schätzt die HLAG, dass die Kosten allein für Änderungen im Sicherheitskonzept rund 35 Mio. Euro betragen. Nach der fast dreijährigen Verzögerung beim Bau des Lainzer Tunnels rechnet die HL-AG auch mit höheren Baukosten. Projektleiter Herbert Muchsel verweist auf die bei derartigen Verzögerungen "üblichen Baukostensteigerungen von rund 2 Prozent" - sprich knapp 20 Mio. Euro. Außerdem seien auch Stahl und Diesel in den vergangenen drei Jahren deutlich teurer geworden.

Positive externe Effekte haben auch der Bau der **Pyhrnautobahn** und der **Ennsnahen Trasse** (siehe detaillierte Darstellungen ab S. 141 bzw. S. 152). Der volkswirtschaftliche Nachteil durch die Verzögerungen - etwa durch ausgebliebene Betriebsansiedlungen - ist Ex-ASFINAG-Vorstand Bernhard Engleder zufolge nicht exakt quantifizierbar, aber er ist sicher, dass es sich um Euro-Millionenbeträge handelt.

Die 7 Case Studies wurden wegen ihrer Größe, wirtschaftlichen Bedeutung und wegen der intensiven politischen Auseinandersetzung um ihre Realisierung ausgewählt. Um aber das Ausmaß an Widerstand gegen Infrastrukturprojekte in den letzten 30 Jahren besser zu

illustrieren, folgt auf die Case Studies eine Liste von 210 verzögerten oder verhinderten, meist kleineren Infrastrukturprojekten, eine imposante Zahl, die zeigt, dass der Konsens der österreichischen Öffentlichkeit sowohl im Falle von gesamtwirtschaftlich nutzbringenden als auch bei regionalen Investitionen nicht mehr gegeben ist – die Liste im Detail findet sich ab Seite 190 des Berichtes.

Im Anschluss an diese Liste folgt eine Kurzdarstellung verzögerter oder verhinderter Infrastrukturprojekte in Österreich, die nach Bundesländern gegliedert ist. Die Projektdarstellung aus Wien versucht auch, die Beschäftigungseffekte dieser Investitionsprojekte abzuschätzen (siehe im Detail ab S. 197), gestützt auf eine Studie des WIFO über die Beschäftigungsimpulse von Bauinvestitionen, die meines Wissens Crowding out-Effekte nicht miteinbezogen hat. Das WIFO ermittelte die folgende Formel:

100 Mio. Euro Investitionen im Bau bewirken pro Jahr

im Hochbau	1.800 Beschäftigte
im Tiefbau	900 bis max. 1.100 Beschäftigte
im Infrastrukturbau	800 bis max. 1.100 Beschäftigte

Nach dieser Formel ergeben sich für die dargestellten Wiener Infrastrukturprojekte (Ausbau der Bahnverbindung von Wien nach Bratislava, Austrian Institutes for Advanced Science and Technology (AIST), Bahnhof Wien – Europa Mitte, Finanzierung der ehemaligen Bundesstraßen B, IV Ausbauphase der Wiener U-Bahn, Eisenbahn-Infrastrukturprojekte und mehrere Garagenprojekte) folgende Konsequenzen der Infragestellung oder Verzögerung dieser Infrastrukturinvestitionen: Entgangene Beschäftigungsimpulse von 29 000 Arbeitsplatzäquivalenten bei Nicht-Realisierung der IV. Ausbauphase der Wiener U-Bahn und entgangene Beschäftigungsimpulse von ca. 16 400 Arbeitsplatzäquivalenten für die anderen Projekte. Wo es uns möglich war, haben wir auch die Investitionsvolumina erhoben (siehe ab Seite 197) – das entstehende Bild zeigt jedenfalls deutlich, auf welche Wachstumsimpulse sowie Einkommens-, Beschäftigungs- und Kapazitätseffekte mit den beschriebenen Verzögerungen und Verhinderungen von Infrastrukturprojekten verzichtet wurde.

1.5 Definitorisches

Infrastruktur

Das Gabler-Volkswirtschafts-Lexikon (S.525f.) versteht unter Infrastruktur „die Grundausstattung einer Volkswirtschaft (eines Landes, einer Region) mit Einrichtungen, die zum volkswirtschaftlichen Kapitalstock gerechnet werden können, die aber für die private Wirtschaftstätigkeit den Charakter von Vorleistungen haben“. Während Knigge (Vgl. S.21) in Anlehnung an Tuchtfeldt und Jochimsen pragmatischer Weise unter Infrastruktur nur, die auch „social overhead capital“ genannte, materielle Infrastruktur, wie Verkehrs- und Versorgungsnetze, versteht, gebraucht Bach (S.11) einen umfassenden Begriff: „Im weiteren Sinne umfaßt Infrastruktur rechtliche, organisatorische, personelle und materielle Bestandteile“. Auch Woll (S.336) bedient sich eines weiteren Begriffs, wenn er Infrastruktur, als „Ausstattung einer Volkswirtschaft mit Verkehrs- und Kommunikationseinrichtungen, Energieversorgung, Bildungs- und anderen eine wirtschaftliche Tätigkeit ermöglichenden und grundlegenden öffentlichen Einrichtungen, die Entwicklungsstand und Produktionsniveau des Landes bestimmen“, definiert.

Typische Merkmale einer Infrastruktur sind (Vgl. Gabler-Volkswirtschafts-Lexikon, S.526):

- Die materielle und personelle Infrastruktur besitzt Investitionscharakter, d.h. der für deren Erstellung langfristig nutzbarer Güter nötige Aufwand dient der Erzielung von Einkommen.
- Da die Erstellung der Infrastruktur sehr kapitalintensiv ist, und das Kapital langfristig gebunden ist, erfolgt die Finanzierung häufig aus öffentlichen Mitteln.
- Infrastruktur verursacht sowohl positive wie negative externe Effekte. So kann eine für die Erschließung eines neuen Gewerbegebietes gebaute Straße natürlich auch von nicht in dieser Region beschäftigten Personen befahren werden (positiver externer Effekt), der dort zu erwartende Verkehr belästigt Anwohner der Straße aber mit Lärm und Abgasen (negativer externer Effekt).

Infrastrukturinvestitionen

Für Baßeler (S.704) sind Investitionen in die Infrastruktur „für das Wachstum einer Volkswirtschaft von grundlegender Bedeutung, da sie z.T. Voraussetzung, z.T. notwendige Begleiterscheinung des Wachstumsprozesses sind.“ Auch das Gabler Volkswirtschafts-Lexikon (vgl. S.527) sieht im, sowohl durch privatwirtschaftliche als auch durch staatliche Investitionen entstandenen, volkswirtschaftlichen Kapitalstock eine maßgebende Einflussgröße auf das Wirtschaftswachstum.

Das dies keine einseitige Beziehung ist, lässt sich einfach belegen. Infrastrukturinvestitionen erfordern bekanntermaßen das Vorhandensein großer Kapitalmengen. Aus hohem Produktionsniveau und erfolgreicher Unternehmertätigkeit resultierende umfangreiche Kassenzuflüsse sind hierfür eine notwendige Voraussetzung. Anders herum betrachtet ist eine gut entwickelte Infrastruktur die Voraussetzung produktiver und rentabler Unternehmen. Damit sind Infrastrukturinvestitionen der Ausgangspunkt wirtschaftlicher Entwicklung. (vgl. Bach, S.112). Bei Investitionen in die materielle Infrastruktur handelt es sich ganz allgemein um den Einsatz von Kapital zur Erstellung von langfristig nutzbaren Anlagegütern, welche sowohl für die privatwirtschaftliche Leistungserstellung als auch für den privaten Konsum den Charakter von Basiseinrichtungen oder Vorleistungen besitzen. Eine Vielzahl von Gründen führt dazu, dass diese Investitionen überwiegend aus öffentlichen Mitteln finanziert werden (vgl. Trunzer, S.28ff.):

- Investitionen in die materielle Infrastruktur zeichnen sich durch sehr hohen Kapitalbedarf aus.
- Das Kapital ist, selbst für Investitionen in Anlagegüter, sehr langfristig gebunden.
- Zu den Herstellungskosten, die in der Regel `sunk costs` also versunkene und damit nicht zurückzugewinnende Kosten darstellen, kommen später zwangsläufig Aufwendungen für Ausbau oder Instandhaltung, sogenannte Folgeinvestitionen.
- Bei Investitionen in die, in der Regel öffentliche Güter darstellende, Infrastruktur versagt der Markt, d.h. die Versorgung auch abgelegener Regionen mit elektrischem Strom, Wasser usw. wäre nicht gesichert, da die Kosten hierfür am Markt nicht zu erzielen wären. Damit wird deutlich, dass das Risiko möglicher Fehlinvestitionen, wie jede Investitionsentscheidung wird auch diese ohne jegliche Erfolgsgarantie getätigt, in der Regel die öffentlichen Kassen und mittelbar die Steuerzahler zu tragen haben.

Wurde die Investition privatwirtschaftlich finanziert, z.B. private Autobahnen, Mobilfunknetze oder Musicalgebäude, trägt das Risiko der private Investor. Während das Opportunitätskostenkalkül den privaten Investor zwingt sich nur bei befriedigendem Verhältnis zwischen Aufwand und Ertrag zu engagieren, stehen Bund, Länder und Gemeinden in der Pflicht, auch Investitionen zu tätigen, die nicht rentabel sind.

Effekte von Infrastrukturinvestitionen

Eine Analyse der Effekte von Investitionen in die materielle Infrastruktur muss in Einkommens-, Beschäftigungs- und Kapazitätseffekte gegliedert werden (vgl. Albers, S.250f.):

a) Einkommenseffekte:

Bei den Einkommenseffekten ist zwischen primären und sekundären Effekten zu unterscheiden. Primär entsteht Volkseinkommen bei der Erstellung der Infrastruktur durch die Unternehmen und ihre Beschäftigten: Investitionen schaffen unmittelbar Nachfrage, die entsprechend Arbeitsplätze und Wertschöpfung generiert. Sekundär wird die Einkommenssituation eben durch die optimierte Infrastrukturausstattung verbessert, z.B. stellt eine bessere Verkehrsanbindung einen positiven Standortfaktor dar. Da dieses Einkommen konsumiert werden kann und bei der Produktion der Infrastruktur Vorleistungen anderer Unternehmen benötigt werden, spricht man hier von Multiplikatoreffekten: Die Infrastrukturinvestitionen liefern neben der direkten Nachfragewirkung auch einen Impuls für weitere Ausgaben („Multiplikator“) privatwirtschaftlicher Akteure – dieser Impuls steigert in einem mehrstufigen Prozess die gesamtwirtschaftliche Nachfrage.

b) Beschäftigungseffekte

Die Beschäftigungseffekte stehen in engem Zusammenhang zu den Einkommenseffekten, da Beschäftigung die Voraussetzung von Einkommenserzielung darstellt. Handelt es sich jedoch dem Typ nach um eine Rationalisierungsinvestition (z.B. Ersatz einer alten Abwasserbehandlungsanlage durch eine moderne, leistungsfähigere, die weniger Personal beansprucht), führt die Freisetzung von Mitarbeitern zu negativen Beschäftigungseffekten und damit auch zu Einkommensverlusten.

c) Kapazitätseffekte

Ein positiver Kapazitätseffekt wird in der Regel durch die Investition angestrebt. Ist das Produktionsvolumen durch die gegebene Infrastruktur begrenzt (z.B. unbefriedigende Energieversorgung), besteht zum Ausbau keine Alternative. Die Berechnung der unmittelbaren Auswirkungen von Infrastrukturinvestitionen greift zu kurz. Derartige Investitionen sind in besonderem Maße dazu geeignet, Einrichtungen zu schaffen, welche die Wirtschaftsaktivität langfristig zu steigern vermögen. Dies gelingt, indem sie die Produktionskosten des Unternehmenssektors senken und damit dessen Produktivität steigern. Über diesen Wirkungskanal können sie zu langfristig höherer Wirtschaftsaktivität und Beschäftigung führen.

Zur Verhinderung von Investitionsprojekten

Hans Seidel: „Infrastrukturinvestitionen haben positive und negative externe Effekte. Das erhebt die Frage, wie man damit umgeht. Wenn die externen Effekte internalisiert werden, gibt es kein Problem: Der Entscheidungsbefugte muss selbst entscheiden, ob die Vorteile eines Projektes die Nachteile überwiegen. Fallen Nutznießer und Benachteiligte auseinander, entsteht die Frage: Wieweit muss der, der die Nachteile einer Maßnahme erleidet, kompensiert werden, und der, der die Vorteile genießt, zumindest teilweise zur Finanzierung herangezogen werden. Pareto-effizient, so sagen zumindest die Theoretiker, sind nur Maßnahmen, die niemand schlechter stellen. Das ist offensichtlich eine überzogene Forderung. In der wirtschaftspolitischen Praxis ist eine interpersonelle Evaluierung notwendig...Die Kritik richtet sich gegen den Zeitgeist, der diesen Evaluierungen zugrunde gelegt wird. Wie kann eine Wirtschaft wachsen, wenn die Menschen den Status Quo erhalten wollen, wenn sie Änderungen möglichst vermeiden wollen und wenn sie die Technik nicht als Chance, sondern als Bedrohung empfinden. Die Menschen müssen verstehen lernen, dass der „Dornröschen-Zustand“ kein realisierbares gesellschaftliches Modell ist. Das ändert freilich nichts an der Tatsache, dass Infrastrukturprojekte wegen ihrer Komplexität lange Reifezeiten benötigen. Die öffentlichen Körperschaften müssen daher immer eine relativ große Zahl von Projekten in der Pipeline haben, um ein relativ stetiges Volumen an Infrastrukturinvestitionen durchführen zu können“²².

²² Hans Seidel in seinen Anmerkungen zur Studie, Juni 2006, S.4-5.

2. Case Studies

2.1. Verzögerte bzw. verhinderte Projekte der Energiewirtschaft

2.1.1. Die 380 kV-Leitung zwischen Rotenturm und Zwaring („Steiermarkleitung“)

Projektbeschreibung und Chronologie

Der überwiegende Teil des österreichischen Hochspannungsleitungsnetzes wurde in den 50er und 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts errichtet, und zwar auf der 110 kV- bzw. der 220 kV-Spannungsebene. Ab 1975 erfolgte der weitere Ausbau aufgrund des rasanten Anstiegs des Strombedarfs bereits mit leistungsstarken 380-kV-Leitungen.

Die Steiermarkleitung auf einen Blick

Gesamtlänge: Der geplante Lückenschluß der 380 kV-Leitung zwischen Rotenturm im Südburgenland und Zwaring in der Oststeiermark beträgt 97,80 Kilometer. 81,10 Kilometer der geplanten Trasse befinden sich auf steirischem Gebiet und 16,70 Kilometer im Burgenland. 32 Anrainergemeinden in der Steiermark und 6 Anrainergemeinden im Burgenland werden von der geplanten Trasse berührt. Investitionsvolumen: 120 Millionen Euro

Chronologie

1984

Erste Einreichung des Projektes durch den Verbund: Das Wirtschaftsministerium bescheinigt der Verbund-Gesellschaft (im Folgenden kurz: die Verbund) die Notwendigkeit zum Bau der Leitung.

1988

Die Verbundgesellschaft präsentiert im Rahmen einer Veranstaltung der Kammer für Land- und Forstwirtschaft Leibniz den Bürgermeistern der betroffenen Gemeinden das Projekt. Abweichungen von einigen 100 Metern von der geplanten Trasse werden in Aussicht gestellt. Im Falle der Nicht-Einigung wird mit Enteignung gedroht. In den Monaten März und April finden in den Gemeinden der Bezirke Hartberg und Weiz sogenannte Vorprüfungsverfahren nach dem Starkstromwegegesetz statt. Hier sollte die Trasse der 380 kV-Leitung endgültig festgelegt und mit den Vertretern "betroffener öffentlicher Stellen" abgestimmt werden. Nach einer ersten Informationsveranstaltung der "Grünen Akademie" in Sinabelkirchen formiert sich im Raum Pischelsdorf bis St. Margarethen an der Raab Widerstand: Eine Bürgerinitiative gegen die 380 KV-Leitung formiert sich. Der Bürgermeister von Empersdorf verweigert die Unterschrift unter das Protokoll des Vorprüfungsverfahrens. Alle noch ausstehenden Verhandlungen zum Vorprüfungsverfahren werden ausgesetzt.

Am 28. 6. 1988 beginnt das Vorprüfungsverfahren nach dem Starkstromwegegesetz. Die Einwände der Gemeinde Empersdorf werden abgelehnt, weil Gemeinden in diesem Verfahren keine Parteistellung haben. Empersdorf ist vom geplanten Trassenverlauf stark betroffen und zentraler Ausgangspunkt des Widerstandes gegen die 380 kV-Leitung. Die Gemeinde gibt daher ein Gutachten in Auftrag, um mögliche Auswirkungen der 380 kV-Leitung prüfen zu lassen. Im Dezember 1988 liegt dieses Gutachten vor. Die Gemeinde Empersdorf wendet sich daraufhin via Printmedien und ORF an die Öffentlichkeit.

1989

Für das Teilstück Wien-Süd – Rotenturm (Südburgenland) sind die Vorprüfungsverfahren abgeschlossen. Allerdings verweigert der Naturschutz-Landesrat des Burgenlands Ehrenhöfler die Zustimmung, da die vorgesehene Trasse durch ein Landschaftsschutzgebiet führt. Die Verbund beruft dagegen beim Verwaltungsgerichtshof. Die Landeshauptleute Sipötz (Burgenland) und Krainer (Steiermark) vereinbaren mit Bundeskanzler Franz Vranitzky eine "Nachdenkpause".

1992

Die Nachdenkpause wird beendet und die Betreiber geben ein Gutachten in Auftrag: Im Jänner beauftragt das Wirtschaftsministerium die Universitätsprofessoren Edwin (TH Aachen) und Glavitsch (ETH Zürich) damit, die "Notwendigkeit der Errichtung der 380 KV-Leitung Kainachtal- Wien-Südost" neuerlich zu überprüfen. Ergebnis der Studie: Der Bau der 380

KV-Leitung wird dringend empfohlen. Das Gutachten im Auftrag des Wirtschaftsministeriums bezeichnet die 380 kV-Leitung als "unbedingt nötig" sowohl für Österreich als auch für die Steiermark.

1993

Die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden wenden sich am 16.4.1993 an die steirische Landesregierung, sie solle das Starkstromwegegesetz auf seine Verfassungsmäßigkeit prüfen lassen, weil die Gemeinden im Verfahren keine Parteistellung haben, obwohl sie vom Projekt unmittelbar betroffen sind. Der burgenländische Landtag ändert das Naturschutzgesetz, sodass es mit dem Bau der Leitung vereinbar wird. Ein Vertreter der Verbund in einer Aussendung der APA: „In zweiter Linie wird mit dieser Leitung auch für die Verbesserung der Versorgungssicherheit im Burgenland und in der Steiermark gesorgt“.

1994

Im Burgenland beginnen neuerlich die Vorprüfungsverfahren. Am 17. Dezember ruft die steirische Bürgerinitiative zu einer Demonstration in der Grazer Innenstadt auf. Rund 800 Menschen aus den von der Leitung betroffenen Gemeinden nehmen daran teil. Sie fordern von der Landesregierung die Offenlegung der bisherigen Vereinbarungen zwischen Landesregierung und Verbund sowie eine Prüfung, ob der Bau der Leitung mit dem Landesenergieplan und dessen Zielen vereinbar ist.

1995

Im März sind in der Steiermark Gemeinderatswahlen und im Dezember 1995 Landtagswahlen. Das Jahr verläuft ereignislos. Sowohl Verbund als auch Landespolitik enthalten sich – mit Ausnahme der Grünen – jeglicher Stellungnahme.

1996

Am 28. 1. 1996 findet in 20 vom Bau der 380 kV-Leitung betroffenen Gemeinden eine lokale Volksabstimmung statt. Die Landesregierung und die Gemeindevertreter sollen aufgefordert werden, gegen das Projekt tätig zu werden. Beteiligung: 62,39 %, davon votieren 93,51 % gegen den Bau der 380kv-Leitung. Politische Reaktionen: Landeshauptfrau Klasnic zeigt "sich 'betroffen' darüber, wie die Bürger bisher im Stich gelassen wurden." (Kleine Zeitung, 29.Jänner 1996, S.9). Landesrat Pörtl kritisiert die Verbundgesellschaft wegen mangelnder Informationsbereitschaft zu Sinn und Zweck der 380 kV Leitung für die Steiermark. Die Verbundgesellschaft beauftragt nun Joanneum Research, eine neue Trasse für die 380 kV-

Leitung zu finden.

Im Dezember 1996 stellt die Verbund AG in Graz eine neue Trasse vor. Sie basiert auf einer Studie des Joanneum Research, deren Ziel es ist, den "Landschaftsverbrauch zu minimieren". Im Jahr 2000 - so damals die VERBUND - werde Strom über diese neue Trasse fließen. Die zur Präsentation der Trassenstudie eingeladenen Bürgermeister deponieren ihre Forderung nach einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach UVP-Gesetz 1993 und verweigern jede Diskussion um Details. Die nicht eingeladene Bürgerinitiative gegen den Bau der 380 kV-Leitung hat sich vor den Toren des Joanneum Research zu einer Kundgebung eingefunden.

1997

Ende Jänner 1997 gibt die steiermärkische Landesregierung vier neue Gutachten zur 380 kV-Leitung in Auftrag. Eine Mitsprache der betroffenen Gemeinden bei der Formulierung der Fragestellung und der Auswahl der Gutachter wird abgelehnt. Durch mangelhaftes Konfliktmanagement (und mangelnde Kooperationsbereitschaft der Verbundgesellschaft) sehen sich die Einwohner der betroffenen Gemeinden überfahren bzw. in ihren Interessen ignoriert. In der Folge eskaliert der Konflikt. Aus ursprünglich einer einzigen aktiven Gemeinde im Jahr 1988 werden 1996 20 Gemeinden. Im Verlauf des Jahres 1997 werden es zunächst 93 Gemeinden, die sich gegen das Projekt wehren: Am 5. 5. 1997 wird eine Initiative von 93 Gemeinden eingebracht, das Steiermärkische Naturschutzgesetz zu ändern. Für Starkstromleitungen (und andere Großbauprojekte) sollen UVP und Bewilligung durch die Landesregierung vorgeschrieben werden. Schließlich sind es 1997 142 Gemeinden, die sich dieser Gemeindeinitiative mit unterstützenden Beschlüssen anschließen. Nach Behandlung der Gemeindeinitiative im steirischen Landtag wird die Initiative abgelehnt. Zugleich wird aber ein Unterausschuss angewiesen, eine Novellierung des Steiermärkischen Naturschutzgesetzes im Sinne der Initiative zu beraten.

Am 29. 9. 1997 wendet sich die Landesregierung an den Verfassungsgerichtshof, um das Starkstromwegesgesetz prüfen zu lassen. Die Verbundgesellschaft hofft, im Herbst 1997 die Vorprüfungsverfahren in der Steiermark abwickeln zu können. Immer wieder versuchen deren Vertreter, mit einzelnen Bürgermeistern ins Gespräch zu kommen. In Kaindorf und in Buch präsentiert die Verbundgesellschaft ihr Projekt öffentlich. Als voraussichtlicher Fertigstellungstermin der 380 kV-Leitung wird das Jahr 2002 angegeben. Im Dezember gibt die Landesregierung bekannt, dass sie Anteile der ESTAG an die EDF (Electricité de France), Europas größtem Atomstromkonzern, verkaufen wird.

1998

Die vier Gutachten im Auftrag der Landesregierung sind fertiggestellt. Ergebnisse:

- Die Probleme des steirischen Leitungsnetzes sind nicht primär durch die Stromversorgung der Steiermark verursacht.
- Eine endgültige Aussage über die Notwendigkeit des Projekts ist erst möglich, wenn die Liberalisierung des Strommarkts vollzogen ist.
- Langfristig ist die 380 kV-Leitung am besten geeignet, die Versorgung des steirischen Stromnetzes zu garantieren.
- Eine Gesundheitsgefährdung durch die 380 kV-Leitung ist nicht nachgewiesen.
- Die volkswirtschaftliche Bedeutung der 380 kV-Leitung kann nicht ausreichend abgeschätzt werden. Es besteht kein unmittelbarer Handlungsbedarf, dieser könnte aber durch Ansiedlung weiterer Industriebetriebe in Graz oder der Oststeiermark früher oder später entstehen.
- Die Annahme, die 380 kV-Leitung würde sich durch Stromeinsparungen "selbst finanzieren", sei unrealistisch.

Insgesamt sprechen sich drei der vier Gutachten für den Bau der Leitung aus. Nur das energiewirtschaftliche Gutachten der Energieverwertungsagentur (EVA) sieht keinen Bedarf für die Leitung. Durch eine Veranstaltungsserie der Grünen wird der Inhalt der Gutachten bekannt. Dies führt zu einem erheblichen Echo in den Medien. Am 16. Dezember 1998 werden die Gutachten offiziell in einem Hearing im Umweltausschuss des Landtags behandelt. Es wird beschlossen, die EVA mit einer weiterführenden Studie, die Alternativen zur 380 KV-Leitung auf ihre Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit untersucht, zu beauftragen.

1999

Im Oktober 1999 finden Nationalratswahlen statt. Nur die Grünen thematisieren das Thema 380 KV-Leitung in der regionalen Wahlbewegung. Alle anderen politischen Fraktionen enthalten sich der Aussage oder verweisen auf die noch einzuholende Studie der EVA. Ende 1999 geht die 380 kV-Burgenland-Leitung in Betrieb.

2000

Im März finden Gemeinderatswahlen und im Oktober Landtagswahlen statt. In Wahljahren bewegt sich in Sachen 380 KV wenig. Die Bürgermeister der Gemeinden beauftragen auf

eigene Kosten ein Gutachterteam an der TU Graz, um die Möglichkeiten einer Verkabelung zu studieren. Die Bürgerinitiative bezeichnet dieses Vorhaben als verfrüht und sieht in der Verkabelung die Grundfragen der 380 kV-Leitung (Atomstromtransit) nicht gelöst.

2001

Alle Netzaktivitäten der Verbund werden in der APG (Austrian Power Grid) zusammengefasst und ausgegliedert. Im August regt sich auch in Salzburg Widerstand gegen die 150 km lange Freileitung. Am 17. April tritt die APG-Verbund in Graz vor die Medien und kündigt einen neuerlichen Vorstoß zur Errichtung der 380 KV-Leitung an. Nach eigenen Angaben sollen 10 Millionen Schilling (0,73 Millionen Euro) ausgegeben werden, um die Bevölkerung zu informieren. September 2001: Der Landtag befasst sich mit der 380 kV-Leitung durch die Oststeiermark. Am 16. November 2001 treffen sich Betreiber und Gegner des Projektes auf Initiative der LH Klasnic in Nitscha an einem sogenannten "Runden Tisch". 27 Gemeindevertreter unterzeichnen eine gemeinsame Erklärung gegen die 380 kV-Leitung.

2002

Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für das Projekt wird angeordnet.

2003

Im Februar wird eine Diskussionsrunde über eine Kabelvariante initiiert. Aus finanziellen Gründen sprechen sich die politisch Verantwortlichen gegen die Erdkabel-Variante aus. Mai 2003: Das Wirtschaftsministerium führt seit 5. Mai die Vorprüfungsverfahren zum Bau der 380-kV-Leitung durch. Dabei soll eine endgültige Trasse durch die Oststeiermark festgelegt werden. Anschließend ist die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für diese fixierte Trasse vorgeschrieben. Im Juni 2003 präsentieren der Grüne Klub im Parlament, der Grünen Landtagsklub Burgenland, der Grüne Landtagsklub Steiermark und die Grüne Bildungswerkstatt die Kurzstudie *„Die 380-kV-Höchstspannungsleitung Südburgenland–Kainachtal („Steiermarkleitung“) und mögliche Alternativen“*. Von Juni bis September 2003 Vermessungsarbeiten der Betreiber. Am 30. Dezember 2003 wurde die UVE (Umweltverträglichkeitserklärung) für die Steiermarkleitung bei den zuständigen Behörden eingereicht. Die UVE ist die Voraussetzung für die Einleitung der UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung), bei der die Bürger auch Parteienstellung haben. Die APG hat die bestmögliche Trasse in der UVE dargestellt. Diese basiert auf einem Vorschlag des

Joanneum Research und wurde nach ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten ausgewählt.

2004

Am 14. Mai 2004 wird das Edikt für die Steiermarkleitung veröffentlicht. Damit hat die Verbund-Austrian Power Grid den nächsten Schritt zur Umsetzung der Steiermarkleitung getan. Seit der Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) am 30. Dezember 2003 werden im Auftrag der Behörden der Steiermärkischen und der Burgenländischen Landesregierung Nachbesserungen durchgeführt, die die Behörde für die Vollständigkeit der Unterlagen noch benötigte. Nun liegt die UVE in den betroffenen Gemeinden zur Einsichtnahme für die Bürger auf.

Im September 2004 weist Gilbert Frizberg, Vizepräsident der Wirtschaftskammer Steiermark, das Vorhaben von Landeshauptmann-Stellvertreter Leopold Schögggl, die 380 kV-Leitung unterirdisch zu verlegen wegen Unfinanzierbarkeit zurück. Auch die Industriellenvereinigung stellt sich gegen die Pläne des Infrastruktur-Landesrates: Nach aktueller Rechnung per 8.9.2004 würde eine Erdverlegung der 380 kV-Leitung Mehrkosten von 360 Millionen Euro verursachen.

Mündliche Verhandlung zur UVP im Oktober 2004 – bis zu diesem Zeitpunkt wurden mehr als 1.500 Stellungnahmen von Privaten, Gemeinden und Bürgerinitiativen im Zuge des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens (UVP) abgegeben. Von den Parteien wurden 150 Einsprüche in der Steiermark und 5 Einsprüche im Burgenland gegen die Bescheide eingebracht – davon waren ca. 50 Einsprüche wortgleich, also inhaltlich identisch.

Um die Zusammenhänge von volkswirtschaftlicher Entwicklung und Energieversorgung zu erheben, hat die Industriellenvereinigung (IV) beim Industriewissenschaftlichen Institut (IWI) eine Studie in Auftrag gegeben, die im November 2004 in Wien präsentiert wurde. Die IWI-Studie untersuchte Auswirkungen nicht getätigter Investitionen bei ungenügender Stromversorgung. Ergebnis der Studie: Der volkswirtschaftlicher Schaden durch den Nichtbau der 380 kV-Leitung bis Ende 2006 wäre beträchtlich.

2005/2006

Positive UVP-Bescheide der steirischen und der burgenländischen Landesregierungen am 21. März 2005: Das eingereichte Projekt der 380 kV-Leitung wurde von den Behörden im Burgenland und in der Steiermark als umweltverträglich beurteilt.. Auch wenn von den

Einzelgutachten eines – nämlich das des Landschaftsbildes in der Beurteilung des Sachverständigen in der Steiermark – nicht positiv war, so hat dennoch die Berücksichtigung aller Gutachten ergeben, dass in Summe das Projekt umweltverträglich ist. Die Berufungsgegner haben diejenigen Themen, die schon in der mündlichen Verhandlung der Umweltverträglichkeitsprüfung Gegenstand der Erörterungen waren, neuerlich aufbereitet und zum Teil mit neuen Gutachten zu unterlegen versucht. Es liegt nun an der Behörde 2. Instanz – dem Umweltsenat –, die Einsprüche zu bewerten.

Quellen:

www.380kv-ade.at

<http://www.380kv-ade.at/chronologie/>

www.empersdorf.com/umwelt/380kv.htm

<http://www.Verbund.at> (Verbundgesellschaft)

<http://www.Verbund.at/at/apg/netzausbau/>

<http://www.Verbund.at/at/apg/netzausbau/netzsituation/>

<http://www.Verbund.at/at/apg/netzausbau/steiermark/fakten/>

<http://www.Verbund.at/at/apg/netzausbau/steiermark/aktuelles/040128-1vor12.htm>

<http://www.wko.at> (Wirtschaftskammer)

http://www.iwi.ac.at/exec/pk_versorgungssicherheit.pdf

Kleine Zeitung, diverse Ausgaben aus 1996 und 1998.

Weihls, Gunther: Vergleich der Initiativrechte der Gemeinden zur Erlassung landesgesetzlicher Normen und Akten der Landesvollziehung unter besonderer Hervorhebung der Gesetzesinitiative steirischer Gemeinden gegen die Errichtung einer 380 kV-Leitung. Diplomarbeit. Graz 1998.

Argumente zur 380 kV-Leitung - Kosten einer Verzögerung bzw. Nicht-Realisierung

Argumente für den Bau der 380kv-Leitung

Argumentation der Verbundgesellschaft

Österreich hat bereits heute ein massives Ungleichgewicht in der Stromaufbringung zwischen Nord- und Südösterreich. Weiters führt die sehr positive Entwicklung des Wirtschaftsstandortes im Großraum Graz und im Südosten der Steiermark zu einem überproportionalen Anstieg des Energieverbrauchs. Darüber hinaus bewirkt der Ausbau der Ökostrom-Erzeugung wie z.B. Windkraftanlagen im Burgenland und in Niederösterreich einen weiteren massiven Erzeugungsüberschuss von Strom im Norden Österreichs, der zu den Kunden im Süden zu transportieren ist. Die schwierige Lage wird noch zusätzlich dadurch verschärft, dass unrentable thermische Kraftwerke im Süden von den Kraftwerksbetreibern außer Betrieb genommen werden, womit das Erzeugungsdefizit im Süden weiter wächst. Somit kann mit den bestehenden Leitungen die Versorgung mit der benötigten Energie nicht mehr garantiert werden. Mit dem Ausbau der 380 kV-Leitung im Burgenland und der Steiermark wird eine wichtige Lücke im österreichweiten Hochspannungs-Ring geschlossen. Die Schließung dieses 380 kV-Ringes ist der Verbundgesellschaft zufolge für ganz Österreich von größter nationaler Bedeutung. Denn dadurch werden die großen Speicherkraftwerke in den Alpen (Kaprun, etc.) sowie die großen Flusskraftwerke (Donau, Drau, Mur, Enns, etc.) noch besser mit den Zentren im Süden des Landes Verbunden. Jeder Punkt in diesem Ring ist dann von zwei Seiten anspeisbar, was die Versorgungssicherheit enorm erhöht. Besonders für die Wirtschaft ergeben sich aus der neuen 380 kV-Leitung große Vorteile durch den qualitativ und quantitativ erheblich verbesserten Stromtransport.

380 kV-Leitungen bringen:

- Sicherung der überregionalen Stromversorgung durch zweiseitige Anspeisung von Umspannwerken
- Sicherung von Wirtschaftsstandorten durch Anspeisung neuer Verbrauchsschwerpunkte
- Entlastung der Regionalnetze durch zusätzliche Abstützung
- Reduzierung der Stromübertragungsverluste
- Zusammenlegung von Hochspannungsleitungen

Die offenen Lücken im 380 kV-Netz Österreichs haben zur Folge, dass bestehende 220 kV-Leitungen bereits bis zur Grenze ihrer Belastbarkeit strapaziert sind und hohe Stromverluste aufweisen. Die neue 380 kV-Leitung reduziert die Übertragungsverluste deutlich. Die Einsparung wäre so groß wie der Strombedarf von etwa 60.000 Haushalten jährlich. Müsste man den eingesparten Strom mittels eines modernen Kohlekraftwerks erzeugen, dann würden jährlich 200.000 Tonnen Kohlendioxid in die Luft abgegeben. Die Schließung des 380 kV-Ringes bringt somit nicht nur Versorgungssicherheit, sondern auch eine wesentlich bessere Nutzung der wertvollen Energie Strom.

Je höher die Spannung, desto geringer die Verluste

Je höher die Spannung in einer Stromleitung, desto geringer sind die Transportverluste, die durch den physikalischen Widerstand des Leiters hervorgerufen werden. In Russland, Japan oder Nordamerika, wo der Stromtransport über sehr große Entfernungen erfolgt, werden Leitungen mit bis zu 1400 kV-Spannung betrieben - das ist das 10.000-fache der dortigen Steckdosen-Spannung! In Europa werden 380 kV-Spannung genügen, um den Stromtransport über Generationen technisch und wirtschaftlich effizient durchzuführen.

Regionale Aspekte als Argumente für den Lückenschluss der 380 kV-Leitung

Der Energieverbrauch im Südosten der Steiermark und im Großraum Graz ist seit 1991 um etwa 34 % gestiegen. Der Mehrverbrauch in der Mur-/Mürzfurche beträgt im Vergleich zu 1955 476 %. Jener in der Ost- und Südsteiermark im selben Zeitraum sogar 1.083 Prozent. Grund dafür war neben dem Bevölkerungswachstum vor allem die florierende Wirtschaftsentwicklung (Auto-Cluster, Neugründung von über 3.000 neuen Betrieben) die tausende von neuen Arbeitsplätzen schuf. Durch die Wirtschaftsentwicklung in der Steiermark ist auch der Stromverbrauch erheblich gestiegen.

Die Höchstspannungsabstützung des bestehenden 110 kV-Netzes der Steweag-Steg sowie einzelne Anlagen derselben, sind an der Grenze der Belastbarkeit angelangt. In der Obersteiermark wird das 110 kV-Netz zwar durch mehrere 220 kV-Leitungen der APG abgestützt; in der Südsteiermark existiert hingegen nur eine, über die Koralpe kommende, innerösterreichische 380 kV-Leitung bis Zwaring. Die offene Lücke im 380 kV-Ring, zwischen den Umspannwerken in Zwaring und Rotenturm (Burgenland) hat zur Folge, dass

auch die bestehende 220 kV-Leitung bereits bis zur Leistungsgrenze belastet wird. Diese Umstände erfordern dringend eine Erhöhung der Leitungskapazitäten.

Bei Ausfall der vorhandenen 380 kV-Leitung nach Kärnten über die Koralpe wird die Stromversorgung im Großraum Graz kritisch. Da die bestehenden thermischen Kraftwerksanlagen in der Steiermark (Mellach, Werndorf, Voitsberg) in den Sommermonaten nur eingeschränkt betriebsbereit sind, fallen sie als dauerhafte zusätzliche Netzstützung des Grazer Raums aus. Durch den Lückenschluss der 380 kV-Leitung Richtung Südburgenland wird die Versorgung des Grazer Raums von zwei geographisch getrennten Punkten erst möglich und die notwendige Sicherheit hergestellt. Derzeit könnte für den Raum Graz ein Stromausfall kritische Folgen haben, dieses Risiko würde durch die 380 kV-Leitung reduziert.

Verbesserung der Netzsituation in Österreich

Die Entwicklung im Bereich der Stromerzeugung hat dazu geführt, dass in Österreich im Nordosten einen Erzeugungsüberschuss von bis zu 1.900 MW (Donaukraftwerke) vorhanden ist, im Süden des Landes jedoch ein Erzeugungsdefizit von bis zu 1.400 MW (z.B. Großraum Graz). Der Überschuss aus dem Norden muss daher über das Leitungsnetz zu den Defizitgebieten im Süden transportiert werden. Da alle drei Nord-Süd-Leitungsverbindungen bis jetzt nicht verstärkt werden konnten und noch mit 220 kV betrieben werden, kommt es vermehrt zu Engpässen, die den Stromaustausch zwischen Norden und Süden beeinträchtigen und die Versorgungssicherheit reduzieren.

In Österreich besteht ein Stromüberschuss im Norden (Donaukraftwerke) und ein Stromdefizit im Süden (z.B. Großraum Graz). Die drei bestehenden Nord-Südverbindungen werden noch mit 220 kV betrieben. Dadurch kommt es zu Engpässen und Versorgungsunsicherheit. Dazu kommt noch, dass bis 2006 im Nordosten Österreichs weitere Kapazitäten – etwa 1000 MW - im Bereich der Windkraft dazu kommen werden, andererseits aber Kohlekraftwerke im Süden stillgelegt werden müssen, womit sich das Erzeugungsdefizit im Süden um weitere 450 MW erhöht. Die Transportkapazität der bestehenden Nord-Süd-Leitungen in Österreich ist für diese Anforderungen nicht mehr ausreichend, weshalb die APG bestrebt ist, den bis heute nicht fertig gestellten leistungsfähigen 380 kV-Leitungsring in Österreich zu schließen, der die wesentlichen Erzeugungsstätten (Laufkraftwerke an der Donau, Windparks im Osten, Speicherkraftwerke in den Alpen) mit den Bevölkerungs- und Industriezentren in Österreich verbindet. Dies erfordert einerseits eine Umrüstung von

bestehenden 220 kV-Leitungen auf 380 kV bzw. den Neubau einer 380 kV-Leitung vom Südburgenland in die Steiermark. Die Diskrepanz Stromüberschuss im Norden Österreichs - Stromdefizit im Süden Österreichs wird sich in den nächsten Jahren noch verstärken. Das erhöht zusätzlich den Druck auf die Nord-Süd-Stromleitungen.

Windenergie belastet Österreichs Stromleitungen

Österreich will – einem EU-Ziel folgend – den Anteil der erneuerbaren Energieträger an der Stromerzeugung von derzeit 70 % auf 78 % im Jahr 2010 steigern. Bedingt durch die starken Förderungen und die günstigen Windverhältnisse sind derzeit im Nordosten Österreichs Windkraftprojekte mit einer Gesamtleistung von mehr als 1.000 Megawatt in Konzeption. Das entspricht rund sieben Prozent der gesamten in Österreich installierten Kraftwerksleistung, und das ist mehr als die stärkste Verbund-Kraftwerksgruppe, Zemm-Ziller.

„Das Verbund-Netz in seinem heutigen Ausbauzustand kann nur in begrenztem Umfang Windenergie aufnehmen“, bestätigte Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Günther Brauner, Vorstand des Instituts für elektrische Anlagen und Energiewirtschaft der Wiener Technischen Universität. Eine Anbindung von Windenergie im Ausmaß von 1.500 Megawatt werde Leitungsbelastungen von bis 165 % nach sich ziehen. Bei Ausfall einzelner Leitungssysteme kann die Netzbelastung sogar bis zu 245 % ansteigen. Brauner: „Das Verbund-Netz ist damit in jedem Fall unzulässig überlastet.“ Die Windenergie, deren Nutzung derzeit forciert wird, erfordert ein stärkeres Stromnetz, also eine 380 kV-Leitung.

Netzbelastung und Versorgungssicherheit

In Österreich wächst – so wie in nahezu allen europäischen Industriestaaten auch – der Stromverbrauch jedes Jahr um etwa 2 Prozent. Betrug der Stromverbrauch im Inland 1960 noch 13,3 TWh, so waren es 2002 bereits 62 TWh. Zum Vergleich: das Regelarbeitsvermögen - d.h. die durchschnittliche Jahreserzeugung - aller österreichischen Donaukraftwerke zusammen beträgt etwa 12 TWh/Jahr. Die Liberalisierung des Strommarktes in Europa hat dazu geführt, dass in den letzten Jahren immer weniger Investitionen in Erzeugungskapazitäten getätigt wurden und unrentable Kraftwerke (wie z.B. Kohlekraftwerke) stillgelegt wurden. Einige Länder müssen inzwischen in bedeutendem

Ausmaß Strom importieren, weil sie nicht über genügend Erzeugungsanlagen im Inland verfügen. Österreich zählte jahrelang zu den Nettoexporteuren im Strombereich, seit einigen Jahren zeigt sich ein deutlicher Trend zu mehr Importen beim Strom, um die wachsende Nachfrage decken zu können.

Tatsächlich bewirkt die Belebung des Wettbewerbs auch eine verstärkte Belastung der überregionalen Netze (Übertragungsnetze), da die regionale Versorgung - d.h. die lokale Deckung des Energiebedarfs - nicht mehr im Vordergrund steht und ein überregionaler Ausgleich zwischen regionalen Erzeugungsüberschüssen und -defiziten stattfindet. Die Liberalisierung des Strommarktes in Europa führt zu einer stärkeren Beanspruchung der Leitungsnetze, weil die Leitungen nicht mehr nur der Stromversorgung dienen.

Das überregionale Stromnetz stellt ein Sicherheitsnetz dar, welches bei Ausfällen einzelner Kraftwerke oder Leitungen dafür sorgt, dass der Strombezug nicht unterbrochen wird. Dieses Sicherheitsnetz muss natürlich leistungsfähig genug sein, weil es sonst seine Sicherheitsfunktion nicht erfüllen kann. Insbesondere ist es wichtig, Engpässe im Netz zu beseitigen, weil diese einerseits die Kosten erhöhen (durch steigende Verluste, vermehrte Kosten durch Engpassmanagement), andererseits die Gefahr von überregionalen Zusammenbrüchen erhöhen. Der Ausbau der Stromleitungen [zum 380-kV-Netz] bietet mehr Sicherheit, die Stromversorgung bei lokalen Leitungsausfällen aufrechterhalten zu können.

Blackouts: Stromnetze an den Grenzen der Leistungsfähigkeit

Auch in Europa kommt es zunehmend zu länger dauernden Stromausfällen, welche auch größere Regionen betreffen. Beispiele dafür sind die Ausfälle von London, Dänemark/Schweden und Italien im Sommer 2004, bei welchen mehr als 60 Millionen Kunden betroffen waren. Netzausfälle verursachen gravierende Probleme im täglichen Leben, weil viele Bereiche von der Verfügbarkeit von Strom abhängig sind, und es sind damit hohe wirtschaftliche Kosten verbunden. So würde bei einem Ausfall des gesamten österreichischen Verbundnetzes mit etwa 7 Millionen Kunden ein Schaden von etwa 40 Millionen Euro pro Stunde Netzausfall entstehen.

Tatsache ist, dass viele Leitungen des europäischen und österreichischen Stromnetzes bereits die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit erreicht haben, weil sie nicht mit dem stetig wachsenden Stromverbrauch mit gewachsen sind. So konnten wir in Österreich am 27. August 2003 einen

großräumigen Ausfall des Stromnetzes nur knapp vermeiden. Durch einen Ausfall der 380 kV-Leitung zwischen Ungarn und Kroatien (Heviz-Tumbri) kam es zu einem signifikanten Lastanstieg auf den Nord-Süd-Leitungen des APG-Netzes, der dazu führte, dass die beiden Leitungen nach Tschechien wegen Überlastung automatisch abgeschaltet wurden. Damit konnte die Belastung der innerösterreichischen Nord-Süd-Verbindungen gerade noch ausreichend reduziert werden. Wäre dieses Problem zu Zeiten höherer Vorbelastung der Leitungen - z.B. im Winter - aufgetreten, wären unweigerlich weitere Leitungen ausgefallen, und es hätte die Gefahr eines großräumigen Netzzusammenbruchs bestanden.

Besonders die leistungsschwächeren Nord-Süd-Verbindungen in Österreich arbeiten bereits an der Grenze ihrer Belastbarkeit, weshalb die rasche Fertigstellung eines 380 kV-Hochspannungsringes für die Versorgungssicherheit in Österreich dringend notwendig ist. Die 380 kV-Leitung ist notwendig, um Stromausfällen vorzubeugen.

Internationale Absicherung der österreichischen Stromversorgung

Das österreichische Stromnetz ist durch zahlreiche Kuppelleitungen mit den Netzen der Nachbarländer verbunden. Im immer enger zusammenwachsenden Europa erfüllen diese internationalen Verbindungsleitungen eine wichtige Funktion zum Vorteil für alle Konsumenten. Zu allererst wird dadurch die Versorgungssicherheit erhöht, weil das engmaschige europäische Netz den Ausfall einzelner Leitungen verkraften kann.

Im Rahmen der UCTE, dem Verband der Betreiber des europäischen Verbundnetzes, wurden entsprechende Regeln zur Zusammenarbeit entwickelt. Diese verpflichten z.B. alle Übertragungsnetzbetreiber, zu jedem Zeitpunkt einen festgelegten Anteil der gemeinsamen Reserve von 3000 MW vorzuhalten, die innerhalb von wenigen Sekunden aktiviert werden muss. Die gemeinsame Reservehaltung ist ein weiterer wesentlicher Vorteil miteinander verbundener nationaler Netze. Ein internationales Stromnetz auf Basis der 380 kV-Leitung erhöht die Versorgungssicherheit.

Die Produktionskosten und Produktionsmengen im Bereich der Elektrizität sind stark von topographischen und klimatischen Bedingungen abhängig (z.B. vom Wasserangebot). Jahreszeitlich bedingte Überangebote oder Defizite in einzelnen europäischen Regionen können so über das Leitungsnetz ausgeglichen werden, womit auch die Preise für Verbraucher sinken. Ein internationales Stromnetz auf Basis der 380 kV-Leitung ermöglicht

daher Strompreissenkungen. Die Summe aller grenzüberschreitenden Stromflüsse im Bereich des UCTE-Netzverbundes beträgt in Spitzenzeiten bereits zwischen 25.000 und 30.000 MW.

Diese internationale Absicherung der österreichischen Stromversorgung und die Eröffnung der zusätzlichen Chancen eines erweiterten Strommarktes kommen nur dann zum Tragen, wenn die internationalen Verbindungsleitungen entsprechend leistungsfähig ausgebaut sind. Da die Transportkapazität dieser Leitungen für aktuelle Anforderungen nicht mehr ausreichen, gibt es inzwischen Anstrengungen im Bereich der Europäischen Union, die Kuppelleitungen zu verstärken. Die Europäische Union stellt dabei im Rahmen der Förderung für Transeuropäische Netze im Elektrizitätsbereich (TEN-E) entsprechende Finanzmittel zur Verfügung.

Argumente der Verbundgesellschaft gegen die Verlegung von Erdkabel als Alternative zur 380 kV-Freileitung

Hier ist zunächst das ökonomische Argument anzuführen: Die Kosten für eine Verkabelung von 220 kV- und 380 kV-Hochspannungsleitungen betragen das 10-12 fache einer Freileitung. Bei problematischeren Geländebedingungen steigern sich die Errichtungskosten für das Erdkabel bis zum 15-fachen des Freileitungs-Aufwandes. Damit beträgt der Mehraufwand pro Kilometer für die Erdverlegung eines 380 kV-Kabels im Schnitt zehn Millionen Euro für die in Österreich übliche Leistungsform mit zwei Übertragungssystemen.

Warum sind 380 kV-Kabelnetze um soviel teurer als Freileitungsnetze?

- Die Materialkosten sind beträchtlich höher.
- Die Kosten für zusätzlich erforderliche Kompensationseinrichtungen sind hoch.
- Bei der Verlegung im Tunnel sind Tunnelbaukosten mit Belüftungseinrichtungen mit zu berücksichtigen.
- Die Lebensdauer von 380 kV-Kunststoffkabeln beträgt nur ca. 1/3 von Freileitungen. Das heißt, dass das Kabel dreimal verlegt und demontiert werden muss, die Freileitung aber nur ein Mal.

Ad Landschaftsbild: Auch Erdkabel „verschwinden“ nicht einfach, sondern sind mit Eingriffen in das Landschaftsbild verbunden: Vegetation und die Verbauung auf der Kabeltrasse sind eingeschränkt, die Trassenführung ist speziell in Wäldern deutlich sichtbar.

Die Trasse ist nur eingeschränkt nutzbar, da tiefe Pflanzenwurzeln die Kabel beschädigen würden. Es kommt zu einem großen Eingriff in das ökologische Gesamtgefüge des Bodens. Die Hochspannungskabel sind aufgrund der maximal erreichbaren Lieferlängen in Abständen von einigen hundert Metern dicht (mechanisch und elektrisch) zu verspleißen.

Wie wirkt sich die Verlegung eines 380 kV-Erdkabel auf großen Strecken im Freiland aus?

Eine Verkabelung ist ein schwerer ökologischer Eingriff:

- Es kann zu Bodenerwärmungen und aufgrund des Einflusses auf oberflächennahe Grundwasserströme zu Austrocknungen kommen.
- Die Bebauung über dem Kabel ist unmöglich oder stark eingeschränkt.
- Bei langen Kabelstrecken entstehen Nachteile für das Übertragungsnetz. Eine Störungsbehebung ist kompliziert, teuer, und dauert mehrere Wochen oder Monate.
- Zufahrtsstraßen für schwere Fahrzeuge sind notwendig.
- Materialkosten und Kosten für zusätzlich erforderliche Kompensationseinrichtungen einer Verkabelung sind extrem hoch.
- Bei Kabeln mit Kühlung sind Belüftungsschächte mit Kühlanlagen und eine Reihe weiterer Einbauten zu berücksichtigen.

Wie funktioniert die Wärmeabfuhr beim Kabel?

Bei Verlegung des Kabels im Tunnel durch die natürliche Tunnelbelüftung oder durch Zusatzlüftungen. Bei Erdverlegung durch das Hinterfüllungsmaterial an die Umgebung. Zusätzlich können noch Kühlrohre zur besseren Wärmeabfuhr mit den dazugehörigen Kühlanlagen erforderlich werden.

Ist eine Freileitung bei Witterungseinflüssen, Blitzschlag oder Sturm nicht störanfälliger als ein Kabel?

Nein. Blitzschläge in die Leitung sind kurzfristige Ereignisse, die keine Schäden hinterlassen. Die Masten führen an ihrer Spitze ein Erdseil, das Blitzschutzwirkung hat. Die Seile sind soweit voneinander angeordnet, dass ihr Zusammenschlagen bei Sturm vermieden wird. Eis-, Wind- und Schneelasten werden bei der Dimensionierung der Masten berücksichtigt.

Bauzeit: Die Verlegung von Erdkabeln dauert erheblich länger als die Errichtung von Freileitungen.

Recycling: Alle Komponenten einer Freileitung können leicht wiederverwertet werden, was auf Erdkabel nicht zutrifft. Zudem ist die Demontage von Freileitungen erheblich einfacher und mit geringeren Eingriffen in die Natur verbunden.

Verfügbarkeit: Die Reparaturzeit bei einem Erdkabel beträgt das 25-fache der Reparaturzeit einer Freileitung – ein wesentliches Faktum für den Vergleichsparameter „Verfügbarkeit einer Leitungsverbindung“.

Nur für Ballungszentren: Aus all dem ergibt sich, dass die Erdverlegung von 380 kV - Hochspannungskabeln nur dort in Frage kommt, wo Freileitungen unmöglich sind. Das trifft vorwiegend auf städtische Bereiche zu, in denen Verbauung und Umweltbedingungen die Kabelvariante erzwingen. Dementsprechend werden Kabel als Alternative zu Freileitungen nicht für lange Verbindungen geplant, sondern auf urbane Situationen bzw. sehr spezifische Erfordernisse beschränkt. Eine Erdverlegung der 380 kV-Leitung kommt nur in Betracht, wenn die Errichtung einer Freileitung unmöglich ist, v.a. im städtischen Bereich.

UVP für das Freileitungsprojekt

Mit der Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) für das Freileitungsprojekt „Steiermarkleitung“ am 30. Dezember 2003 hat die APG das erste UVP-Verfahren in Österreich für ein derartiges Projekt beantragt. „Damit haben wir bewiesen, dass wir die Anliegen der Gemeinden, der Länder und vor allem der Bürger Ernst nehmen“, so APG-Vorstandsdirektor DI Dr. Heinz Kaupa. „In der UVP haben die Gemeinden, die Bürgerinitiativen und die betroffenen Bürger Parteistellung und können so ihre Bedenken und Anregungen in das Projekt einbringen“, erläutert Vorstandsdirektor Mag. Thomas Karall die Bürgerbeteiligung im UVP-Verfahren.

„Wir gehen davon aus, dass die eingereichte UVE vollständig ist und damit für die Behörde eine gute Grundlage für die rasche Abwicklung des UVP-Verfahrens bildet. Unser Bestreben ist es, bis zum Ende des Jahres 2004 das UVP-Verfahren abgeschlossen zu haben“, skizziert APG-Vorstandsdirektor DI Dr. Heinz Kaupa den Zeitplan für das Projekt Steiermarkleitung. Das Gesamtprojekt der Steiermarkleitung in der mit der UVE beantragten Freileitung ist bis zur Fertigstellung mit 130 Millionen Euro budgetiert. Bis dato wurden für die Vorbereitung des Projektes rund 9 Millionen Euro investiert.

In der UVE hat sich die APG auch intensiv mit der Verkabelung der Steiermarkleitung und auch mit der „Nullvariante“ (kein Leitungsbau) auseinandergesetzt. Das Ergebnis ist, dass die eingereichte Freileitungsvariante die optimale Variante für den notwendigen Lückenschluss ist.

Quellen:

<http://www.verbund.at/at/apg/netzausbau/steiermark/fragen/lueckenschluss.htm>
<http://www.Verbund.at/at/apg/netzausbau/steiermark/fragen/lueckenschluss.htm>
<http://www.Verbund.at/at/apg/netzausbau/netzsituation/>
http://www.Verbund.at/at/apg/netzausbau/netzsituation/wind_netz.htm
<http://www.Verbund.at/at/apg/netzausbau/netzsituation/blackouts.htm>
http://www.Verbund.at/at/apg/netzausbau/int_absicherung.htm
<http://www.Verbund.at/at/apg/netzausbau/netzsituation/kabel.htm>
<http://www.Verbund.at/at/apg/netzausbau/steiermark/alternativen/>

Argumentation der Industriellenvereinigung

Die Argumentation der IV stützt sich hauptsächlich auf eine Studie des Industriewissenschaftlichen Instituts (IWI) mit dem Titel „*Die Bedeutung einer gesicherten Stromversorgung am Wirtschaftsstandort Österreich. Volkswirtschaftliche Effekte*“, die die Auswirkungen eines Nichtbaus der 380 kV-Leitung auf Produktion, Wertschöpfung und Beschäftigung untersuchte und im Dezember 2004 fertig gestellt und präsentiert wurde.

Vorab ein Zitat:

„Der tatsächliche „Schaden“ in Form von Opportunitätskosten übersteigt signifikant das ursprüngliche Investitionsvolumen, weil eine moderne Volkswirtschaft im höchsten Grad arbeitsteilig produziert“, erklärte Univ-Prof. Dr. Mikulaš Luptáčik, Wissenschaftlicher Leiter des IWI. „Diese Investition generiert in der gesamten Wirtschaft eine Bruttoproduktion im Ausmaß von insgesamt (direkt und indirekt) 776 Mio. Euro, wobei die Auswirkungen auf den Dienstleistungssektor und den produzierenden Sektor am stärksten wären.“

Luptacik befürchtet, „dass Strom in Zukunft zu einem strukturbestimmenden Element in der österreichischen Volkswirtschaft wird, in dem unter anderem das Wachstum energieintensiver Wirtschaftszweige gebremst wird, die sich in einer langfristigen Betrachtung als überdurchschnittlich produktiv erweisen.“ In der sehr umfassenden volkswirtschaftlichen Betrachtung - bei zusätzlicher Berücksichtigung so genannter konsuminduzierter Effekte - lassen sich bei einem realisierten Investitionsvolumen von 500 Mio. Euro über die gesamte Volkswirtschaft bis zu 9.500 Arbeitsplätze generieren.

Kurzfassung der Studie

Derzeit findet in Österreich ein öffentlicher Diskurs über die Frage der Notwendigkeit der Fertigstellung der 380-KV Stromleitung im Burgenland und in der Südsteiermark statt. Bisher existierten fast ausschließlich Fachgutachten, welche die Problematik hauptsächlich von der elektrotechnischen Seite beleuchten. Über gesamtwirtschaftliche Fragen wurden bis dato kaum Studien verfasst. Aufgabe der Studie des Industriewissenschaftlichen Instituts (IWI) ist die Quantifizierung der gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen einer (Nicht-)Errichtung der fehlenden Teilstücke des 380-kV Leitungsrings. Es wird analysiert, wie sich die folgenden drei möglichen Szenarien auf die österreichische Volkswirtschaft unter den Gegebenheiten 2000 auswirken könnten:

- *Entfall einer Großinvestition in Ausmaß von EUR 500 Mio.;*
- *Kapazitätsengpass als Hemmnis für das Wachstum der Wirtschaft;*
- *Totalausfall der Stromversorgung eine Stunde lang;*

Für alle drei Szenarien werden die Auswirkungen auf die Indikatoren Produktion und Wertschöpfung untersucht. Bei der Analyse des Ausfalls einer Großinvestition und der Effekte eines Kapazitätsengpasses werden darüber hinaus die Implikationen auf die Beschäftigung berechnet. Bei der Untersuchung der Wirkungen einer Großinvestition wird zwischen primären und einkommensinduzierten Effekten unterschieden. Die Berechnungen beziehen sich auf die volks-wirtschaftliche Leistungsstruktur des Jahres 2000, weil für jenes Jahr die derzeit aktuellen Input-Output-Daten der Statistik Austria verfügbar sind. Für diese Untersuchung kommt das Instrument der Input-Output Analyse zur Anwendung, welches die Quantifizierung sowohl der direkten als auch der indirekten Effekte erlaubt. Denn die volkswirtschaftlichen Effekte der Stromversorgung kann in einer arbeitsteiligen Wirtschaft in sinnvoller Weise nur in ihrer Verflechtung mit anderen Wirtschaftsbereichen gesehen werden.

Effekte des Entfalls einer Großinvestition im Ausmaß von Euro 500 Mio

Unsicherheiten bezüglich einer zuverlässigen Stromversorgung (d.h. Bedenken hinsichtlich mangelnder Stromqualität aufgrund von Stromschwankungen und im worst-case von weitflächigen Black-outs) beeinflussen wesentlich Entscheidungen über Investitionen an Produktionsstandorten in Österreich. Mehr noch als bei 4 Kapazitätsausweitungen zögern Unternehmen im Falle von Neuinvestitionen. Dieser Abschnitt ist den primären und den einkommensinduzierten Effekten von veränderten Investitionsentscheidungen auf die gesamtösterreichische Wirtschaft gewidmet. Bei den Berechnungen geht das IWI davon aus, dass sich ein Unternehmen für eine Investition in der Höhe von EUR 500 Mio. entscheidet.

Primäre Effekte

Als Primäreffekte werden jene Wirkungen bezeichnet, die unmittelbar und sozusagen „technologisch notwendig“ über die Vorleistungsverflechtungen von der Nachfrage nach elektrischem Strom auf die Aktivitäten der anderen Wirtschaftszweige ausstrahlen. Die Modellrechnungen ergeben, dass in der gesamten Wirtschaft eine Investition in der Höhe von EUR 500 Mio. eine Bruttoproduktion im Ausmaß von EUR 776,3 Mio. induzieren würde. Es würden also 0,21% der gesamtwirtschaftlichen Produktion des Jahres 2000 entstehen. Würde die Investition nun wegen der Unsicherheiten in der Versorgung mit elektrischem Strom nicht

durchgeführt, so würde Produktion in diesem Ausmaß nicht realisiert werden. Im Hinblick auf die Wertschöpfung würden die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen EUR 372,6 Mio. (oder 0,20% der gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfung des Jahres 2000) betragen. Die Resultate sagen des Weiteren, dass die gesamtwirtschaftlichen Beschäftigungseffekte 7.163,7 Beschäftigungsverhältnisse bzw. 6.426,4 Vollzeitäquivalente ausmachen würden. Das sind etwa 0,18% der Beschäftigungsverhältnisse oder 0,19% der Vollzeitäquivalente in Österreich im Jahr 2000.

Gesamteffekte

Durch die bisher angeführten zusätzlichen Beschäftigten steigt die gesamtwirtschaftliche Konsumnachfrage. Diese Nachfrage zieht zusätzliche Produktion und zusätzliche Wertschöpfung nach sich, wodurch zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden, welche in den bisherigen Analysen nicht erfasst sind. Diese Auswirkungen bezeichnet man *einkommensinduzierte Effekte*. Die Darstellung beschränkt sich auf die Ausführung der Gesamteffekte, welche sich aus den primären und den einkommensinduzierten Effekten zusammensetzen.

Durch die einkommensinduzierten Effekte erhöht sich die durch die Investition in Österreich generierte gesamtwirtschaftliche Produktion auf etwa EUR 890 Mio. Der primäre Effekt überwiegt zwar den einkommensinduzierten, letzterer ist jedoch keineswegs vernachlässigbar. Er macht etwa EUR 110 Mio. aus. Die generierte Wertschöpfung beträgt nach Berücksichtigung beider Effekte insgesamt EUR 435,6 Mio., wobei die einkommensinduzierten alleine etwa EUR 63 Mio. ausmachen. Für die 6.426 Vollzeitäquivalente der Primäreffekte ergäbe sich ein Bruttojahresgehalt in der Höhe von EUR 173,0 Mio., von dem nach Berücksichtigung aller Stromversorgungs-Abgaben und des Anteiles an importierten Gütern Konsumausgaben in der Höhe von etwa EUR 96,9 Mio. verblieben. Für die Produktion dieser Konsumgüter wären wiederum Inputs von anderen Wirtschaftsbereichen und Beschäftigten notwendig, sodass insgesamt aus diesen konsuminduzierten Effekten noch weitere etwa 1.800 Arbeitsverhältnisse dazukämen. Der gesamte Beschäftigungseffekt einer Investition von EUR 500 Mio. würde somit etwa 8.200 Vollzeitäquivalente betragen.

Stromversorgung als Wachstumshindernis der Zukunft?

Das IWI hat auch ein Szenario konstruiert, in dem aufgrund einer Kapazitätsbeschränkung im Stromsektor ein gleichmäßiger Anstieg des inländischen Konsums, der Investitionen sowie der Exporte im Ausmaß von 1% nicht mehr bedient werden kann. Die simulierte Überlastung des vorhandenen Stromleitungssystems führt zu einem Produktionsentgang für die gesamte Volkswirtschaft, der mit einer nicht realisierten Wertschöpfung sowie Beschäftigung einhergeht. Diese Strommenge wäre prinzipiell verfügbar, kann bei gegebener Stromversorgungsinfrastruktur (hier insbes. Hochspannungsleitungsnetz) aber nicht vor allem überregional zum Verbraucher transportiert werden.

Die österreichische Volkswirtschaft könnte 3,4 Mrd. Euro an Bruttoproduktion verlieren, die mit einem Wertschöpfungsverlust von 1,7 Mrd. Euro verbunden ist. Der Beschäftigungsentgang beläuft sich in dem Szenario auf 38.532 Beschäftigungsverhältnisse beziehungsweise 32.408 Vollzeitäquivalente. Besonders stark getroffen werden die *Sachgütererzeugung*, das *Bauwesen* sowie die *industrienahe Dienstleistungen*.

Die Gefährdung des Wirtschaftswachstums ist in jenen Regionen am eklatantesten, in denen es keine „Energiepolster“ gibt. Sehr stark davon betroffen ist beispielsweise die Steiermark. Mit einem durchschnittlichen nominellen Wirtschaftswachstum in den vergangenen Jahren von rund 3,7%. Beyrer erklärte dazu: „Große Schwachstellen sehen wir im Stromnetz in Österreich im fehlenden Lückenschluss beim 380 kV-Leitungsring in der Steiermark und in Salzburg/Oberösterreich. Wir brauchen im Interesse aller eine Versachlichung der Diskussion über die 380 kV-Leitung.“ Ing. Mag. Peter Koren, stv. Generalsekretär der IV, erläuterte: „Ein Genehmigungsverfahren, das wie bei der 380 kV-Leitung in der Steiermark schon 20 Jahre dauert, ist für einen liberalisierten Markt zu lange und führt zu steigender Unsicherheit bei den produzierenden Unternehmen im Süden Österreichs.“

Die vom IWI dargestellten Dominoeffekte bei nicht getätigten Investitionen aufgrund einer unsicheren Stromversorgung ist ein deutliches Warnsignal. Die Engpassmanagementkosten (Kosten für Strom aus teuren Kraftwerken, die eingeschaltet werden müssen, um den Netzzusammenbruch im Süden Österreichs zu verhindern) betragen im Jahr 2003 in der Steiermark 8,9 Mio. Euro. Für das Jahr 2004 werden 14 Mio. Euro und für das Jahr 2005 rund 25 Mio. Euro geschätzt. „Diese Kosten müssen derzeit alle Stromkonsumenten zwischen Salzburg und dem Burgenland wegen des fehlenden Leitungsstückes in der Steiermark berappen“, stellte Koren fest.

Blackout - volkswirtschaftlicher Schaden trifft produzierenden Sektor am stärksten

Bei diesem Szenario wurde untersucht, welche Auswirkungen eine Stunde Totalausfall in der „Regelzone Ost“ auf die Produktion, die Wertschöpfung und die Beschäftigung hat. In Summe können in der gesamten österreichischen Volkswirtschaft aufgrund des nicht ausgeschöpften Wertschöpfungspotenzials von 21,4 Mio. Euro insgesamt 41,4 Mio. Euro an Produktion nicht generiert werden. Dabei ist die Sachgütererzeugung mit knapp einem Viertel (23,2%) am stärksten betroffen. Durch einen Ausfall in der Steiermark könnten auch andere Teile des österreichischen Netzes, die dann die betreffende Versorgung übernehmen sollten und so selbst über der Belastungsgrenze operieren, wegbrechen.

Steiermark: 380 kV-Leitung bis Ende 2006 erforderlich!

Koren betonte dazu: „Die Steiermark hat in den letzten Jahren enorm wirtschaftlich aufgeholt, diese Erfolgsstory muss nun abgesichert werden. Deshalb muss in der Steiermark wirklich dringend der Netzausbau erfolgen“. Der Lückenschluss der 380 kV-Leitung muss spätestens bis zur Schließung des Kohlekraftwerks Voitsberg Ende 2006 fertig gestellt sein. Die jetzt gelegentlich diskutierte Erdverlegung der Leitung ist in der Steiermark keine Lösung. „Diese Variante wäre 8 bis 10 mal teurer und führt zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen. Die Forderung nach einer Erdverlegung kommt klar von Gegnern der Leitung, die deren Errichtung noch weiter hinauszögern wollen“, erklärt Koren angesichts von Aussagen einiger steirischer Landespolitiker.

Energie-Generalplan für Österreich schaffen

IV-Generalsekretär Beyrer erklärte abschließend: „Österreich braucht eine breite Diskussion, denn die Versorgung mit Energie ist für unsere Chancen als Produktionsstandort in der Zukunft entscheidend. Unser Land braucht einen Energie-Generalplan, der als Konzept für eine österreichische Energiezukunft dient. Für eine zukunftsorientierte, sichere und leistbare Versorgung sind die Kompetenzen des Energieministers zu stärken“. Im Zusammenhang mit Infrastrukturprojekten (Strassen, Schienen, Stromnetze, Kraftwerke etc.) sieht die IV insbesondere die Notwendigkeit für eine übergeordnete Raumordnungs-Kompetenz .

Stellungnahme der Industriellenvereinigung vom 28.5.2004:

Immer mehr Unternehmen werden mit der prekären Versorgungssituation in der Steiermark konfrontiert. Größere Ausbauvorhaben haben die sichere Stromversorgung als bedenklichen Faktor einzustufen und bestehende Betriebe leiden bei Überlastungsfällen oder bekommen wie im Fall der ams austriamicrosystems große Probleme mit den Versicherungen. Für eine so sensible Produktion wie die Herstellung von Halbleiterelementen ist die Versorgung nicht mehr „einem internationalen Standard entsprechend“, weshalb Notstromaggregate gefordert wurden, die für den hohen Verbrauch von 52 GWh entsprechend groß ausfallen müssen (Leistung 5 MW).

„Diese Situation ist für die Industrie untragbar und wird sich mit der Schließung von Voitsberg III noch verschärfen. Man kann doch nicht blindlings durch die bereits jahrelange Blockierung der 380 KV Leitung einen Notstand provozieren!“, meint der Geschäftsführer der IV Steiermark, Thomas Krautzer. Besonders stört die IV, dass die umfassende Dimension für die Gesamtsteiermark nicht erkannt wird. „Die Industrie erbringt 37 % der steirischen Wertschöpfung. Tourismus und Landwirtschaft je 4 %. Direkt und indirekt hängen mehr als die Hälfte der steirischen Arbeitsplätze von der Industrie ab. Die Leitung ist deshalb ein gesamtsteirisches Problem.“

Klar erkennbar wird die Dramatik der Situation, wenn man allein die 10 größten industriellen Energiekonsumenten vom Großraum Graz und dem 380 KV Leitungsgebiet betrachtet:

Betrieb	Verbrauch Fremdstrom in MWh	Mitarbeiter
Sappi	234.000	1.400
Marienhütte	190.000	210
EPCOS	70.000	1.650
Magna Steyr	67.000	7.600
Lafarge	62.000	100
MM-Karton	60.000	500
Borckenstein	53.000	600
austriamicrosystem	52.000	800
Stölzle Oberglas	52.000	600
Leitinger Holzindustrie	30.200	470
Summen	870.000	14.930

Allein diese Betriebe beschäftigen 15.000 Mitarbeiter direkt und sind der zentrale Wirtschaftsfaktor auch für jene Gemeinden, die sich vehement gegen die sichere Versorgung stemmen. „Vielleicht sollte sich der eine oder andere Bürgermeister die ehrliche Frage stellen, wie viele Gemeindebürger in welchen Industriebetrieben beschäftigt sind!“, fordert Krautzer auch die Anrainergemeinden auf, die Probleme gesamtheitlich zu betrachten und dabei auch zu bedenken, dass die steirische Industrie wettbewerbsfähige Energiepreise benötigt und bereits heute im Spitzenfeld österreichischer Leitungskosten steht. Für die Industrie muss deshalb die rechtliche Klärung der Umweltverträglichkeit der 380 KV Leitung oberste Priorität haben. Es muss zu Entscheidungen kommen, bevor der Gemeinderatswahlkampf jede weitere Aktivität lähmt.

Argumentation der Wirtschaftskammer

Stellungnahme 1 der Wirtschaftskammer vom 19.10.2004

380 kV-Leitung sichert Arbeitsplätze

"Die Wirtschaft braucht die 380 kV-Leitung so rasch als möglich. Jede Verzögerung kostet Arbeitsplätze", warnt Wirtschaftskammer-Präsident Peter Mühlbacher anlässlich der Pressekonferenz zur Steiermarkleitung. "Es muss im Interesse aller sein, dass unsere Betriebe konkurrenzfähig bleiben. Das ist nur mit einer ausreichenden Stromversorgung möglich."

Keine Alternative zur Freileitung.

"Im Moment sehe ich keine Alternative zu einer Freileitung", so Mühlbacher weiter. "Jede Verkabelung bedeutet eine massive Verzögerung und Verteuerung des Projekts." Es sei völlig unklar, wer diese bezahlen sollte. "Die Wirtschaft kann sich eine Mehrbelastung nicht mehr leisten. Steirische Unternehmer zahlen jetzt schon weit mehr als ihre Mitbewerber in anderen Bundesländern." Der direkte Vergleich von 22 Industrieunternehmen in Oberösterreich und der Steiermark ergibt für die steirischen Betriebe schon jetzt aufgrund der hohen Netztarife eine Mehrbelastung von knapp 1,8 Millionen Euro jährlich! "Sollten die Kosten aufgrund der Verkabelung weiter steigen, werden sich Unternehmen gut überlegen, ob sie in den Standort Steiermark investieren."

Stellungnahme 2 der Wirtschaftskammer vom 28.5.2004

Präs. Komm.-Rat Peter Mühlbacher: „Die Steiermarkleitung ist eine Lebensader des Wirtschaftsstandortes Steiermark. Jüngste Ereignisse haben gezeigt, dass die Versorgungslage in der Steiermark alles andere als sicher ist. Eine hoch technisierte und innovative Wirtschaft ist aber auf die funktionierende Stromlieferung angewiesen. Die Steiermarkleitung ist daher im wahrsten Sinne des Wortes eine Lebensader für den Wirtschaftsstandort Steiermark. Wir können mit der Billiglohn-Konkurrenz unserer östlichen und südlichen Nachbarn nicht mithalten. Unser Trumpf ist die hohe Qualität unserer Produkte und die hohe Produktivität unserer Unternehmen. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, um den Wirtschaftsstandort zu erhalten, ist die Stromversorgung unverzichtbar. Wirtschaft heißt Arbeitsplätze. Wirtschaftsstandort heißt in erster Linie: Es geht um Arbeitsplätze. Wer die 380 kV-Leitung blockiert, blockiert nicht nur die Ansiedlung neuer Unternehmen. Man gefährdet damit auch die Standortsicherheit unserer Betriebe. Und damit 10.000e Arbeitsplätze. Wir sprechen hier nicht nur vom Ballungsraum Graz und seinem Einzugsgebiet, sondern von der gesamten Steiermark. Daher kann es auch nicht sein, dass die Sicherheit gesamtsteirischer Arbeitsplätze von einigen oststeirischen Lokalpolitikern gefährdet wird.

Die Wirtschaftskammer Steiermark fordert die rasche Umsetzung der Steiermarkleitung. Die Vorleistungen der APG sind enorm und gehören an dieser Stelle auch entsprechend gewürdigt. In Engelsgeduld wurde das Gespräch angeboten und gesucht. Mit der UVE hat die VERBUND Austrian Power Grid die besten Voraussetzungen für eine rasche Behandlung durch die Behörde geschaffen. Jetzt geht es darum, Tatsachen zu schaffen und das Projekt nicht weiter zu verzögern. Wir können nicht länger zusehen und warten. Die Wirtschaftskammer fordert daher eine rasche Umsetzung dieses für die Steiermark so wichtigen Infrastrukturprojektes“.

Quellen:

<http://www.wko.at>

<http://www.Verbund.at/at/apg/netzausbau/steiermark/aktuelles/pdf/040528-presseinfo.pdf>

Argumentation der Arbeiterkammer

Die AK stützt ihre Argumentation auf eine Studie des Instituts für Elektrizitätswirtschaft und Energieinnovation an der Technischen Universität Graz: Erzeugungskapazität und Netz reichten bis 2008/2010, dann könne es zu dramatischen Situationen kommen, warnte Studienautor Heinz Stigler, Professor am Institut für Elektrizitätswirtschaft und Energieinnovation an der Technischen Universität Graz. Das System sei dann an seinem technischen Ende angelangt, es müssten dann Lösungen überlegt werden wie etwa Stromumleitungen oder die Begrenzung des Transports vom Norden in den Süden. Die Leitung müsste 2007 fertig sein.

Laut Verbund gibt es im Norden Österreichs einen Kapazitätsüberhang von 1.800 MW, während im Süden 1.400 MW fehlen. Die derzeitigen Kostenunterschiede für die Stromversorgung im Norden und Süden Österreichs könnten durch den 380-kV-Lückenschluss beseitigt werden, so Stiegler. Die beschränkte Transportkapazität verhindere, dass Strom aus den kostengünstigeren Kraftwerken im Norden in den Süden Österreichs geliefert werden. Durch den Bau der Leitungsverbindung könnte auch im Süden eine entsprechend kostengünstigere Stromversorgung ermöglicht werden.

Eine Stunde Stromausfall koste rund 30 Mio. Euro. Die Investitionskosten für die so genannte "Steiermark-Leitung" liegen bei 120 Mio. Euro. Freileitungen seien zu bevorzugen, Schäden könnten innerhalb eines Tages repariert werden. Bei Kabelleitungen könne dies bis zu zwei Monate dauern.

Auch der Bau eines neuen Kraftwerkes in Südösterreich entschärft nach Ansicht Stiglers diese Problematik nicht. Ohne den 380-kV-Lückenschluss könnten im bei einer Netzüberlastung im Jahr 2010 volkswirtschaftliche Mehrkosten von bis zu 400.000 Euro an einem Tag entstehen. Mit der Hochspannungsleitung wären es nur maximal 1.500 Euro. Ausgegangen wird in diesen Berechnungen davon, dass die vor der Schließung stehenden Braunkohle-Kraftwerke St. Andrä und Voitsberg vom Netz sind.

Im UCTE-Netz gebe es bereits jetzt Leitungsentpasssituationen in den Niederlanden, Italien, in Richtung iberische Halbinsel und zum Teil in Skandinavien. Bei Problemen springe ganz Europa mit Kraftwerkskapazitäten ein, dafür seien funktionierende Übertragungsnetze wichtig. Seit 1. Juli gebe es eine EU-Verordnung über den entsprechenden Umgang mit Engpässen, die Probleme seien offensichtlich erkannt.

Der Strombedarf werde trotz Sparmaßnahmen um 2 bis 3 Prozent jährlich steigen. Auch neue Kraftwerke seien in Europa nötig. In Österreich steige der Stromverbrauch um 1,6 Prozent jährlich, so Wenty. Aufgebracht würden rund 54 TWh, jene Menge, die in Österreich verbraucht wird. Bis 2010 werde der Verbrauch um 6 TWh steigen, das Wiener Donaukraftwerk Freudenau beispielsweise erzeuge 1 TWh pro Jahr. Eine Kraftwerksplanung sei bereits jetzt nötig.

Beim Bau kalorischer Kraftwerke sei die Kombination mit Fernwärme in der Nähe von Ballungszentren ideal. Günstig sei beispielsweise das vom Verbund überlegte 800 MW-Gaskraftwerk in Mellach in der Nähe von Graz. Für Stigler ist in Österreich der Ausbau aus Wasserkraft sinnvoll, so könnten etwa viele Kleinwasserkraftwerke revitalisiert und Kraftwerke in den Alpen ausgebaut werden. Hainburg sei allerdings ein "Nicht-Kraftwerk".

Quellen:

<http://www.Verbund.at/at/apg/netzausbau/steiermark/>

<http://www.Verbund.at/at/apg/netzausbau/steiermark/aktuelles/040812-ak.htm#TopOfPage>

Argumentation der E-Control

Hauptergebnisse der Studie der E-Control zur dezentralen Stromerzeugung in Österreich: Verfügbare Technologien gewähren keine ausreichenden Betriebs- und Versorgungssicherheiten - Kaum Kostenreduktionen durch dezentrale Stromerzeugung.

Dezentrale Stromerzeugung führt zu keiner Entlastung der Verteilernetze. Dies ist eine der zentralen Ergebnisse einer aktuellen Studie der E-Control zur dezentralen Stromerzeugung in Österreich. Als dezentral werden dabei jene Kraftwerke bezeichnet, die am Mittel- und Niederspannungsnetz angeschlossen und damit nahe am Verbraucher sind. Das sind insbesondere Windkraftanlagen, Biomasse- und Biogasanlagen, Kleinwasserkraftwerke aber auch kleine Blockheizkraftwerke. Zudem werden auch die meisten industriellen Eigenerzeugungsanlagen zur dezentralen Stromerzeugung gezählt.

Keine Änderung bei den Anforderungen

Die Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Stromnetze, insbesondere hinsichtlich Sicherheit und Verfügbarkeit ändern sich auch durch eine steigende Anzahl dezentraler Erzeugungsanlagen praktisch nicht. Die Netze werden daher trotz stark steigender Zahl dezentraler Anlagen auch in Zukunft im bisherigen Umfang benötigt bzw. bei Strombedarfssteigerungen auch entsprechend ausgebaut werden müssen. Dies gilt sowohl für Nieder- und Mittelspannungsnetze als auch für die Höchstspannungsnetze. "Das immer wieder angeführte Argument, dezentrale Stromerzeugung könnten die Netze entlasten oder gar einen Ausbau des 380-kV-Netzes entbehrlich machen, wird in der Studie klar widerlegt. Da dezentrale Erzeugungsanlagen schlechter planbar und nicht zentral beeinflussbar sind, wird die Notwendigkeit von 380-kV-Leitungen für den Ausbau zumindest gleich bleiben, wenn nicht sogar noch wichtiger werden.", ist der Geschäftsführer der Energie-Control GmbH, DI Walter Boltz, überzeugt. Und erläutert mit Zahlen: "Zur Netzsicherheit kann ein zusätzlicher Ausbau dezentraler Erzeugung auch deshalb nur einen sehr geringen Beitrag leisten, da fast alle dezentralen Erzeugungsanlagen nicht zuverlässig ein- und ausschaltbar sind." Außerdem wird bei den meisten dezentralen Erzeugungsanlagen die Stromerzeugung nur zeitweise wirklich verbrauchernah verwendet. So muss beispielsweise der in einem örtlichen Biomassekraftwerk erzeugte Strom, der am Tag im Nachbarort verbraucht wird in der Nacht, in Zeiten geringen lokalen Verbrauchs unter Umständen über die Verteiler- und Mittelspannungsnetze zum Hochspannungsnetz transformiert werden, um eine weitere Verteilung in andere Regionen zu ermöglichen.", erläutert Walter Boltz.

Kaum Auswirkungen auf die Netzkosten

Im Rahmen der Studie wurde drei Szenarien verglichen: Wie wären die Netzerfordernisse und Netzverluste in Österreich mit einer Erzeugungsstruktur ohne dezentralen Erzeugungsanlagen, wie sind sie mit dem gegenwärtigen Anteil an dezentralen Erzeugungsanlagen und was wären die Auswirkungen, wenn ein weiterer Ausbau in Richtung 7 % geförderter Ökostrom aus Windkraft, Biomasse und Biogas bis zum Jahr 2010 erfolgen würde. Es wurde untersucht, ob durch den Ausbau dezentraler Stromerzeugung Änderungen bei den Netzkosten auftreten würden. Das Ergebnis der Berechnungen zeigt, dass auch wenn der Zubau dezentraler Erzeugungseinheiten in vielen Fällen zu einer Veränderung der Strombezugsmengen von überlagerten Netzen führt, dies in Summe nur einen sehr geringen Einfluss auf die gesamten Netzkosten hat.

Aufgrund dezentraler Erzeugung kann es zwar zu einer zeitweiligen Reduktion der Netzverluste und somit zu einer tatsächlichen (lokalen) Kostenreduktion kommen. "De facto werden diese lokal geringeren Kosten durch zusätzliche Netzverluste in anderen Netzbereichen zumindest teilweise kompensiert, nämlich in jenen Zeitperioden, in denen der Strom aus lokaler Erzeugung eben nicht lokal verwendet werden kann.", so Walter Boltz.

Hoher Anteil an dezentraler Erzeugung

Die österreichische Stromerzeugungsstruktur ist aufgrund ihrer klimatischen und topologischen Bedingungen durch Wasser geprägt. Neben Wasser erfolgt die Stromerzeugung durch "Wärmeerkraftwerke" (Brennstoff Gas, Kohle aber auch Biomasse und Biogas) und zu derzeit 2 bis 3 % aus Windenergieanlagen. Die Anzahl dezentraler Erzeugungsanlagen an der Stromerzeugung, stieg in den letzten Jahren kontinuierlich an. Dieser Trend wird auch in den nächsten Jahren aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen (Förderungen von Ökostromanlagen, Technologieentwicklung) anhalten. Im Jahr 2003 betrug der Anteil der österreichischen Stromproduktion aus dezentralen Kraftwerken rd. 14%.

Perspektive

"Das gegenwärtige Angebot dezentraler Erzeugungsanlagen erfüllt noch nicht den Anspruch, dass über die gesamten Zeitperioden die Erzeugung synchron zum Bedarf erzeugernaher Verbraucher erfolgt und somit signifikante Einsparungen an Netz und Netzverlusten erfolgen würden.", ist Walter Boltz überzeugt. Erst wenn diese Voraussetzung in Zukunft erfüllt sein sollte, werden dezentrale Erzeugungsanlagen ein Beitrag zu mehr Versorgungssicherheit und einer ökonomischeren Stromversorgungsstruktur leisten können.

Quellen:

http://www.ots.at/presseaussendung.php?schluessel=OTS_20050304_OTs0110&ch=technologie

Argumente gegen den Bau der 380kV-Leitung

Argumentation der Grünen

Die Grünen Klubobfrauen der Steiermark und des Burgenlandes, Ingrid Lechner-Sonnek und Grete Krojer, sind beide gegen den Ausbau der 380kV-Leitung in der Steiermark. Sie haben Anfang 2005 vereinbart, auf das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung gemeinsam und länderübergreifend zu reagieren. „Bei überregionalen Problemen dürfen Lösungen nicht an der Landesgrenze halt machen“, sagt Lechner-Sonnek.

„Der Ausbau der 380kV-Leitung wird von internationalen Lobbys und Investoren diktiert, die diese Stromautobahnen für ihre riesigen (Atom-)Kraftwerke benötigen“, ergänzt Krojer. „Dagegen müssen auch wir, die Bürgerinitiativen, die AnrainerInnen und die LandespolitikerInnen unsere Kräfte bündeln.“ Denn für die Menschen in der Region, vor allem aber die AnrainerInnen, bedeutet dieser Ausbau eine erhebliche Beeinträchtigung ihrer Lebensqualität und möglicherweise auch Gesundheitsschäden durch Elektrosmog.

Der Weiterbau der 380kV-Leitung ist aus der Sicht der Grünen „ein Rückschritt in die energiepolitische Steinzeit. Die Trassenpläne stammen aus dem Jahre 1983 und nehmen auf heutige Siedlungsverhältnisse kaum bis gar keine Rücksicht. Zudem sind die Pläne auch aus einer Zeit, in der von dezentraler Energieversorgung mit erneuerbaren Energien noch keine Rede war“. Ingrid Lechner-Sonnek: „Wenn man lokalen, nachhaltigen Energieversorgern eine Chance gibt, braucht man erstens keine 380kV-Stromautobahn. Und zweitens bleibt die Wertschöpfung bei uns in der Region, statt in New York oder London auf der Börse zu landen.“

Gerade das Burgenland habe in den letzten Jahren mit der verstärkten Nutzung der Windkraft und der Biomasse den Weg in Richtung erneuerbare Energien eingeschlagen. Diese positive Entwicklung in der Energiepolitik des Landes werde jetzt, mit dem Ausbau der 380kV-Leitung, die in Zukunft auch Atomstrom aus Tschechien und der Slowakei transportieren wird, massiv untergraben.

Die Steiermark, bekannt für ihre Pionierleistungen im Alternativenergiebereich, habe in Folge engstirniger Förderpolitik diese Vorreiterrolle eingebüßt. Die Studie der EVA

(Energieverwertungsagentur) hat sichtbar gemacht, dass der Bedarf für die 380 kV-Leitung nicht nachgewiesen werden kann. Daraufhin beschloss der Landtag die EVA mit der Prüfungen von Alternativen zu beauftragen – das „wurde jedoch von der Landesregierung bis heute nicht umgesetzt“.

Wichtigste argumentative Basis der Grünen ist eine bei der Firma Hornbachner Consulting in Auftrag gegebene Studie, die Alternativen zur 380 kV-Leitung aufzeigen will:

Hornbachner-Studie:

„Die 380-kV-Höchstspannungsleitung Südburgenland – Kainachtal („Steiermarkleitung“) und mögliche Alternativen“

Die Verbund-Tochter APG (Austrian Power Grid AG) plant den Bau einer 95 km langen und 120 Mio. Euro teuren 380-kV-Höchstspannungsverbindung zwischen dem Umspannwerk Südburgenland und dem Umspannwerk Kainachtal. Das Leitungsstück soll Teil eines künftigen 380-kV-Ringnetzes in Ostösterreich sein (siehe Abbildung 1). Mit dem Bau des Teilstücks soll nach Angaben der APG die Leistungsfähigkeit der zunehmend überlasteten innerösterreichischen Nord-Süd-Hochspannungsverbindungen deutlich erhöht und Versorgungsprobleme in der Steiermark gelöst werden, die sich in den nächsten Jahren ohne Leitungsbau durch geplante Kraftwerksabschaltungen zusätzlich verschärfen würden. Vereinzelt wird der Bau der Leitung auch mit der Versorgungssicherheit des Burgenlandes und der Errichtung neuer Windkraftparks in Ostösterreich begründet.

In der vorliegenden Kurzstudie wird hinterfragt, ob der Bau der 380-kV-Leitung ein energiewirtschaftliches „Muss“ ist oder ob es ökonomisch und ökologisch sinnvolle Alternativvarianten gibt - etwa der forcierte Ausbau von Ökostromanlagen – mit denen ebenfalls die Versorgungssicherheit der Steiermark gewährleistet und die innerösterreichischen Nord-Süd-Hochspannungsverbindungen entlastet werden könnten. Sowohl in der Studie von Fickert wie auch jener der Energieverwertungsagentur²³ wurden mögliche Alternativvarianten untersucht, mit der Engpässe und kritische Netzsituationen auch ohne Bau der 380-kV-Steiermarkleitung vermieden werden könnten. Nachfolgend eine

²³ Herbert Lechner et al., „Energiewirtschaftliche Beurteilung der 380-kV-Leitung Steiermark“, Studie der Energieverwertungsagentur im Auftrag der Steiermärkischen Landesregierung, Wien, Oktober 1997.

Übersicht jener Maßnahmen mit denen einzeln oder in Kombination die (n-1)-Versorgungssicherheit hergestellt werden könnte:

a) Installation von elektronischen Schrägreglern (Unified Power Flow Controller, UPFC) in den Netzknoten St. Peter, Ernsthofen und eventuell zusätzlich Wien-Südost. Damit könnte der Lastfluss der Nord-Süd-Leitungen auf ihre zulässige Belastung (thermische Grenze) beschränkt werden. Das würde die Übertragungskapazität in Nord-Süd-Richtung um etwa 600 MW bzw. 50 % steigern. Kritisch sind gem. Fickert die hohen Kosten und der Umstand, dass es sich dabei um eine junge Technologie handelt, die weltweit erst zweimal eingesetzt wird.

b) Entlastung der Hochspannungsleitungen durch Errichtung zusätzlicher Kraftwerkskapazitäten im Süden. Je nach Kraftwerksstandort und Forderungen an die Einhaltung (n-1)-Sicherheit müssten gem. Fickert zusätzliche Kraftwerkskapazitäten im Süden in der Höhe von 700 bis 1360 MW errichtet werden, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Diese Abschätzung geht aber davon aus, dass auch in kritischen Netzsituationen der Pumpbetrieb der Speicherkraftwerke und die Exporte Richtung Süden (Italien, Slowenien) in vollem Umfang aufrecht erhalten werden müssen. Beides ist jedoch zu hinterfragen. Tatsächlich sollte es als Teil eines Maßnahmenbündels ausreichen, neue Kraftwerkskapazitäten im Umfang der geplanten Kraftwerksstillegungen (St. Andrä, Voitsberg 3) zu steigern, das wären etwa 450 MW Leistung.

c) Demand Side Management (DSM): In der Studie der Energieverwertungsagentur werden Maßnahmen im Rahmen von DSM angesprochen, allerdings nur teilweise quantifiziert. Mögliche Maßnahmen sind die Steigerung der Energieeffizienz, eine Tarifreform und unterbrechbare Verträge²⁴. Ein hohes Potenzial von mehreren 10 MW wird den unterbrechbaren Verträgen zugeschrieben, da seitens von Großunternehmen eine hohe Bereitschaft dazu besteht, wenn entsprechende Preisanreize geboten werden.

e) Verringerung der Stromtransite bzw. –exporte Richtung Slowenien und Italien: Nach Angaben der APG wird nach Italien permanent eine Leistung von 280 MW exportiert. Dazu wird die 220-kV-Leitung von Lienz Richtung Soverzene /Italien im Richtungsbetrieb betrieben. Wenn die vertraglichen Voraussetzungen dafür gegeben sind, könnte diese Leistung in kritischen Netzsituationen zur Entlastung der innerösterreichischen Nord-Süd-

²⁴ Das EVU kann die Stromlieferung zeitweise unterbrechen. Nach Umfragen sind etwa 10 bis 20 % der Großabnehmer dazu bereit, wenn dies mit entsprechenden Preisabschlägen Verbunden ist.

Übertragungsleitungen bzw. zur Herstellung der Versorgungssicherheit in Südösterreich genützt werden.

Schlussfolgerungen und Empfehlungen der Hornbachner-Studie

Die vorliegende Untersuchung zeigt, dass keine zwingende technische Notwendigkeit für den Bau der 380-kV-Leitung Südburgenland – Kainachtal besteht. Die Versorgungssicherheit in der Steiermark kann durch ökologisch sinnvolle Ersatzinvestitionen in den veraltete Kraftwerkspark und Maßnahmen zur zeitweiligen Lastreduktion auch nach Abschaltung der Kraftwerke Voitsberg 3 und St. Andrä dauerhaft gesichert werden. Im Hinblick auf die energie- und umweltpolitischen Zielsetzungen Österreichs wäre der forcierte Ausbau von Ökostromanlagen – vorrangig Biomasse-KWK-Anlagen - sinnvoll und machbar. Der Ausbau von Ökostromanlagen würde - im Gegensatz zum Leitungsbau - maßgeblich zur Erreichung der internationalen Klimaschutzverpflichtungen (Kyoto-Ziel) Österreichs beitragen. Der derzeit noch bestehende Förderungsbedarf für Elektrizität aus Ökostromanlagen könnte durch eine Ausweitung der Quotenziele im Ökostromgesetz gedeckt werden. Dies scheint aus volkswirtschaftlicher Sicht gerechtfertigt, da der Ausbau der Ökostromanlagen nennenswerte Vorteile im Hinblick auf Regionalwirtschaft, Arbeitsmarkt, Umwelt- und Landschaftsschutz besitzt.

Mit dem Bau der 380-kV-Leitung durch die Steiermark würden sich zwar die Exportmöglichkeiten in Richtung Italien deutlich erhöhen, zur dauerhaften Absicherung der Versorgungssicherheit in der Steiermark wäre aber auch die Errichtung einer 380-kV-Leitung durch Salzburg erforderlich. Ein ökonomischer und ökologischer Vergleich des Leitungsbaus mit Alternativvarianten muss dies berücksichtigen.

Punktuelle Probleme im Leitungsnetz (z.B. 110-kV-Netz Oststeiermark) können durch technische Maßnahmen gelöst werden. Die Versorgungssicherheit im Burgenland ist nicht gefährdet. Die Ableitung des Stroms aus den geplanten Windparks in Ostösterreich ist auch mit dem bestehenden Leitungsnetz möglich, die Vermarktungsmöglichkeiten Richtung Süden sind allerdings eingeschränkt. Um dem Netzbetreiber (APG) die Möglichkeit zu geben, kritische Netzsituationen durch Engpassmanagement zu beherrschen, müssen die Einflussmöglichkeiten auf den Kraftwerkseinsatz geschaffen werden. Entsprechende Regelungen sind im EIWOG²⁵ vorzusehen.

²⁵ EIWOG Elektrizitätswirtschafts- und -organisationsgesetz, BGBl I Nr. 143/1998

Die Entscheidung zugunsten des Leitungsbaus durch die Steiermark und durch Salzburg oder des Ausbaus der Ökostromanlagen ist letztendlich eine energiepolitische Frage, die jedoch auf Basis eines fundierten Variantenvergleichs in ökologischer und ökonomischer Hinsicht getroffen werden muss. Trotz jahrelanger Diskussionen um den Bau der 380-kV-Steiermarkleitung ist diese Entscheidungsgrundlage nach wie vor nicht vorhanden.

Aus energie- und umweltpolitischer Sicht spricht vieles für eine Alternativvariante mit Schwerpunkt auf den Ausbau der Ökostromanlagen. Nachdem sich Österreich zum Ziel gesetzt hat, den Anteil der erneuerbaren Energieträger innerhalb weniger Jahre massiv zu steigern und gleichzeitig die Treibhausgasemissionen deutlich zu senken, würde dies in Verfolgung dieser Ziele für den forcierten Ausbau der Ökostromanlagen sprechen.

Die Hornbacher-Studie zu den Argumenten der Leitungsbefürworter

„Die Versorgungssicherheit der Steiermark ist nicht gegeben. Die geplanten Kraftwerksabschaltungen werden die Situation weiter verschärfen.“

Die Situation wird dramatischer dargestellt als sie ist. Durch geeignetes Engpassmanagement des Netzbetreibers können Verbrauchsspitzen gut abgedeckt werden. Die geplanten Kraftwerksabschaltungen machen allerdings in der Tat Maßnahmen notwendig. Es kann zwischen den Varianten Leitungsbau durch die Steiermark und Salzburg und die verstärkte Errichtung von Ökostromanlagen und Lastreduktionsmaßnahmen gewählt werden.

„Das 110-kV-Netz in der Oststeiermark ist an seine Belastungsgrenze angelangt und muss durch ein übergeordnetes 380-kV-Netz gestützt werden.“

Die Energieverwertungsagentur empfiehlt in ihrer Studie²⁶ eine Systemumstellung von der derzeit praktizierten Kompensation von Fehlströmen mittels Erdschluss-Löschspulen in Richtung einer starren, niederohmigen Sternpunktterdung. Ein derartiges System wird von anderen EVUs mit deutlich längeren Netzen problemlos betrieben.

„Die Versorgungssicherheit des Burgenlandes ist nach internationalen Standards nicht gewährleistet.“

²⁶ Herbert Lechner et al., „Energiewirtschaftliche Beurteilung der 380-kV-Leitung Steiermark“, Studie der Energieverwertungsagentur im Auftrag der Steiermärkischen Landesregierung, Wien, Oktober 1997.

Dieses Argument ist unrichtig. Die im Burgenland vorhandenen Leitungskapazitäten werden für lange Zeit ausreichen. Es besteht aus Sicht des Burgenlandes kein Handlungsbedarf.²⁷

„Die innerösterreichischen Nord-Süd-220-kV-Leitungsverbindungen stammen aus den 50er Jahren und sind an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt.“

Das ist richtig. Allerdings ist weniger der wachsende Stromverbrauch in der Steiermark sondern die steigenden Stromtransite und der Pumpstrombetrieb der Speicherkraftwerke für diese Belastung verantwortlich. Bezeichnenderweise treten kritische Belastungssituationen in der Nacht auf, in der der „Normalverbrauch“ am geringsten ist. Durch die Errichtung von Ökostromanlagen und Maßnahmen zur Lastreduktion (zB unterbrechbare Verträge) können Engpässe vermieden werden. Will man die Engpässe durch den Leitungsbau beseitigen, müsste nicht nur die 380-kV-Steiermarkleitung sondern auch eine 380-kV-Leitung quer durch Salzburg gebaut werden.

„Der Ausbau der Windkraft im Umfang von bis zu 1.000 MW im Bereich des Nordburgenlandes und im östlichen Niederösterreich macht den Bau der Leitung notwendig, um den Strom nach Südösterreich abtransportieren zu können.“

Wien, Niederösterreich und Oberösterreich weisen einen Stromverbrauch auf, der um ein Vielfaches höher ist, als die künftige Stromerzeugung der geplanten Windkraftanlagen. Das Problem ist vielmehr der Umstand, dass keiner der Kraftwerksbetreiber in Ostösterreich, die in die so genannte „Donauschiene“ einspeisen, seinen Kraftwerkseinsatz auf das Stromangebot der Windkraftwerke abstimmen will und eine entsprechende Vorrangregelung für den Netzzugang von Ökostromanlagen fehlt. Hier sollten entsprechende gesetzliche Regelungen für den Kraftwerkseinsatz geschaffen werden.

„Im Norden Ostösterreichs gibt es überschüssigen Strom aus Wasserkraft, der zur Abdeckung des Stromverbrauchs in der Steiermark verwendet werden könnte, wenn die entsprechenden Leitungskapazitäten vorhanden wären.“

Richtig. Allerdings kann der überschüssige Strom aus Wasserkraft auch auf anderen Märkten, etwa in Deutschland, vermarktet werden. Das Wasser fließt nicht ungenützt über die Wehr. Dass die Verbundgesellschaft ein betriebswirtschaftliches Interesse besitzt, ihren

²⁷ Von der BEWAG wird argumentiert, dass im Südburgenland eine 110 kV-Leitung auf einem kurzen Stück auf dem Gestänge der 380-kV-Leitung mitgeführt wird. Wird dieses Gestänge beschädigt, wäre die Stromversorgung gefährdet. Dieses Problem kann jedoch auf einfache Weise lokal gelöst werden, wenn die BEWAG darin eine ernstliche Gefährdung der Versorgungssicherheit erkennen sollte.

Wasserkraftstrom auf möglichst vielen Märkten – auch in Italien - vermarkten zu können, ist legitim, schafft jedoch kein öffentliches Interesse am Leitungsbau.

„Der Bau des 380-kV-Ringes verringert die Übertragungsverluste im Hochspannungsnetz.“
Nach Angaben der APG belaufen sich die Übertragungsverluste im österreichischen Hochspannungsnetz auf 700 bis 800 GWh. Eine 380-kV-Leitung reduziert die Übertragungsverluste gegenüber einer 220-kV-Leitung. Dieses Argument ist rein physikalisch betrachtet richtig, blendet aber aus, dass jedes weitere 380-kV-Leitungsstück zu zusätzlichen Transportmöglichkeiten großer Strommengen führt, was die ursprüngliche Reduktion der Übertragungsverluste sehr rasch mehr als kompensieren kann. Der einzige Weg, die Übertragungsverluste dauerhaft zu reduzieren, ist die verbrauchsnahe Stromerzeugung, wie sie durch dezentrale Ökostromanlagen - also etwa Biomasse-KWK – gegeben ist.

Quellen:

<http://www.steiermark.gruene.at/themen>

Argumente der betroffenen Gemeinden gegen die 380 kV-Leitung

- Eingriff in Landschaftsbild und Naturhaushalt
- Einschränkung der Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden
- Gesundheitsgefährdung (durch elektrische und magnetische Felder sowie bodennahes Ozon)
- Beeinträchtigung der Landwirtschaft
- Wertminderung von Grundstücken und Wohnobjekten unterhalb und in der Nähe der Trasse

Ad 380 kV-Leitung: Interview mit Thomas Karall (Verbund)

Fragebereich 1: Subjektive Darstellung des bisherigen Projektverlaufs

1. Wie haben Sie den bisherigen Verlauf des Projekts erlebt?

Fakten zum Verlauf des Projektes: Bis zur mündlichen Verhandlung im Oktober 2004 mehr als 1.500 Stellungnahmen von Privaten, Bürgerinitiativen, Gemeinden im UVP-Verfahren. 150 Einsprüche in der Steiermark, 5 Einsprüche im Burgenland gegen die Bescheide.

2. Welche Ereignisse oder Entwicklungen waren Ihres Erachtens für den Verlauf des Projekts entscheidend?

Meilenstein: Positive Umweltverträglichkeitsgutachten für die Steiermarkleitung durch die Landesregierungen Steiermark und Burgenland.

3. Wie lauten Ihre Argumente für bzw. gegen das Projekt?

Graz bzw. die Steiermark ist einziger Wirtschaftsstandort, der nur einseitig durch das österreichische Höchstspannungsnetz angespeist wird. Stromverbrauch im Großraum Graz seit 1955 um das 11-fache gestiegen. Alleine von 2002 bis 2004 stieg Stromverbrauch um 8%. Eine sichere Stromversorgung der Region ist derzeit nicht gewährleistet. (Überzeugungsüberschüsse im Norden, hoher Verbrauch im Süden, schwache Leitungen zur Nord-Süd-Übertragung): Blackout-Gefahr.!

APG kann Sicherheitskriterien (n-1) der UCTE nur zeitweise einhalten und hat deswegen von der UCTE eine bis 2008 befristete Ausnahmegenehmigung bis zur Schließung des 380 kV-Ringes in Österreich. Der 380 kV – Ringschluß wird also auch auf internationaler Ebene als Grundvoraussetzung für einen sicheren Netzbetrieb in Österreich gesehen.

4. Wie beurteilen Sie die Argumente der anderen Seite?

Argumente der Leitungsbauegegner:

Investition in Biomasse und Ökostrom statt in die 380 kV – Leitung: Biomasse-Kraftwerke, Windkraftwerke oder Photovoltaik-Anlagen sind kein Ersatz für die Steiermarkleitung – ganz im Gegenteil: die Steiermarkleitung ist für den problemlosen Abtransport der in diesen Anlagen gewonnenen Energie unerlässlich.

Der Bau des geplanten Kraftwerkes in Mellach kann die 380 kV – Leitung ersetzen: Das Gas-Kombi-Kraftwerk in Mellach, für das Ende April die UVP gestartet wurde, ist kein Ersatz für die Leitung. Dieses Kraftwerk ersetzt nur auf modernstem technischen Stand die Kapazitäten der Kraftwerke, die in den letzten Jahren geschlossen aufgrund ihrer technischen

Überalterung geschlossen wurden (Zeltweg, Pernegg, St. Andrä) bzw. noch geschlossen werden müssen (Voitsberg).

Durch den Einbau der Phasenschiebertransformatoren ist der Bau der Steiermarkleitung nicht notwendig: Die Phasenschiebertransformatoren werden als letzte Notmaßnahme zum Schutz der bestehenden 220 kV – Leitungen und zur Aufrechterhaltung der Stromversorgung eingebaut. Mit Hilfe der Phasenschiebertransformatoren wird es für einen begrenzten Zeitraum von 2-3 Jahren möglich sein, die Verteilung des Stromflusses von Nord nach Süd zu optimieren, sie können den für eine sicher Stromversorgung des Süden Österreichs unbedingt notwendigen Ringschluß des 380 kV – Netzes jedoch auf keinen Fall ersetzen.

Fragebereich 2: Betriebswirtschaftliche Aspekte

5. Welche Kosten wurden durch die Verzögerung bzw. das Scheitern des Projekts konkret verursacht? (z.B. durch zusätzlich notwendige Baumaßnahmen, administrative Kosten, Kosten für den Rechtsweg etc.)

6. Welche Auswirkungen hatten die Verzögerung bzw. die Verhinderung auf die Ertragssituation Ihres Unternehmens? Wir bitten Sie um eine grobe Schätzung der Opportunitätskosten, die durch die Nicht-Realisierung des Projekts und den Verzicht auf andere Verwendungsmöglichkeiten des eingesetzten Kapitals entstanden sind.

Durch die **Verzögerung:**

- Im Geschäftsjahr 2005 sind mit EPM-Aufwendungen in der Höhe von 15-16,5 Mio. Euro zu rechnen.²⁸ Diese werden weiterhin kontinuierlich ansteigen, solange die Steiermarkleitung nicht in Betrieb genommen wird
- Zusätzlich zum EPM müssen Phasenschiebertrafos im Wert von rund 30 Mio. Euro angeschafft werden; als weitere Stufe bleibt
- nur noch das Marketsplitting mit seinen Konsequenzen auf den Energiepreis
 - o Preisniveau in **Italien** im 1. Quartal 2005 58,0 Euro/MWh
 - o in **Österreich** (zum gleichen Zeitpunkt) 38,6 Euro/MWh²⁹.
 - o Das italienische Preisniveau könnte sich im Süden Österreichs widerspiegeln.
- Eine weitere Verzögerung des Leitungsbaus erhöht (trotz europaweiter Ausschreibung) weiterhin Materialpreise, Montagekosten, Grundablösen etc. Der Baukostenindex für den Brückenbau ist seit 2001 kontinuierlich gestiegen (102,3) und liegt im Jahr 2004 auf 122,0. Tendenz in 2005 weiter steigend.
- Durch die Verzögerung können sich die bereits jetzt angelaufenen Vorprojektkosten für die Steiermarkleitung in der Höhe von rund 15,3 Mio. Euro³⁰-20,5 Mio. Euro³¹ noch weiter erhöhen.

²⁸ Werte stammen von UBN – Todem und sind ein Ausblick auf das Gesamtjahr 2005.

²⁹ Werte stammen aus Vortrag von VD Kaupa im Rahmen der energy 2020 vom 22. September 2005; Folie 12.

Falls das **Projekt scheitert:**

- Muß APG die Vorprojektkosten abschreiben (15,3 bis 20,5 Mio. Euro).
- EPM-Aufwendungen werden weiter steigen, um die Versorgungssicherheit gewährleisten zu können.
- Dies bedeutet für den Endkonsumenten höhere Energiepreise, die sich im Falle eines Marketsplittings als letzte Konsequenz dramatisch erhöhen können.

Fragebereich 3: Gesamtwirtschaftliche Aspekte

7. Welche Auswirkungen hatte die Verzögerung bzw. das Scheitern des Projekts auf die Wirtschaft in der Region und in Österreich insgesamt?

a) Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt

b) Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort, damit verbunden Auswirkungen auf die Steuereinnahmen, etc.

Arbeitsmarkt und Wirtschaftsstandort – generell:

Für einen für die Wirtschaft attraktiven Standort ist es generell außerordentlich wichtig, daß der Faktor Energie in ausreichendem Maße und auf „Knopfdruck“ zur Verfügung steht. Dieser Umstand ist in Österreich nicht mehr allorts gegeben, wodurch der Wirtschaftsstandort Österreich an Attraktivität gegenüber Investoren verliert.³² Großraum Graz hat seit 1990 eine Steigerung von 12,6 % auf insgesamt 156.539 (2004) unselbständig Erwerbstätige – das bedeutet Arbeitsplätze – zu verzeichnen. Stellt rd. ein Drittel aller Arbeitsplätze in dieser Region der Steiermark dar. Ein Nichtbau der Steiermarkleitung und damit eine Entwertung des Wirtschaftsstandortes Steiermark hätte sicherlich gravierende negative Auswirkungen auf die Arbeitsmarktsituation.

Die Stromverbrauchssteigerung von 2002 bis 2004 in der Steiermark beträgt 633 GWh (+8 %). Das gesamte Verlusteinsparungspotential durch die Errichtung der Steiermarkleitung beträgt rund 240 GWh pro Jahr. Das entspricht dem Jahresbedarf von 68.000 Haushalten oder der fünffachen Jahresproduktion des Stadtkraftwerk Leoben. Der Stromausfall in Graz am 11. März 2005 hat drastisch vor Augen geführt, wie dünn der Faden bereits ist, an dem die Stromversorgung des Großraumes Graz hängt. Der Schaden, der bei Unternehmen entstand, betrug deutlich mehr als 5 Millionen Euro.

IWI-Studie:

Die Auswirkungen dieses Zustands wurden im Rahmen der Studie „Bedeutung einer gesicherten Stromversorgung am Wirtschaftsstandort Österreich – Volkswirtschaftliche Effekte „des Industriewissenschaftlichen Instituts (IWI) vom Dez. 2004 untersucht.

³⁰ Istkosten des Vorprojekts inkl. Umspannwerke und Leitung (Quelle: Silvaj – UCO) per 24. November 2005

³¹ Budgetierte Kosten inkl. Umspannwerke und Leitung (Leitung alleine 18,4 Mio. Euro) – Quelle: Silvaj – UCO.

³² Hinweis auf den Automobilcluster in der Steiermark bzw. andere Industrien, die sich dort im Laufe der Jahre angesiedelt haben.

Es wurden dabei **drei Fälle** untersucht:

1) Eine Großinvestition in Höhe von 500 Mio Euro wird aufgrund der mangelnden Versorgungssicherheit nicht getätigt. Die Auswirkungen werden wie folgt beschrieben:³³

- 8.200 **Beschäftigungsverhältnisse** (davon 1668 in der Region Steiermark und Kärnten) kommen nicht zustande.
- **Verlust an Bruttowertschöpfung:** 890,0 Mio. Euro (Stmk. & Ktn.: 167,5 Mio. Euro)
- **Verlust an Wertschöpfung:** 435,6 Mio. Euro (Stmk. & Ktn.: 78,5 Mio. Euro)

2) Bewertung einer Kapazitätsbeschränkung im Netz³⁴

Dadurch ergeben sich auf das gesamt österreichische Wirtschaftswachstum gesehen die folgenden Verluste:

- 3,4 Mrd. Euro (0,64 Mrd. Euro) **Bruttoproduktion**
- 1,7 Mrd. Euro (0,32 Mrd. Euro) **Wertschöpfung**
- 32.400 nicht zustande gekommene **Beschäftigungsverhältnisse** (Vollzeitäquivalente)

3) Totalausfall der Stromversorgung für den Zeitraum von einer Stunde (Blackout-Simulation national):

Hier ergibt die Studie pro Stunde Stromausfalls einen volkswirtschaftlichen Schaden von 41 Mio. Euro – dieser Betrag deckt sich auch mit den von Prof. Brauner (TU Wien) bereits kolportierten Schaden von 40 Mio. Euro pro Stunde.

c) Sonstige Auswirkungen (Wir bitten Sie um eine Abschätzung der externen Effekte einer planmäßigen Projektrealisierung und der externen Effekte der Verzögerung) – bereits abgedeckt.

Fragebereich 4: Sonstige Aspekte

8. Welche ökologischen Argumente haben Ihrer Ansicht nach für oder gegen eine Umsetzung des Projekts gesprochen?

Aus ökologischer Sicht spricht das enorme Verlusteinsparungspotential durch die Errichtung der Steiermarkleitung von 240 GWh pro Jahr. Das entspricht dem Jahresstrombedarf von 68.000 Haushalten (d. h. 2/3 von Graz) bzw. einer Reduktion des Kohlendioxidausstoßes (CO₂) von 200.000 Tonnen.

³³ Information 13/2005 der UBN/Todem, Seite 1

³⁴ Dabei wird unterstellt, daß eine mögliche Steigerung der Endnachfrage um 1 % (Konsum, Investitionen und Expoerte) aufgrund der knappen Leitungskapazitäten nicht möglich ist. (Quelle: Information 13/2005 der UBN/Todem, Seite 2)

9. Welche weiteren Argumente haben für oder gegen eine Umsetzung des Projekts gesprochen? (z.B. soziale Aspekte)

Im sozialen Projektumfeld wurden immer wieder mögliche Gesundheitsgefährdungen angesprochen. Diesem Thema wurde in dem UVP-Verfahren breiter Raum gewidmet, sodaß auch zu dieser Thematik dem Projekt die Umweltverträglichkeit attestiert werden konnte.

Fragebereich 5: Politische Dimension

10. Wie bewerten Sie das Verhalten der politischen Entscheidungsträger im Verlauf des Projekts?

Nur durch eine umfassende Informationsoffensive der APG und dem Hinweis auf die angespannte Situation im österreichischen Übertragungsnetz konnten die politischen Entscheidungsträger von der Notwendigkeit dieses Projektes und deren Bedeutung für den Wirtschaftsstandort der Steiermark im Sinne der Wettbewerbsfähigkeit überzeugt werden.

11. Welche konkreten Forderungen würden Sie in dieser Angelegenheit an die politischen Entscheidungsträger stellen?

Ein klares öffentliches Bekenntnis für die Notwendigkeit der 380 kV-Leitung und dem Hinweis, daß das anhängige UVP-Verfahren alle umweltrelevanten Auswirkungen umfassend geprüft hat und im erstinstanzlichen Bescheid die Umweltverträglichkeit attestiert hat. Übernahme der politischen Verantwortung für dieses wichtige Infrastrukturprojekt.

Fragebereich 6. Good Practice - Erfahrungen

12. Können Sie konkrete Beispiele nennen, bei denen Projektbetreiber den Dialog mit den Gegnern des Projekts gesucht haben, und die sie als konstruktiv ansehen? (z.B.: Diskussionsveranstaltungen, Anrainerbefragungen?)

- Aussendungen von Projektinformationen an alle Haushalte (ca. 30.000 Haushalte)
- ca. 15 Bürgerinformationsveranstaltungen (Teilnehmer ca. 2500)
- Abhaltung von sog. „Runden Tischen“ mit Gemeinden und Initiativen
- Hotline, Infoletter, Bürgerinformationsbüro im Projektgebiet
- öffentliche Großveranstaltungen beim UVP-Verfahren (5 Verhandlungstage der Behörden)

13. Haben Sie umgekehrt die Erfahrung gemacht, dass die Kommunikation in einer Art und Weise geführt wurde, die Sie nicht als konstruktiv ansehen? Wenn ja, welche ?

Wir mußten oft die Erfahrung machen, daß Gegner des Projektes sich nicht Zeit nehmen wollen unsere Argumente in konstruktiven Gesprächen anzuhören, oder ihre Gegenpositionen in einer Art und Weise einbringen, die von einer Sachlichkeit weit entfernt sind.

14. Kennen Sie Beispiele konkreter Maßnahmen im Rahmen von Großbauprojekten, die Sie als zielführend werten, auch die Interessen der Projektgegner gebührend zu berücksichtigen? (z.B.: Lärm- und Abgasreduktion für die Anrainer durch Tunnelführung)

- Demontage von nicht mehr benötigten Leitungen
- landschaftsverträgliche Trassenführung
- begleitende Wiederaufforstungsmaßnahmen
- ökologische Ausgleichsmaßnahmen in den Gemeinden

15. Kennen Sie umgekehrt Beispiele, dass derartige Maßnahmen getroffen wurden, die sich jedoch als nicht konstruktiv erwiesen haben? Wenn ja, welche konkret?

Derartige Beispiele sind uns nicht bekannt, da unsere Maßnahmen wirksam sind und von der Behörde geprüft wurden.

Interview mit Univ. Prof. Günther Brauner (TU Wien, Institut für Elektrische Anlagen und Energiewirtschaft)

Fragebereich 1: Subjektive Darstellung des bisherigen Projektverlaufs

1. Wie haben Sie den bisherigen Verlauf des Projekts erlebt?

Langwieriges Verfahren über 22 Jahre, Multiparteien-Konsens, keine langfristige Strukturplanung in Österreich, die z.B. Trassen für die nächsten 50 Jahre im Rahmen eines „Masterplanes Energie und Verkehr“ vorsieht.
Die Fronten sind verhärtet.

2. Welche Ereignisse oder Entwicklungen waren Ihres Erachtens für den Verlauf des Projekts entscheidend?

Geringe Akzeptanz für Infrastrukturen in betroffenen Regionen
Ablehnung aus Gründen des Landschaftsschutzes und aus historischen Gründen (Steeg)
langwieriges UVP Verfahren (Vorteil: es wird erst gebaut, wenn alle zustimmen, Nachteil: es kann sehr lange dauern bis Versorgungsprobleme auftreten)

3. Wie lauten Ihre Argumente für bzw. gegen das Projekt?

Pro: Leitungsausbau notwendig wegen gestiegenen Stromverbrauchs, Integration von Windenergie, Liberalisierung und internationalen Stromaustausch
Kontra: Energiesparen der Haushalte und Industrie kann Leitungsausbau hinauszögern
Leitungen stellen Landschaftsverbrauch dar

4. Wie beurteilen Sie die Argumente der anderen Seite?

Landschaftsverbrauch ist nachvollziehbar
Argumente mit magnetischem Feld und Krebs sind unsachlich und unwissenschaftlich

Fragebereich 2: Betriebswirtschaftliche Aspekte

5. Welche Kosten wurden durch die Verzögerung bzw. das Scheitern des Projekts konkret verursacht? (z.B. durch zusätzlich notwendige Baumaßnahmen, administrative Kosten, Kosten für den Rechtsweg etc.)

Kosten entstehen durch das notwendige Engpassmanagement (derzeit 18 Mio. Euro pro Jahr)
Ein Blackout kostet im Bereich der APG etwa 40 Mio. Euro pro Stunde
Die Leitung kostet 120 Mio. Euro (3 Stunden Blackout), die Leitung vermindert das Risiko eines Blackouts

6. Welche Auswirkungen hatten die Verzögerung bzw. die Verhinderung auf die Ertragssituation Ihres Unternehmens? Wir bitten Sie um eine grobe Schätzung der Opportunitätskosten, die durch die Nicht-Realisierung des Projekts und den Verzicht auf andere Verwendungsmöglichkeiten des eingesetzten Kapitals entstanden sind.

Wenn die Leitung nicht gebaut wird, wird wahrscheinlich der Süden Österreichs von Italien (derzeit keine ausreichende Kraftwerkskapazität) oder Slovenien (gleiches) versorgt werden. Es ist zu erwarten, dass hierdurch der Strompreis wegen des begrenzten Marktes ansteigen wird. Weiterhin kann im Sommer die Wasserkraft der Donau im Süden nicht genutzt werden und es müssen thermische Kraftwerke betrieben werden (CO₂-Zertifikate erforderlich). Häufige Ausfälle des Übertragungsnetzes können zur Abwanderung der Industrie in Regionen mit gesicherter und kostengünstiger Energieversorgung führen.

Fragebereich 3: Gesamtwirtschaftliche Aspekte

7. Welche Auswirkungen hatte die Verzögerung bzw. das Scheitern des Projekts auf die Wirtschaft in der Region und in Österreich insgesamt?
- Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt
 - Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort, damit verbunden Auswirkungen auf die Steuereinnahmen etc.
 - Sonstige Auswirkungen
- Wir bitten Sie um eine Abschätzung der externen Effekte einer planmäßigen Projektrealisierung und der externen Effekte der Verzögerung

Auswirkungen derzeit gering, da die benötigte Energie geliefert werden kann
Bei Netzausfällen entstehen der Industrie sehr hohe Ausfallkosten
Effekte können aus meiner Sicht nur schwer quantifiziert werden.

Fragebereich 4: Sonstige Aspekte

8. Welche ökologischen Argumente haben Ihrer Ansicht nach für oder gegen eine Umsetzung des Projekts gesprochen?

Pro: Nutzung von regenerativer Energie (Wasser und Wind) ist möglich
Geringere CO₂-Emissionen
Kontra: Landschaftsverbrauch

9. Welche weiteren Argumente haben für oder gegen eine Umsetzung des Projekts gesprochen? (z.B. soziale Aspekte)

Fragebereich 5: Politische Dimension

10. Wie bewerten Sie das Verhalten der politischen Entscheidungsträger im Verlauf des Projekts?

Die Politischen Entscheidungsträger halten sich aus dem Entscheidungsprozess heraus und beziehen nur vorsichtig Stellung.

Die Grünen haben eine klare Position gegen die Leitung, haben aber aus meiner Sicht keine brauchbare Alternative darstellen können.

11. Welche konkreten Forderungen würden Sie in dieser Angelegenheit an die politischen Entscheidungsträger stellen?

Die Genehmigungsverfahren sollten beschleunigt werden, es sollten klarere Vorgaben für Grenzwerte und Schutzabstände definiert werden und diese nicht in den Genehmigungsverfahren von den Sachverständigen jeweils nach Belieben frei definiert werden (Festlegen niedrigerer Grenzwerte in einem Verfahren als es die Norm vorsieht).

Fragebereich 6. Good Practice - Erfahrungen

12. Können Sie konkrete Beispiele nennen, bei denen Projektbetreiber den Dialog mit den Gegnern des Projekts gesucht haben, und die sie als konstruktiv ansehen? (z.B.: Diskussionsveranstaltungen, Anrainerbefragungen)

Dies ist in der Tat ein Problem. Die Projektbetreiber vernachlässigen den Dialog. Sie reagieren erst, wenn die Widerstände unüberbrückbar erscheinen. Sie sind zu wenig proaktiv. Erst zum Zeitpunkt des Projektantrags wird ein Projektbüro gegründet, das dann den Dialog (zu spät) aufnimmt.

13. Haben Sie umgekehrt die Erfahrung gemacht, dass die Kommunikation in einer Art und Weise geführt wurde, die Sie nicht als konstruktiv ansehen? Wenn ja, welche ?

Die Gegner vermeiden häufig den direkten Dialog und gehen den Weg über die Medien. Ebenso versuchen die Projektwerber ebenfalls über die Medien ihr Anliegen durchzusetzen. Dies verhärtet die Fronten.

14. Kennen Sie Beispiele konkreter Maßnahmen im Rahmen von Großbauprojekten, die Sie als zielführend werten, auch die Interessen der Projektgegner gebührend zu berücksichtigen? (z.B.: Lärm- und Abgasreduktion für die Anrainer durch Tunnelführung)

Häufig sind finanzielle Vergütungen das Ziel der Projektgegner (Gemeinden). Wenn auch die Betroffenen Anrainer in ausreichendem Maß entschädigt werden, lassen sich viele Probleme lösen. Diskussion hilft den von einem Projekt betroffenen nur wenig, da sie sich bewusst sind, dass sie einen überproportionalen Anteil für das Gemeinwohl tragen. Nullvarianten oder Varianten mit geringen Umweltauswirkungen werden akzeptiert.

15. Kennen Sie umgekehrt Beispiele, dass derartige Maßnahmen getroffen wurden, die sich jedoch als nicht konstruktiv erwiesen haben? Wenn ja, welche konkret?

Falschinformationen die über die Presse gespielt werden, um ein Projekt durchzusetzen, können zu einer Solidarisierung der Gegner führen.

2.1.2. Donaukraftwerk Hainburg

(Basierend auf einen Text von Patrick Horvath)

Chronologie des Projektverlaufes

Am **28.April 1983** trat die "Donaukraftwerke AG" an die Öffentlichkeit und stellte die Ergebnisse geologischer und hydrologischer Untersuchungen vor, die Hainburg als geeigneten Standort für ein Kraftwerk auswiesen. Der technische Vorstandsdirektor Dipl.-Ing. Josef Koblinka erklärte, dass sein Unternehmen die gesamten Unterlagen nunmehr der Wasserrechtsbehörde vorlegen und eine Baugenehmigung erwarten würde, der Baubeginn 1984 und die Inbetriebnahme 1987 erschiene nicht gefährdet.³⁵

Die Regierung stellte sich hinter das Projekt. Im Koalitionsabkommen zwischen SPÖ und FPÖ vom **11.Mai 1983** hieß es: "Es besteht Übereinstimmung, das Donaukraftwerk im Raume von Hainburg zu bauen. Bei der Standortwahl sind auch ökologische Gesichtspunkte zu berücksichtigen."³⁶

Im Laufe des **Sommers 1983** wurde von einer Reihe von Bürgerinitiativen und Umweltschutzgruppen die Gründung der "Aktionsgemeinschaft gegen das Kraftwerk Hainburg" beschlossen. Dieses Koordinationsforum war eine sehr wichtige Plattform der Kraftwerksgegner. Zur "Aktionsgemeinschaft" gehörten u.a. Global 2000, Greenpeace, das Alternativreferat der ÖH, der WWF, der Naturschutzbund und viele andere.

Im **August 1983** plädierte die Vereinigung industrieller Bauunternehmen Österreich dafür, das Projekt Hainburg aus energie- und beschäftigungspolitischen Gründen nicht zu verzögern.³⁷ Der Österreichische Naturschutzbund appellierte zur selben Zeit an den Bundeskanzler und Vizekanzler, sich nicht einseitig den "erpresserisch klingenden Argumenten" der E-Wirtschaft zu beugen, sondern auch die andere Seite zu beachten.³⁸ Anfang **September 1983** startete der WWF seine Kampagne "Rettet die Auen".³⁹

³⁵ APA-Meldung vom 28.4.1983, abrufbar unter: <http://www.historisch.apa.at>

³⁶ zit. nach Elisabeth Stenitzer, Der Konflikt um Hainburg, S.12

³⁷ APA-Meldung vom 10.8.1983, abrufbar unter <http://www.historisch.apa.at>

³⁸ APA-Meldung vom 17.8.1983, abrufbar unter <http://www.historisch.apa.at>

³⁹ APA-Meldung vom 6.9.1983, abrufbar unter <http://www.historisch.apa.at>

Mit Bescheid vom **22.Dezember 1983** erklärte Landwirtschaftsminister Dipl.-Ing. Günter Haiden für die Oberste Wasserrechtsbehörde das Kraftwerk Hainburg zum "bevorzugten Wasserbau". In der Begründung hieß es, das Kraftwerk liege im besonderen Interesse der österreichischen Volkswirtschaft. Die Befürworter erhofften sich durch den Bescheid eine Beschleunigung der Verfahren. Haiden erklärte, dass der wasserrechtliche Bescheid auch eine ganze Reihe umweltpolitischer Auflage enthalte, u.a. auch Begleitmaßnahmen zum Schutz des Auwaldes oder zur Landschaftsgestaltung.⁴⁰ Zur Beratung über letztere setzt er auch eine Ökologiekommission ein.⁴¹

Während die Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter im **Jänner 1984** gemeinsam ihre Zustimmung zu Hainburg erklären⁴², kündigt die "Aktionsgemeinschaft" massiven Widerstand an. In einem vorgestellten Rechtsgutachten wird die rechtliche Grundlage der Baugenehmigung in Frage gestellt, insbesondere das Rechtsinstrument des "bevorzugten Wasserbaus" als verfassungswidrig dargestellt. Darüber hinaus wird der Bau als internationalen Vertragswerken entgegenstehend bezeichnet. Es werden Rechtsmittel gegen den Bau angekündigt.⁴³ Auch die ÖH der Universität Bodenkultur bekundet im **Februar 1984** ihre Ablehnung zum Projekt.⁴⁴

Im **März 1984**, Experten arbeiteten zu dieser Zeit an den Gutachten der Genehmigung des naturschutzrechtlichen in drei Bezirken (Gänserndorf, Bruck an der Leitha und Wien-Umgebung), trat eine Gruppe renommierter Wissenschaftler an die Öffentlichkeit, welche die Rechtswidrigkeit des Baues vertrat. Peter Weish, stv.Leiter des Institutes für Umweltwissenschaften der Akademie der Wissenschaft bezeichnete jeden Baubescheid als einen Bruch des niederösterreichischen Naturschutzgesetzes, das die Schönheit und Eigenart der Landschaft vor Beeinträchtigungen wörtlich schützt. Da diese beeinträchtigt sei, wäre in seiner Interpretation der Bau des Kraftwerkes Hainburg ein Rechtsbruch.⁴⁵

Am **7.Mai 1984** veranstalteten prominente Umweltschützer eine viel beachtete "Pressekonferenz der Tiere" im Wiener Presseclub Concordia. Viele der Protagonisten hatten sich als Tiere verkleidet, z.B. Günther Nennung als Auhirsch oder Freda Meissner-Blau als

⁴⁰ APA-Meldung vom 22.12.1983, abrufbar unter <http://www.historisch.apa.at>

⁴¹ APA-Meldung vom 10.1.1984, abrufbar unter <http://www.historisch.apa.at>

⁴² APA-Meldung vom 19.1.1984, abrufbar unter <http://www.historisch.apa.at>

⁴³ APA-Meldung vom 31.1.1984, abrufbar unter <http://www.historisch.apa.at>

⁴⁴ APA-Meldung vom 3.2.1984, abrufbar unter <http://www.historisch.apa.at>

⁴⁵ APA-Meldung vom 27.3.1984, abrufbar unter <http://www.historisch.apa.at>

Laufkäfer. Aber auch Politiker aller Parteien waren anwesend – ein Indiz dafür, dass der Streit um Hainburg weniger einer zwischen den Parteien als innerhalb der Parteien war. Als "Abweichler" der SPÖ kam Nationalratsabgeordneter Josef Cap, ebenso wie FPÖ-Jugendobmann Hubert Gorbach und ÖVP-Nationalratsabgeordneter Othmar Karas. An der Pressekonferenz wirkten auch Kulturschaffende mit, z.B. Peter Turrini. Während der Pressekonferenz wurde ein Volksbegehren gegen den Bau des Kraftwerkes angekündigt, das unter der Patronanz des Nobelpreisträgers Konrad Lorenz stattfinden sollte.⁴⁶

Bundeskanzler Sinowatz verkündete am nächsten Tag das Festhalten der Regierung am Projekt Hainburg. Wasserkraft sei eine umweltfreundliche Option, der Bau Hainburgs würde zahlreiche kalorische Kraftwerke, welche die Luft verschmutzten, unnötig machen.⁴⁷ Prof. Otto König, Leiter der Biologischen Station Wilhelminenberg, kritisierte mit ähnlichen Argumenten am **9. Juli 1984** das Volksbegehren, das in seinen Augen widersprüchlich sei. Einerseits würde gegen das Waldsterben, andererseits gegen Wasserkraftwerke gekämpft, obwohl das Waldsterben gerade auf die CO₂-Emmissionen von kalorischen Kraftwerken zurückzuführen ist – genau diese werden durch Wasserkraftwerke überflüssig. Er meinte ferner wörtlich: Durch den Bau des Wasserkraftwerkes Hainburg gehen sechs Prozent des Auwaldes verloren, die restlichen 94 Prozent werden aber bewässert und belebt. Mit dem Geld der Donaukraftwerke können nicht zuletzt Tiere angesiedelt werden.

Am **26. November 1984** genehmigte der niederösterreichische Landesrat Brezovszky (zuständig für Naturschutz), den Bau des Kraftwerkes in zweiter Instanz. Seine Entscheidung wurde heftig kritisiert. Zuvor war in erster Instanz die naturschutzrechtliche Genehmigung von den Bezirken Gänserndorf, Bruck an der Leitha und Wien-Umgebung u.a. aufgrund rechtlicher Interventionen von Umweltschützern, abgelehnt worden. Diese Entscheidung wurde heftig kritisiert, z.B. von den Betreibern des Konrad-Lorenz-Volksbegehrens, aber auch von zahlreichen Politikern wie dem Wiener Vizebürgermeister Erhard Busek (ÖVP).⁴⁸ In anschließenden Pressekonferenzen verteidigte Brezovsky seine Entscheidung. Noch nie sei die Genehmigung eines Kraftwerkes nach so strengen Gesichtspunkten erfolgt wie bei Hainburg aufgrund des öffentlichen Druckes. Er meinte, die Kraftwerksbetreiber wären bei geringerem öffentlichen Interesse und geringerem Druck der Umweltschützer wesentlich "billiger" davongekommen. Trotz seiner Befürwortung zum Kraftwerk äußerte er sich positiv

⁴⁶ APA-Meldung vom 7.5.1984, abrufbar unter <http://www.historisch.apa.at>

⁴⁷ APA-Meldung vom 8.5.1984, abrufbar unter <http://www.historisch.apa.at>

⁴⁸ APA-Meldung vom 26.11.1984, abrufbar unter <http://www.historisch.apa.at>

über die Errichtung eines Nationalparks in der Region.⁴⁹ Brezovszky sah sich außerdem veranlasst, seine Gründe für die Entscheidung offen zu legen, dazu gehörten zwölf Expertengutachten. Er veröffentlichte auch Drohbriefe mit Morddrohungen gegen seine Person, aber auch gegen Gewerkschaftsführer Benya und Bundesminister Haiden.⁵⁰

Als Antwort auf Brezovszkys Entscheidung riefen am **8.Dezember 1984** deutsche Naturschützer zum Boykott Österreichs als Urlaubsland aus. Der Vorsitzende des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Hubert Weinzierl, erklärte: "Mit dieser Kriegserklärung gegen die Schöpfung hat Österreich seinen letzten Kredit in seine Umweltpolitik verspielt." Er zeigte sich erschüttert darüber, dass die Regierung der Gewalt des Geldes eher folgt als den Warnungen des Nobelpreisträgers.⁵¹

Am selben Tag verkündeten die Betreiber des Konrad-Lorenz-Volksbegehrens, nochmals mit einem "Sternmarsch" auf eine Verzögerung des Baubeginnes drängen zu wollen. Von sechs Ausgangspunkten (Orth an der Donau, Eckartsau, Stopfenreuth, Markthof, Hainburg und Deutsch-Altenburg fanden sich 6.000 bis 8.000 Menschen ein die in der Stopfenreuther Au eine Adventfeier abhalten wollten. Bei dieser Adventfeier erklärte Günther Nenning, dass die Umweltschützer eine Delegation der Gewaltfreiheit und des Rechtsstaates seien, Freda Meissner-Blau wünschte sich mehr Unterstützung aus dem Ausland und der ÖVP-Stadtrat Mauthe zeigte sich pessimistisch und fürchtete, dass die Macht der Bagger über die Menschen, welche die Au schützen wollten, siegen werden.⁵²

Am **10.Dezember 1984** teilte die Österreichische Hochschülerschaft in einer Presseaussendung mit, dass mehrere hundert Umweltschützer in der Au geblieben wären, darunter auch Nenning und Meissner-Blau. Ziel der Aktion sei es, die Rodungsarbeiten der "Donau-Kraftwerke AG" gewaltlos zu verhindern. Darüber hinaus verstießen die Rodungen gegen das Jagdgesetz, wogegen bereits Klage erhoben worden sei.⁵³

⁴⁹ APA-Meldung vom 7.12.1984, abrufbar unter <http://www.historisch.apa.at>

⁵⁰ APA-Meldung vom 7.12.1984, abrufbar unter <http://www.historisch.apa.at>

⁵¹ APA-Meldung vom 8.12.1984, abrufbar unter <http://www.historisch.apa.at>

⁵² APA-Meldung vom 8.12.1984, abrufbar unter <http://www.historisch.apa.at>

⁵³ APA-Meldung vom 10.12.1984, abrufbar unter <http://www.historisch.apa.at>

Der Direktor der "Donau-Kraftwerke AG" Dr. Josef Kobilka erklärte, dass die Schlägerungen eigentlich beginnen sollten (zunächst zur Errichtung des obligatorischen Wildzaunes), aber von Umweltschützern blockiert würden. Er plädierte für ein Eingreifen der Sicherheitskräfte im Falle eines Fortdauerns der Behinderungen. Die APA berichtet von Arbeitern, welche die Umweltschützer kritisierten – "Wir bekommen nichts bezahlt, wenn wir nichts schlägern".⁵⁴

Der Widerstand erfolgte gegen das Gesetz, aber gewaltfrei. Stenitzer kommentiert in ihrer Diplomarbeit folgendermaßen:

"Vom Beginn der Besetzung bis zur Ausrufung des Weihnachtsfriedens hielten sich zwischen einigen hundert bis zu mehreren tausend Ausschützer illegal (Sperrverordnung) im Rodungsgebiet auf. Der Bau von Barrikaden und die Errichtung einiger Lager zeigten den Willen der Demonstranten in der Kälte des Dezembers auszuharren und sich der Rodung zu widersetzen. Unterstützt wurden sie dabei von Sympathisanten aus ganz Österreich, vor allem aber von der einheimischen Bevölkerung, welche die Ausrüstung, Lebensmittel und Schlafstätten kostenlos zur Verfügung stellte.

Oberstes Gebot in der Au war die absolute Gewaltfreiheit: jeder Neuankömmling in der Stopfenreuther Au wurde vom Konrad-Lorenz-Volksbegehren mit den drei Geboten der Ausschützer –

- * keinen Alkohol trinken
- * die Au sauber halten, und
- * jede Gewaltanwendung vermeiden –

konfrontiert.

So führten sie, mit dem Bau von Holzbarrikaden und indem sie sich vor die Baumaschinen warfen, bzw. sich an Hände und Füße der Arbeiter klammerten – einen 'gewaltfreien Dschungelkampf' zur Rettung der Hainburger Au. (...)

Bemerkenswert ist, dass das Prinzip der Gewaltfreiheit und des passiven Widerstandes auf Seiten der Demonstranten, die sich zwar gegen zwei Sperrverordnungen hinwegsetzten,

⁵⁴ APA-Meldung vom 10.12.1984, abrufbar unter <http://www.historisch.apa.at>

wirklich durchgehalten wurde. So finden sich keine Medienberichte, wo Arbeiter oder Beamte der Exekutive von Aubesetzern attackiert worden wären."⁵⁵

Nach anfänglicher Zurückhaltung eskalierte der Konflikt ca. eine Woche später, als die Regierung versuchte, die Au unter Einsatz der Sicherheitskräfte gewaltsam zu räumen – teilweise auch als "Gegenleistung" für die Unterbleibung einer Großdemonstration der Gewerkschaften, die zu blutigen Zusammenstößen hätte führen können. Am **19.Dezember 1984** ("schwarzer Mittwoch") sperrte die Polizei ein fußballgroßes Feld für Rodungsarbeiten. Ca.50 der dagegen protestierenden Ausschützer wurden verhaftet. Die Umweltschützer warfen der Polizei vor, mit äußerster Brutalität, auch mit Schlagstöcken, Hunden und Wasserwerfern vorzugehen. Gespräche von Umweltschützern mit der Regierung einerseits und dem Bundespräsidenten Dr. Kirchschräger andererseits, wurden ergebnislos abgebrochen.⁵⁶

Nicht zuletzt das gewaltsame Vorgehen der Sicherheitskräfte, aber auch eine Unterstützungskampagne der "Kronen Zeitung" sorgte für einen Meinungsumschwung in der Bevölkerung zugunsten der Kraftwerksgegner.

Am **21.Dezember 1984** erklärte Bundeskanzler Sinowatz einen "Weihnachtsfrieden". Bis 3.Jänner 1985, so der Kanzler, sollten keine weiteren Bauarbeiten in der Au stattfinden. Dies sollte den Politikern eine "Nachdenkpause" geben und den Aubesetzern die Möglichkeit, Weihnachten bei ihren Familien zu verbringen.⁵⁷

Das faktische Ende des Projektes Hainburg erfolgte am **2.Jänner 1985**. Der Verwaltungsgerichtshof entschied, dass die vom Rechtsanwalt Dr. Heinrich Wille im Auftrag des World Wildlife Fund eingebrachte Beschwerde auf Aufschiebung der Rodungsarbeiten stattgegeben werden sollten, die sich gegen Haidens wasserrechtlichen Genehmigungsbescheides richtete. Begründet wurde diese Entscheidung vom Verwaltungsgerichtshof damit, dass ein faktischer Baubeginn noch vor Einleitung des ausstehenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahrens einer ausdrücklichen Gestattung durch oberst Wasserrechtsbehörde bedürfe. Diese bescheidmäßige Verfügung sei jedoch bis zum gegebenen Zeitpunkt nicht erlassen worden.⁵⁸

⁵⁵ Elisabeth Stenitzer, Der Konflikt um Hainburg, S.84

⁵⁶ APA-Meldung vom 18.12.1984, abrufbar unter <http://www.historisch.apa.at>

⁵⁷ APA-Meldung vom 21.12.1984, abrufbar unter <http://www.historisch.apa.at>

⁵⁸ APA-Meldung vom 2.1.1985, abrufbar unter <http://www.historisch.apa.at>

Die Bundesregierung zog daraus politische Schlüsse in der Form eines 11-Punkte-Programmes, das zahlreiche ökologische Maßnahmen erhielt. Faktisch war seit diesem Zeitpunkt klar, dass das Kraftwerk nicht in der geplanten Form realisiert werden würde. Die Umweltschützer hatten ihr wichtigstes Anliegen durchgesetzt, das anschließend durchgeführte Konrad-Lorenz-Volksbegehren erhielt allerdings nur ca. 350.000 Unterschriften. Die Protestbewegung von Hainburg hatte einen integrierenden Effekt auf die Entstehung einer grünen Partei in Österreich, die schließlich auch in das Parlament einzog.

Argumente für und gegen das Projekt

Im Zusammenhang mit dem Kraftwerk Hainburg kann man argumentative Auseinandersetzungen auf folgenden drei Ebenen unterscheiden:⁵⁹

⇒ ökologische Argumente

⇒ ökonomische Argumente

⇒ rechtliche Argumente

2.1. Ökologie

⇒ Austrocknung der Au

Sowohl von Gegnern, als auch Befürwortern des Projektes wurde in Anspruch genommen, die Au vor der Austrocknung zu schützen.

Die *Kraftwerksbefürworter* argumentierten dies folgendermaßen:

Seit Beginn der Donauregulierung des 19. Jahrhunderts gräbt sich die Donau immer tiefer in ihr Flussbett ein – Experten sprachen von ca. 1-2 cm pro Jahr. Als unmittelbare Folge der Eintiefungstendenz wurde das Sinken des Spiegels der Donau und damit auch des Grundwasserspiegels angenommen.

Die Donaukraftwerke AG argumentierte daher in einer Informationsbroschüre folgendermaßen:

"Im weiteren würde die Sohleintiefung auch den Bestand der Heilquellen in Bad Deutschaltenburg auf das Ärgste gefährden. Es ist daher unbedingt erforderlich, dass das Hauptbauwerk der Staustufe Hainburg als 'Sohlstufe' wirkt, sodass jede weitere natürliche Eintiefung der Flusssohle hintangehalten wird, um weitere Schäden in der Natur zu vermeiden."

⁵⁹ Darstellung v.a. nach Elisabeth Stenitzer, Der Konflikt um Hainburg, S.22-28

Die *Kraftwerksgegner* hingegen gingen davon aus, dass keine ökologisch relevante Eintiefung der Donau vorlag und zweifelten entsprechende Befunde an. Vielmehr befürchteten sie aufgrund des Aufstaus schwerwiegende Folgen für den Wasserhaushalt, u.a. auch Austrocknung durch langfristigen Entzug des Hochwassers.

⇒ Verweis auf andere umweltschädigende Energieformen

Ein von der damaligen Regierungspartei SPÖ herausgegebener Leitfaden wies im Sinne der *Kraftwerksbefürworter* darauf hin, dass eine Erbauung des Kraftwerkes umweltschädigendere Energiegewinnungsformen unnötig machten:

"Wenn Hainburg gebaut wird, kann man auf einige kalorische Kraftwerke verzichten"

Sinngemäß lässt sich diese Argumentation ganz leicht auf die Atomkraft übertragen. Gerade eine Ablehnung z.B. des Atommeilers Zwentendorf lege, so diese sehr naheliegende Interpretation, eine stärkere Nutzung der Wasserkraft nahe. In einer Presseaussendung vom 19.1.1984 erklärten Arbeitgeber und –nehmerverbände ihre prinzipielle Einigkeit über den Bau des Wasserkraftwerkes Hainburg – mit Argumenten, die Befürworter wahrscheinlich bis heute vertreten würden:⁶⁰

"Die Kraftwerksinvestitionen an der Donau sind, gemessen an ihrer Erzeugungskapazität, die günstigste Form der Wasserkraftnutzung. Die heimische Wertschöpfung an diesem Bauvorhaben beträgt mehr als 90 Prozent. Neben den wirtschaftlichen Argumenten steht die Nutzung der Wasserkraft aber auch im Einklang mit den Zielen des Umweltschutzes, weil sie die umweltfreundlichste Form der Energiegewinnung ist.

Die Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertretungen fordern deshalb die forcierte Nutzung der Wasserkraft. Gerade am Beispiel Hainburg soll gezeigt werden, daß energiepolitische Ziele mit Maßnahmen des Umweltschutzes sinnvoll und einvernehmlich gelöst werden können. Mit den notwendigen Umweltschutzaufgaben soll die Entscheidung über das Kraftwerk Hainburg unverzüglich getroffen werden, denn jede weitere Verzögerung des Baubeginns hätte nachteilige Folgen für die Arbeitnehmer, die beteiligten Unternehmen, aber auch die Konsumenten."

⁶⁰ APA-Meldung vom 19.1.1984, abrufbar unter: <http://www.historisch.apa.at/cms/apa-historisch/>

Für die Kraftwerksgegner war der Kampf gegen die Atomkraft (Zwentendorf) und der Kampf gegen das Projekt Hainburg eng verknüpft. Dies geht z.B. aus der Erklärung zur Einleitung des Konrad-Lorenz-Volksbegehrens hervor, in dem beides in einem Atemzug genannt und abgelehnt wird. Bis heute lehnen Umweltschutzorganisation wie der WWF Großwasserkraftwerke als ökologische Alternative zu Atom- oder kalorischen Kraftwerken ab. In einer Presseaussendung von 2004 äußerte der WWF seine "Verwunderung", "dass 20 Jahre nach Hainburg der Verbund jegliche Umweltprobleme bei Großwasserkraftwerken negiert. Stattdessen wird gefordert."⁶¹

"Energieeffizienz ist gefragt!"

Im Jahr 2003 ist der Stromverbrauch in Österreich um 3.4 Prozent und damit 3mal mehr als im Durchschnitt der EU angestiegen. Mit ein Grund für diesen enormen Stromverbrauchszuwachs ist, dass Österreich neben Spanien und Schweden zu jenen drei EU-Ländern zählt, die bis jetzt keine bundesweiten Energiesparprogramme eingeführt haben. Dies ist sowohl aus Sicht des Umweltschutzes als auch der Volkswirtschaft unvernünftig, denn Energie ist mittlerweile so wertvoll, dass sich rund 20 Prozent des Energieverbrauchs in Europa mit finanziellem Gewinn einsparen lassen.

Der WWF fordert von der Verbundgesellschaft einen endgültigen Ausstieg aus der CO₂intensiven Stromproduktion durch Kohle, neue Investitionen in umweltfreundlichen Ökostrom und eine klare Ausrichtung des Konzerns in Richtung Energieeffizienz."

⇒ Rückwirkungen auf das Wiener Trinkwasser

Kraftwerksgegner warfen dem geplanten Projekt vor, durch Rückstau und die Ansammlung von Bakterien eine hygienische Gefahr für das Wiener Trinkwasser darzustellen. Verschiedene Medien, z.B. die "Krone", thematisierten diese Befürchtungen in "reißerischen" Schlagzeilen.

Die Gefährdung des Wiener Trinkwassers wurde von *Kraftwerksbefürwortern* entscheidend dementiert. Sie verwiesen auf entsprechende Übereinkommen mit der Gemeinde Wien

⁶¹ APA OTS-Meldung vom 2.12.2004; Quelle:
http://www.ots.at/meldung.php?schluessel=OTS_20041202_OTSO157

bezüglich wasserrechtlicher Maßnahmen, welche die Trinkwasserqualität auf jeden Fall sicherstellen würden.

⇒ Zerstörung von Auwald

Kraftwerksgegner wiesen darauf hin, dass große Flächen einer ökologisch bedeutsamen Aulandschaft verloren gehen würden.

Die *Kraftwerksbefürworter* waren gespalten. Manche Gruppierungen versuchten die Größe der betroffenen Fläche zu relativieren, z.B. verteilten die "1400 Beschäftigten der Österreichischen Donaukraftwerke AG" ein Flugblatt⁶² mit dem Hinweis, dass es ca. 8.000 ha Auwaldfläche zwischen Wien und March gäbe. Von diesen seien 680 ha, also nur ein gewisser Teil, betroffen. Von diesem Teil sollten ca. 320 ha, also knapp die Hälfte, nach Bauende wieder aufgeforstet werden.

Andere der *Kraftwerksbefürworter* zeigten sich ungerührt durch ökologische Argumente und wiesen sie als unwichtig zurück, v.a. angesichts des Profites für die Wirtschaft oder der Zahl der zu schaffenden Arbeitsplätze. Von der Elektrizitätswirtschaft meinte z.B. der Generaldirektor des "Verbundes" Walter Fremuth: "Die Schutzwürdigkeit von Kröten, Fröschen und Restbeständen von Neandertalern, Kriech- und Weichtieren, steht in keiner vernünftigen Relation zum wirtschaftlichen Nutzen." Gewerkschaftspräsident Anton Benya, forderte neben dem Bau des Kraftwerkes Hainburg auch noch weitere Kraftwerke, u.a. in der Wachau – was neue Widerstände provozierte – und plädierte in derselben Erklärung für eine Inbetriebnahme des Atomkraftwerkes Zwentendorfes.⁶³ Die Au bezeichnete er wörtlich als "Dickicht", was von oppositionellen Politikern heftig kritisiert wurde.⁶⁴ Eine solche unsensible Wortwahl mag zur Eskalation des Konfliktes beigetragen haben.

2.2. Ökonomie

In Punkt 3 werden ausführlich die wirtschaftlichen Aspekte des Projektes besprochen, daher hier nur ein paar kurze Verweise.

⁶² abgedruckt in Elisabeth Stenitzer, Der Konflikt um Hainburg, S.52

⁶³ APA-Meldung vom 15.8.1983, abrufbar unter www.historisch.apa.at

⁶⁴ APA-Meldung vom 17.8.1983, abrufbar unter www.historisch.apa.at

⇒ Abdeckung des steigenden Stromverbrauches (bei Wahrung der Unabhängigkeit vom Ausland)

Kraftwerksbefürworter verwiesen auf den steigenden Stromverbrauch in Österreich, der den Bau des Kraftwerkes unverzichtbar mache.

Kraftwerksgegner zweifelten dies an und meinten, dass die Steigerung des österreichischen Stromverbrauches in den Jahren zuvor hinter den Erwartungen zurückgeblieben sei. Statt um den Bau neuer Kraftwerke solle sich die Elektrizitätswirtschaft um die bessere Ausnutzung des vorhandenen Stroms durch Energieeinsparungsmaßnahmen kümmern.⁶⁵ Mit diesem Argument konnte auch einem weiteren der Kraftwerksbefürworter begegnet werden, nämlich dem, dass durch die Mehrproduktion an Strom Devisen eingespart werden konnten, die sonst zum Ankauf von Heizöl ausgegeben werden mussten.

⇒ Nutzen für die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt

Davon wird in Punkt 3 des vorliegenden Dossiers ausführlicher die Rede sein.

2.3. *Recht*⁶⁶

Bezüglich des internationalen Rechts beriefen sich die *Kraftwerksbefürworter* auf die Belgrader Donaukonvention von 1948, die eine Verpflichtung enthielt, die Donau schiffbar zu halten und die Schiffbarkeit zu verbessern. Daraus folgte für die Befürworter eine Verpflichtung zum weiteren Ausbau der Donau. Die Kraftwerksbefürworter beriefen sich im Gegenzug dazu eher auf das am 16.4.1983 in Kraft getretene Abkommen von Ramsar. Österreich verpflichtete sich darin, Feuchtgebiete von internationaler Bedeutung zu schützen. Die österreichische Regierung hatte zuvor die Donau-March-Thaya-Auen als international bedeutende Gebiete auf die Liste zu schützender Feuchtgebiete gesetzt – und den Gegner damit gute Argumente geliefert. Darüber hinaus gab es Streitpunkte bezüglich Wasserrecht und Naturschutzrecht.

⁶⁵ Elisabeth Stenitzer, Der Konflikt um Hainburg, S.24

⁶⁶ ebd., Kap.2.3.

Wasserrechtlich stützte man sich auf eine (damals) in Kraft befindliche Regelung zum "bevorzugten" Wasserbau. Die Regelung sah vor, dass eine generelle Genehmigung erfolgen konnte, wenn ein besonderes Interesse für österreichische Volkswirtschaft am Projekt und seiner zügigen Durchführung bestand. Diese generelle Genehmigung erfolgte auf Basis dieser Regelung, hatte Bundesminister Haiden 1983 Hainburg doch zum "bevorzugten" Projekt erklärt. Nach Ansicht der Gegner war die Regelung vom bevorzugten Wasserbau verfassungswidrig – und damit die Genehmigung auf ihrer Basis hinfällig. Begründet wurde dies u.a. mit dem Hinweis auf die Einschränkung der Rechte des Einzelnen, dessen Parteistellung im Sonderverfahren nicht gewährleistet war.

Die naturschutzrechtliche Bewilligung zog sich über zwei Instanzen. In erster Instanz wurde der "Donaukraftwerke AG" die behördliche Bewilligung von drei Bezirkshauptmannschaften (Wien Umgebung, Bruck / Leitha, Gänserndorf) verwehrt. Die Betreiberfirma ging in Berufung und erhielt die Bewilligung in zweiter Instanz von der Niederösterreichischen Landesregierung – was bei Umweltschützern Empörung auslöste.

Wirtschaftliche Aspekte

Zu den Wirtschaftsdaten bezüglich des Betreiberunternehmens liegt mit einem "Wahrnehmungsbericht des Rechnungshofes über die Österreichischen Donaukraftwerke AG"⁶⁷ aus dem Jahre 1995 eine als zuverlässig einzustufende Quelle vor. Im Abschnitt 43 heißt es zum Thema Hainburg: "Im Dezember 1984 erteilte das BMLF die wasserrechtliche Bewilligung für das Donaukraftwerk Hainburg. Die Widerstände gegen die Rodungen und Schlägerungen des beanspruchten Waldbestandes sowie die vom Verfassungsgerichtshof zuerkannte aufschiebende Wirkung der Beschwerde gegen den Wasserrechtsbescheid führten Anfang des Jahres 1985 zur Einstellung aller Baumaßnahmen. Der endgültige Abschluss aller Investitionen für das erwähnte Projekt erfolgte durch Eigentümerweisung in der Hauptversammlung vom Juli 1987. Insgesamt hat die Unternehmung für die Planung und Projektierung des Projektes Hainburg mehr als 400 Mill. S aufgewendet."

In den Abschnitten 31-33 wird die Personalstandsentwicklung 1983-1991 wie folgt dargestellt:

"Ende 1991 beschäftigte die Unternehmung 1149 Mitarbeiter (ohne Lehrlinge). Dies bedeute gegenüber 1983 eine Verringerung des Personalstandes um 27 Mitarbeiter (rd 10%). Im Vergleich zu dem während der Bauphase beim Kraftwerk Greifenstein verzeichneten Höchststand von 1339 Dienstnehmern im Jahr 1984 sank die Beschäftigtenzahl um 190 Mitarbeiter (rd 15%).

In den Kraftwerksbetrieben der Unternehmung erhöhte sich der Personalstand (ohne Lehrlinge), hauptsächlich aufgrund der Inbetriebnahme des Kraftwerkes Greifenstein und der Lehrwerkstätte, von 522 (1983) auf 633 Mitarbeiter (1991). In der Hauptverwaltung ging die Arbeitnehmeranzahl von 766 (1983) auf 516 Mitarbeiter (1991) zurück. Ausschlaggebend hierfür war vor allem die Einstellung des Kraftwerksausbaus in Hainburg im Jahr 1985."

Als Ersatz für das Kraftwerk Hainburg wurde einige Zeit später Freudenau gebaut. Peter Hoefner schreibt dazu in seiner Geographie-Diplomarbeit über die österreichische Elektrizitätswirtschaft (S.58): "Dieses allerdings gilt im Zuge der Liberalisierung des EU-Strommarktes nach weniger als zwei 'Dienstjahren' als unrentabel (wegen der hohen

⁶⁷ Rechnungshof ZI 01000/371-Pr/6/95

Zusatzkosten, die durch Umweltauflagen entstanden)...", weswegen der Verbund bei der EU-Kommission auch um Entschädigung angesucht hätte.

Elisabeth Stenitzer zitiert in ihrer Diplomarbeit "Der Konflikt um Hainburg" (S.34) eine damalige Informationsbroschüre der Kraftwerksgegner, die - neben Daten über die zu verbauende Fläche - u.a. folgende Wirtschaftsdaten für das Kraftwerksprojekt annahm: (Dabei ist zu beachten, dass es sich hier um die "Variante 1", nämlich Standort Hainburg handelte, es waren im Zusammenhang mit dem Kraftwerksbau noch andere Standorte in Diskussion).

"Baukosten: 12,8 Mrd. Schilling (0,93 Mrd. Euro)

Bauzeit (1984-1987): 30 Monate"

Stenitzer gibt auch eine Einschätzung der Zahl der im Falle des Baus geschaffenen Arbeitsplätze v.a. unter Berufung auf verschiedene Medienberichte (z.B. AZ, profil), die natürlich nur mit Einschränkungen glaubhaftes Zahlenmaterial liefern. Aber sie schreibt (S.24): "Neben der Energiegewinnung durch das Kraftwerk Hainburg war das Argument der Arbeitsplatzsicherung und -schaffung jenes, welches von den Projektbefürwortern, hier hauptsächlich den Sozialpartnern und der SPÖ, aber auch von den Medien, die größte Aufmerksamkeit geschenkt wurde.

Die Angaben über die Zahl der durch den Kraftwerksbau gesicherten Arbeitsplätze schwankten von 2.000 in der Bauwirtschaft und 6.000-7.000 weiteren in der Zulieferindustrie. In der Arbeiterzeitung sprach man von 10.000 und der damalige ÖGB-Vizepräsident Fritz Verzetnitsch sprach von 5.000 bei Nichtbau gefährdeten Arbeitsplätzen. In den Medien pendelte sich die Zahl der gefährdeten Arbeitsplätze auf rund 8.500 ein. Allerdings waren dies keine Dauerarbeitsplätze, sondern waren nur auf den Zeitraum der Bauzeit von 30 Monaten gesichert.

Die Kraftwerksgegner vertraten die Auffassung, dass mit gezielter Umwelt- und Energiepolitik längerfristig Dauerarbeitsplätze geschaffen werden könnten (z.B. durch Vollausbau der Fernwärmeversorgung, Wohnhaussanierung, Errichtung von Nahwärmeversorgung auf Basis von Biomasse)."

Eine Kritik an solchen Forderungen ist möglicherweise die mangelnde Konkretisierung solcher Projekte (inklusive schriftlich ausformulierten Finanzierungsplan). Dennoch legen auch die Initiatoren des Konrad-Lorenz-Volksbegehrens Wert auf die Feststellung, nicht nur Neinsager zu neuen Arbeitsplätzen zu sein. So heißt es in der Erklärung zur Einleitung des Volksbegehrens am 14.5.1984: "Es geht nicht nur um Hainburg oder Zwentendorf. Wir wollen ein positives Konzept, wollen neue Formen von Politik durchsetzen. Das bundesweite Konrad-Lorenz-Volksbegehren will eine Wende bewirken - von umweltzerstörenden Monsterbauten zur verbraucherfreundlichen Energiesicherung, die zugleich zehntausende neue Arbeitsplätze schafft."

Eine Lösung des Problems, von der sowohl Wirtschaft, als auch Demokratie profitieren können, ist der stärkere Ausbau von Öffentlichkeitsarbeit von Seiten der Wirtschaft, welche die eigenen Anliegen der Bevölkerung besser nahe bringt und auch über die existentiellen Folgen im Falle von Projektverzögerungen und -verhinderungen aufklärt. Auch der Fall Hainburg zeigt die zunehmende Radikalisierung der Umweltschützer aufgrund der anfänglichen Kommunikationsverweigerung durch das Unternehmen (E.Stenitzer führt z.B. aus, dass in der Anfangsphase des Projektes die Umweltschützer nur eine Diskussion über den optimalen Standort wollten - erst Dialogverweigerung machte aus ihnen radikale Gegner). Ebenfalls ein gangbarer Weg ist die Weiterentwicklung von Genehmigungsverfahren, die ökologische Bedenken erheben, einbinden und sinnvoll kanalisieren, sodass eine maximale Berücksichtigung derselben entsteht - bei gleichzeitig minimalen Kosten der Wirtschaft durch unerwartete Verzögerungen oder nachträgliche Untersagungen. Es muss ein Weg gefunden werden, der gleichzeitig dem Bürger Mitbestimmung und der Wirtschaft Planungssicherheit gibt.

2.1.3. Atomkraftwerk Zwentendorf

((Basierend auf einen Text von Patrick Horvath)

Chronologie des Projektverlaufes

Am **8.3.1972** berichtet die APA von der Verhandlung über die Genehmigung des geplanten ersten österreichischen Atomkraftwerkes Zwentendorf auf der Basis des Strahlenschutzgesetzes. Die Verhandlung fand vor Ort statt, zuständig war das neue Ministerium für Gesundheit und Umweltschutz. Dieses stellte fest, dass die Errichtung dem Gesetz entsprach und genehmigte das Projekt.⁶⁸

Am **27.7.1972** trat die Initiative "Verhütet den Krebs" öffentlich gegen das Kraftwerk auf. Im Falle einer Störung entstünde ein 150 km breiter Todesstreifen um Zwentendorf, das aber nur 40 km von Wien entfernt liegt. Damit sei akute Gefahr für die Bundeshauptstadt gegeben.⁶⁹

Am **17.5.1976** warnte die "Österreichische Gesellschaft für Umweltschutz" (ÖGEFU) vor dem Standort Zwentendorf für ein Atomkraftwerk, weil die Gegend massiv erdbebengefährdet sei.⁷⁰

Am **8.10.1976** startete die Regierung Kreisky eine Informationskampagne zum Thema Kernkraft. Die Bevölkerung blieb gespalten. Am **5.5.1977** verkündeten Zeitungsumfragen, dass sich die Befürworter und Gegner der Atomkraft in Österreich etwa die Waage hielten.⁷¹

Am **15.5.1977** verkündete Vizekanzler Finanzminister Androsch seine Meinung, dass eine Nicht-Inbetriebnahme des Kraftwerkes, dessen Bau Milliarden gekostet hat, wirtschaftlich nicht vertretbar wäre, vorausgesetzt, alle Sicherheitsmaßnahmen seien maximal getroffen.⁷²

Am **21.5.1977** organisierten ca. 20 Innsbrucker Studenten und einige ihrer Professoren einen 300 km langen Protestmarsch gegen das Atomkraftwerk Zwentendorf.⁷³

⁶⁸ APA-Meldung vom 8.3.1972, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁶⁹ APA-Meldung vom 27.7.1972, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁷⁰ APA-Meldung vom 17.5.1976, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁷¹ APA-Meldung vom 8.10.1976 sowie vom 5.5.1977, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁷² APA-Meldung vom 15.5.1977, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁷³ APA-Meldung vom 21.5.1977, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

Am **12.6.1977** fand in Tulln / Zwentendorf eine Demonstration gegen das geplante Atomkraftwerk mit ca. 3.500 Teilnehmern statt⁷⁴.

Am **31.5.1977** erklärten sowohl der Kärntner Landeshauptmann Wagner, als auch der burgenländische Landeshauptmann Theodor Kery, ihre Bundesländer kämen als Lagerplatz für Atommüll nicht in Frage.⁷⁵

Am **20.6.1977** wurde eine Reise einer österreichischen Delegation nach Ägypten festgelegt, um Details einer möglichen Lagerung von Atommüll zu klären; zuvor war bereits eine Delegation im Iran.⁷⁶

Am **22.8.1977** traten neun Frauen stellvertretend für die Plattform "Mütter gegen Atomkraftwerke" vor dem Bundeskanzleramt in einen Hungerstreik. Nach ihren Angaben wollten sie eine Aufnahme des Probebetriebes von Zwentendorf vor der parlamentarischen Debatte verhindern. Als ihnen schriftlich vom Gesundheitsminister zugesichert wurde, ein Probebetrieb komme vor September nicht in Frage, brechen sie nach vier Tagen den Hungerstreik ab.⁷⁷

Am **26.10.1977** folgte eine Demonstration von 2.000 bis 2.500 Zwentendorf-Gegnern vor dem Bundeskanzleramt. Den Aufforderungen, herauszukommen und sich einer Debatte zu stellen, kam Kreisky nicht nach. Er hätte keine Lust, als Straßenredner unter dem Gejohle von Demonstranten aufzutreten und wolle sich auch nicht von "Lausbuben" terrorisieren lassen. Er sei aber bereit, eine echte Delegation in kleinem Rahmen zu empfangen und sachlich über die Kernkraft zu debattieren. Dieses Angebot wurde wiederum von den Demonstranten abgelehnt.⁷⁸

Am **18.1.1978** berichtete die APA, dass die ersten acht der insgesamt 484 Brennstäbe mit dem Hubschrauber nach Zwentendorf eingeflogen wurden.⁷⁹ ÖVP-Klubobmann Mock kritisiert

⁷⁴ APA-Meldung vom 12.6.1977, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁷⁵ APA-Meldung vom 31.5.1977, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁷⁶ APA-Meldung vom 20.6.1977, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁷⁷ APA-Meldung vom 22.8.1978 sowie vom 25.8.1978, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁷⁸ APA-Meldung vom 26.10.1978, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁷⁹ APA-Meldung vom 18.1.1978, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

diese Handlung vor der Befassung des Nationalrates mit dem Atombericht als "grobe Missachtung des Parlamentes".⁸⁰

Durch eine unvorsichtige Pressepolitik Minister Staribachers dringt das Angebot eines Grundstückes durch den Bürgermeister von Alberndorf (Niederösterreich) für ein Atommülllager an die Öffentlichkeit (die APA berichtet am **26.1.1978**).⁸¹ Auf öffentlichen Druck hin revidiert der Gemeinderat von Alberndorf wenige Tage später seine zuvor gefasste Zustimmung einstimmig und erklärt entsprechende Gespräche für beendet.⁸²

Der Bundesparteivorstand der ÖVP erklärte am **9.2.1978** seine prinzipielle Zustimmung zur Atomkraft, mahnt allerdings den absoluten Vorrang von Sicherheitsfragen und eine Lösung bei der Atommüllagerung ein. In diesem Sinne wird auch die Politik der SPÖ-Regierung kritisiert.⁸³

Der Verwaltungsgerichtshof gab am **27.2.1978** einer Beschwerde von Anrainern statt, deren Grundstücke nicht direkt an das Atomkraftwerk grenzten, die aber aufgrund der Nähe ihrer Gründe zum Kraftwerk Parteieinstellung forderten, was aber von der Landesregierung abgewiesen worden war. Der abweisende Bescheid wurde aufgehoben. Kreisky meinte am nächsten Tag, der Vorfall sei ohne größere Bedeutung für die Inbetriebnahme des Kraftwerkes.⁸⁴

Am **22.6.1978** beschloss der Bundesparteivorstand der SPÖ die Durchführung einer Volksabstimmung über das Atomkraftwerk Zwentendorf. Die Opposition aus ÖVP und FPÖ stimmte diesen Plänen mit Vorbehalten (z.B. einer genauen Prüfung des entsprechenden Gesetzestextes) prinzipiell zu.⁸⁵ Am **25.6.1978** erklärte Kreisky diese Vorgangsweise gegenüber den Medien damit, dass es im Parlament nur eine hauchdünne Mehrheit für das Kraftwerk gäbe und ihm das nicht ausreiche. Er wolle sich nicht vorwerfen lassen, den Volkswillen nicht zu beachten, sei aber überzeugt, dass sich eine große Mehrheit der Österreicher für die Inbetriebnahme Zwentendorfs aussprechen würde.

⁸⁰ APA-Meldung vom 22.1.1978, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁸¹ APA-Meldung vom 26.1.1978, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁸² APA-Meldung vom 2.2.1978, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁸³ APA-Meldung vom 9.2.1978, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁸⁴ APA-Meldung vom 27.2.1978 und vom 28.2.1978, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁸⁵ APA-Meldung vom 22.6.1978, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

Am **5.11.1978** musste Bundeskanzler Kreisky eine "persönliche Niederlage eingestehen, als das amtliche Endergebnis (knapp 50,5% Nein-Stimmen) bekannt wurde.⁸⁶ Damit waren die Pläne zur Errichtung eines Kernkraftwerkes in Zwentendorf vorübergehend hinfällig. Der Beschluss eines "Atomsperrgesetzes" im Nationalrat war die Folge, möglicherweise um Schadensersatzansprüche der Betreiber gegen die Republik abzuwehren.

Am **11.8.1979** versuchte Gewerkschaftspräsident Benya einen neuen Vorstoß zur Inbetriebnahme von Zwentendorf in der Öffentlichkeit⁸⁷, der von Atomkraftgegnern heftig kritisiert wurde.

Am **25.6.1980** trat der Vorsitzende der Sozialistischen Jugend Josef Cap öffentlich gegen Vizekanzler und Finanzminister Androsch auf. Er mahnte die zuvor versicherte Respektierung des Volksabstimmungsergebnisses ein und sprach sich gegen eine Wiederaufnahme der Atompläne aus.⁸⁸

Die "Bürgerinitiative zur Aufhebung des Atomsperrgesetzes" verkündete am **12.6.1980** die Einleitung eines Volksbegehrens Pro Zwentendorf. Einige Zeit später, am **23.7.1980**, initiierten auch die Atomkraft-Gegner ein Volksbegehren. Elisabeth Schmitz von der "Katastrophenhilfe Österreichischer Frauen" sprach sich gegen die Inbetriebnahme und für die Umrüstung Zwentendorfs in ein kalorisches Kraftwerk aus.⁸⁹

Kreisky verkündete, das befürwortende Volksbegehren als Bürger (und nicht als Bundeskanzler, der natürlich zur Respektierung des Atomsperrgesetzes verpflichtet sei) zu unterschreiben.⁹⁰ ÖVP-Klubobmann Mock gab sein "Ja" zur Atomkraft bei gleichzeitiger Erfüllung aller Sicherheitsvorkehrungen und einer Lösung des Endmülllager-Problems erneut bekannt. Zu beiden Volksbegehren äußerte er sich aber skeptisch.⁹¹ Die FPÖ riet von der Unterzeichnung beider Volksbegehren ab, weil sich ihrer Meinung nach seit der Volksabstimmung keine neuen Aspekte ergeben hätten und die Frage entschieden sei.⁹²

⁸⁶ APA-Meldung vom 5.11.1978, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁸⁷ APA-Meldung vom 11.8.1979, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁸⁸ APA-Meldung vom 25.6.1980, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁸⁹ APA-Meldung vom 23.7.1980, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁹⁰ APA-Meldung vom 23.9.1980, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁹¹ APA-Meldung vom 24.9.1980, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁹² APA-Meldung vom 25.10.1980, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

Die "Gesellschaft für Energiewesen" äußerte sich für eine neue Volksabstimmung zu Zwentendorf. Es seien neue Fakten aufgetaucht, die Sicherheit sei gewährleistet, ein Umbau Zwentendorfs nicht durchführbar und für die Volkswirtschaft sei das Kernkraftwerk unabdingbar.⁹³ Elisabeth Schmitz bestritt dies. Am letzten Abstimmungstag hob sie hervor, dass der Umbau Zwentendorfs zahlreiche Arbeitsplätze schaffen würde.⁹⁴

Am **11.11.1980** wurden die Ergebnisse der beiden Volksbegehren bekannt: Rund zehn Prozent der Bevölkerung beteiligten sich an den beiden Volksbegehren, das Zwentendorf befürwortende Volksbegehren, das u.a. die Aufhebung des Atomsperrgesetzes forderte, erhielt 422.000, das ablehnende Volksbegehren der Atomkraftgegner lediglich 147.000 Unterschriften. Bundeskanzler Kreisky zeigte sich mit dem Ergebnis sehr zufrieden, die Gegner wiesen aber darauf hin, dass das Votum für Zwentendorf hinsichtlich der Beteiligung geringer war als erwartet und interpretierten dies als Willen der Österreicher, die Volksabstimmung nicht nochmals aufzurollen.⁹⁵

Am **16.2.1984** trat Altbundeskanzler Kreisky mit einem erneuten Vorstoß für Zwentendorf an die Öffentlichkeit. Es sei viel Zeit vergangen und es hätte ein Sinneswandel in der Bevölkerung stattgefunden. Diesen gilt es zu quantifizieren. Kreisky legte Wert auf die Feststellung, dass er die Aussage als Privatmann tätigte.⁹⁶ Sein Nachfolger, Bundeskanzler Sinowatz, trat jedoch kurze Zeit später mit einem ähnlichen Vorschlag an die Öffentlichkeit. Am **22.3.1984** verkündete er, es werde über Zwentendorf neu abgestimmt werden.⁹⁷

Am **21.3.1985** vermeldete die APA, dass ein Antrag der SPÖ auf neuerliche Volksabstimmung zu Zwentendorf nicht die erforderliche 2/3-Mehrheit im Parlament fand (ÖVP und FPÖ sprachen sich dagegen aus).⁹⁸ Diese politische Entscheidung, sowie der Atomunfall in Tschernobyl am **26.4.1986** bedeuteten de facto das endgültige Aus für das Atomkraftkraftwerk Zwentendorf.

⁹³ APA-Meldung vom 16.9.1980, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁹⁴ APA-Meldung vom 10.11.1980, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁹⁵ APA-Meldung vom 11.11.1980, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁹⁶ APA-Meldung vom 16.2.1984, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁹⁷ APA-Meldung vom 22.3.1984, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

⁹⁸ APA-Meldung vom 21.3.1985, Quelle: <http://www.historisch.apa.at>

Argumente für und gegen das Projekt

Es war für damalige Wähler sehr schwierig, die Argumente des Diskurses einzuschätzen - immerhin waren selbst die Experten zur Frage nach dem Bau von Atomkraftwerken gespalten. Befürworter und Gegner standen einander unerbittlich gegenüber, wobei auf Befürworterseite v.a. die Regierung stand, dazu die Arbeitgeber- und Arbeitnehmervertreter und die Elektrizitätswirtschaft. Als Gegner fungierten v.a. Bürgerinitiativen, wobei die Arbeitsgemeinschaft "Nein zu Zwentendorf" eine wichtige Dachorganisation war, die u.a. vom Nobelpreisträger Konrad Lorenz, der ÖH und den Österreichischen Naturschutzbund unterstützt wurde und unter dem Vorsitz des Geologen Univ.-Prof. Alexander Tollmann stand. Ebenfalls auf Gegenseite erwähnenswert waren Organisationen wie z.B. die "Katastrophenhilfe Österreichischer Frauen", die das spätere Volksbegehren gegen das AKW Zwentendorf maßgeblich mittrugen oder auch die "Sozialisten gegen Zwentendorf", die mit dem Vorsitzenden der Sozialistischen Jugend Josef Cap und dem Sohn des Kanzlers, Peter Kreisky, prominente "Abweichler" der SPÖ vereinte.

Der damalige Diskurs drehte sich hauptsächlich um folgende Argumente:

- *Erdbebengefährdung.* Das Atomkraftwerk hätte, hier waren sich Befürworter und Gegner einig, von eventuellen Erdbeben entlang einer so genannten "Tiefstörung" am Ostalpenrand betroffen sein können. Schwere Erdbeben dort gab es auch bereits im Laufe der letzten vier Jahrhunderte, wenngleich nicht sehr oft. Der Sachverständige der Regierung Dr. Drimmel und der Protagonist der Gegner, Prof. Tollmann, waren sich aber über das Ausmaß der Gefährdung nicht einig. Drimmel forderte den Bau des Meilers auf festem Schiefer sowie zahlreiche Sicherheitsmaßnahmen, die auch zur Gänze erfüllt wurden und befand dies für ausreichend. Tollmann schätzte die Gefahr für größer und die möglichen Erdbeben für stärker ein als von Drimmel angenommen.
- *Grundwassergefährdung.* Atomkraftgegner wiesen darauf hin, dass ein Austreten von Radioaktivität, insbesondere von radioaktiv verseuchtem Wasser, die Bestände des Grund- und damit Trinkwassers in weiten Teilen Ostösterreichs gefährden konnte. Befürworter wiesen auf umfassende Sicherheitsvorkehrungen hin, u.a. eine druckwasserdichte Isolierwanne. Selbst bei Annahme eines Versagens solcher baulichen Maßnahmen würde sich eventuell austretendes radioaktives Wasser nicht weit verbreiten, sondern in der

unmittelbaren Umgebung im Untergrund gebunden werden. Dabei konnten sich die Befürworter auf Gutachten maßgeblicher Institutionen beziehen. Gegner brachten Expertisen vor, die Sicherheitsmängel an der Isolierwanne feststellten bzw. festzustellen glaubten. Die Debatte wurde ebenfalls stark geprägt von einem von Prof. Tollmann aufgedeckten älteren Gutachten der Geologischen Bundesanstalt, die Zwentendorf aus eben diesem Grund (Grundwassergefährdung) als Standort als ungeeignet erachtete. Dieses Gutachten sei von der Regierung der Öffentlichkeit nie vorgestellt worden. Bundeskanzler Kreisky bestritt die Unterdrückung des Gutachtens und meinte vielmehr, dass das ältere Gutachten darum der Öffentlichkeit nicht vorgestellt worden war, weil es durch neuere Gutachten auf der Basis neuerer Messmethoden überholt war. Experten, die mit der damaligen Gutachtenbestellung betraut waren, bestätigten dies, während Gegner auf das Fehlen aktuellerer hydrologischer Gutachten hinwiesen, weswegen von keiner Überholung gesprochen werden könne.

- *Endlagerung.* Durch ein Atomkraftwerk fällt zu gegebener Zeit Atommüll an, der einer Endlagerung bedarf. In Bezug auf Zwentendorf entwickelte sich das Problem der Endlagerung zu einem der Hauptprobleme der gesellschaftlichen Diskussion. Zunächst meinte die Regierung im Waldviertel geeignete Möglichkeiten der Endlagerung gefunden zu haben, was durch eine entsprechende Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Gesundheit und Umweltschutz, bestätigt wurde. Prof. Tollmann warf der Studie vor, die Ergebnisse von Satellitenaufnahmen nicht berücksichtigt zu haben, die auf eine besondere Erdbebengefahr in der Region hinwiesen. Zwentendorf-Befürworter bestritten dies. Dazu gab es massive Proteste im Waldviertel gegen eine geplante Atommüll-Endlagerungsstätte. Auch einer Konferenz des Bundeskanzlers mit dem Landeshauptmann, seinen Stellvertretern, sowie 30 Bürgermeistern des Waldviertels war kein Erfolg beschieden, obwohl Kreisky dem Waldviertel als Gegenleistung für eine Endlagerungsstätte großzügige Investitionen versprach. Pläne, eine Endlagerungsstätte im niederösterreichischen Alberndorf zu errichten, zerschlugen sich. Nachdem Minister Staribacher in einer Pressekonferenz die Bereitschaft der Gemeinde (vorzeitig) verkündete, musste diese auf öffentlichen Druck hin das zuvor gestellte Angebot, das zur Sanierung der leeren Gemeindekassen beitragen sollte, zurückziehen. Verhandlungen, den Atommüll im Ausland zu lagern, warfen Probleme auf. Sie scheiterten mit dem Iran, einerseits an der Kostenfrage, andererseits an dem Umstand, dass der Iran mehr an einen Zwischen- und Österreich an einer Endlagerung interessiert war. Die Verhandlungen mit

Ägypten wurden bis zur negativen Abstimmung geführt. Probleme in den Verhandlungen waren ein mögliches Veto der USA (dieses Veto stand den USA als Lieferant des Rohurans zu) sowie ebenfalls hohe Kosten für Transport, Bau des Endlagers und Zahlungen an den ägyptischen Staat. Es wurde ebenfalls zeitweilig über die Lagerung auf den Seychellen diskutiert, ohne dass diese Pläne jemals sehr konkret wurden. Man kann sagen, dass es bis zum Zeitpunkt der Volksabstimmung keine wirklich tragfähige Lösung für die Endlagerung des Atommülls gab.

- *Erhöhte Radioaktivität.* Die Befürworter des AKW Zwentendorf gestanden, zu dass eine gewisse Erhöhung der Radioaktivität in der Umgebung unvermeidbar wäre, verwiesen aber darauf, dass diese aufgrund der hohen Sicherheitsmaßnahmen so gering sei, dass sie angesichts unserer ständigen Aussetzung einer "natürlichen" Radioaktivität (durch kosmische Strahlung etc.) nicht ins Gewicht falle. Die Gegner bezweifelten dies und befürchteten eine Erhöhung des Krebsrisikos und der genetischen Erbschäden in der Umgebung des AKW. Sie verwiesen auch auf die andere physikalische Zusammensetzung von "natürlicher" und "künstlicher" Radioaktivität, die letztere weitaus gefährlicher mache.
- *Arbeitsplatzsicherung.* Während die Befürworter die positiven beschäftigungspolitische Effekte des Kraftwerkes hervorhoben, durch das viele Arbeitsplätze gesichert werden könnten, verwiesen die Kraftwerksgegner auf Studien, die hervorhoben, dass Länder mit Atomkraftwerken teilweise wesentlich höhere Arbeitslosenraten besaßen als das atomkraftwerkfreie Österreich zu jener Zeit.
- *Gewährleistung und Unabhängigkeit der Stromversorgung.* Die Atomkraftwerksbefürworter gingen so weit, im Falle des Nicht-Baus von Zwentendorf zu argumentieren, dass die österreichische Stromversorgung nachhaltig gefährdet sei. Dabei wurden sehr hohe Zuwachsraten des Stromverbrauches angenommen und in die Zukunft hochgerechnet. Eine Broschüre der Befürworter sagte voraus, dass im Jahr 1990 eine zweite Donau nötig sein würde, um selbst bei maximalem Ausbau der Wasserkraft die Stromversorgung zu gewährleisten. Es gab provokante Flugblätter ohne Impressum, die davor warnten, dass in Österreich im Falle eines Neins "das Licht ausgeht". Experten, Umweltschützer wie auch die parlamentarische Opposition warfen der Regierung und der E-Wirtschaft vor, die Zuwächse als zu hoch anzunehmen und sich außerdem über

Alternativen - wie z.B. Energiesparen - keine oder nicht ausreichend Gedanken zu machen.

- *Gefahr eines Reaktorunfalles.* Die Gefahr einen Reaktorunfalles wurde auch von Befürwortern zugegeben, aber in seiner Bedeutung aufgrund der geringen Wahrscheinlichkeit sehr gering eingestuft. Dabei erfolgt immer wieder der Verweis auf eine Studie von Prof. Rasmussen, die u.a. ergab, dass die Wahrscheinlichkeit des Todes in einem Verkehrsunfall 15.000 Mal höher sei als bei einem Reaktorunfall oder dass in den USA nur alle 5.000 Jahre ein entsprechender Unfall mit mehr als 100 Toten zu erwarten sei - umgerechnet auf ein Österreich mit drei Kernkraftwerken würde dies einen Unfall in 160.000 Jahren bedeuten. Die Zwentendorf-Gegner bestritten dies und setzten die Unfallgefahr weit höher an. Sie verwiesen z.B. auf einen völlig unerwarteten Unfall 1979 im amerikanischen AKW Three Mile Island nahe von Harrisburg, den Experten in dieser Form nicht voraussagen haben können. Der Unfall 1986 in Tschernobyl hat den politischen Mainstream der Republik Österreich mittlerweile für das Problem sensibilisiert.

Wirtschaftliche Aspekte

In der Zusammenfassung zu einem historischen Dossier der APA über Zwentendorf heißt es:⁹⁹

"Zwentendorf hat insgesamt 14 Milliarden Schilling (1,02 Mrd. Euro) gekostet, 600 Millionen (43,6 Mio. Euro) davon für die Konservierung."

Florian Premstaller schlüsselt in seiner historischen Diplomarbeit von 2001 die Kosten für das gescheiterte AKW Zwentendorf folgendermaßen auf:¹⁰⁰

"Wie bei den meisten großen Bauvorhaben wurden auch beim AKW Zwentendorf die Kosten für die Errichtung zunächst unterschätzt und mussten nicht nur einmal nach oben revidiert werden. Dazu beigetragen hat ohne Zweifel auch die Verschiebung des ursprünglich geplanten Betriebsbeginns am 1.9.1976. Weiters stiegen die Kosten für das AKW erheblich nach der negativen Volksabstimmung vom 5.11.1978, weil nun das Kernkraftwerk bereits stand und erhalten werden musste, jedoch keinen Ertrag bringen konnte, nachdem sich das österreichische Volk gegen eine Inbetriebnahme entschieden hatte.

Zu Beginn veranschlagte man die Kosten mit 5,2 Milliarden Schilling, Anfang 1978 wurden 7, später sogar 8 Milliarden genannt. Das Nachrichtenmagazin 'profil' berichtete zum 20.Jahrestag der Volksabstimmung von Errichtungskosten von 7,5 Milliarden Schilling. Dazu kamen seit 1978 durch Zinsen, Wartungs- und Demissionierungskosten weitere 7,5 Milliarden Schilling, womit sich die Kosten für das AKW Zwentendorf auf insgesamt 15 Milliarden Schilling (1,09 Milliarden Euro) beliefen."

Weiters beziffert Premstaller die Kosten für die Erhaltung des AKW mit ca.10 Millionen Schilling (0,73 Millionen Euro) jährlich (weiter unten im Rechnungshofbericht finden sich noch andere - übrigens weit höhere - Zahlen). Eventuelle Einnahmen - z.B. war vorübergehend eine Gendarmerieschule untergebracht, die auch Mietkosten bezahlte - konnten gerade mal kleinere Ausgaben wie die Stromrechnung abdecken. Versuche, die Anlage zu verkaufen (z.B. bestand 1995 Interesse von Russland; der deutsche

⁹⁹ nachzulesen unter <http://www.historisch.apa.at>

¹⁰⁰ Florian Premstaller, Kernenergiepolitik in Österreich während der Ära Bruno Kreisky, S.21 f.

Bundesnachrichtendienst vermutete aber den Iran als Endabnehmer; als der Irrtum aufgeklärt war, schlitterte Russland in die Rubelkrise und das Kaufinteresse war hinfällig) scheiterten bisher.

Sehr aufschlussreich ist ein Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes über das Jahr 1994, der sich ausführlich mit den Folgekosten des Erhaltes des nicht in Betrieb gegangenen AKW befasst. Obwohl die Daten nicht gänzlich auf dem neuesten Stand sind, geben sie doch die Situation von 1978-1994 wieder.¹⁰¹

"Durch die Volksabstimmung des Jahres 1978 und das Atomsperrgesetz stand die Unternehmung vor dem Problem, ein fertig gestelltes Kernkraftwerk nicht in Betrieb zu nehmen, sondern wirtschaftlich bestmöglich zu verwerten. Letztlich bewirkte der Kernkraftwerksunfall in Tschernobyl im April 1986 das Ende aller parlamentarischen und sonstigen Bemühungen um eine eventuelle Inbetriebnahme des Kernkraftwerkes. Zuzufolge spezifischer technischer Auslegungen, geringer Erfahrung der Geschäftsführung und wenig erfolgreicher Bemühung einer internationalen Beratungsunternehmung führte der Verkauf der nuklearen Anlagenteile zu keinem nennenswerten wirtschaftlichen Erfolg. Der Umbau in einen Gaskombiblock erwies sich als wirtschaftlichste Verwertungsmöglichkeit, scheiterte jedoch an den unterschiedlichen Eigentümerinteressen, geringeren Stromverbrauchszuwächsen und günstigen ausländischen Strombezugsquellen. Er hätte zwar für die geplante Bauzeit von fünf Jahren etwa 1000 Beschäftigten einen Arbeitsplatz gewährleistet, doch könnte ein weiterer Wasserkraftwerksausbau mit gleicher energetischer Erzeugung einen weitaus höheren Beschäftigungseffekt erzielen".

Aufgrund der vorhandenen günstigen Infrastruktur hielt der RH die weitere Standortsicherung bis zur Klärung einer - eventuell auch alternativen Verwendungsmöglichkeit für volkswirtschaftlich sinnvoll.

Um diese Klärung, die innerhalb von rund zehn Jahren nicht erreicht werden konnte, sollten Maßnahmen zur raschen Entscheidungsfindung eingeleitet werden."

Danach werden folgende Betriebszahlen angegeben:

¹⁰¹ Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes über das Jahr 1994, Wiedervorlage, S.93-104

	1993	1994
	in Mill. S.	
Netto-Anlagevermögen	91,7	76,1
Jahresergebnis	-17,7	-17,6
Personalstand	31	27

Im Bericht des Rechnungshofes über die Geschäftsgebarung heißt es weiter:

"Vorweg verweist der RH darauf, dass die Geschäftsführung und die (verbliebenen) Mitarbeiter ihren Arbeitsplatz vorerst in einem hoch angesehenen und spezialisierten Energieerzeugungsunternehmen, schließlich aber in einer unattraktiven 'Verwertungs-Unternehmung' hatten."

Danach wird eine kurze Chronologie der unternehmensrelevanten Entscheidungen angeführt¹⁰², die in gewisser Weise eine Fortsetzung der obigen Chronologie darstellt. Kurz zusammengefasst lautet diese folgendermaßen:

1985:

Kündigung der Urananreicherungsverträge

Antrag auf neuerliche Volksabstimmung zur Inbetriebnahme abgelehnt

Betraung einer amerikanischen Beraterfirma mit der Erstellung eines Verwertungskonzeptes

1986:

Verfassungsgerichtshof weist Aufhebung des Atomsperrgesetzes ab

Reaktorunfall in Tschernobyl - d.h. Ende jedweder politischen Unterstützung zur Reaktivierung des Betriebes

Beschluss der Generalversammlung zur unverzüglichen Vermögensverwertung

1987:

Beauftragung besagter amerikanischen Beraterfirma mit Umbaustudien für einen Gaskombiblock

¹⁰² ebd., S.95

Bauunternehmer stellt Projekt "History-Land" vor
Erste Brennelemente-Abtransporte nach Deutschland

1988:

Novellierung der Niederösterreichischen Bauordnung (mit Abrissmöglichkeit für Zwentendorf); dadurch ausgelöst: Beschleunigung der Bemühungen der Generalversammlung zum Umbau zu Gaswerk, Erarbeitung entsprechender Unterlagen

1993:

Generalversammlung stellt Umbaupläne ein (Erklärung siehe obige Zitate), das Kraftwerk sollte mit geringstmöglichem Aufwand (Personalreduktion von 31 auf 13 Mannjahre) weiterhin erhalten bleiben.

Zum Umbau zu einem Gaswerk stellt der Rechnungshof folgendes fest:¹⁰³

"Der Versuch der Inbetriebsetzung des Kernkraftwerkes mit legalen Mitteln (Volksabstimmung und Aufhebung des Atomsperrgesetzes) bei gleichzeitiger Lösung des atomaren Endlagerproblems scheiterte letztlich im April 1986 aufgrund des Unfalls von Tschernobyl.

Bei der Verwertung des Kernkraftwerkes durch den Verkauf von Einzelkomponenten wirkte sich trotz des großen Einsatzes der verantwortlichen Geschäftsführer sowohl ihr Mangel an Erfahrung ungünstig aus als auch die sich - allerdings erst nachträglich - abzeichnende geringe Unterstützung durch eine weltweit anerkannte amerikanische Engineering- und Consulting-Unternehmung.

Der Umbau in einen Gaskombiblock scheiterte einerseits an den komplexen Eigentümerverhältnissen der Unternehmung und den unterschiedlichen Interessenlagen zwischen Verbundgesellschaft und beteiligten Landes-Elektrizitätsversorgungsunternehmungen. Andererseits ließen die geringen Strombedarfszuwächse und die geänderte Umweltpolitik (Stromsparen und Kraftwerkserneuerung) keine Notwendigkeit der Errichtung eines großen neuen kalorischen Kraftwerkes vor der Jahrtausendwende erkennen.

¹⁰³ ebd., S.96

Bei der Frage eines Totalabbruches des Kernkraftwerkes oder einer Standortsicherung (...) zeichnet sich eine Pattstellung ab, weil ein eventueller Abbruchbescheid die Eigentümer der Unternehmung mit etwa 1,1 Mrd. S belasten würde und einen Konkurs nach sich ziehen könnte. Daher erschien die weitere 'stille Duldung' der Standortsicherung gewährleistet."

Und weiter zum Gaskombiblock heißt es:¹⁰⁴

"Das Planungsteam ermittelte Umbaukosten von 5,7 Mrd S (Preisbasis 1992). Eine frühere Studie (Preisbasis 1988) hatte den wirtschaftlichen Vorteil eines Umbaus des bestehenden Kraftwerkes gegenüber der gänzlichen Neuerrichtung eines Gaskombiblocks mit 2 Mrd S beziffert.

Obwohl sich der Umbau in einen Gaskombiblock als einzig sinnvolle Verwertungsmöglichkeit erwiesen hatte, stellte der RH einen nur schleppenden Planungsfortschritt fest. Die Gründe dafür waren sowohl auf externe Einflüsse als auch auf die unterschiedlichen Interessen der Gesellschafter zurückzuführen. Aber auch die heterogenen Personal- und Führungsverhältnisse haben ein zielorientiertes Arbeiten nicht erleichtert.

Der RH hielt die Einschaltung der Engineering-Unternehmung für die Projektierung des Gaskombiblocks in Anbetracht des hohen österreichischen technischen Know-how für nicht erforderlich. Diese Zweigleisigkeit verursachte zusätzliche Kosten von 5 Mill S.

Insgesamt hatten die Gesellschafter für die Umbauprojektierung bis Ende 1993 84 Mill S an Baukostenzuschüssen eingezahlt. Durch die Einstellung des Projektes musste 1993 der davon aktivierte Teil von 30 Mill S außerplanmäßig abgeschrieben werden."

Zusätzlich zum gescheiterten Umbau zum Gaswerk gab es drei weitere gescheiterte Projekte:¹⁰⁵

- *History-Land*. "Ende 1987 stellte ein Bauunternehmer sein Projekt History-Land der Öffentlichkeit vor. Das zu einem Museum umgebaute Kernkraftwerk und ein Öko-

¹⁰⁴ ebd., S.94

¹⁰⁵ ebd., S.99

Zentrum sollten als Freizeitpark nach amerikanischem Muster mit attraktiven Erlebnis- und Vergnügungseinrichtungen angereichert werden und 1,9 Mill Besucher im Jahr erwarten. Mangels detaillierter Unterlagen über die Erfolgsaussichten bzw. das Projektrisiko und angesichts der finanziellen Schwierigkeiten vergleichbarer europäischer Freizeitparks nahm die Unternehmung davon Abstand, Liegenschaften und Einrichtungen in das Projekt einzubringen. Der RH anerkannte die Zurückhaltung der Gesellschaftsorgane, da es mit ihrer Sorgfaltspflicht (...) unvereinbar gewesen wäre, ihr Gesellschaftsvermögen in ein nicht abgesichertes Tourismusprojekt zu investieren.

- *Thermische Abfallbehandlung.* Auch dieses Projekt war zur Zeit der Abfassung des Rechnungshofberichtes nur angedacht, es zeichneten sich Schwierigkeiten mit der Gesellschafterstruktur ab.
- *Denkfabrik.* Die Umwandlung in eine "Denkfabrik" - zur Unterstützung von Ländern des ehemaligen Ostblocks beim Atomausstieg - scheiterte ebenfalls. Ausschlaggebend dafür waren "die unterschiedlichen Interessen der Gesellschafter" und auch die Zweifelhaftigkeit der "notwendigen Kompetenz und Glaubhaftigkeit". Der Rechnungshof begründet dies zwar nicht so deutlich, aber immerhin ist Zwentendorf bis heute ein Symbol eines gescheiterten und sinnlos kostspieligen Atomausstieges - man könnte andere also höchstens darin beraten, wie man es *nicht* machen sollte.

Dazu noch einige finanzwirtschaftliche Daten in Zitaten zur Unternehmensführung und zum Personal:¹⁰⁶

- "Die erforderlichen Abschreibungen der ungenutzten Kraftwerksanlage beliefen sich bis Ende 1993 auf 5,6 Mrd S, womit ein Restbuchwert von nur noch 20 Mill S verblieb."
- "In den Jahren 1991 bis 1993 leisteten die Gesellschafter Zuschüsse von 84 Mill S für geplante Umbauaktivitäten."
- "Durch die Nichtinbetriebnahme des Kraftwerkes wies die Unternehmung Ende 1993 letztlich einen nicht durch Eigenkapital gedeckten Fehlbetrag von 6,5 Mrd S aus."

¹⁰⁶ ebd., S.100-104

- "Aufgrund der Anlagenverkäufe verfügte die Unternehmung Ende 1993 über 94 Mill S an flüssigen Mitteln. Da durch die Einstellung des Umbauprojektes die Rechtsbasis für die Zahlung von Baukostenzuschüssen weggefallen ist und die Gesellschafter keine weiteren Zuschüsse für die Standorterhaltung mehr leisten, lebt die Gesellschaft ausschließlich von der Substanz. Mit einer Erschöpfung der Liquiditätsreserven muss gerechnet werden."
- "Der Personalaufwand der Unternehmung (...) betrug 20 Mill S (1993)."
- "Von Ende 1982 bis Ende 1993 standen der Unternehmung insgesamt sieben Geschäftsführer zur Verfügung. Die Kosten betragen von 1983 bis 1993 rd 46,7 Mill S oder durchschnittlich 4,7 Mill S / Jahr (einschließlich der Vergütung an die Stammunternehmung für die Pkw-, Chauffeur-, Sekretariats- und sonstigen Personalkosten)."
- "In den Jahren 1980 bis 1990 veräußerte die Unternehmung ihren gesamten Bestand an Nachladungen (Natururan). Der Erlös von rd 800 Mill S diente zu mehr als 70% der Abdeckung des Liquiditätsbedarfes. Nach Auffassung des RH war die zeitliche Anpassung der Uranverkäufe an den laufenden Finanzbedarf der Unternehmung dafür verantwortlich, dass die Gesellschaft den in den achtziger Jahren eingetretenen Wertverlust auf dem Weltmarkt für Uran zu tragen hatte."
- "Im März 1987 beschloss die Unternehmung die komponentenweise Verwertung der Vermögenswerte des Kernkraftwerkes und beauftragte damit eine amerikanische Unternehmung. Von den geplanten Erlösen von 30 Mill S konnten allerdings nur 15,5 Mill S erzielt werden. Obzwar der RH die Einschaltung dieser weltweit tätigen Unternehmung mit großer Erfahrung zur Erstellung einer Verwertungsstudie für richtig hielt, erachtete er ihre Beauftragung mit der konkreten Verwertungsabwicklung als nicht zielführend. Die hatte nämlich kaum Erfahrung auf dem europäischen Markt (...) Seit Anfang des Jahres 1991 wird die Verwertung durch Personal der Unternehmung weitergeführt. Im November 1993 beschloss die Generalversammlung, auch die konventionellen Anlagenteile bestmöglich zu verwerten. Dies Mitte 1994 erzielte die Unternehmung Nettoerlöse von 27 Mill S."

- "Der RH bewertete das Vorgehen der Geschäftsführung und der Mitarbeiter der Unternehmung bei der Verwertung positiv. In diesem Zusammenhang verwies er allerdings auf das insgesamt unbefriedigende Verwertungsergebnis, weil die Nettoerlöse nur 14% der Anschaffungswerte der bisher verkauften Komponenten betragen."
- "Zur Wahrung ihrer Interessen befasste die Unternehmung alle ihre Erfolg versprechenden Instanzen, um einerseits Entschädigungen zu erwirken und andererseits die Aufhebung des Atomsperrgesetzes wegen behaupteter Verfassungswidrigkeit zu betreiben. Diesen Bestrebungen blieb jedoch der Erfolg versagt. Auch eine Beschwerde bei der Europäischen Kommission für Menschenrechte wegen Gewährung einer angemessenen Entschädigung durch die Republik Österreich wurde wegen Fristversäumnis für unzulässig erklärt."

Abschließend stellt sich die Frage, wer für die unglaublich hohen "stranded costs" des Projektes Zwentendorf letztlich die politische Verantwortung trägt. War es die bloße "Verhinderungsmentalität" der Öko-Bewegung, die Zwentendorf scheitern ließ? Vor allem die damalige Regierung muss sich den Vorwurf gefallen zu lassen, für einen wesentlichen Planungsfehler verantwortlich zu sein. Dieser besteht darin, dass sie Milliarden für ein Projekt investierte und die Bevölkerung erst *nach* der Tötigung all dieser Investitionen zu befragen, ob es dies denn überhaupt wolle. Die Abstimmung hätte eindeutig *vor* dem Bau des Atommeilers stattfinden sollen - oder gar nicht.

2.2. Verzögerte bzw. verhinderte Projekte im Eisenbahn-Bau

2.2.1. Semmering-Basis-Tunnel

(Basierend auf einen Text von Reinhold Gutschik)

Projektbeschreibung und Chronologie

Das Projekt Semmering-Basistunnel der 1990er Jahre ist 22,7 Kilometer lang. Davon entfallen 22,1 Kilometer auf die reine Tunnelstrecke in drei Abschnitten:

- der Schafkogeltunnel (Länge 1.739 m),
- die in offener Bauweise errichtete Tunnelstrecke Pettenbach-Küb (Länge 1.139 m)
- der Tunnelabschnitt von Küb bis Mürzzuschlag (Länge 19.220 m).

Die Semmering-Bestandsstrecke verläuft vom Bahnhof Gloggnitz über die Bahnhöfe Payerbach-Reichenau, Eichberg, Klamm-Schottwien, Breitenstein, Semmering und Spital am Semmering zum Bahnhof Mürzzuschlag. Die Semmeringbahn wurde 1854 dem Verkehr übergeben, ist durchwegs zweigleisig Ausgebaut und rund 42 Kilometer lang. Sie überwindet bei einer maximalen Steigung von 28 ‰ (28 m auf 1.000 m) und sehr engen Kurvenradien von unter 180 Metern einen Höhenunterschied von circa 457 Meter.

Die Neubaustrecke - in ihrer ursprünglich geplanten Form - überwindet einen Höhenunterschied von 234 Metern. Die maximale Steigung beträgt 11,3 ‰, der Mindestkurvenradius 3002,35 Meter. Mit einer Länge von gut 22 Kilometern wäre der Semmering-Basistunnel der längste einröhrige Eisenbahntunnel der Welt. Ergänzt wird das Tunnelbauwerk durch Sicherheitsbauwerke: acht begehbare Fluchtstollen im Bereich zwischen Gloggnitz und Prein sowie ein 9,86 Kilometer langer Begleitstollen zwischen Mürzzuschlag und Prein parallel zum Haupttunnel. Der Begleitstollen wird alle 1419 Meter durch Fluchtstollen mit dem Haupttunnel verbunden. Das aktuelle Projekt "Semmering-Basistunnel neu" soll als so genannte Flachstrecke mit maximal 8 ‰ Steigung realisiert werden. Der Ausgangspunkt auf niederösterreichischer Seite in Gloggnitz bleibt gleich, auf steirischem Boden wird der Standort für einen Bahnhof mit IC-Halt und regionaler Anbindung im Raum Mürzzuschlag/Langenwang gesucht. Varianten für die etwa 28 Kilometer lange Tunnelstrecke werden sowohl nördlich als auch südlich der Semmeringschnellstraße untersucht.

Chronologie

1980er Jahre

Die ÖBB planen, durch den Bau eines Semmering-Basistunnels eine Generalssanierung der alten Bergstrecke einzusparen. Der Semmering-Basistunnel ist ein wichtiger Bestandteil des Konzepts "Neue Bahn". Die Consultingfirmer Arthur D. Little schlägt 1985 einen Semmering-Basistunnel vor, mit dessen Hilfe die Südbahn zur Hochleistungsstrecke ausgebaut werden könnte. Die Hauptlast des Transitverkehrs soll über die Strecke Salzburg-Wien-Graz rollen, zumindest bis zur Schaffung einer leistungsfähigen Brenner-Strecke.

1989

Das Konzept "Neue Bahn" wird mit dem Hochleistungsstecken-Gesetz am 1. März 1989 vom Parlament beschlossen. Die Südbahnstrecke zwischen Wien und Spielfeld wird zur Hochleistungsstrecke erklärt. Der HL-AG wird die Planung und der Bau des Semmering-Basistunnels übertragen.

1990

Die Eisenbahnrechtliche Genehmigung zur Vornahme von Vorarbeiten wird erteilt.

1991

Aus 17 Trassenvarianten wird die Vorschlagstrasse ermittelt und dem Behördenverfahren unterzogen. Aufgrund der von den beiden berührten Bundesländern Niederösterreich und Steiermark sowie den berührten Gemeinden und gesetzlichen Interessensvertretungen abgegebenen positiven Stellungnahmen, insbesondere im Hinblick auf die Raum- und Umweltverträglichkeit der Trasse, erfolgte am 29. August 1991 die Trassenverordnung für den Streckenabschnitt Gloggnitz-Mürzzuschlag (Semmering-Basistunnel). Damit endet die Planungsphase.

Die Niederösterreichische Landesregierung beschließt das "Niederösterreichische Landesverkehrskonzept". Darin ist auch der Bau des Semmering-Basistunnels vorgesehen.

Zwischen dem Bund - vertreten durch Verkehrsminister Streicher - und dem Land Niederösterreich - vertreten durch Landeshauptmann-Stellvertreter Erwin Pröll - wird im November 1991 ein Vertrag über die Aufrechterhaltung bestimmter Personenverkehre auf der Bergstrecke abgeschlossen. Streicher sichert dem Land Niederösterreich zu, dass nach dem Bau des Basistunnels auch die Scheitelstrecke erhalten bleibt und für den Regionalverkehr

genutzt wird. Dadurch sinkt die Wirtschaftlichkeit des Projekts beträchtlich, da bedeutende Betriebskostensparnisse nicht realisiert werden können.

1992

Die Vorarbeiten einschließlich des Sondierstollens werden bewilligt.

Nach Bürgerprotesten kommt Streichers Nachfolger Viktor Klima im Juli 1992 mit der HL-AG überein, dass der Aushub nicht im Höllensteingraben bei Prein deponiert, sondern ins Wiener Becken transportiert wird. Das bedeutet eine weitere Verteuerung. Daraufhin erlässt Klima einen befristeten Baustopp der Vorarbeiten, um die Wirtschaftlichkeit des Tunnels prüfen zu lassen.

1993

Eine Studie des vom Ministerium beauftragten Schweizer Prognos-Instituts attestiert dem Projekt einen volkswirtschaftlichen Nutzen von rund 600 Mio S/Jahr gegenüber der jetzigen Situation, sobald der Semmering-Basistunnel in Betrieb ist. Auch im Vergleich mit anderen Ausbauszenarien (Umbau der Bergstrecke, Errichtung der Süd-Ost-Spange durch das Burgenland) schneidet der Semmering-Basistunnel im Prognos-Gutachten besser ab. Verkehrsminister Klima lässt daraufhin die Vorarbeiten wieder aufnehmen.

1994

Die Bauarbeiten am Sondierstollen beginnen im August 1994. Im November 1994 erteilt das Verkehrsministerium die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für den Semmering-Basistunnel. Im Baugenehmigungsverfahren wird auch die Umweltverträglichkeit des Semmering-Basistunnels unter Mitwirkung der niederösterreichischen Landesstellen positiv beurteilt. Die HL-AG sucht bei der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen um naturschutzrechtliche Genehmigung an.

1996

Der Vortrieb des Sondierstollens wird durch unerwartet hohe Wassereinträge für mehr als fünf Monate unterbrochen.

1997

Das Bundeskanzleramt stellt einen Bescheid zur Erhaltung der Semmering-Bahn aus.

1998

Der Niederösterreichische Landtag beschließt eine Novelle des Niederösterreichischen Naturschutzgesetzes. Die Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen lehnt auf Grundlage dieses Gesetzes den Antrag der HL-AG auf naturschutzrechtliche Genehmigung ab. Die HL-AG beruft gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen. Daraufhin erlässt die Niederösterreichische Landesregierung einen ablehnenden Naturschutzbescheid. Die HL-AG erhebt beim Verfassungsgerichtshof Beschwerde gegen diesen Bescheid.

Die Vortriebsarbeiten am Sondierstollen werden circa bei der niederösterreichischen Landesgrenze eingestellt.

Das UNESCO-Welterbe-Komitee erklärt am 2. Dezember 1998 die Semmeringbahn als weltweit erste Bahnstrecke zum Weltkulturerbe.

1999

Der Verfassungsgerichtshof hebt den § 2 des novellierten Niederösterreichischen Naturschutzgesetzes auf. Er setzt dessen ursprüngliche Fassung wieder in Kraft und hebt den Berufungsbescheid der Niederösterreichischen Landesregierung auf.

Die Niederösterreichische Landesregierung weist mit Bescheid die Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen an, ein neues Ermittlungsverfahren durchzuführen. Die HL-AG bekämpft auch diesen Bescheid beim Verwaltungsgerichtshof.

2000

Der Verwaltungsgerichtshof hebt diesen Bescheid auf.

Der Niederösterreichische Landtag beschließt das Naturschutzgesetz 2000.

2001

Die Niederösterreichische Landesregierung weist die Berufung der HL-AG gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen aus dem Jahr 1998 ab. Die HL-AG bekämpft diesen Bescheid beim Verwaltungsgerichtshof.

2002

Die Bundesregierung legt den Generalverkehrsplan vor. Die Fertigstellung des Semmering-Basistunnels wird darin für 2011 angenommen.

2003

Die Durchführung der Bestandssanierung Gloggnitz-Mürzzuschlag (1. Phase) wird vom Ministerium an die ÖBB übertragen.

2004

Der Verwaltungsgerichtshof hebt den Bescheid der Niederösterreichischen Landesregierung wegen Rechtswidrigkeit auf. Die HL-AG beantragt die Verlängerung der eisenbahnrechtlichen Bauausführungsfrist. Nach einer Säumnisbeschwerde der HL-AG beim Verwaltungsgerichtshof muss die Niederösterreichische Landesregierung binnen eines Jahres einen neuen Bescheid erlassen.

2005

Die ÖBB und die HL-AG werden in einen neuen Konzern, bestehend aus der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft sowie aus weiteren Betriebsgesellschaften, umstrukturiert. Im März beschließt der Ministerrat den „Semmering-Basistunnel neu“. Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG zieht die Säumnisbeschwerde zurück und beantragt die naturschutzrechtliche Genehmigung des Projekts Semmering-Basistunnel.

Im März 2005 wird das Projekt endgültig zurückgezogen. An seine Stelle soll ein neueres und modernes Vorhaben für den Semmering treten: Das neue Tunnelprojekt soll zweiröhrig und sieben Kilometer länger als die alte Variante werden. Die Umsetzung des neuen Projekts soll nun bis 2018 abgeschlossen sein. Im April 2005 beschließt der Nationalrat die Sicherstellung der Realisierung des Semmering-Basistunnels.

Quellen:

Bericht des Rechnungshofes: Westbahn - Bauvorhaben Umfahrung Melk sowie Knoten Wagram; Eisenbahnprojekt Semmering-Basistunnel, Ausbau der Bestandsstrecke Semmering; Österreichische Bundesbahnen: externe Beratungsleistungen; Vorlage vom 28. Februar 2006. Wien 2006: 26 ff.

Geyer, Herbert: Semmering Basis-Tunnel. Das Schwarz-auf-Weißbuch. Klosterneuburg - Wien 1997: 12f.

<http://www.hl-ag.at/main.html>

Rothwangl, Christoph: Intention als Einflußfaktor für die Berichterstattung über den Konflikt um das Semmering-Basistunnel-Projekt: eine Untersuchung ausgewählter österreichischer Printmedien. Diplomarbeit. Wien 1999.

Schandl, Manfred: Konflikt-PR am Semmering: die Auseinandersetzung um den geplanten Semmering-Basistunnel. Diplomarbeit. Wien 1996: 53ff.

Argumente zum Semmering-Basistunnel

Argumente für den Bau des Semmering-Basistunnels

Argumentation der HL-AG bzw. der ÖBB Infrastruktur Bau AG

Die Südbahn ist einerseits eine der wichtigsten innerösterreichischen Bahnverbindungen, andererseits auch Teil einer europäischen Magistrale von Nordosteuropa zu den Adriahäfen. Der Semmering-Basistunnel ist ein wesentliches Projekt zur Erneuerung und zur durchgehenden Leistungsverbesserung dieser Bahnstrecke.

Der Semmering-Basistunnel soll die bald 150 Jahre alte, 1998 von der UNESCO zum Weltkulturerbe erklärte Semmeringbahn vom Güterverkehr sowie vom Personenfernverkehr entlasten. Für den Regionalverkehr und den Ausflugsverkehr wird weiterhin die Ghega-Bahn erhalten bleiben. Die Südbahn im Abschnitt Semmering ist die am stärksten belastete österreichische Bergstrecke. Insgesamt 70.000 Güter- und Personenzüge pro Jahr, bedeutend mehr als beispielsweise über den Brenner, werden über den Semmering geführt. Dabei entfällt der überwiegende Teil dieses Bahngüterverkehrs auf österreichische Quell-Ziel-Verkehre, welche ausschließlich der heimischen Wirtschaft dienen. Diese Verkehrsleistungen müssen derzeit jedoch unter völlig unzureichenden Bedingungen erbracht werden.

Im Abschnitt Semmering sind die gravierenden Defizite primär qualitativer Natur. Sie bestehen darin, dass

- kein moderner kombinierter Verkehr,
- keine durchgehende Führung von schweren Güterzügen,
- keine attraktive Fahrzeit im Personenverkehr,
- und wegen der hohen Betriebs- und Erhaltungskosten keine wirtschaftliche Betriebsführung

möglich ist.

Weiters bestehen einschneidende quantitative Defizite: Die Semmering-Strecke steht mit ihrer vollen Verkehrsleistung nur mehr an wenigen Tagen im Jahr ohne betriebsbehindernde Erhaltungsarbeiten zur Verfügung, daher ist kein Spielraum für zusätzliche Verkehrsaufnahmen gegeben.

Die Südbahn als maßgebender Verkehrsträger - konkurriert auch mit dem bereits im Semmeringgebiet im Ausbau befindlichen hochrangigen Straßennetz. Mit der angestrebten Verkehrsleistungsteilung:

- Güterverkehr und Personenfernverkehr durch den Tunnel,
- Personennah- und Tourismusverkehr über die Bergstrecke,

soll ein moderner, marktgerechter Bahnverkehr ermöglicht und die bislang als einziges Verkehrsprojekt in die UNESCO-Liste der Weltkulturdenkmäler aufgenommene Ghegabahn in ihrem Bestand dauerhaft gesichert werden.

Quelle:

<http://www.hl-ag.at/main.html>

Argumentation des Landes Steiermark

Seitens der steirischen Landesregierung - und auch der Opposition - wird wiederholt die Bedeutung des Semmering-Basistunnels für den Wirtschaftsstandort Österreich bzw. Steiermark hervorgehoben, ebenso wie für die langfristige Sicherung von Arbeitsplätzen.

[<http://www.politik.steiermark.at/cms/beitrag/10154862/2494255>]

[<http://www.politik.steiermark.at/cms/beitrag/10147575/1545240>]

Die Realisierung des Projektes zählt im Hinblick auf die verkehrspolitischen Zielsetzungen des Bundes und des Landes zu den wichtigsten ÖBB-Bauvorhaben und besitzt nicht zuletzt durch die außenpolitische Entwicklung in Europa eine entscheidende internationale Bedeutung. Die Süd-Ost-Spange stellt keine Alternative zum Semmeringbasistunnel dar.

In diesem Sinn beschließt die Steiermärkische Landesregierung Anfang 1992 eine Resolution an die Bundesregierung, in der diese aufgefordert wird, "alle erforderlichen Maßnahmen für den sofortigen Baubeginn des Semmering-Basistunnels zu treffen".

Im steirischen "Aktionsprogramm Mobilität" werden folgende Argumente gebracht:

- Die Semmering-Bahnstrecke ist Teilstück einer wichtigen innerösterreichischen Bahn-Magistrale und liegt zugleich im Bereich eines europäischen Verkehrskorridors, der

von Warschau über Wien bis nach Norditalien zur Adria reicht. Damit dürfen nicht nur lokale, regionale und nationale, sondern auch transnationale Gesichtspunkte berücksichtigt werden.

- Die Semmering-Bergstrecke zählt derzeit schon zu den wichtigsten und im Schienengüterverkehr auch am stärksten befahrenen Alpenübergängen Österreichs bzw. Europas. Dem Leitbild „bewusst verknüpfen - behutsam bauen - bestimmt erreichen“ entsprechend ist es für Österreich gesamtpolitisch unvorstellbar, im Güterverkehr Entwicklungen wie in Südeuropa hinzunehmen, wo mehr als 85 % der Güter auf der Straße transportiert werden.
- Im Schienengüterverkehr ist der Semmering der am stärksten belastete Alpenübergang Österreichs. Geht man von den erwarteten Zunahmen im Personen- und Güterverkehr aus, wird die Kapazitätsgrenze der Semmeringbahn bis zum Jahr 2010 geringfügig überschritten.
- Die Neugestaltung des Streckenabschnittes Mürzzuschlag-Gloggnitz ermöglicht die Senkung der Kantenfahrzeiten Wien-Graz auf 2:00 Stunden für IC- und 1:40 Std. für Supercity- Züge sowie wesentliche Einsparungen für den Güterverkehr und den unbeschränkten Einsatz sämtlicher Formen des Kombinierten Verkehrs.

Quellen:

<http://www.verwaltung.steiermark.at/cms/dokumente/10013048/7da136f7/Mobil.PDF>

Argumentation der Industriellenvereinigung und der Wirtschaftskammer

In einer gemeinsamen Pressekonferenz von Industriellenvereinigung und Wirtschaftskammer Steiermark am 20. Mai 2003 wird der Ausbau des Semmering-Basistunnels als unverzichtbar bezeichnet. Begründet wird dies mit der Rolle der Steiermark als Drehscheibe der "Zukunftsregion Süd-Ost". Die hochrangige Anbindung ist vor allem für die Ansiedlung von Industriebetrieben entscheidend. Der Semmering-Basistunnel ist notwendig um die Chancen aus der EU-Erweiterung voll nutzen zu können.

Dieser Ansicht schließt sich am 21. Mai 2005 auch die Wirtschaftskammer Kärnten an: Für den Wirtschaftsstandort, für die Kärntner Betriebe ist dieses wichtige Infrastrukturprojekt unverzichtbar.

Insofern wird 2005 der Beschluss den Tunnel anders als ursprünglich geplant zu bauen, von Gilbert Frizberg, Vizepräsident der Wirtschaftskammer Steiermark, als "Sieg der Vernunft" bezeichnet.

Ähnlich äußert sich IV-Generalsekretär, Mag. Markus Beyrer: „Die Industrie unterstützt das neue Semmering-Basistunnelprojekt nachdrücklich. Mit einem schnell realisierten Semmering-Basistunnel ist sichergestellt, dass der Süden Österreichs in die Transeuropäischen Netze eingebunden ist und nicht umfahren wird. Unternehmen siedeln sich primär an leistungsfähigen und vorrangigen Infrastruktursträngen an und schaffen Arbeitsplätze.“

Als Argumente der Industrie für den Semmering-Basistunnel führte Beyrer an:

- Gegenwärtig ist keine moderne Güter-Zugsführung über den Semmering möglich, d.h. moderne Güterzüge müssen getrennt geführt werden. Dies hat zur Folge, dass keine Garantie für Unternehmen gegeben werden kann, dass Güter gleichzeitig und just-in-time geliefert werden. Dies ist insbesondere angesichts des Zusammenwachsens des automotiven Zulieferraumes Graz – Bratislava problematisch.
- Mit einer leistungsfähigen Infrastrukturachse in den Süden entsteht eine Achse Nord/Ostsee-Wien-Graz-Italien-Barcelona mit einem noch leistungsfähigeren Infrastrukturknoten Graz.
- Die Fahrtzeiten im Personenverkehr sind gegenüber anderen Verkehrsträgern wie Auto und Flugzeug nicht wettbewerbsfähig.
- Mit der angestrebten Verkehrsleistungsteilung - Güterverkehr und Personenfernverkehr durch den Tunnel, Personennah- und Tourismusverkehr über die Bergstrecke – ist zudem die Chance für einen modernen, marktgerechten Bahnverkehr gegeben.

[<http://www.wko.at>]

[<http://www.industriellenvereinigung.at>]

Argumentation der Arbeiterkammer

Die Fertigstellung der neuen Tunnelvariante soll zeitgleich mit der Koralmbahn im Jahr 2020 erfolgen. Das ist gegenüber dem Generalverkehrsplan eine Verzögerung um 9 Jahre. Dadurch entstehen der Steiermark schwere wirtschaftliche und ökologische Schäden:

- Durch die jahrzehntelange Verzögerung entgehen der steirischen Wirtschaft Hunderte Millionen Euro an Bauaufträgen.
- Durch die mittlerweile fertiggestellte Semmering-Straßenquerung wird es gemäß Generalverkehrsplan bis 2015 eine Steigerung im Straßenverkehr auf 6.200 Lkw/Tag (+313%) und auf 19.700 Pkw/Tag (+119%) geben, ohne dass eine Bahnalternative angeboten werden kann.
- Durch die Verzögerung der Fertigstellung kommt es zu einer Beeinträchtigung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes, was die Steiermark in der europäischen Konkurrenz der Regionen schwächen wird.

[<http://www.akstmk.at/www-395-IP-21248.html>]

Argumente gegen den Bau des Semmering-Basistunnels

Argumentation des Landes Niederösterreich

Erwin Pröll äußert bereits 1991 als Landeshauptmann-Stellvertreter Bedenken gegen das Projekt des Semmering-Basistunnels und fordert Verkehrsminister Streicher auf, das Projekt durch eine unabhängige internationale Expertenkommission überprüfen zu lassen. Niederösterreich habe beim Ausbau der Bahninfrastruktur andere Prioritäten habe als den Semmering-Tunnel, nämlich bessere Nahverkehrsverbindungen auf jenen Bahnstrecken, die täglich große Pendlerströme aufnehmen müssen, sowie den Ausbau und die Verbesserung der Bahnverbindungen in den Osten und Norden, da auf diesen Strecken angesichts der Ostöffnung wachsende Verkehrsströme im Personen- und Güterverkehr zu erwarten sind.

Am 28. Jänner 1993 betont Pröll, mittlerweile niederösterreichischer Landeshauptmann, diesen Standpunkt neuerlich. Außerdem sei nicht die Semmeringstrecke das Nadelöhr auf der Südbahnlinie. Dort sei noch ein Drittel Reservekapazität für den Güter- und Personenverkehr vorhanden. Kapazitätsprobleme ergeben sich laut Pröll im Streckenverlauf in Teilen der Steiermark und Kärntens.

Zusätzlich argumentiert das Land Niederösterreich spätestens in der zweiten Hälfte der 1990er Jahre - im Zusammenhang mit dem Naturschutzverfahren - mit ökologischen Aspekten. Von der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen als Naturschutzbehörde erster Instanz wird der ablehnende Bescheid 1998 unter anderem damit begründet, daß mit der Verwirklichung des Projektes eine wesentliche Störung des Grundwasserhaushaltes und eine wesentliche Beeinträchtigung verschiedener Feuchtgebiete durch Trockenfallen von Quellbereichen zu erwarten sei. Weiters sei mit negativen Auswirkungen auf das innere Gefüge des Landschaftshaushaltes wie Grundwasserführung, Pflanzenkleid und Tierleben zu rechnen. Außerdem könnten sich Auswirkungen auf das Landschaftsbild ergeben, die in der Folge das Landschaftsschutzgebiet Rax-Schneeberg verändern und den Erholungswert der Landschaft beeinträchtigen werden.

2005 zeigt sich Pröll jedoch verhandlungsbereit und beteiligt sich an der Vorbereitung des Projekts "Semmering-Basistunnel neu": Pröll betonte, dass das bisherige Projekt überaltet gewesen sei. Nun müsse eine neue Variante gefunden werden, die sowohl den nötigen Sicherheitsstandards als auch den Anforderungen an die Umwelt entspreche.

Argumentation der Vereinigten Bürgerinitiativen Schwarzatal und der "Alliance for Nature"

Der Semmering-Basistunnel ist nach Ansicht der Bürgerinitiativen ein "Prestige-Bau", das dafür vorgesehene Budget sollte besser in andere Bahnprojekte, etwa den zweigleisigen Vollausbau der Schoberpaß-Pyhrn-Strecke oder den Bahn-Nahverkehr in Graz investiert werden. Bereits 1991 zeigt sich, dass der unmittelbare Verkehrszuwachs auf der Bahn durch den Fall des Eisernen Vorhanges ausgeblieben ist. Ein Anwachsen des Bedarfes sei eine Frage nicht von Jahren, sondern von Jahrzehnten. Langfristig ist jedoch die Südbahn insgesamt diesen Anforderungen nicht mehr gewachsen, und eine punktuelle Maßnahme, wie der Semmering-Basistunnel bringt keine generelle Hilfe zur Kapazitätserweiterung. Der Engpass der Südbahnstrecke besteht nicht im Semmering selbst, sondern in den Gebieten vor und hinter dem Semmering.

Der Semmering wird nicht, wie oft behauptet, zum Flaschenhals. Durch Verbesserungen der Blockabstände und Überholmöglichkeiten können auf der Semmeringstrecke täglich 280 bis 300 Züge verkehren, seit Einführung des Austro-Taktes sind es 190. Beim Güterverkehrsaufkommen kann eine Steigerung um 150 Prozent verkraftet werden. Die Bürgerinitiativen widersprechen auch den Angaben der steirischen Landesregierung, die das derzeitige Güteraufkommen 1992 mit acht Millionen Tonnen und die Zahl der Fahrgäste mit vier Millionen beziffert. Damit wäre die Leistungsgrenze bereits erreicht. Tatsächlich werden aber laut nur 5,5 Millionen Tonnen und zwei Millionen Fahrgäste gezählt. Auch die Baukosten werden 1992 doppelt so hoch geschätzt wie durch die verantwortlichen Planer, nämlich mit acht Milliarden Schilling (0,58 Milliarden Euro).

Das Prognos-Gutachten, das 1993 den Semmering-Basistunnel empfiehlt, basiert laut Vereinigten Bürgerinitiativen und "Alliance for Nature" auf falschen Grundlagen, nämlich auf der irrigen Annahme einer starken Verkehrszunahme am Semmering innerhalb der nächsten 20 Jahre. Tatsächlich sei das Verkehrsvolumen über den Semmering aber nachweislich rückläufig. Die Adaptierung der bestehenden Strecke käme wesentlich günstiger als im Gutachten angenommen (Prognos spricht von 3 bis 8 Mrd. Schilling). Außerdem vernachlässigt das Gutachten die ökologische Dimension des Projekts. Durch das Tunnelprojekt droht eine Beeinträchtigung des Semmering-Wasserhaushalts. Dies zeigt sich bereits am Sondierstollen: Rund eine Million Liter werden pro Tag aus der Röhre gepumpt und dadurch dem Wasserhaushalt des Semmerings entzogen.

Kosten einer Verzögerung bzw. Nicht-Realisierung des Semmering-Basistunnels

Angaben zum Investitionsvolumen

Ende 1991 gehen Vertreter der Bürgerinitiativen von einem Investitionsvolumen von "rund sechs bis zehn Milliarden Schilling" aus. Für die FPÖ nennt Jörg Haider Gesamtkosten des Projekts Semmering-Basistunnel 1992, keine drei Monate später, in der Höhe von 70 Mrd. Schilling. Dabei beruft er sich auf eine Schätzung des Wirtschaftsforschers Horst Knapp, wonach der Tunnelbau allein bis zum Jahr 2020 Kosten von 44 Mrd. Schilling (3,20 Mrd. Euro) verursachen werde. Dazu kämen weitere Kosten von 25 Mrd. Schilling (1,82 Mrd. Euro) für die nötige Verbesserung der Vor- und Zulaufstrecken sowie für Lärmschutzmaßnahmen.

Im Gutachten des Schweizer Prognos-Instituts werden 1993 5,5 Mrd. S angenommen. Zum Vergleich würde laut Prognos der Ausbau der bestehenden Ghega-Bergstrecke über den Semmering zwischen 3 und 8 Mrd. S kosten, je nach Art und Ausmaß der Adaptierung.

Gerhart Bruckmann - Abgeordneter der ÖVP und im Zusammenhang mit den Bürgerinitiativen aktiv - rechnet hingegen für die Adaptierung der heutigen bestehenden Strecke lediglich mit etwa 600 Mill. S, für einen Tunnel mindestens mit dem Zehnfachen, also etwas mehr als von Prognos ein Jahr davor angenommen wurde. ÖVP-Verkehrssprecher Helmut Kukacka spricht 1994 von 5 Mrd. S für den Semmeringtunnel, allerdings - ähnlich wie Jörg Haider vor zwei Jahren - von zusätzlichen 25 Mrd. S für die Vor- und Zulaufstrecken. 1997 beziffert die HL-AG das Gesamtvorhaben Semmering-Basistunnel mit 7,9 Mrd. S. ÖBB-General Helmut Draxler nennt 1998 einen Betrag von 8 Mrd. Schilling. 2002 legt die Regierung einen Generalverkehrsplan vor, in dem das Bauvolumen für den Semmering-Tunnel mit 800 Mio. Euro geschätzt und die Fertigstellung für 2011 geplant wird.

Am 8. März 2005 äußert sich Bundeskanzler Schüssel zu den voraussichtlichen Kosten des neu zu planenden Projekts Semmering-Basistunnel: Fest stehe bereits, dass das neue Bauvorhaben teurer werde. Ein neues Tunnelprojekt soll in jedem Fall zweiröhrig werden. Statt mit Kosten von 1 Mrd. Euro rechne man nun mit 1,2 Mrd. Euro. Verkehrsminister Gorbach nennt am selben Tag einen geringfügig höheren Betrag von 1,25 Mrd. Euro.

Angaben zu Kosten durch die Verzögerung

Nachdem der Verfassungsgerichtshofs den gegen die Niederösterreichische Landesregierung und damit im Sinne der Projektbetreiber entscheidet, gibt der Generaldirektor der HL-AG, Walter Brenner, die bisher aufgelaufenen Kosten mit rund 1 Mrd. S an. Dieses Geld sei in Planung, Grundstückablösen, Ersatzwasserleitungen und die Sondierungsarbeiten geflossen. Jeder Tag, wo der Tunnel später in Betrieb gehe, verursache volkswirtschaftliche Kosten in Höhe von 2 Mill. S.

Kosten entstehen auch durch die inhaltliche Veränderung des Projekts, konkret durch den Bau des Sondierungsstollens für einen Tunnel, der schließlich in dieser Form nicht gebaut wird. In diese Baumaßnahmen sind zum Zeitpunkt, als der ursprünglich geplante Basistunnel aufgegeben wird, bereits 93 Mio. Euro geflossen.

SCHIG-Vorstandsdirektor Helmut Falschlehner beziffert den Betrag, der insgesamt "in den Sand gesetzt" wurde, mit 2 Mrd. Euro. Zudem wird ein neues Projekt voraussichtlich teurer als das ursprünglich geplante.

Ad Semmering-Tunnel

Interview mit Helmut Falschlehner

Fragebereich 1: Subjektive Darstellung des bisherigen Projektverlaufs

1. Wie haben Sie den bisherigen Verlauf des Projekts erlebt?
Frustriert, da ein wichtiges Projekt blockiert ist

2. Welche Ereignisse oder Entwicklungen waren Ihres Erachtens für den Verlauf des Projekts entscheidend?
Das Projekt wurde für die eigene und die Parteipolitik vereinnahmt

3. Wie lauten Ihre Argumente für bzw. gegen das Projekt?
Das Projekt ist für die gesamte österreichische Wirtschaft von großer Bedeutung. Österreich darf nicht umfahren werden.

4. Wie beurteilen Sie die Argumente der anderen Seite?
Naturschutzargumente werden vorgeschoben

Fragebereich 2: Betriebswirtschaftliche Aspekte

5. Welche Kosten wurden durch die Verzögerung bzw. das Scheitern des Projekts konkret verursacht? (z.B. durch zusätzlich notwendige Baumaßnahmen, administrative Kosten, Kosten für den Rechtsweg etc.)

bisher wurden dadurch etwa 2 Mrd Schilling in den Sand gesetzt.
Ein neues Projekt wird sicherlich wesentlich teurer.

6. Welche Auswirkungen hatten die Verzögerung bzw. die Verhinderung auf die Ertragssituation Ihres Unternehmens? Wir bitten Sie um eine grobe Schätzung der Opportunitätskosten, die durch die Nicht-Realisierung des Projekts und den Verzicht auf andere Verwendungsmöglichkeiten des eingesetzten Kapitals entstanden sind.
Auf unser Unternehmen keine

Fragebereich 3: Gesamtwirtschaftliche Aspekte

7. Welche Auswirkungen hatte die Verzögerung bzw. das Scheitern des Projekts auf die Wirtschaft in der Region und in Österreich insgesamt?
- a) Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt
 - b) Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort, damit verbunden Auswirkungen auf die Steuereinnahmen etc.
 - c) Sonstige Auswirkungen
- Wir bitten Sie um eine Abschätzung der externen Effekte einer planmäßigen Projektrealisierung und der externen Effekte der Verzögerung

Die Wirtschaftsstandorte insbesondere in der Steiermark sind durch die Verzögerung und die zusätzlichen Transportkosten enorm belastet. Eine Abschätzung ist schwierig.

Fragebereich 4: Sonstige Aspekte

8. Welche ökologischen Argumente haben Ihrer Ansicht nach für oder gegen eine Umsetzung des Projekts gesprochen?
- Wenn in der unmittelbaren Nähe ein Strassentunnel realisiert werden kann, können die ökologischen Argumente nicht gravierend sein.
9. Welche weiteren Argumente haben für oder gegen eine Umsetzung des Projekts gesprochen? (z.B. soziale Aspekte)

Fragebereich 5: Politische Dimension

10. Wie bewerten Sie das Verhalten der politischen Entscheidungsträger im Verlauf des Projekts?
- Parteilich motiviert

2.2.2. Lainzer Tunnel

(Basierend auf einen Text von Reinhold Gutschik)

Projektbeschreibung und Chronologie

Der "Lainzer Tunnel" ist als Verbindungsstrecke zwischen Westbahn, Südbahn und Donauländebahn in Wien geplant. Durch ihn sollen Güter- und Personenzüge Wien schneller und umweltschonender als bisher durchqueren bzw. an ihre innerstädtischen Ziele, die Güterterminals, gelangen. Frei werdende Kapazitäten auf der West- und Südbahn können dann für die Verbesserung des Personennahverkehrs genutzt werden. Der öffentliche Verkehr wird attraktiver und in weiterer Folge die Umwelt von Lärm und Abgasen des Straßenverkehrs entlastet. Mit einer Länge von insgesamt 15,4 Kilometern ist der Lainzer Tunnel das viertgrößte Projekt in der Geschichte des Österreichischen Eisenbahnbaus.

Einbindung Südbahn: Dieser ca. 1550 m lange Teilbereich beinhaltet die niveaufreie Einbindung der Gleise des "Lainzer Tunnels" in die Südbahnstrecke zwischen dem Bahnhof Meidling und der Haltestelle Hetzendorf. Damit verbunden ist die Verbesserung der Einfahrtsituation des Schnellbahnverkehrs nach Meidling von Süden her.

Anbindung Donauländebahn: Dieser ca. 2200 m lange Teilbereich beinhaltet die Verbindung des "Lainzer Tunnels" mit der Donauländebahn und damit der Strecke zum Zentralverschiebebahnhof Kledering.

Verbindungstunnel: Dieser ca. 6,6 km lange Teilbereich stellt die eigentliche Verbindung der "Verknüpfung Westbahn" mit der "Einbindung Südbahn" bzw. der "Anbindung Donauländebahn" dar.

Verknüpfung Westbahn: Dieser Teilbereich verknüpft die beiden bestehenden Fernverkehrsgleise der Westbahn mit der projektierten Hochleistungs-Neubaustrecke zwischen Bahnhof Meidling und Hauptbahnhof St. Pölten.

Projektlänge: 12,8 km

Länge des Tunnelbauwerkes: 12,3 km

Tunnellänge mit Anschlüssen: 15,4 km

Gesamtlänge der Gleisum- und -neubauten: 25,3 km

Entwurfsgeschwindigkeit: 160 km/h

Tunnelerrichtung: 35% offene Bauweise, 65% geschlossene Bauweise

Bauten: 7 Anfahrschächte und -bereiche, 4 Portale, 27 Notausstiege, 2 Betriebsgebäude, 4 Neu- bzw. Umbauten von S-Bahnhaltestellen, 6 Straßenquerungen, 10 Bahnquerungen, 5 Fuss- und Radwegquerungen, 2 Bachquerungen, 3 Einbautenkollektoren

Detailbeschreibung:

Einbindung Südbahn:

Die Trasse des "Lainzer Tunnels" beginnt im Bahnhof Meidling, um nach Unterquerung der Philadelphiabrücke zwischen den beiden Gleisen der Südbahn abzusinken. Unmittelbar nach Unterquerung der Donauländebahnbrücke befindet sich das Portal des "Lainzer Tunnels". Die Trasse verläuft dann unterirdisch unter dem ehemaligen Bahnhof Unter-Hetzendorf nach Westen, unterquert die Altmannsdorfer Straße, folgt der 1974 stillgelegten Verbindungsbahntrasse und geht kurz vor der Unterquerung der Strohhberggasse in den Bauteil "Verbindungstunnel" über.

Besondere Baumaßnahmen: Die Ausbaumaßnahmen bewirken im sogenannten Meidlinger Einschnitt eine Verbreiterung von vier auf insgesamt neun Gleise. Die Wienerbergbrücke wird, in Richtung Philadelphiabrücke verschoben, neu gebaut. Der bestehende Flohbergtunnel der Verbindungsbahn wird auf einer Länge von ca. 50 m abgetragen. Die bestehende Donauländebahnbrücke wird wegen der erforderlichen nahezu doppelten Spannweite ebenfalls neu gebaut werden.

Bauweise: Die Wände des breiteren Meidlinger Einschnittes werden mittels Stahlbetonbohrpfählen, jeweils mit einem Durchmesser von 120 cm, ausgeführt. Die Rampenwände und die Tunnelwände ab der Donauländebahnbrücke bis zum Übergang zum Verbindungstunnel werden in Schlitzwandbauweise hergestellt.

Baudurchführung: Die Bauarbeiten werden fast ausschließlich auf Grundstücken der ÖBB durchgeführt. Während der Bauarbeiten wird - abgesehen von einzelnen Gleissperren an Wochenenden - der Bahnbetrieb in vollem Umfang aufrechterhalten. Insgesamt sind dafür über 50 Gleisbauphasen erforderlich. Darüber hinaus erfolgt gleichzeitig und in enger

Abstimmung mit der Verbreiterung des Meidlinger Einschnittes auch der Umbau des Bahnhofs Meidling. Dort erfolgen die Zulegung eines Gleises auf Seite der Eichenstraße und der Neubau eines zusätzlichen Bahnsteiges auf Seite des Meidlinger Friedhofes. Um das Straßennetz möglichst wenig durch zusätzlichen LKW-Verkehr zu belasten, wird danach getrachtet werden, das Aushubmaterial im Bereich des Bahnhofs Unter-Hetzendorf per Bahn abzutransportieren. Der Baubeginn für die Rohbauarbeiten fand im September 1999 statt, das Bauende inkl. Ausrüstungsarbeiten ist für Mitte 2006 vorgesehen.

Anbindung Donauländebahn:

Die Trasse zweigt unterirdisch im Bereich der Altmannsdorfer Straße vom "Lainzer Tunnel" ab, führt unter der Südbahn, der Breitenfurter Straße und dem Gelände der Firma Grundig hindurch und verläuft in weiterer Folge unter der Donauländebahn und der Griesbergasse bis zum Schacht Pottendorfer Straße. Unmittelbar danach wird die Trasse der U6 und der Wiener Lokalbahn unterquert. Der zweigleisige Tunnel schwenkt nun unter der Donauländebahn auf die Nordseite der Bahntrasse, steigt neben dem Umspannwerk Süd hoch und endet unmittelbar nach der Unterquerung der Eibesbrunnergasse. Von dort schließt eine Rampenstrecke bis zur Brücke über die Gutheil-Schoder-Gasse an, die gleichzeitig auch das Ende des Projektes im Südosten darstellt.

Besondere Baumaßnahmen: Im Zuge der Eibesbrunnergasse wird die niveaugleiche Eisenbahnkreuzung für Fußgänger durch eine Fuß- und Radwegunterführung ersetzt. Die Brücke über die Gutheil-Schoder-Gasse erhält ein neues Tragwerk für die zusätzlichen Gleise. Der Teilabschnitt weist insgesamt vier Notausstiegsbauwerke auf.

Bauweise: Das Verzweigungsbauwerk auf den Strohberggründen, unter der Altmannsdorfer Straße und unter dem Bahnhof Unter-Hetzendorf wird in Deckelbauweise unter Einsatz von Schlitzwänden für die seitlichen und mittleren Tunnelwände hergestellt. Die Bodenplatten, Tunneldecken und Innenschalen sind in diesem Bereich, der zum Teil nahe der Bebauung liegt, aus Gründen der Vermeidung von Erschütterungs- und Körperschallemissionen besonders massiv. So weisen die Bodenplatten 1,80 m Dicke, die Plattenbalken der Tunneldecke 3,0 m Dicke und die auf Seite der Bebauung befindliche Innenschale 1,20 m Dicke auf. Die Strecke vom Bahnhof Unter-Hetzendorf bis zur U6-Querung wird in der NÖT-Methode hergestellt werden. Von der U6-Querung bis zur Eibesbrunnergasse gelangt dann wieder die Deckelbauweise - unter Verwendung von Bohrpfählen mit einem Durchmesser

von 120 cm - zum Einsatz.

Baudurchführung: Die Unterquerung der U6 und der Wiener Lokalbahnen erfolgt unter Verwendung von Hilfsbrücken für die Herstellung des Tunnels. Diese erfolgt im Zuge provisorischer Gleisverlegungen in Deckelbauweise unter der Donauländebahn. Die Tunnelvortriebsarbeiten für die NÖT-Tunnel werden zum Teil im Bereich Bahnhof Unter-Hetzendorf über entsprechende Arbeitsöffnungen in den Tunneldecken durchgeführt. Dort soll auch über die vorhandenen bzw. angepassten Gleisanlagen das Aushubmaterial per Bahn abtransportiert werden. Die andere NÖT-Teilstrecke wird vom Schacht Pottendorfer Straße aufgefahren. Der Baubeginn für die Rohbauarbeiten ist für Anfang 2003 vorgesehen, die Gesamtfertigstellung wird 2009 erfolgen.

Verbindungstunnel:

Ab der Unterquerung der Bundesstraße 1 im Wiental, etwa 200 m stadteinwärts des Anschlusses der Westautobahn, sinkt der Tunnel unter den Lainzer Tiergarten, quert in weiterer Folge den Bezirksbereich Ober-St. Veit, den Bereich des Roten Berges sowie den Bezirksbereich Lainz und schwenkt ab der Unterfahmung der Lainzer Straße beim Übergang zur Speisinger Straße unter die Trasse der Verbindungsbahn ein. Nach ca. 1,5 km verläßt die Tunneltrasse etwa bei Einmündung der Jägerhausgasse in die Schlöglgasse den Bereich der Verbindungsbahntrasse und verläuft im Weiteren unter dem früheren Trassenbereich der Verbindungsbahn. Nach Unterquerung der Schönbrunner Allee und der Strohberggasse mündet der Tunnel etwa 100 m vor der Altmannsdorfer Straße in das Bauwerk für die Anbindung der Donauländebahn.

Besondere Baumaßnahmen: Die einzigen Bauwerksteile, die im gesamten Abschnitt an der Oberfläche zu sehen sein werden, sind die Ausgänge der 11 vorgesehenen Notausstiege. Die Tiefenlage der Gleise des Tunnels unter der Geländeoberfläche beträgt zwischen 15 und 120 Höhenmeter.

Bauweise: Der Tunnel wird zur Gänze nach der "Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode" (NÖT) hergestellt. Eine Reihe von Sicherungsmaßnahmen wie Stahldielen und Stahldorne im Lockergestein sowie Ankerungen im Festgestein kommen dabei zur Anwendung. Weiters werden zur Absenkung des Grundwasserspiegels während des Tunnelvortriebes eigene Brunnen hergestellt. Nach Fertigstellung der Innenschale des Tunnels sowie des Ausbaus der Notausstiegsschächte und -stollen wird der körperschallgedämmte Oberbau in Form eines auf

die schalltechnischen Erfordernisse abgestimmten Masse-Feder-Systems hergestellt.

Baudurchführung: Die Tunnelherstellungsarbeiten werden von Anfahrtsschächten ausgehend durchgeführt. Der Schacht Klimtgasse wird am Ende der Bauzeit zu einem Notausstiegsschacht ausgebaut, der Schacht Himmelbaugasse ist eine Bauhilfsmaßnahme und wird zur Gänze rückgebaut. Um das Straßennetz des angrenzenden Bezirksbereiches möglichst wenig durch zusätzlichen Bauverkehr zu belasten, ist vorgesehen, das Ausbruchmaterial des Tunnels im Bereich des Bahnhofes Maxing per Bahn abzutransportieren.

Verknüpfung Westbahn:

1. Abschnitt: Im Bereich der Westbahntrasse zwischen Wolf in der Au und der S-Bahn-Haltestelle Purkersdorf-Sanatorium werden auf insgesamt 3 km Länge zwei Gleise der Westbahn über Rampenbauwerke unter die bestehende Westbahntrasse geführt, wo sie in einer ca. 550 m langen viergleisigen Weichenhalle mit den beiden Gleisen der Neubaustrecke verbunden werden.

Der 2. Abschnitt besteht aus einer 1700 m langen zweigleisigen Tunnelröhre für die Gleise der Neubaustrecke, die im Bereich Loudonstraße die Weichenhalle verlassen und etwa parallel zum Wurzbachtal in Richtung St. Pölten abzweigen.

Der 3. Abschnitt besteht aus zwei eingleisigen, ca. 750 bzw. 900 m langen Tunnelröhren, die vom Verknüpfungsbauwerk ausgehen, den Fuß des Bierhäuslberges, die Linzer Straße und die Westbahntrasse unterfahren und vor der Querung des Wienflusses in das zweigleisige Querungsbauwerk des Wientales einmünden. Dieser ca. 300 m lange Abschnitt endet unmittelbar vor Querung der Wientalstraße bzw. der Bundesstraße 1.

Besondere Baumaßnahmen: Die beiden S-Bahn-Haltestellen Hadersdorf/Weidlingau und Weidlingau/Wurzbachtal werden vollkommen neu und behindertengerecht gestaltet. Darüber hinaus ist im Bereich Wolf in der Au die Errichtung einer zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle und einer Park & Ride-Anlage beabsichtigt. Neu errichtet werden der Fußgängersteg über die Bahn neben dem Mauerbach und über die Mauerbachstraße sowie die Brücke für die Linzer Straße. Die Lorenz-Stein-Straße wird zweispurig ausgebaut. Im gesamten Bereich werden 9

Notausstiege errichtet werden.

Bauweise: Der in offener Bauweise zu errichtende Bauwerksbereich unter der Westbahntrasse wird, ausgenommen die beiden Rampenbauwerke, in der Deckelbauweise hergestellt. In jeder Bauphase wird mindestens auf zwei Gleisen der Westbahn der ungehinderte Bahnbetrieb gewährleistet sein. Eine Besonderheit stellt in diesem Bauwerksbereich das vorgesehene Grundwasserausgleichssystem dar, das eine Unterbrechung bzw. einen Aufstau der vorhandenen Grundwasserströmung in Richtung des Wienflusses verhindert. Die Tunnelröhren im Bereich des Bierhäuselberges (zwischen Wolf in der Au und Hadersdorf) werden nach der "Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode" (NÖT) hergestellt. Um Erschütterungsauswirkungen zu minimieren, wird bereichsweise ein körperschallgedämmter Oberbau ausgeführt.

Baudurchführung: Um die Baubelastung möglichst gering zu halten, wird das Aushubmaterial des Bereiches zwischen Wolf in der Au und Mauerbachstraße zu einem großen Teil per Bahn abtransportiert. Abgestimmt auf den Ausbau der Retentionsbecken und des Wienflußbettes, wurde mit der Errichtung des Bauwerksabschnittes für die Wientalquerung bereits im Februar 1999 begonnen. Das Ende der Rohbauarbeiten ist je nach Abschnitt von Herbst 2004 bis Anfang 2005 vorgesehen. Die Gesamtfertigstellung ist für Ende 2006 vorgesehen.

Chronologie

1970er-Jahre

Erste Planungen für eine Eisenbahnverbindung durch Wien, die Westbahn, Südbahn und Donauländebahn miteinander verbinden soll.

[Hayden, Martin: Bautechnische Dokumentation des Bauloses LT 25 im Projekt Lainzer-Tunnel. Diplomarbeit. Wien 2002: 13; APA-Meldung vom 20.Dez 1997]

1985-1986

Erste Stufe eines städtebaulichen Wettbewerbes für Entwicklungsmöglichkeiten im Donauraum. Eine der Aufgabenstellungen bildet die Planung eines Zentralbahnhofes und damit einer Verbindung von Westbahn und Südbahn.

1987-1988

Zweite Stufe des städtebaulichen Wettbewerbes für Entwicklungsmöglichkeiten im Donaauraum. Vier Teams liefern Beiträge. Dabei wird (von Arthur D. Little) auch der Lainzer Tunnel vorgeschlagen, und zwar mit einer ähnlichen Trasse wie der aktuell geplanten.

1989

Die ÖBB stellen das Einreichprojekt fertig. Eine Einreichung erfolgt aber nach Widerständen seitens der Stadt Wien nicht.

1990

Der Nationalrat überträgt die Planung an die 1989 neu gegründete HL-AG. Die HL-AG reicht daraufhin das Projekt ein. Die Fertigstellung ist für 1995 geplant. Dieser Zeitpunkt steht auch in Zusammenhang mit der für 1995 in Wien geplanten EXPO. Der Lainzer Tunnel wird zur Abwicklung des EXPO-Verkehrs als günstig, wenn auch nicht als unbedingt notwendig gesehen.

[Hofmann, Regine: Verkehrsprojekte in der Region Wien. Eine Analyse des Projektmanagements im Verkehrsbereich. Diplomarbeit. Wien 2000: 56 / APA-Meldung vom 16.Aug 1990].

Proteste der Anrainer sollen man durch Lärmschutzeinrichtungen einerseits und Anhörungsverfahren sowie Diskussionsveranstaltungen in den einzelnen Bezirken aufgefangen werden.

1990-1991

Der erste Entwurf wird von der Regierung abgelehnt. Daraufhin initiiert die HL-AG ein Anhörungsverfahren. Im Rahmen dieses Anhörungsverfahrens gehen circa 2300 negative Stellungnahmen ein. In der Folge fordern Vertreter der Stadt Wien die Durchführung eines Variantenvergleichs und eine verstärkte Einbeziehung der Öffentlichkeit. Nachdem die EXPO bei einer Volksbefragung abgelehnt worden war, fällt der unmittelbare Termindruck weg. Bei der Stadt Wien tritt das Interesse in den Vordergrund, nicht neuerlich mit einem Großprojekt am Widerstand der Öffentlichkeit zu scheitern.

[Hofmann, Regine: Verkehrsprojekte in der Region Wien. Eine Analyse des Projektmanagements im Verkehrsbereich. Diplomarbeit. Wien 2000: 56.]

[http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/recht/downloads/bescheid_zweiterabschnitt_anbindung_donaulaendebahn.pdf]

1993

Im Februar 1993 wird ein zweites Anhörungsverfahren eingeleitet, wobei diesmal Bewohner der betroffenen Bezirke auch durch Haushaltsbefragungen einbezogen werden. Sinngemäß entspricht dies zumindest teilweise bereits einer Umweltverträglichkeitsprüfung, wie sie erst 1994 gesetzlich verankert wurde. Im Zuge des zweiten Anhörungsverfahrens gehen nur noch 289 Stellungnahmen ein, wovon 166 Stellungnahmen positiv sind. Das Anhörungsverfahrens endet mit dem Ergebnis, dass die Trassenverordnung aufrecht bleibt. Am 3. Dezember 1993 wird die Trassenverordnung von Minister Klima erlassen.

[http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/recht/downloads/bescheid_zweiterabschnitt_anbindung_donaulaendebahn.pdf]

1995

Die ÖBB und die HL-AG werden in einen neuen Konzern, bestehend aus der Österreichischen Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft sowie aus weiteren Betriebsgesellschaften, umstrukturiert.

1996

Am 27.8.1996 wird der Lainzer Tunnel zum Bau übertragen.

1997-1998

Die eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren zu allen vier Teilbereichen:

- Einbindung Südbahn
- Anbindung Donauländebahn
- Verbindungstunnel
- Verknüpfung Westbahn

werden positiv abgeschlossen.

1999

Die naturschutzrechtliche Genehmigung erfolgt. Im Februar 1999 beginnen die Bauarbeiten. Auf Initiative der Wiener Umwelthanwaltschaft vereinbaren die Stadt Wien, die Umwelthanwaltschaft und die HL-AG, ein Mediationsverfahren "Dialog Lainzer Tunnel" durchzuführen. Die Mediationsrunde diskutiert insbesondere die Themen Bautätigkeit, Grundwasser, Erschütterungen, Lärm und Sicherheit. Dabei soll - laut Vizebürgermeister Bernhard Görg - ein Ausgleich zwischen "berechtigten Anrainerwünschen" und den Interessen der Betreiberfirma, der HL-AG, erreicht werden. Fünf Bürgerinitiativen sagen jedoch bereits im Vorfeld ihre Teilnahme an der Mediation ab. "Zum Großteil, weil sie der Meinung sind, dass ihre Anliegen bereits zufriedengestellt wurden", so der Mediator Harald Hittinger.

2000

Infrastrukturminister Schmid kündigt im Mai 2000 an, den Bau des Lainzer Tunnels aufzuschieben. Als Argument führt Schmid an, dass der Lainzer Tunnel - ebenso wie die St. Pöltner Umfahrung - "in der Luft hängen" würden, so lange es keine Hochleistungsbahn zwischen Wien und St. Pölten gebe. Das frei werdende Geld aus dem bestehenden Bahnausbauprogramm wird in den viergleisigen Ausbau der Westbahnstrecke Wien-Linz umgeschichtet. Der Aufschub beim Lainzer Tunnel gebe zudem die Möglichkeit, die Frage zu klären, ob der von der HL-AG geplante einröhrige Tunnel oder ein zweiröhriger Tunnel vorteilhafter wäre. Der Baustopp wird am 22.Nov 2000 von der neuen Infrastrukturministerin Forstinger bestätigt.

2001

Das erste Halbjahr 2001 steht im Zeichen widersprüchlicher Signale aus dem Verkehrsministerium. Anfang 2001 ist noch vom Baustopp auszugehen. Anfang März 2001 erklärt Ministerin Forstinger, es gebe keinen Baustopp. Anfang Mai 2001 wird durch das Ministerium angekündigt, die Sicherheit des Projekts prüfen zu lassen.

Der Verwaltungsgerichtshof hebt wegen "Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften", also aus formalen Gründen, der Reihe nach die eisenbahnrechtlichen Baubescheide für drei der vier Teilbereiche auf:

- Anbindung Donauländebahn (6.9.2001),
- Verknüpfung Westbahn (10.10.2001),

- Verbindungstunnel (24.10.2001).

Die Bauarbeiten in diesen Bereichen werden daraufhin unterbrochen. Der Bereich „Einbindung Südbahn“ hat keine Anrainer. Seine Realisierung ist nicht von einer Bescheidaufhebung betroffen und schreitet plangemäß voran.

Zum ausschlaggebenden Formfehler führt der Verwaltungsgerichtshof aus:

"Der belangten Behörde und der mitbeteiligten Partei ist beizupflichten, dass es gemeinschaftsrechtlich genügt, wenn die Umweltverträglichkeitsprüfung des Projektes einer allen Anforderungen der Richtlinie entsprechenden "de-facto-Prüfung" unterzogen wurde."

Zugleich betont er jedoch, dass die Prüfung der Durchführung dieser "de-facto-Prüfung" für den Verwaltungsgerichtshof nicht möglich sei, weil die entsprechenden Feststellungen darüber in den eisenbahnrechtlichen Baubescheiden nicht enthalten sind. Der Bewilligung sei daher nicht zu entnehmen, ob den Anforderungen der UVP-Richtlinie bzw. eines vergleichbaren Verfahrens entsprochen wurde.

2002

Neue Baugenehmigungsverfahren für die drei strittigen Bauabschnitte werden eingeleitet. Für die "Verknüpfung Westbahn" ergeht bereits im Juni 2002 ein neuer Baubescheid. Die Bauarbeiten in diesem Bereich werden wieder aufgenommen.

2004

Anfang Oktober 2004 erteilt das Infrastrukturministerium neuerlich einen Baubescheid für den Abschnitt "Verbindungstunnel". Im Dezember 2004 folgt der Bescheid für den Abschnitt "Anbindung Donauländebahn". Hintergrund für die neue Initiative des Ministeriums könnte sein, dass zwei Projekte konkrete Formen annehmen, die wiederholt in engem Zusammenhang mit dem Lainzer Tunnel diskutiert wurden: der viergleisige Ausbau der Westbahn und der Wiener Zentralbahnhof Wien. Als Zeitpunkt der Fertigstellung des Lainzer Tunnels ist nun 2012 vorgesehen. Eine Bürgerinitiative zur Verhinderung des Lainzer Tunnels kündigt an, auch die neuen Bescheide beim Höchstgericht anzufechten.

2005

Gegen die neuen Baubescheide werden Beschwerden eingebracht. Sie haben aber keine aufschiebende Wirkung, so dass der Bau fortgesetzt werden kann.

Quellen

<http://www.hl-ag.at/main.html>

Hayden, Martin: Bautechnische Dokumentation des Bauloses LT 25 im Projekt Lainzer-Tunnel. Diplomarbeit. Wien 2002: 13ff.

Hofmann, Regin: Verkehrsprojekte in der Region Wien. Eine Analyse des Projektmanagements im Verkehrsbereich. Diplomarbeit. Wien 2000: 56ff; 68ff.

Siedl, Andreas: Analyse des "Projektmarketings" am Beispiel Semmering-Basistunnel und Lainzer Tunnel. Diplomarbeit. Wien 2002: 14f.

Argumente zum Lainzer Tunnel

Argumente für den Bau des Lainzer Tunnels

Argumentation der HL-AG bzw. der ÖBB Infrastruktur Bau AG

Die angestrebten Vorteile des "Lainzer Tunnels" wurden von der HL-AG folgendermaßen skizziert:

Die Hauptverkehrswege werden entlastet:

Im Sinne des Wiener Verkehrskonzeptes wird der "Lainzer Tunnel" durch die Verlagerung des Verkehrs, und hier besonders des Transitverkehrs, von der Straße auf die Schiene für eine wesentliche Entlastung der Hauptverkehrswege Wiens sorgen.

Das Nahverkehrsangebot kann verbessert werden:

Die innerstädtischen Abschnitte der West- und Südbahn sowie die Verbindungsbahn können durch die Entlastung vom Personen- und Güterverkehr für die Verbesserung des Wiener Nahverkehrsangebotes genutzt werden. So kann die Schnellbahn beispielsweise auf der Verbindungsbahn in kürzeren Intervallen geführt werden. Das erhöht die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel und kommt unter anderem auch den Pendlern zugute.

Der Lainzer Tunnel wirkt sich günstig auf den Arbeitsmarkt und den Wirtschaftsstandort Wien aus:

Der Bau des "Lainzer Tunnels" bringt auch überregional wichtige Effekte: Neben den positiven Effekten auf den Arbeitsmarkt, die Investitionen in die Infrastruktur in großem Ausmaß mit sich bringen, sorgt die verbesserte Bahn-Infrastruktur dafür, dass der Wirtschaftsstandort Wien auch in Zukunft attraktiv bleiben wird.

Anrainer werden entlastet:

Die Lärm- und Erschütterungsbelastung tausender Anrainer entlang der bestehenden Bahnlinien (West- und Verbindungsbahn) und Hauptverkehrsstraßenrouten sowie die Schadstoffbelastung aller Wiener durch LKW-Emissionen werden deutlich reduziert.

Durch die Aufwertung des öffentlichen Verkehrs entstehen ökologische Vorteile:

Mit dem "Lainzer Tunnel" werden Güter- und Personenzüge Wien schneller und umweltschonender als bisher durchqueren bzw. an ihre innerstädtischen Ziele, die Güterterminals, gelangen. Der öffentliche Verkehr wird attraktiver und in weiterer Folge die Umwelt von Lärm und Abgasen des Straßenverkehrs entlastet.

Die Notwendigkeit den Lainzer Tunnel zu bauen, wird auch aus einem überregionalen Zusammenhang begründet. Demnach ist im Zuge des Ausbaus des österreichischen Hochleistungsstreckennetzes eine neue, leistungsfähige Verknüpfung der europäischen Schienen-Hauptachsen, insbesondere im Lichte der EU-Osterweiterung im Großraum Wien unverzichtbar und für die Sicherung des Wirtschaftsstandortes Wien dringend notwendig.

[<http://www.hl-ag.at/main.html>]

Der Sicherheitsaspekt

Ein zentrales Argument der Gegner des Lainzer Tunnels lautet, die im geplanten Projekt vorgesehenen Sicherheitsvorkehrungen seien unzureichend (s. Abschnitt 2.2.1). Diese Vorbehalte haben in den letzten Jahren durch Unglücksfälle in verschiedenen Tunneln (z.B. Kaprun, Tauern Tunnel) zusätzliches Gewicht erhalten.

Nach Ansicht des Projektbetreibers besteht hingegen keinerlei Notwendigkeit, den Lainzer Tunnel zweiröhrig zu bauen, denn die zweigleisige Röhre mit 28 seitlichen Sicherheitsausstiegen und Notstiegenhäusern entspreche den internationalen Sicherheitsstandards in diesem Umfeld.

Die Argumente der HLAG: Der Lainzer Tunnel verlaufe relativ "seicht" unter dem Wiener Stadtgebiet. Wegen des engmaschigen Straßennetzes könne die Wiener Berufsfeuerwehr im Falle eines Brandes über die insgesamt 28 Sicherheitsausstiege innerhalb von zehn bis 15 Minuten an jedem Punkt des Tunnels sein. Eine zweite Röhre zum ungehinderten Zufahren sei damit - anders als etwa beim Ärmelkanal-Tunnel - nicht notwendig. Das Risiko von Kollisionen sei "verschwindend". Letztlich sei dies eine Frage des Fahrplans der täglich 160 Züge, wofür aber die HLAG nicht verantwortlich sei.

Auch für die Selbstrettung ist nach HLAG-Angaben ausreichend vorgesorgt: Nirgendwo im Tunnel betrage der Fluchtweg zum nächsten Sicherheitsausstieg mehr als 300 Meter. Jeder Ausstieg sei mit Brandschutztüren ausgestattet. Dahinter beginne der sichere Bereich, denn durch eine Überdruckbelüftung werde das Eindringen von Rauch verhindert.

Das Tunnelsicherheitskonzept sei gemeinsam mit der Berufsfeuerwehr bzw. der Magistratsabteilung 68 (Feuerwehr und Katastrophenschutz) entwickelt worden. Zentraler Bestandteil des Sicherheitskonzepts seien die Fluchtmöglichkeiten nach oben.

Seit der Einreichung 1996 sei auf Grund der Erfahrungen der Brandkatastrophen im Tauerntunnel oder in Kaprun eine Reihe zusätzlicher Maßnahmen aufgenommen worden, etwa erweiterte Stiegenhäuser in den Fluchtschächten und mehr Löschwasserauslässe. Auch die Maßnahmen zur Gewährleistung des baulichen Brandschutzes wären weiterentwickelt worden: Ein Einsturz bei einem Feuer sei mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auszuschließen.

Argumentation der Stadt Wien

Die Position der Wiener Stadtregerung ist nahe an jener der Projektbetreiber angesiedelt. Auch die Stadt Wien setzt sich relativ konstant für die Umsetzung des Projekts ein. Im Mittelpunkt der Argumentation stehen die Bedachtnahme auf den Wirtschaftsstandort Wien und die Bedeutung Wiens im Rahmen der Trans-Europäischen-Netze (TEN):

Durch den Lainzer Tunnel werden Güter- und Personenzüge Wien schneller und umweltschonender als bisher durchqueren bzw. an ihre innerstädtischen Ziele gelangen. Die Schienenverbindung ist ein wichtiger Bestandteil des europäischen Eisenbahn-Hochleistungsstreckennetzes und Voraussetzung für die rasche und zuverlässige Verknüpfung internationaler Zugverbindungen (TEN- Knoten Wien). Durch die Verlegung des Güterverkehrs wird ein attraktiver Schnellbahnverkehr auf der Verbindungsbahn möglich. Die rasche Realisierung des Lainzer Tunnels bringt daher vielfältigen Nutzen höheren Komfort und Zeitgewinn für die Fahrgäste, mehr Lebensqualität für die Wienerinnen und Wiener, Stärkung des Wirtschaftsstandorts Wien.

Die Bedeutung des Lainzer Tunnels für die Stadt Wien bringen Bürgermeister Häupl und der damalige Vizebürgermeister Görg bei einer Pressekonferenz am 16. Mai 2000 zum Ausdruck. Anlass war die Ankündigung von Minister Schmid, die Fortführung des Projekts auszusetzen:

Mit dem Bau des Lainzer Tunnels werden folgende Ziele verfolgt:

- Entlastung der Westbahn vom Güterverkehr (von Hadersdorf - Weidlingau bis Penzing) und teilweise vom Personenfernverkehr (bis Westbahnhof)
- Entlastung der Verbindungsbahn (von Hütteldorf bis Meidling) vom Güterverkehr und Personenfernverkehr
- Entlastung der Südbahn (von Meidling bis Südbahnhof) vom Güterverkehr
- direkte Heranführung der von Westen kommenden ICE- und IC-Züge über den Lainzer Tunnel und die Südbahn zum Bahnhof Wien Hauptbahnhof
- direkte Heranführung der von Westen kommenden Güterzüge über den Lainzer Tunnel und die Donauländebahn zum Terminal Wien Inzersdorf bzw. zum Zentralverschiebebahnhof Kledering

Insgesamt trägt der "Lainzer Tunnel" somit zu einer umweltschonenden, effizienteren und schnelleren Abwicklung des an den Bahnknoten Wien herangeführten bzw. diesen durchquerenden Güter- und Personenfernverkehrs bei. Durch den "Lainzer Tunnel" können auf der Westbahn, der Verbindungsbahn und der Südbahn Kapazitäten für eine Angebotsverbesserung im Regional- und S-Bahnverkehr frei gemacht werden.

Der Lainzer Tunnel ist ein zentraler Bestandteil des Wiener Verkehrskonzepts. Von seiner Realisierung sind folgende Vorhaben abhängig:

- Terminal Wien Inzersdorf (schnellere und sicherere Betriebsführung)
- Bahnhof Wien Hauptbahnhof (optimale Durchbindung; Reisezeitgewinn; Verbesserung der Umsteigerelationen im überregionalen, regionalen und lokalen Verkehr)
- Verdichtung des S-Bahnbetriebes auf der Verbindungsbahn (z.B. durch Verlängerung der S 80 über Hst. Südtiroler Platz und Bahnhof Meidling zum Bhf. Hütteldorf und eventuell darüber hinaus)
- Verdichtung des Nahverkehrsangebotes auf der Westbahn (z.B. 15-Minuten-Intervall auf der S 50)
- "Airport-Express" St. Pölten - Bahnhof Wien Hauptbahnhof - Flughafen

Der von Schmid verfügte Baustopp beim Lainzer Tunnel wurde von allen politischen Parteien im Wiener Gemeinderat mit Ausnahme der FPÖ in der Sitzung vom 7 Juni 2000 kritisiert.

Wien als TEN-Knotenpunkt

Im Rahmen der Transeuropäischen Verkehrsnetze nimmt der Ausbau der "Magistrale für Europa" eine ca. 1.500 km lange Schienenverbindung von Paris über Straßburg, Karlsruhe, Stuttgart, Augsburg, München, Ulm, Salzburg und Wien nach Budapest als Hochleistungsachse eine Schlüsselstellung ein und stellt das ost- westlich orientierte Herzstück des zentraleuropäischen Schienennetzes dar. Die "Magistrale für Europa" ist eine Initiative der Städte Budapest, Wien, St. Pölten, Salzburg, München, Augsburg, Ulm, Stuttgart, Karlsruhe, Straßburg, Nancy, den betroffenen Regionalverbänden und der Industrie und Handelskammern entlang der Magistrale in Deutschland, sowie die Association TGV-Est-Européens in Frankreich. Ziel der Initiative ist, die o.a. Bahnverbindung als Hochleistungsstrecke ehestmöglich auszubauen.

Aus österreichischer Sicht ist daher eine durchgebundene Schienenachse, die Wien über Salzburg mit München verbindet und den österreichischen Teil der Magistrale darstellt, vorrangig auszubauen, zumal die bestehende Strecke größtenteils an ihre Kapazitätsgrenze stößt und im vorigen Jahrhundert gebaute wurde.

Wien ist mit dem Fall des Eisernen Vorhanges von einer Randlage ins Zentrum Mitteleuropas gerückt. Trotz eines zukunftsorientierten Wiener Verkehrskonzeptes wird Wien seit der Ostöffnung mit einer nicht unwesentlichen Zunahme des Verkehrs konfrontiert. In den östlichen Reformländern wird der internationale Ost-West-Güterverkehr immer mehr auf die Straße verlagert, weil praktisch keine Investitionen in den Schienenausbau erfolgen. Ohne Magistrale würde sich Prognosen zufolge der Straßengüterverkehr bis 2010 um das acht- bis 10fache erhöhen.

Eine Voraussetzung für die TEN-Knotenfunktion Wiens ist die sofortige Realisierung des Projektes "Lainzer Tunnel" sowie der Ausbau des Bahnhofs Wien, um die rasche und umweltverträgliche Durchbindung des Personenfern- und Güterverkehrs zu ermöglichen. Nur dadurch kann die verkehrspolitische Bedeutung der "Region Wien" vor allem hinsichtlich der EU-Osterweiterung abgesichert werden.

<http://www.wien.gv.at/vtx/vtx-rk-xlink?SEITE=020000929005&DATUM=20000929>

Studie zur Sicherheit des Lainzer Tunnels

Ausgehend vom Mediationsverfahren wurde bei Emch&Berger eine Studie in Auftrag gegeben, deren Ergebnis Vizebürgermeister Görg im Dezember 2000 präsentierte. Diese Studie liefert eine internationale Bestandsaufnahme zum Status quo im Tunnelbau und nimmt auch auf Sicherheitsaspekte beim Lainzer Tunnel Bezug, sie prüft diese Aspekte aber nicht ausdrücklich.

Die Studie kommt zum Schluss, dass einröhrige Tunnels - wie der geplante Lainzer Tunnel - durchaus noch zeitgemäß sind. Von insgesamt 113 in Bau befindlichen Tunnels in Europa werden 18 zweiröhrig, der Rest einröhrig gebaut. Bei den sehr langen Tunneln mit einer Länge von über 25 km kommen ausschließlich Zwei- Einspurtunnel-Systeme (zweiröhrig) zur Anwendung. Für diese Tunnel steht entweder die Nachbarröhre oder ein separater

Diensttunnel als Flucht- bzw. Rettungstunnel zur Verfügung.

Kurze, mittlere und lange Tunnel (1,5 - 25 km) werden in Europa vorwiegend als Doppelspurtunnel-Systeme (einröhrig) angelegt. In Deutschland zeigt sich bei den in Planung stehenden Tunnel mittlerer Länge eine deutliche Tendenz in Richtung Zwei- Einspurtunnel-Systeme, also Zweiröhrigkeit. Allerdings betrifft das den Hochgeschwindigkeitsverkehr von über 200 km/h.

Der Lainzer Tunnel ist mit dem circa 14,2 km langen Wienerwald Tunnel durch eine viergleisige 0,5 km lange Weichenhalle verbunden. Während der Wienerwald-Tunnel zweiröhrig konzipiert ist, wurde für den Lainzer Tunnel eine Mischung aus einröhrigen und zweiröhrigen (unter dem Wienfluß) Systemen gewählt. Bautechnisch sind die beiden Tunnel aufgrund ihrer durchgehenden Überdeckung als zusammenhängendes Tunnelsystem (sehr langer Tunnel) zu werten, betriebs- und sicherheitstechnisch werden die Tunnel aufgrund der unterschiedlichen tunnelspezifischen Charakteristiken und insbesondere auch aufgrund der zusätzlichen Abzweigmöglichkeit und Portale im Bereich der Weichenhalle jedoch separat betrachtet. In der Studie von Emch&Berger wird der Lainzer Tunnel gesondert aufgeführt und als "mittlerer Tunnel" eingestuft.

Die geringe Überdeckung des Tunnels erlaubt es, eine hohe Anzahl an Notausstiegen ins Freie zu errichten und die Fluchtwege damit kurz zu halten (Abstände der Notausstiege im Mittel weniger als alle 500 Meter). Als Vorteil im Hinblick auf die Sicherheit wird weiters die vergleichsweise geringe Ausbaugeschwindigkeit genannt (160 km/h für Personenzüge, 100-120 km/h für Güterzüge). Gemäß einer Betriebssimulation der HL-AG kommt es ohne fahrbahntechnische Maßnahmen bei maximaler Auslastung bis zu vier Begegnungen von Personen- und Güterzügen pro Tag im Tunnel. Begegnungen zwischen Gefahrguttransporten und Personenzügen können fahrplantechnisch ausgeschlossen werden.

]

Argumentation der Industriellenvereinigung und der Wirtschaftskammer

Bereits am 23. April 1991 präsentiert die Industriellenvereinigung eine Studie des Instituts für Transportwirtschaft: Die Bahn sei mit einzelnen Strecken bereits am Rande der Leistungsfähigkeit wo sich Verkehre überlagern, wie im Wiener Raum die Schnellbahn mit dem Güter- und dem Reiseverkehr. Als vordringlich werden der Ausbau der Westbahn zwischen Wien und St. Pölten sowie deren Weiterführung zur Süd- und Ostbahn durch den Lainzer Tunnel erachtet.

Die Wirtschaftskammer argumentiert im Juni 2000 für den Lainzer Tunnel mit Hinweis auf den Bedarf für den Wirtschaftsstandort Wien. Werde der Bau tatsächlich so lange zurückgestellt, bis die Hochleistungsstrecke Wien-St. Pölten fertig gestellt sei, bedeute der damit verbundene Zeitverlust von zehn Jahren einen nicht zu verantwortenden Schaden. Ohne Lainzer Tunnel könne die Güterverkehrssituation in Wien nicht verbessert werden.

Überdies sei der Lainzer Tunnel eine unverzichtbare Vorleistung für eine ganze Reihe anderer Bahnprojekte in Wien:

- den Güterterminal Inzersdorf,
- den Zentralbahnhof Wien,
- die Verdichtung des S-Bahn-Betriebes auf der Verbindungsbahn,
- die Verdichtung des Nahverkehrsangebotes auf der Westbahn.

Liberalisierung und Deregulierung im europäischen Binnenmarkt werden bei einem insgesamt dynamischen Wachstum des Güterverkehrs die Standortkonkurrenz in den nächsten Jahren verschärfen. Der Güterverkehr soll auf 17 Mill. Tonnen im Ziel- und Quellverkehr anwachsen. Im Güter-Durchgangsverkehr geht man bis zum Jahr 2015 von einer Steigerung von 115 Prozent aus, wovon mit 27 Mill. Tonnen Gütertransporten auf der Schiene eine Steigerung von 56 Prozent prognostiziert wird.

Argumente gegen den Bau des Lainzer Tunnels

Argumentation der Bürgerinitiativen gegen den Bau des Lainzer Tunnels

Bei der Argumentation der Bürgerinitiativen gegen den Lainzer Tunnel - namentlich jener der "Plattform Schienenverkehr", die diverse lokale Einzelinitiativen bündelt - lassen sich zwei Argumentationsstränge erkennen:

- einerseits inhaltliche Einwände (Sicherheitsmängel, Bedrohung bestehender Bausubstanz, etc.),
- andererseits rechtliche Bedenken (mögliche Versäumnis einer Umweltverträglichkeitsprüfung, Vernachlässigung der jeweils bestehenden Rechtslage durch die Projektbetreiber, etc.):

Die vorgesehenen Sicherheitsvorkehrungen sind unzureichend:

Die Bewilligung des einröhrigen Projekts "Lainzer Tunnel" ist aus Sicherheitsgründen nicht zu verantworten. Zwei parallel geführte, eingleisige Tunnelröhren würden das Sicherheitsrisiko minimieren. Stattdessen setzt man auf ein Rettungs- und Bergungskonzept mit bis zu 80 Meter tiefen Schächten. Da der Lainzer Tunnel auch für den Personenverkehr geplant wird, ist etwa im Fall eines Brandes im Tunnel die Möglichkeit zur Selbstrettung der Fahrgäste bzw. zum effizienten Einsatz von Rettungsmannschaften fraglich.

Bestehende Gebäude könnten beeinträchtigt werden:

Der Güterschwerverkehr verursacht erhebliche Erschütterungen der Anrainergebäude. Ursprünglich wurde die Einhaltung der Spürbarkeitsschwelle ("KB=0,1") angekündigt; später wurde ein vierzigmal höherer Erschütterungsgrenzwert ("KB= 4,0") vorgesehen. Im Brandfall wäre die Sicherheit von Häusern oberhalb des Lainzer Tunnels auch durch eine mögliche Deformation der Tunnelwände bedroht. Auch diese möglichen Auswirkungen eines Unfalls steigen wesentlich bei einem Zusammenpralls zweier Züge aus entgegengesetzten Fahrtrichtungen, wie er in einröhrigen Tunnels denkbar ist, im Vergleich zu einem Auffahrunfall, wie er auch in zweiröhrigen Tunnels vorkommen kann.

Der Lainzer Tunnel bedrohe den Lainzer Tiergarten:

Im Entwurfsplan ist die querende Trasse als "Einflußbereich Lainzer Tunnel" ausgewiesen. Im Falle einer Projektrealisierung müsste zur Errichtung eines Schachtbauwerks samt Zufahrtsstraßen und Parkplätzen für schwere Einsatzfahrzeuge zuerst eine Verordnung zum Wiener Naturschutzgesetz vom Gemeinderat abgeändert werden. Außerdem sind Teile des angrenzenden Schutzgebietes "Wald- und Wiesengürtel" als Deponieflächen für den Tunnelaushub widmungsmäßig vorgesehen.

Bei der Planung des Lainzer Tunnels wurden Richtlinien zur Trassierung von Eisenbahnstrecken ignoriert:

So wurden für die Güterverkehrsschleife in Meidling engere Kurvenradien geplant, als beim entsprechenden Abschnitt der Verbindungsbahn vorhanden sind. Von einer Hochleistungsstrecke mit europäischer Bedeutung kann daher keine Rede sein.

Das Projekt erfüllt nicht die für Österreich verbindlichen EU-Richtlinien zur Umweltverträglichkeitsprüfung:

Aus diesem Grund wurde es auch rechtlich angefochten. Entscheidend für die Pflicht zur UVP war aus Sicht der Bürgerinitiative nicht die Trassenverordnung zum Lainzer Tunnel aus 1993, sondern der Beginn des Eisenbahnverfahrens, also das Jahr 1996. Zu diesem Zeitpunkt war Österreich schon lange Unionsmitglied und somit auch geltendem EU-Recht unterworfen. Die Aufhebung der Baubescheide erfolgte dann allerdings nicht aus inhaltlichen, sondern aus formalen Gründen (s. Chronologie).

Die Vorgangsweise von HL-AG und Stadt Wien ist bedenklich:

Die HL-AG beginnt mit dem Bau, noch ehe sämtliche Bewilligungen für das Gesamtprojekt vorliegen. Entlang der geplanten Trasse erfolgen Flächenwidmungen für den so genannten "Einflußbereich Lainzer Tunnel", obwohl das Eisenbahnverfahren noch nicht zu Ende ist. Damit präjudiziert man Behördenbescheide, verunsichert die betroffene Bevölkerung und entwertet ihr Grundstückseigentum. Zudem versucht die Stadtregierung mit falschen Zahlen über die zu erwartende Entlastung der bestehenden Bahnverbindungen für den Lainzer Tunnel Stimmung zu machen.

Die "Plattform Schienenverkehr" spricht sich nicht generell gegen einen Ausbau der Bahnverbindungen in Wien aus. Statt des geplanten Lainzer Tunnels wird allerdings nicht ein

Projekt mit zwei Tunnelröhren bevorzugt, sondern beispielsweise die kompletten Tieflegung und Eindeckung der bestehenden Verbindungsbahn.

Die sinnvollste Lösung wäre demnach eine Westbahneinhausung und Verbindungstieferlegung. Dieser Vorschlag sieht die Einhausung der Westbahn von Hadersdorf/Weidlingau bis Baumgarten lawinendachähnlich bzw. mit dicken Doppelglasbögen vor, um den Bahnlärm zu schlucken. Nahtlos anschließend (Unter St. Veit) könnte man die Verbindungsbahn - die auf der halben Strecke bereits viergleisig und abgesenkt ist - ohne Betriebsstörung fertig ausbauen, tieflegen, zudecken und begrünen.

Die Vorteile gegenüber einem Lainzer Tunnel sind:

- Halbierung der Baukosten auf sechs Milliarden Schilling (0,44 Mrd. Euro),
- Halbierung der Bauzeit auf drei Jahre (abschnittsweise 4-6 Monate),
- Verbesserung der Wohnqualität durch Befreiung von Bahnlärm und sechs Schrankenpaaren,
- volle Einbeziehung des wichtigen Umsteigeknotens Hütteldorf,
- problemlose Verdichtung des S-Bahnverkehrs durch Entflechtung von Fern- und Nahverkehr,
- höhere Sicherheit und leichtere Rettungsmöglichkeit.

Quellen:

<http://www.buergerinitiative.at/BISchiene/ls3-99Lainz.htm>

<http://www.buergerinitiative.at/bischiene/LS3-00.htm>]

Kosten einer Verzögerung bzw. Nicht-Realisierung des Lainzer Tunnels

Angaben zum Investitionsvolumen

1990 wurden die voraussichtlichen Kosten für Planung und Bau des Lainzer Tunnels mit rund 3 Mrd. Schilling beziffert. Lärmschutzeinrichtungen im Interesse der Anrainer waren dabei bereits vorgesehen. Im Jahr 2000 betrug das Investitionsvolumen bereits 11,4 Mrd. Schilling (0,83 Mrd. Euro). Diese Baukosten verteilen sich auf die vier Bau-Abschnitte folgendermaßen:

- Einbindung Südbahn: ca. 1,5 Mrd. S,
- Anbindung Donauländebahn: ca. 2,0 Mrd. S,
- Lainzer Tunnel: ca. 3,4 Mrd. S,
- Verknüpfung Westbahn: ca. 4,5 Mrd. S.

Auch 2003 werden die Gesamtbaukosten von der HL-AG mit rund 1 Mrd. Euro angegeben. Am 12. September 2005 spricht Verkehrsstaatssekretär Kukacka von Gesamtkosten von circa 1,2 Mrd. Euro.

Angaben zu Verzögerungen

Wiens Baudirektor Gerhard Weber spricht am 12. Juni 2002 anlässlich der neuerlichen Ausstellung des eisenbahnrechtlichen Bescheids davon, dass durch die Verletzung von Verfahrensvorschriften bzw. die Aufhebung des ersten Baubescheids die Fertigstellung des Tunnels um ca. ein halbes Jahr verzögert worden ist. Insgesamt sind im Zuge der Errichtung des Lainzer Tunnels circa 300 Arbeiter beschäftigt. Vom Baustopp waren 100 Arbeiter betroffen. Die HL-AG nennt hingegen am 6. Oktober 2004 eine Verzögerung des Projekts um fast drei Jahre.

Angaben zu Kosten durch die Verzögerung

Seit der Einreichung 1996 sind auf Grund der Erfahrungen der Brandkatastrophen im Tauerntunnel oder in Kaprun eine Reihe zusätzlicher Maßnahmen aufgenommen worden, etwa erweiterte Stiegenhäuser in den Fluchtschächten und mehr Löschwasserauslässe. Auch die Maßnahmen zur Gewährleistung des baulichen Brandschutzes wären weiterentwickelt worden. Die HLAG schätzt, dass die Kosten allein für Änderungen im Sicherheitskonzept rund 35 Mio. Euro betragen

Nach der fast dreijährigen Verzögerung beim Bau des Lainzer Tunnels rechnet die HL-AG am Oktober 2004 mit leicht höheren Baukosten. Projektleiter Herbert Muchsel verweist auf die bei derartigen Verzögerungen "üblichen Baukostensteigerungen von rund 2 Prozent" - sprich knapp 20 Mio. Euro. Außerdem seien auch Stahl und Diesel in den vergangenen drei Jahren deutlich teurer geworden.

Einen anderen Aspekt möglicher Kosten spricht die Bürgerinitiative "Plattform Schienenverkehr" an, nämlich den Umstand, dass Investitionen in das Projekt Lainzer Tunnel getätigt werden, bevor seine Realisierbarkeit endgültig gesichert ist.

Plattformsprecher Franz Schodl: "Anstatt diese entbehrliche Doppelgleisröhre zu bohren, könnte man bei Bedarf und im Sinne des HL-Gesetzes z.B. die Bestandsstrecke der weitgehend viergleisigen und ohnedies schwach frequentierten Verbindungsbahn kostengünstig tieflegen und eindecken."

2.3. Verzögerte bzw. verhinderte Projekte im Straßenbau

2.3.1 Pyhrn-Autobahn

(Basierend auf einen Text von Patrick Horvath)

Untersuchungsgegenstand

Die Pyhrnautobahn oder A9 ist eine Hauptverkehrsader durch Österreich, die in ungefähre Richtung Nordwesten nach Südosten verläuft. Sie bezieht ihren Namen von dem auf dem Weg liegenden "Pyhrnpass", der ein auch historisch bedeutsamer Gebirgsübergang über die Kalkalpen ist.¹⁰⁷ Die dem Dossier beiliegende Karte (siehe Anhang) gibt eine geographische Übersicht. Nach der gesetzlichen Definition (Bundesstraßengesetz 1971) verbindet sie Sattledt (Oberösterreich) mit dem Grenzübergang zu Slowenien Spielfeld (Steiermark).

Diese beiden Grenzpunkte sind aber insofern "formalistisch", weil sie relativ "unwichtig" sind - so ist z.B. Sattledt nur ein kleiner Ort mit ca. 2000 Einwohnern - und daher nicht den tatsächlichen Sinn des Straßenbauprojektes reflektieren. Dieser Sinn besteht eigentlich nämlich darin, zwei bedeutende Ballungsräume miteinander zu verbinden, nämlich das oberösterreichische Wels mit der steirischen Landeshauptstadt Graz.

Im Norden ergibt sich die Verbindung nach Wels, weil von Sattledt aus auch die "Welser Westspange" (formal zur Innkreisautobahn A8 gehörend) zu besagtem Ort weitergebaut wurde. Obwohl dieser Teil der A8 also eine andere Nummerierung als die A9 hat, stehen die beiden Straßen in einem logischen Zusammenhang, weswegen man sie als funktionalistische Einheit betrachten kann. Im Süden führt die Autobahn dann natürlich von Graz weiter bis zur Grenze nach Slowenien (Spielfeld), was durchaus auch in Hinblick auf die EU-Erweiterung von Bedeutung ist.

Nach Vorarbeiten begann die eigentliche Bautätigkeit für diese Strecke, die teilweise über gebirgiges Gebiet führt, im Jahre 1971, der endgültige Lückenschluss erfolgte Ende 2004. D.h. die Bauzeit für das Unternehmen betrug in der Gesamtheit 33 Jahre - eine ganze

¹⁰⁷ ebd., S.127 ff.

Generation. In dieser Zeit waren zehn Minister für sie verantwortlich (Moser, Sekanina, Übleis, Graf, Schüssel, Farnleitner, Schmid, Forstinger, Reichhold, Gorbach).

Die Pyhrnautobahn ist nach Angaben aus Bublik's Übersicht¹⁰⁸ 207 km lang, wovon 170 km unter der Verantwortung der zu diesem Zweck ins Leben gerufenen Straßenbaugesellschaft¹⁰⁹ gebaut wurden (man konnte mancherorts auf bestehende Strukturen zurückgreifen). Die Gesamtkosten betragen demnach 981,81 Mio. Euro.

Einen Überblick über die Bautätigkeit zu geben ist insofern relativ schwierig, weil es auf einer so langen Strecke natürlich zahlreiche Baustellen gab - große für bedeutende Abschnitte und auch relativ kleine. Einerseits kann man gewisse Etappen unterscheiden, so wurde z.B. am Anfang in den 70er besonders das Gleinalmtunnel in Angriff genommen, am Ende d.h. 2004 erfolgte der endgültige Lückenschluss an der Tunnelkette Klaus. Dazwischen gibt es auch noch andere Großprojekte wie den Bosruck- oder den Plabutschunnel (Auswahl). Andererseits ist die Realität insofern komplizierter als eine solche durch sprachliche Aufzählung suggerierte einfache lineare Abfolge, weil tatsächlich zeitweise nur an einem, zeitweise an mehreren verschiedenen Orten gleichzeitig gebaut wurde, dann standen die Baumaschinen an einem dieser Orte aufgrund von Verzögerungen still, während es woanders bis zum Ende des Teilprojektes zügig weiterging.

In einer groben Vereinfachung unterscheidet Bublik vier Bauperioden:¹¹⁰

- ...die Verbindung von Graz ins Murtal oberhalb von Leoben,
- ...den Lückenschluss auf dem Schoberpass und damit die Fertigstellung der Verbindung von Mur- mit Ennstal,
- ...den Bosruckabschnitt vom Ennstal bis Windischgarsten,
- ...und den Lückenschluss zwischen Windischgarsten und Wels.

Diese Unterteilung ist aber wie gesagt gegenüber der detaillierteren Bauübersicht sehr grob vereinfacht.

¹⁰⁸ ebd., S.123

¹⁰⁹ ursprünglich hieß diese GABAG (wg. Gleinalmtunnel), dann Pyhrnautobahn AG, ab 1983 ÖSAG

¹¹⁰ Edgar Bublik, Die Autobahn der grünen Wälder. Graz-Wels - Chronik einer Straße. Graz 2003, S.14

Es gab auch immer wieder und an verschiedenen Stellen Verzögerungen des Baus und Erhöhungen der Kosten, für die man keinen "Generalgrund" angeben kann, sondern von Ort zu Ort unterscheiden muss. Zu unerwarteten Erhöhungen der Kosten ist z.B. zu sagen, dass es einmal einen unschönen, von einem Rechnungshofbericht 1994 aufgedeckten Finanzskandal um die missbräuchliche Verwendung von Geldern gab, was aber nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung ist. Wesentlich waren in meisten Fällen der Verzögerungen finanzielle Gründe d.h. auch Planungsfragen - es fehlte also Geld oder Bauzeiten wurden einfach unterschätzt -, in anderen Fällen gab es aber auch Auseinandersetzungen mit Gemeinden, Behörden, Anrainern und Umweltschützern.

Nach meinen Recherchen gab es solche Eskalationen mit Anrainern, Ökobewegung oder Verzögerungen durch diverse Behördenwege etc. v.a. bei drei oberösterreichischen Teilprojekten. Diese drei Orte sind auf jeden Fall:¹¹¹

- Die "Welser Westspange" (ein ca. 11 km langes und wie gesagt formal zur A8 gehöriges Autobahnteilstück zwischen der Anschlussstelle Wels-West und dem sogenannten "Voralpenkreuz")
- Das "Voralpenkreuz" selbst - hierbei handelt es sich um einen Knotenpunkt auf der Höhe Sattledt, an dem die Pyhrnautobahn A9 die Westautobahn A1 kreuzt
- Der Autobahnabschnitt bei den beiden Orten Kirchdorf und Micheldorf (wegen zwei Anschlusspunkten auch Abschnitt "Inzersdorf-Schön" genannt)

Nach der Darstellung wichtiger Pro-Argumente sollen diese drei "Konfliktherde" in einem eigenen Abschnitt behandelt werden, der auch, soweit recherchierbar, Chronologien zu den Verzögerungen beinhaltet.

¹¹¹ ebd., S.15

Argumente für und gegen die Pyhrnautobahn

An Argumenten für den Bau der Pyhrnautobahn lassen sich v.a. folgende für das Gesamtprojekt herauskristallisieren:

Technische und zivilisatorische Meisterleistung. Chronologien über die Pyhrnautobahn, besonders wenn von Ingenieuren verfasst, sind oft durchdrungen von Begeisterung über die technischen Meisterleistungen, die mit dem Bau der die Alpen querenden Autobahn verbunden waren. Edgar Bublik beschreibt die "Tunnelkette Klaus" und hebt hervor, dass z.B. das Gamskogeltunnel 5.200 m lang ist - ein Triumph der Zivilisation über die ansonsten nur schwer querbaren und großräumig zu umfahrenden Bergketten. Die "Steyrbrücke" bei Klaus ist ebenfalls ein 278 m langes, kühnes und elegantes Bauwerk, das zum Wahrzeichen des ganzen Tales geworden ist.¹¹²

Verbesserung der Verkehrssituation. Durch den Ausbau der Strecke und Erschließung neuer Möglichkeiten konnte die Verkehrssituation nachhaltig verbessert werden. Ein Beispiel dafür ist der "Knoten Selzthal". Die Baumaßnahmen dort waren in der Lage, einige andere von Transit, Lärm, Staus und Auffahrunfällen geprägten Strecken zu entlasten.¹¹³

Schließen einer Lücke im österreichischen Verkehrsnetz. "Das Netz der internationalen Hauptverkehrsstraßen im östlichen Teil Österreichs, das durch die Westautobahn, die Südautobahn und die Tauernschnellstraße gebildet werden sollte, wies innerhalb dieser Straßenzüge einen großen leeren Bereich auf."¹¹⁴

Verbindung von zwei bedeutenden Ballungsgebieten und damit Impulse für die Wirtschaftszentren in Oberösterreich und der Steiermark. "Doch nicht nur für den Fernverkehr, sondern vor allem auch für Innerösterreich schien eine Linie von großer Bedeutung, die die beiden Wirtschaftsräume Oberösterreich und Steiermark mit damals rund 2,25 Mio. Einwohnern verbinden würde. Graz und Linz waren überdies nach Wien die beiden größten Städte Österreichs."¹¹⁵

¹¹² ebd., S.87-94

¹¹³ ebd., S.61 ff.

¹¹⁴ ebd., S.17

¹¹⁵ ebd.

Verbesserung der österreichischen Infrastruktur v.a. auch in Hinblick auf die EU-Osterweiterung. Die ehemalige steirische Landeshauptfrau Klasnic hob 2003 v.a. die Bedeutung der Strecke für die Verbindungen zu Ost- und Südosteuropa hervor, die durch die EU-Osterweiterung gebraucht wird bzw. eine neue Dynamik erhält: "Mit der Fertigstellung der Autobahnverbindung (...) gewinnt auch der Wirtschaftsstandort Steiermark zusätzliche Attraktion durch die moderne Verkehrsanbindung an die großen Wirtschaftsräume unseres Kontinents, insbesondere seitdem im Südosten Europas Frieden herrscht. Und im kommenden Jahr werden Slowenien und Ungarn als Vollmitglieder der Europäischen Union angehören - das wird auch unmittelbare Auswirkungen auf unsere Heimat Steiermark haben."¹¹⁶

Nach meinem Eindruck richteten sich die Contra-Standpunkte gegen den Bau der Pyhrnautobahn nicht so sehr gegen die oben ausgeführten Argumente, die mehr von einem Gesichtskreis der "Gesamtheit" ausgehen und unmittelbar auch schwer widerlegbar erscheinen, sondern sie entzündeten sich eher an regionalen Fragen. D.h. die Widerstände fanden v.a. dann einen konkreten Niederschlag, wenn die Autobahn in das Gebiet der eigenen Gemeinde, in ein in der Nähe des Heimatortes gelegenes ökologisch wertvolles Gebiet oder in unmittelbarer Nachbarschaft des eigenen Hauses gebaut werden sollte. Diese an sich legitime Perspektive macht es schwer, die Gegenargumente zu systematisieren und den obigen gegenüberzustellen, weil sie erstens auf einer anderen (räumlichen) Argumentationsebene stattfanden und auch regional verschiedenartig gelagert waren - wie im folgenden Abschnitt exemplarisch geschildert.

¹¹⁶ ebd., S.7

Chronologie - Die drei umstrittenen Streckenabschnitte

Welser Westspange¹¹⁷

Die Welser Westspange ist ein formal zur A8 gehöriges Autobahnteilstück, das ca. 11 km lang ist und das "Voralpenkreuz" mit Wels-West verbindet. Vermessungen fanden bereits sehr früh statt, nämlich 1938/39, die aber erst 1965 zu einer konkreten Projektplanung führten. 1969 erfolgte die Verschiebung der Trasse in Wels um ca. 600 m (aus Stadtplanungsgründen). Die Trasse wurde dann am 15. November 1974 nach §4 Bundesstraßengesetz verordnet, was für gewöhnlich einen baldigen Baubeginn erwarten lässt. Doch es vergingen zehn Jahre und es geschah nichts, weil das Geld fehlte.

1984 entbrannte ein Streit im Welser Gemeinderat, in dem zuerst einstimmig die Trasse um 13 m verschoben werden sollte, dann auch Vorschläge zur Aufhebung der Trassenverordnung aufkamen. Mittlerweile hatte sich die Gemeinde Steinhaus gegen jede Trasse durch ihr Gebiet ausgesprochen.

1985 forderte Bürgermeister Bregartner (Wels) von Bautenminister Sekanina die Aufhebung der Trassenverordnung, was dieser ablehnte. Dann jedoch erfolgte ein Ministerwechsel und Minister Übleis hob die Verordnung auf, ohne eine neue zu erlassen.

1986 spricht sich Minister Übleis für einen neuen Anlauf, die sogenannte "Rinderertrasse", aus. Das Projekt wird der Öffentlichkeit vorgestellt, es findet auch eine Diskussion in der Welser Stadthalle statt. Die beiden Großparteien im Welser Gemeinderat sprechen sich für das Projekt aus. Nach der Nationalratswahl am 23. November 1986 scheidet Übleis aus der Regierung aus, sein Nachfolger wird Robert Graf.

1987 vergeht, ohne dass eine neue Trasse entsteht - obwohl es von Betreiberseite massives Lobbying gibt. Im Dezember wird ein Verein zum Schutz des Aierbachtals und gegen den Bau einer Westspange gegründet.

¹¹⁷ Edgar Publik, Die Autobahn der grünen Wälder. Graz-Wels - Chronik einer Straße. Graz 2003, S.95-101

1988 stimmt das Ministerium der Tieflage im Bereich Noitzmühle zu. Das Anhörungsverfahren beginnt von neuem. Im September formiert sich eine Bürgerinitiative für die Erhaltung der Lebensqualität in der Noitzmühle und sammelt Proteststimmen im Zuge eines Klangwolkenhappenings.

1989 beschließt die OÖ Landesregierung einstimmig die Forderung nach Erlassen der Verordnung der Trasse nach §4 Straßenbaugesetz. Inzwischen ist Dr. Wolfgang Schüssel der zuständige Minister.

1990 wird eine Volksabstimmung initiiert, die am 18. November stattfindet und folgende Ergebnisse bringt: Bei einer Beteiligung von 51,7% stimmen 87,4% oder 17.050 Personen für und 12,6% oder 2.469 Personen gegen die Westspange.

Am 31. Juli 1991 erlässt Wolfgang Schüssel die §4-Verordnung. Seit der ersten Verordnung waren inzwischen 17 Jahre vergangen.

1992 formiert sich eine Gegenbewegung. Landesrat Hochmair erhält Unterlagen zur Erstellung eines Naturschutzgutachtens.

1993 fällt der Naturschutzgutachter des Landes Oberösterreich eine sehr negative Bewertung der Trasse, erklärt aber gleichzeitig seine Nicht-Zuständigkeit (weil das Landesnaturschutzgesetz in einer Bundesinteressen betreffenden Angelegenheit nicht anwendbar ist) - er hätte eben eine Fleißaufgabe gemacht. Der Verfassungsgerichtshof entscheidet, dass in Hinblick auf die §4-Verordnung rechtmäßig vorgegangen wurde. Das Land Oberösterreich stellt bei der Bezirkshauptmannschaft Wels (für Steinhaus) als den zuständigen Behörden den Antrag auf die naturschutzrechtliche Bewilligung der Trasse.

1994 spricht sich Bundeskanzler Vranitzky für die Westspange aus. Wels stellt einen positiven Naturschutzbescheid aus.

1995 gibt es dagegen Einsprüche, besonders vom Naturschutzbeauftragten des Landes, vom Landesumweltanwalt und von der Gemeinde Steinhaus. Die OÖ Naturschutzreferentin Barbara Prammer spricht sich gegen die Trasse aus. Im Dezember geht ein Verein "Pro Wels-West" an die Öffentlichkeit.

1996 wird der Streit wieder offensiv in den Medien ausgetragen. Bundeskanzler Klima spricht sich für die Westspange aus, ebenso wie der Ministerrat am 12.Dezember.

1997 werden neue mediale Diskussionen durchgeführt. Es gibt einen positiven Wasserrechts- und einen dritten positiven Naturschutzbescheid, gegen den der oberösterreichische Umweltschutzanwalt Dr.Wimmer und die Gemeinde Steinhaus am 11.Dezember berufen.

1998 werden die Berufungen von den Behörden zurückgewiesen. Durch eine Verkehrsuntersuchung wird die Entlastung der Osttangente durch die Westspange bestätigt.

Am 23.März 1999 wird der positive Wasserrechtsbescheid vom Landwirtschaftsministerium als zweiter und letzter Instanz bestätigt. Die Gemeinde Steinhaus beschloss eine Anfechtung beim Verwaltungsgerichtshof. Für den Bau der Traunbrücke musste ein neuer Naturschutzbescheid (für Wels) ausgestellt werden, da dieser mittlerweile abgelaufen war. Dies geschieht dann am 16.Juli, doch es erfolgte eine sofortige Berufung des OÖ Umweltschutzanwaltes Dr.Wimmer. In zweiter Instanz entschied dann Landesrat Haider am 29.November (Wels) und 28.Dezember (Steinhaus) positiv. Der WWF und der Naturschutzbund kündigten daraufhin den Gang zum Europäischen Gerichtshof an.

2000 wird Dipl.-Ing. Schmid zuständiger Infrastrukturminister. Am 15.2. laufen die letzten Fristen für allfällige Berufungen ab, wodurch alle Bescheide rechtskräftig wurden. Die Grünen strengen Verfahren gegen den Baubeginn an (Rechnungshof, Verfassungs- und Verwaltungsgerichtshof, EU-Kommission), was den Baubeginn aber nicht mehr stoppen kann. Ohne gesuchte Öffentlichkeit und auch ohne Gegenproteste erfolgt der Spatenstich am 5.April.

Am 24.August 2003 konnte die APA schließlich die Fertigstellung der Welser Westspange vermelden. In der Meldung¹¹⁸ werden die Gesamtkosten mit rund 140 Mio. Euro beziffert. Der für Straßenbau zuständige Landeshauptmann-Stv. Franz Hiesl (ÖVP) merkte kritisch an, dass 53 Mio. Euro oder fast 40 Prozent der Baukosten für Umwelt- und Naturschutzkosten aufgewendet werden mussten. Er betonte die Wichtigkeit der entsprechenden Maßnahmen, forderte aber Augenmaß dabei ein, um auch in Zukunft Straßenbauprojekte bei sinnvollen

¹¹⁸ APA-Meldung vom 24.August 2003

Kosten und Zeitrahmen realisieren zu können. Im Falle der Welser Westspange waren Unterflurtrassen notwendig, dazu der Ankauf von Ersatzflächen für die versiegelte Straßenfläche und das Anbringen von sogenannten "Todbäumen" entlang der Autobahn als Futtermittel für Spechte und Landhilfe für diverse andere Vogelarten.

In diesem Zusammenhang ist natürlich die Frage zu stellen, wie die Mehrkosten zu bewerten sind - als unzumutbare Belastungen für die Projektbetreiber oder als notwendige ökologische Verbesserungen, die letztlich der Tragfähigkeit des Projektes zugute kommen - eine Interpretationsfrage.

Voralpenkreuz¹¹⁹

1968 erfolgten die ersten Vorstudien und das generelle Projekt für den großen Verkehrsknotenpunkt von A9 und A1 mit anschließender Strecke nach Inzersdorf. Am 2. August 1978 wurde der Straßenverlauf verordnet. Dieser Verordnung waren jahrelange Verhandlungen vorausgegangen. Bis zum Jahr 1982 wurden sechs Detailprojekte von fünf verschiedenen Ingenieurbüros verfasst. Nach Abschluss dieser Arbeiten wurde Univ.-Prof. Dr. Josef Dorfwirth (TU Wien) mit der Ausarbeitung eines neuen generellen Projektes beauftragt, wobei Einwände der Bürgerinitiativen berücksichtigt werden sollten. Mit diesen wurde aber keine Einigung gefunden. Die Konflikte um den Verlauf der Strecke gestalteten sich heftig, u.a. auch weil zahlreiche Enteignungen für ihren Bau notwendig waren (obwohl dabei von Betreiberseite Alternativlösungen gesucht wurden). Selbst bei ausreichender Kompensation ist es oft hart, sein Geburts- oder Elternhaus zu verlassen. Aber auch ökologische Bedenken gegen den Verbau einer großen Fläche durch den Knotenpunkt spielten natürlich eine Rolle. Im Laufe des Baus kam es zu zahlreichen Demonstrationen, sodass Schutzzäune um die Baustelle errichtet werden mussten, auch die Spezialeinheit der Polizei KOBRA wurde zeitweilig eingesetzt.

Widerstände gegen die Strecke gingen v.a. aus von...

¹¹⁹ Edgar Publik, Die Autobahn der grünen Wälder. Graz-Wels - Chronik einer Straße. Graz 2003, S.77-81

- 1.) ...der "Plattform gegen den Bau der Pyhrnautobahn", deren Wortführer der Wartberger Gemeinderat Gernot Brandlmaier war. Er gab auch eine Zeitschrift ("die kehre") heraus, in der er aus ökologischen Gründen gegen den Bau des Voralpenkreuzes auftrat.
- 2.) ...Experten, die besagte Plattform unterstützten, z.B. Univ.-Prof.Dr. Hermann Knoflacher von der TU Wien.
- 3.) ...Landwirten der Umgebung, wobei als Wortführer v.a. Herr Heikenwälder auftrat. Er befürchtete, dass die neue Autobahn seinem Biobauernhof die Grundlage entziehen könnte. Er organisierte daher u.a. Störaktionen (z.B. bei der Grundeinlöseverhandlungen im Gemeindeamt Schlierbach, bei der die Gendarmerie eingeschaltet wurde) und diverse Demonstrationen. Auf seinen Protestmarsch mit einer Kuh zum Linzer Landhaus geht die Einplanung einer Unterflurtrasse in Ottsdorf zurück. Nach dem endgültigen Scheitern seines Protests gegen den Bau der Autobahn wanderte er mit seiner Familie nach Kanada aus.

Am 3.Oktober 1986 konnte mit dem Bau des Abschnittes Sattledt bis Inzersdorf beginnen werden. Da waren schon 18 Jahre seit dem Beginn der Arbeiten am ersten generellen Projekt vergangen. Die Verkehrsfreigabe erfolgte am 27.Juni 1990.

Kirchdorf und Micheldorf (bzw. Inzersdorf-Schön)¹²⁰

Der Straßenabschnitt in der Höhe der beiden Nachbarort Kirchdorf und Micheldorf, wegen zweier Anschlusspunkte auch "Inzersdorf-Schön" genannt, ist ein Teil der Strecke zwischen Sattledt und Klaus. Diese Strecke wurde nach §4 Straßenbaugesetz bereits am 2.August 1978 als Amtstrasse genehmigt. Die Planung für das Detailprojekt wurde vom Büro Atzwanger schon um 1982 fertig gestellt. Aufgrund vielfältiger politischer Widerstände wurde die §4-Verordnung auf dem besagten Teilstück am 18.Februar 1985 aufgehoben.

Obwohl sich die Verkehrssituation in Kirchdorf zu diesem Zeitpunkt wegen des massiven Durchzugsverkehrs verschlechterte, die neue Autobahn massive Entlastung gebracht hätte und es auch schon Demonstrationen für den sofortigen Baubeginn gab, stand das Projekt still. Im

¹²⁰ ebd., S.103-105

Herbst 1987 fand z.B. ein neues Anhörungsverfahren statt, bei dem über eine Verschiebung der Trasse diskutiert wurde und keine Einigung erzielt werden konnte. Die Situation wurde untragbar, als andere Teilstücke der Autobahn (z.B. der Lainbergtunnel) längst fertig waren und dieser Abschnitt noch immer still stand.

Die Betreibergesellschaft plante eine Straße als Umfahrung von Kirchdorf, die später zur Vollautobahn ausgebaut werden konnte. Diese Variante wurde aber am 5.Juli 1992 bei einer Volksabstimmung abgelehnt. Auch im Jahr 1993 konnte keine Einigung zwischen Gemeinden und Wirtschaftsministerium erzielt werden, was v.a. auf den Widerstand von Landwirten westlich von Kirchdorf zurückzuführen ist.

1994 wurde zur Trassenfindung eine Nutzwertanalyse durchgeführt. Diese bildete 1995 die Diskussionsgrundlage mit den betroffenen Gemeinden. Aus den ausgearbeiteten Varianten wurde am 23.März 1996 mit Gemeinderatsbeschluss eine ausgewählt und für die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vorbereitet. Am 22.Oktober 1996 wurde von den Behörden das Straßenbauprojekt genehmigt, allerdings mit der Auflage, eine UVP durchzuführen.

Am 8.April 1998 reichte die Betreibergesellschaft die Umweltverträglichkeitserklärung für das Baulos Micheldorf beim zuständigen Bundesministerium für Wirtschaftliche Angelegenheiten ein. Es war das erste Autobahnprojekt, das nach dem 1994 in Kraft getretenen UVP-Gesetz überprüft wurde. Aufgrund fehlender Erfahrungen mit dem neuen Verfahren kam es zu einer Fehleinschätzung der Betreiber: Man rechnete mit eineinhalb Jahren, tatsächlich dauerte die positive Bescheiderteilung jedoch zweieinhalb Jahre. Am 7.Dezember 2000 erließ das mittlerweile zuständige Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die §4-Verordnung.

Am 28.September 2001 konnte ohne große Zeremonie der Bau auf dem 9,4 km langen Abschnitt Inzersdorf-Schön begonnen werden. Für den 18.Dezember 2004 meldete die APA die Fertigstellung und Eröffnung des Teilstücks Inzersdorf-Schön und gab als Gesamtkosten ca.157 Mio. Euro an. Die Verkehrsentlastung besonders für Kirchdorf sei beträchtlich, ebenso die Verkürzung der Fahrzeiten für Fernfahrer.¹²¹

¹²¹ APA-Meldung vom 17.Dezember 2004

2.3.2. Ennsnahe Trasse

(Basierend auf einen Text von Patrick Horvath)

Chronologie des Projektverlaufes

Die Vorgeschichte des Projektes wird in einem Artikel in der "Kleinen Zeitung" ("Ennsnahe Trasse. Eine Chronologie" vom 7.12.2005) folgendermaßen beschrieben:

"Öko-Bewegung. Der Grundstein für die Trasse wurde bereits Anfang der 70er Jahre mit der schon fast in Vergessenheit geratenen S8 gelegt. Diese Schnellstraße hätte auf vier Spuren von Liezen nach Mandling zur steirischen Landesgrenze führen sollen. Anfang der 80er Jahre rückte das Projekt in greifbare Nähe, rief aber umgehend den Widerstand der zu diesem Zeitpunkt gerade erblühenden Öko-Bewegung auf den Plan.

Abwehrkampf. Nach langen zähen Verhandlungen, massiven Protesten und emotionsgeladenen Demonstrationen blieb von der geplanten Schnellstraße als Ersatz für die rund 60 Kilometer lange Bundesstraße schließlich nur noch der rudimentäre Teil zwischen Liezen und Trautenfels, genannt Ennsnahe Trasse, als zweispurig geführte Bundesstraße übrig, deren Bau vom damaligen Verkehrsminister Wolfgang Schüssel verordnet wurde. Als ein Jahr später zwecks Errichtung der Sallaberger Brücke die Bagger anrollten und die ersten Enteignungen durchgeführt wurden, eskalierte die Situation im Tal. Aus latenten Spannungen innerhalb der Bevölkerung entwickelte sich ein veritabler Glaubenskrieg: Die Bauern waren in ihrer Haltung gespalten, Familien entzweiten sich, Freundschaften gingen in die Brüche, Nachbarn grüßten einander nicht mehr. Sogar zu kulturellen Ergüssen regte der Konflikt an. Mit dem Refrain 'Wenn wir uns trauen, werden sie nicht bauen' wurde ein Widerstandslied geträllert.

An den Pranger gestellt. Die Mitglieder der neu gegründeten Vereine NETT (Nein zur Ennsnahen Trasse) und das Bürgerforum pro Trasse standen sich unerbittlich gegenüber, an persönlichen Untergriffen und Diffamierungen wurde nicht gespart. Ein Tiefpunkt der Auseinandersetzung, an den sich heute noch viele Ennstaler erinnern, war die Errichtung eines Prangers, auf dem Fotos der Straßengegner angenagelt wurden. Straßensperren und

Protestkundgebungen von Gegnern und Befürwortern wurden in dieser Zeit mehr zur Regel als zur Ausnahme.

Bestandsausbau. 1992 errang die Widerstandsbewegung einen Etappensieg: Aufgrund der fehlenden wasserrechtlichen Bewilligung musste das Ministerium den Baustopp verfügen. Ein Jahr später erfolgte aber der neuerliche Versuch zur Durchsetzung der Trasse. Am 30. März 1993 fand der Spatenstich für die Wanne Stainach statt. Anders, als bei derartigen Anlässen üblich, erscholl aber kein Fanfarenklang, sondern wütendes Protestgeheul. Wenige Tage später begann die erste von drei Besetzungen der neuen Baustelle. Die an derartige Anblicke nicht gewohnten Ennstaler erlebten heftigste Auseinandersetzungen zwischen der Staatsmacht und den Demonstranten, die in schweren Zusammenstößen zwischen Gendarmerie und Besetzern und der Zwangsräumung gipfelten (...)"

In dieser Situation fällt in der Steiermark ein Landtagsbeschluss vom **9. Juli 1993**, in dem sich ÖVP und FPÖ auf einen gemeinsamen Beschlussantrag einigten, der Ende des Jahres eine Volksbefragung über die Ennsnahe Trasse, die Ausarbeitung eines Alternativvorschlages und die Prüfung der Rechtskonformität der bereits begonnenen Umfahrung Stainach vorsah. Die SPÖ lehnte den Beschluss ab und plädierte für die Realisierung der Ennsnahen Trasse.¹²²

Der für Verkehrsfragen zuständige Wirtschaftsminister Wolfgang Schüssel erklärte am **5. September 1993** das Ergebnis der Volksbefragung für "bindend". Der Kostenrahmen von ca. 700 Mio. Schilling solle dabei im Wesentlichen eingehalten werden. Im Falle eines "Nein" der Bevölkerung müsste das Projekt neu aufgerollt werden, was zweieinhalb Jahre Verzögerungen bedeute.¹²³

In einer der betroffenen Gemeinden, Stainach, stimmten am **14. November 1993** bei der lokalen Volksbefragung 93,61% der Bürger für die Realisierung des Straßenprojektes, wobei 1.168 von 1.636 Bürgern ihre Stimme abgaben.¹²⁴

Am **21. November 1993** entschied auch die Bezirkshauptstadt Liezen mit einer eindeutigen Mehrheit von 65% für das Projekt aus (Beteiligung ca. 60%).¹²⁵

¹²² APA-Meldung vom 9. Juli 1993

¹²³ APA-Meldung vom 5. September 1993

¹²⁴ APA-Meldung vom 14. November 1993

¹²⁵ APA-Meldung vom 21. November 1993

Die Kritiker der Trasse, die auch die Abstimmungen boykottierten, blieben weiter bei ihrer Gegnerschaft. Die APA publizierte ein Kommentar unter dem Titel "Seit einem Vierteljahrhundert Trassenkampf. 15 Kilometer Straße spalten ein Tal", in dem es heißt: "Die Gegner, die wissen, dass die bei einem Bürgerbescheid rein demographisch das Nachsehen gehabt hätten, setzten indes verstärkt auf die rechtliche Schiene..."¹²⁶

Am **19.Jänner 1994** meinte der Obmann von "Nein zur Ennsnahen Trasse" (NETT) Rolf Seiser bei einer Pressekonferenz, dass das Projekt wasserrechtlich "nicht bewilligungsfähig" sei.¹²⁷

Am **4.Mai 1994** plädierte die steirische SPÖ in einer Aussendung für den Bau der Ennsnahen Trasse. Die Alternativvariante sei mit 750 Mio. Schilling zwar geringfügig teurer, aber dafür ökologisch verträglicher. Ein Abgehen vom Projekt sei eine "Verhöhnung des Wählerwillens", so SP-Landeschef Peter Schachner.¹²⁸

Am **1.Juni 1994** wurde bekannt, dass für die Ennsnahe Trasse von der zuständigen Behörde kein wasserrechtlicher Bescheid erteilt werden könne. Für bestimmte Teile der Strecke bestünde Überschwemmungsgefahr und die Betreiber würden nicht über die notwendigen Grundstücke verfügen, um die Straße gegen diese Gefahr absichern zu können. Eine größere Flächenbeschaffungsaktion sei praktisch kaum durchsetzbar¹²⁹

Am **3.Juni 1994** verkündete der Leiter des Verfassungsdienstes des Landes Steiermark Gerhart Wielinger, dass Enteignungen zwar wasserrechtlich nicht vorgesehen seien, straßenbaurechtlich aber prinzipiell möglich. Die Trassengegner sprachen von einem "rechtspolitischen Purzelbaum". Eine Sprecherin der Gegner, Barbara Stangel, meinte der nächste "Schiffbruch" sei bei einer solchen Vorgangsweise bereits vorprogrammiert.¹³⁰

Am **19.September 1994** zeigte der steirische Nationalratsabgeordnete der Grünen, Andreas Wabl, die zuständigen Behörden bei der Staatsanwaltschaft an. Seiner Meinung nach hätte ein

¹²⁶ APA-Meldung vom 4.Mai 1995

¹²⁷ APA-Meldung vom 19.Jänner 1994

¹²⁸ APA-Meldung vom 4.Mai 1994

¹²⁹ APA-Meldung vom 1.Juni 1994

¹³⁰ APA-Meldung vom 3.Juni 1994

führender Beamter der Wasserrechtsbehörde in einem politisch motivierten Gefälligkeitsgutachten die Trasse fälschlicherweise als wasserrechtlich realisierbar dargestellt, was dem Amtmissbrauch nahe käme. Trotz dieser rechtlichen Lage sei mit dem Bau bereits begonnen worden, was eine Verschwendung öffentlicher Gelder darstelle. Er kündigte die Einschaltung des parlamentarischen Rechnungshof-Ausschusses an.¹³¹

Am **29.September 1994** drang ein Gutachten des Salzburger Ordinarius für Öffentliches Recht, Prof.Gerhard Schäfer, an die Öffentlichkeit. Seiner Ansicht nach müsse der im Oktober des Jahres ausgestellte Naturschutzbescheid aufgrund veränderter Voraussetzungen praktisch neu erstellt werden, was aber sehr unwahrscheinlich sei.¹³²

Am **27.November 1994** entschieden die Bürger weiterer Gemeinden (Weißbach, Wörschach, Pürgg-Trautenfels) mit großer Mehrheit für die Realisierung der Ennsnahen Trasse.¹³³ Die FPÖ schwenkte unter dem Eindruck dieser Ergebnisse in das Lager der Befürworter um. Trassengegner zweifelten den Wert der Befragung an, denn "es könne über eine rechtlich nicht genehmigte Trasse auch nicht abgestimmt werden."¹³⁴ In derselben Pressemeldung vom **14.Dezember 1994** stellt die APA fest: "Schon bisher kosteten die Planungen und Umplanungen für das 15 Kilometer lange Straßenstück rund 100 Millionen Schilling."

Am **24.Jänner 1995** wurde der Jahresbericht des Vereins zur Unterstützung von Bürgerinitiativen vorgestellt. In der APA-Meldung¹³⁵ heißt es:

"Einen Dank an die Grünen Abgeordneten im Nationalrat für ihre 'Solidarabgabe an die Bürgerinitiativen' sprach am Dienstag der Präsident der Vereins zur Unterstützung von Bürgerinitiativen' (BIV) und ehemalige Grüne Nationalrat, Walter Geyer, aus. Sie würden freiwillig und regelmäßig einen Teil ihres Abgeordnetengehaltes an den Verein spenden. Die Zuwendungen bewegten sich dabei, so der BIV, zwischen 5.000 und 20.000 Schilling monatlich. Mit diesen Geldern konnte im Berichtszeitraum Juli 1993 bis Ende 1994 die Tätigkeit von insgesamt 25 Bürgerinitiativen aus allen ökologischen Problembereichen mit

¹³¹ APA-Meldung vom 19.September 1994

¹³² APA-Meldung vom 29.September 1994

¹³³ APA-Meldung vom 27.November 1994

¹³⁴ APA-Meldung vom 14.Dezember 1994

¹³⁵ APA-Meldung vom 24.Jänner 1995

rund 863.000 Schilling gefördert werden. Die Unterstützung beschränkt sich dabei vorwiegend auf die Finanzierung von Gutachten und Rechtsbeiständen.

Für Geyer ist die Tätigkeit des Vereins nicht zuletzt ein Beitrag für den Erhalt 'eines unverzichtbaren Bestandteils des demokratischen Lebens'. Ziel der Unterstützung des BIV sei es, den Bürgerinitiativen zu 'Waffengleichheit' mit etwaigen Errichtern und Betreibern von Anlagen herzustellen. Allein die Finanzierung und Einschaltung eines Rechtsanwaltes reiche zumeist schon, so Geyer, um die 'Behörden vorsichtiger zu machen'. Heftige Kritik übte der hauptberufliche Staatsanwalt in diesem Zusammenhang an Bestrebungen im Koalitionsübereinkommen, die Rechte der Bürgerinitiativen zu beschneiden und ihnen den Zugang zum Verfahren zu erschweren.

In der Unterstützungs-Kartei des BIV finden sich so prominente Initiativen wie jene gegen die 'Ennsnahe Trasse', den Semmering-Basistunnel, die 380 kV-Leitung Südburgenland, sowie die Bürgerbewegungen gegen die Müllverbrennungsanlagen Ranshofen und Wels. Als 'erfolgreich' gelten für den BIV das Verfahren gegen die Ennstal-Bundesstraße sowie die Verbrennungsanlage Wels. (...)"

Am **4.Mai 1995** erteilte die Naturschutzbehörde einen negativen Naturschutzbescheid gegen die Ennsnahe Trasse. Dazu wurde ein zwar grundsätzlich positiver Wasserrechtsbescheid erstellt, der aber eine wesentliche Auflage enthielt (den Erwerb eines gewissen Grundstückstreifens), der unmittelbar schwer einlösbar war.¹³⁶

Daraufhin brachte die Republik Österreich durch die Bundesstraßengesellschaft Klage gegen den negativen Bescheid der Naturschutzbehörde beim Verwaltungsgerichtshof ein.¹³⁷

Am **24.Mai 1996** erließ die zuständige Rechtsabteilung des Landes Steiermark einen positiven Naturschutzbescheid für die Ennsnahe Trasse. Nach Angaben des zuständigen Landesrates Hirschmann sei dies eine logische Antwort auf die entsprechende Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes Ende 1995.¹³⁸

¹³⁶ APA-Meldung vom 4.Mai 1995

¹³⁷ APA-Meldung vom 22.Juni 1995

¹³⁸ APA-Meldung vom 24.Mai 1996

Mittlerweile tauchte ein neues Problem auf: Die EU leitete am **19.Dezember 1996** ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Österreich ein. Dabei ging es um die wirkliche oder angebliche Nicht-Einhaltung von EU-Bestimmungen in Bezug auf Vogelschutz. Vor allem die Umweltschützer hatten darauf hingewiesen, dass der auf der sogenannten "Rosswiesen" lebende Vogel Wachtelkönig sehr bedeutend sei. Die steirische Landesregierung beharrte darauf, dass das Gebiet nicht als Vogelschutzgebiet ausgewiesen sei.¹³⁹ Nach Angaben der APA waren die Öko-Verein "Bird Life" und "Vogelwarte" maßgeblich an der Einleitung des Verfahrens beteiligt.¹⁴⁰

Einige Zeit später kündigte Landesrat Hirschmann an, die Ennsnahe Trasse auf EU-Druck hin nochmals naturschutzrechtlich überprüfen zu lassen, insbesondere auch in Hinblick auf den "Wachtelkönig".¹⁴¹ Seine Vorschläge hinsichtlich einer Umsiedelung des Wachtelkönigs in ein anderes Gebiet wurden von Umweltschützern abgelehnt. Zitat aus der APA-Meldung:

'Derartige Lebensräume sozusagen in Kopie woanders zu schaffen, ist unmöglich', wies Andreas Ranner von Bird Life Österreich das Ansinnen Hirschmanns zurück, Ausgleichsflächen für die vom Straßenbau benötigten Rosswiesen anzubieten. Außerdem gehe es nicht nur um den vom Naturschutzlandesrat als 'Wappenvogel der EU' bezeichneten *Crex crex*, sondern um den Schutz mehrerer ornithologischer Raritäten (Bekassine, Waldwasserläufer, Blaukehlchen, Drosselrohrsänger, Kamingimpel, Flussregenpfeifer, Flussuferläufer)."

Die Einstellung des EU-Verfahrens wurde am **22.April 1999** vermeldet. Naturschutzlandesrat Hirschmann sah daraufhin "grünes Licht" für die Ennsnahe Trasse gegeben. Nach den Grünen sei dies eine Falschinterpretation. Die Einstellung des Verfahrens geht nur auf die Zusage des Landes Steiermark zurück, in Hinkunft das Projekt nach EU-Richtlinien abzuwickeln. Im Falle eines neuerlichen Alleinganges drohen wieder Sanktionen.¹⁴²

Dazwischen wurde die politische Diskussion v.a. von der Initiative des steirischen Grün-Abgeordneten Wabl geprägt, der die Ennsnahe Trasse vor den parlamentarischen Rechnungshofuntersuchungsausschuss brachte. In einer Pressekonferenz am **3.Februar 1998** beschuldigte Wabl Bundes- und Landesregierung sowie Behörden, durch die Forcierung eines

¹³⁹ APA-Meldung vom 19.Dezember 1996

¹⁴⁰ APA-Meldung vom 26.Februar 1997

¹⁴¹ APA-Meldung vom 12.Februar 1997

¹⁴² APA-Meldung vom 22.April 1999

rechtlich undurchsetzbaren Projektes "hunderte Millionen Schilling in den Sand gesetzt" zu haben. Er prangert v.a. die Baukosten von Teilbauten in der Höhe von 300 bis 400 Millionen S, ferner die Verwaltungskosten und auch die Klagskosten gegen Bürger an. Er kritisierte ferner, dass weiter mit dem Projekt "geliebäugelt" würde, obwohl es nach Wasserrecht, Naturschutzrecht, EU-Recht illegal wäre und zudem die Enteignungen undurchführbar.¹⁴³

Am **28.Oktober 1999** meinte der Anwalt der Trassengegner Hausner, der Republik seien in sieben erfolglosen Prozessjahren gegen Öko-Aktivisten ca. 4-6 Mio. Schilling an Kosten erwachsen. In den Schadensersatzprozessen gegen Öko-Aktivisten und Bauern sowie aus Zwangsentignungsverfahren hätte die Republik im Gegenzug dazu ein "Nullergebnis" erzielt.¹⁴⁴

Am **7.Juli 2000** verkündete Infrastrukturminister Schmid, dass die Ennsnahe Trasse für ihn aufgrund geringer Verfahrensaussichten "endgültig gestorben" sei. Geplant sei stattdessen eine Umfahrung für Stainach und eine Unterflurtrasse bei Liezen. Die Kosten für diese Ausbauprojekte, für die er keinen konkreten Termin nennen wollte, veranschlagte er mit "700 bis 900 Mill.S".¹⁴⁵ Während die Grünen die Entscheidung Schmidts mit "Freude und Genugtuung" zur Kenntnis nehmen, wird sie von SPÖ und ÖVP heftig kritisiert.¹⁴⁶ Als einen wichtigen Grund für die Entscheidung führt Schmid auch den Umstand an, dass eine die EU-Zustimmung voraussetzende Umsiedelung der Vogelart des Wachtelkönigs bei ungewissem Erfolg zu viel kosten würde (ca.3 Mio.Schilling pro Jahr).

In weiterer Folge verkündete der steirische Verkehrsreferent LH-Stv. Leopold Schöggel (FPÖ) die Ausschreibung einer mit ca. 2 Millionen Schilling teuren Studie über die weitere Vorgangsweise bezüglich einer "Ennsstraße neu".¹⁴⁷ Das Ergebnis der Studie wurde am **2.Juni 2003** präsentiert - die APA titelt: "Verkehrsstudie läutet Ende der Ennsnahen Trasse ein".¹⁴⁸ Das Schweizer Institut Basler und Partner empfiehlt den Bestandsausbau der Ennstalstraße mit Kosten von 70 Mio. Euro gerechnet auf zehn Jahre. Der Verkehrssprecher der steirischen Grünen kommentierte mit: "Das hätten wir nach den Vorschlägen der Ennstrassengegner und der Grünen schon vor 20 Jahren haben können..."

¹⁴³ APA-Meldung vom 3.Februar 1998

¹⁴⁴ APA-Meldung vom 28.Oktober 1999

¹⁴⁵ APA-Meldung vom 7.Juli 2000

¹⁴⁶ APA-Meldung vom 7.Juli 2000

¹⁴⁷ APA-Meldung vom 18.Juni 2001

¹⁴⁸ APA-Meldung vom 2.Juni 2003

Argumente für und gegen das Projekt

Barbara Stangel von den Grünen - eine erklärte Gegnerin des Projektes - beschreibt in einem Experteninterview die Situation folgendermaßen:

"Von Anfang an herrschte der politische Druck, durch das Mittlere Ennstal eine weitere Transitroute als Verbindung zwischen Pyhrn- (A9) und Tauernautobahn (A 10) zu bauen. Das seit Beginn umstrittene Projekt sollte gemeinsam durch Behörden und Gebietskörperschaften, vom Ministerium über Landesregierung und Landtag bis zu Gebietsbauämtern und Gemeinden durchgezogen werden. Den verantwortlichen Politikern, sowohl auf Landes- und Bundesebene, ist vorzuwerfen, durch politische Einflussnahme auf Beamte bestehende Gesetze ignoriert zu haben; der dadurch entstandene finanzielle Schaden ist enorm. Durch diese Vorgangsweise wurden ca. 30 Millionen Euro an Steuergeldern nicht nur für undurchführbare Planungen, sondern auch für Bauausführungen aufgewendet, die in der Folge den Neustart für eine gesetzeskonforme und zeitgemäße Verkehrsplanung erschwerten."

Und sie fügt folgende Probleme des Projektes hinzu (Auswahl):

A) Rechtshindernisse

Enteignung. Im Ennstal wurde bewusst rechtswidrig und „denk unmöglich“ (Zitat VWGH) enteignet. Der VWGH hat alle Enteignungen aufgehoben.

Wasserrecht. Seit 19. Mai 1994 ist es „hoch offiziell“: Die E.T. ist an der Hochwassersituation der Enns wasserrechtlich gescheitert. Trotz amtsseits bekannter Gutachten über die Hochwassersituation an der Enns (Zottl/Erber – Wasserwirtschaftliche Untersuchung, Arbeitshuber, Radler/Mader) wurde von den Behörden rechtswidrig an der Theorie festgehalten, für die E.T. seien bezüglich Hochwasser keine wasserrechtlichen Bewilligungen nötig. Die Sallaberger Brücke und die Wanne Stainach wurden bewusst konsenslos – als Schwarzbauten – errichtet.

Klagsführung gegen Umweltaktivisten. Schadenersatzklage – Streitwert

Euro 16.000,00 – gegen 10 Ennstaler Landwirte – zur Gänze abgewiesen. „*Im vorliegenden Fall darf nicht außer Acht gelassen werden, dass die Bauarbeiten an der Wanne Stainach*

ohne wasserrechtliche Bewilligung für den Enns-Hochwasserabflussbereich durchgeführt worden sind. Die Beklagten (...) könnten sich auf Unterlagen berufen, die entgegen der damaligen Rechtsansicht der Behörden bzw. der Klägerin eine entsprechende wasserrechtliche Bewilligung für unabdingbar hielten. Damit ergibt sich aber auch bei einer ex ante Beurteilung des Verhaltens der Beklagten am 5. 7. 1993, dass sie nicht völlig grundlos die Rechtmäßigkeit der Bauführung verneinten. Es kann ihnen daher bezogen auf den damaligen Zeitpunkt ein legitimes Interesse an einem Baustopp (...) nicht abgesprochen werden. Dass sich nachträglich der Standpunkt der Trassengegner betreffend die erforderliche wasserrechtliche Bewilligung als tatsächlich richtig erwiesen hat, sei lediglich erwähnt. Bei diesem Sachverhalt ist (...) eine Rechtswidrigkeit des Handelns der Beklagten zu verneinen.“ (Urteil Landesgericht Leoben: 5Cg 61/96 a)

B) EU-Beitritt

Auswirkung auf die Verordnung: Gemäß § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 war bei Erlassung der Verordnung vom 7. 9. 1990, BGB1. Nr. 599/1990, über den Verlauf der B 146 Ennstal Bundesstraße (E.T) u. a. auf die Umweltverträglichkeit des Projektes Bedacht zu nehmen. Mit dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union am 1.1. 1995 haben die Vogelschutz- und die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie für Österreich Geltung erlangt. Die Trassenverordnung widersprach beiden Richtlinien.

Auswirkung des LIFE-Vertrages. Die „Rosswiesen“, durch welche die Trassenführung der E.T. vorgesehen war, wird im Mai 1995 Teil des Natura 2000 Netzwerkes (Brutgebiet des Wachtelkönigs).

C) Alpenkonvention:

In Österreich wurden die Alpenkonvention und ihre Durchführungsprotokolle am 10. Juli 2002 von allen Parlamentsparteien einstimmig beschlossen. Seit 18. Dezember 2002 sind sie international gültiges Recht. Entscheidend für das Ennstal ist Kap.II, Art. 11 des Verkehrsprotokolls: *„Die Vertragsparteien verzichten auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr.“* Das Verkehrsprotokoll verpflichtet dazu, den Schwerverkehr durch die Alpen zu reduzieren. (...)"

Als Argumente gegen das Projekt führt sie ferner konkret an:

"Der Ennstalkorridor darf nicht nur als Straßenkorridor untersucht werden; ökosoziale Aspekte der Verkehrsplanung müssen berücksichtigt werden:

- * Klimaschutzabkommen (CO₂ Reduktion ...)
- * Umsetzung der Alpenkonvention (Verpflichtung zur nachhaltigen Verkehrspolitik: Vorsorgeprinzip – Verhüten geht vor reparieren; Solidaritätsprinzip – gültig zwischen den jetzigen und den künftigen Generationen; Partizipationsprinzip – Entscheidungsfindung sieht die Einbindung aller betroffener Menschen vor)
- * Lenkungsmaßnahmen (Routenbindung für den Transitverkehr; 7,5 Tonnagelimit zwischen Knoten Selzthal und der Salzburger Landesgrenze kann sofort umgesetzt werden
- * Verlagerung von Transportgütern wie Müll, Holz, Schrott verpflichtend auf die Schiene
- * Umsetzung der Prioritätenliste, wonach neuralgische Verkehrsschnittstellen in Trautenfels und Liezen unverzüglich in Angriff zu nehmen sind"

Am Mittwoch, dem 9. November 1998, fand die 145. Nationalratssitzung der XX. Gesetzgebungsperiode statt. Wie aus dem Stenographischen Protokoll ersichtlich, war der behandelte Punkt 9 der "Ennsnahen Trasse" gewidmet. Anlass war ein Antrag des steirischen Grün-Abgeordneten Wabl, der auf die Verschwendung von Volksvermögen aufgrund von Gesetzesbrüchen und Planungsfehlern im Zusammenhang mit dem Straßenbauprojekt hinwies. Zuvor hatte der Rechnungshof-Unterausschuss den Fall untersucht und mit den Stimmen der großen Koalition aus SPÖ und ÖVP einen Bericht genehmigt, der heftigen Widerstand der Opposition hervorrief. Die freiheitliche Vorsitzende des Ausschusses warf der Regierung vor, mit ihrer Mehrheit die demokratischen Kontrollrechte missbraucht und die wahren Sachverhalte verschleiert zu haben. Die Opposition verfasste einen vom Mehrheitsbericht abweichenden Minderheitenbericht.

Ich benutze das Protokoll der Parlamentssitzung hier selektiv, weil in zwei Statements von ÖVP-Politikern - die ÖVP stellte damals den Landeshauptmann der Steiermark und trat vehement für das Projekt ein - sehr gut und deutlich die Pro-Argumente für die Ennsnahe Trasse gesammelt wurden; die v.a. von den Grünen vorgebrachten Contra-Argumente waren im Zusammenhang der Sitzung sehr emotional vorgebracht und kommen im oben zitierten

Experteninterview besser und systematischer zum Ausdruck, weswegen dieses verwendet wurde.

So brachte Herr Abgeordneter Herrmann Kröll von der ÖVP folgende Argumente für die ennsnahe Trasse vor:

"Meinen Kollegen der Volkspartei und mir geht es aber um die Wahrung der Natur, auch um die Tierwelt, aber vor allem um die Menschen, um die hauptbetroffenen Menschen in Stainach, Wörschach, Weißenbach und Liezen und überhaupt im Ennstal. Schon seit den siebziger Jahren wartet die Bevölkerung im Raum Stainach-Liezen auf eine entsprechende Lösung mit einer großräumigen Umfahrung der Orte Stainach, Wörschach, Weißenbach und Liezen hinsichtlich der B146 von der Kreuzung Trautenfels bis zur A9 Pyhrn Autobahn Selzthal-Kreuz. Diese war ursprünglich als S8 geplant, wurde dann zurückgereiht, um einen Kompromiss mit den Bauern, mit den Grünen und anderen Aktivisten zu suchen. Und seit damals geht es dabei um die Ennsnahe Trasse.

Die Menschen leiden nach wie vor unter der Verkehrsbelastung von 14 200 bis 21 400 Fahrzeugen täglich. Dies ist eine große Belastung, die nicht kleiner geworden ist, im Gegenteil, die Tendenz ist weiter steigend. Lärm, Schlafstörungen, Aggressivität, erhöhte Unfallgefahr– viele Unfälle sind in der Statistik nachweisbar– sind die Folge. Die Situation ist besonders für die Kinder sehr tragisch. Es kommt zu Behinderungen bei Straßenüberquerungen, was besonders für ältere oder behinderte Menschen, für Versehrte ein großes Problem ist. Der gesamte Lebensraum dieser Menschen wird dadurch abgewertet, und sie haben das Gefühl, Bürger zweiter Klasse zu sein. Sie haben auch mit Erschwernissen bei der Fahrt zum Arbeitsplatz und beim Einkaufen oder bei der Inanspruchnahme von Dienstleistungen– man denke etwa an eine Fahrt nach Liezen zu einem Facharzt– zu kämpfen. All das sind Beispiele dafür, die zeigen, unter welchen Lasten die Bevölkerung leidet.– Und darüber hinaus bedeutet es auch eine massive Abwertung des Lebens- und Wirtschaftsstandortes Stainach und Umgebung.

Die leidgeprüfte Bevölkerung hat ein Recht darauf, dass nicht immer nur überlegt wird, wie man das Projekt einer Verkehrslösung unter Ausnutzung aller möglichen politischen und rechtlichen Instanzen verzögern und verhindern kann, wie dies am Beispiel Ennsnahe Trasse– gerade an die Adresse von Kollegen Wabl und seiner

grünen Fraktion gerichtet– zu sehen ist, sondern sie erwartet zu Recht von uns, den Volksvertretern, und zwar von allen– also von der Politik–, alles zu tun, damit endlich gebaut wird. Nur dadurch ist der Bevölkerung wirklich gedient und geholfen. In den hauptbetroffenen fünf Gemeinden wurde die Bevölkerung schon in den Jahren 1993 und 1994 in einer Volksbefragung direkt zur Ennsnahen Trasse befragt und deren Ergebnis in den Meinungsbildungsprozess eingebunden. Das war ursprünglich ein Vorschlag der Grünen. Seit das Ergebnis bekannt ist– wie die Bevölkerung darüber gedacht hat, zur Wahl gegangen ist und ihre Meinung kundgetan hat–, ist dies bei den Grünen kein Ergebnis demokratischer Willensbildung mehr.

Ich muss Ihnen die Ergebnisse noch einmal in Erinnerung rufen, sie sind im Bericht auf Seite 5 ausführlich dargestellt:

27.November, Pürgg-Trautenfels: 712 Stimmberechtigte, 39 Prozent Beteiligung, davon 61 Prozent für die Trasse.

14.November 1993, Stainach, die hauptbetroffene Gemeinde: 1 636 Stimmberechtigte, 71 Prozent Beteiligung, davon 94 Prozent für die Trasse.

Wörschach: 906 Stimmberechtigte, 71 Prozent Beteiligung, davon 86 Prozent für die Trasse.

Weißbach bei Liezen: 898 Stimmberechtigte, 52 Prozent Beteiligung, davon 56 Prozent dafür.

Schließlich die Bezirkshauptstadt Liezen: 5 250 Stimmberechtigte, 60 Prozent Beteiligung, davon 65 Prozent dafür.

Im Durchschnitt sind von allen befragten Bürgern in diesen fünf Gemeinden 72 Prozent klar für die Entscheidung zugunsten dieses Straßenbaues.

Für die hauptbetroffene Gemeinde Stainach beziehungsweise ihre Gemeindebürger scheint sich nun eine Lösung mit einer südlichen Umfahrung des Ortes abzuzeichnen. Die Landesregierung der Steiermark mit Frau Landeshauptfrau Klasnic und dem Verkehrsreferenten, Landesrat Ressel, an der Spitze ist gewillt, auf Kosten des Landes um zirka 130 Millionen Schilling eine Landesstraße als Umfahrung von Stainach zu errichten. Dies ist sehr zu begrüßen! Die Grundstücke sind laut Landesrat Ressel weitgehend abgelöst, und die Bevölkerung ist in das Projekt eingebunden.

Hohes Haus! Damit könnte in einem ersten Schritt einmal der Stainacher Bevölkerung geholfen werden, die am meisten betroffen ist. Es freut mich, dass der Stainacher Umfahrung in der nun vorliegenden Streckenführung auch die gesamte Opposition zustimmt und alles tun wird, damit sie auch tatsächlich umgesetzt wird.

Damit ist aber nur ein kleiner Teil einer Lösung nähergebracht. Für uns von der Volkspartei ist klar, dass es darüber hinaus notwendig ist, auch die geplante und verordnete Trasse bis zur Einbindung in die Pyhrn Autobahn bei Selzthal möglichst rasch zu realisieren.

Und Abgeordneter Georg Wurmitzer (ÖVP) fügt an:

*„Man kann also folgendes Resümee ziehen – und das ist der Kernsatz unserer Untersuchungen –: Es wurden keine rechtswidrigen Vorgänge festgestellt, und es hat sie auch nicht gegeben! Die Verordnung der Trasse ist rechtskräftig, und zwar seit dem 7. September 1990. Eine Verordnung ist für die Verwaltung bindend, daher ist es gar nicht notwendig, dass zusätzlich zur Verordnung weitere Weisungen gegeben werden. (Abg. Mag. **Barmüller**: Es geht nicht um die Trassenverordnung, es geht um die Naturschutzverordnung!) Der Naturschutzbescheid trägt das Datum vom 18. Februar 1988, liegt vor und ist rechtskräftig. Um seine Verlängerung wurde angesucht.*

*Um die wasserrechtliche Genehmigung wurde ebenfalls nach der Novelle des Wasserrechtsgesetzes 1990 angesucht. Was es gibt, ist Rechtsunsicherheit in manchen Bereichen. (Abg. **Wabl**: "Rechtsunsicherheit"!) Bis zur Entscheidung des Obersten Gerichtshofes war nämlich nicht klar, ob die Enteignung von Flächen für naturschutzrechtliche Auflagen möglich oder nicht möglich ist. (Abg. Mag. **Barmüller**: Das hat es vor allem nie gegeben, das wissen Sie!) Nach dem Entscheid des Verfassungsgerichtshofes hat niemand mehr einen Enteignungsbescheid unterschrieben. Und auch die Frage der wasserrechtlichen Genehmigungspflicht war bis zum Inkrafttreten des Gesetzes im Jahre 1990 nicht klar geregelt.*

*Meine Damen und Herren von der Opposition! Ich mache Ihnen jetzt ein 'Kompliment': Die Gegner der Ennsnahen Trasse haben diese Unsicherheit bis zum Exzess ausgenützt und sie dazu benützt, **alles** zu blockieren und **jede** Baumaßnahme zu verhindern. So gesehen ist dieser Bericht auch eine Chronologie der gezielten und geplanten Verhinderung. (Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ.)*

Das Opfer für diese Vorgangsweise hat die betroffene Bevölkerung zu bringen. Die Oppositionsparteien betreiben ein sehr durchsichtiges Doppelspiel: Im Ennstal fordern sie Maßnahmen, wie zum Beispiel Lärmschutz und dergleichen mehr, aber in Wien wird opponiert und verhindert. Sie betreiben auch jetzt wieder, bei der Umfahrung von Stainach, ein Doppelspiel. Sie sagen zwar, Sie seien für die

sogenannte kleine Umfahrung, verschweigen aber, dass diese unter Einbeziehung der Wanne Stainach und der Sallaberger Brücke gar nicht möglich ist. Auch da betreiben Sie also wieder ein Doppelspiel!

Ich habe Ihren Bericht sehr genau durchgelesen. Er atmet genau jenen Geist, den Sie hier schon mehrfach offenbart haben. Ich habe nur fünf Punkte aus Ihrem Bericht ausgewählt, in denen Sie diesem Hohen Haus völlig falsche Informationen geben, und darf diese jetzt im Einzelnen nennen:

Sie behaupten in Ihrem Bericht: Aufgrund des neuen Detailprojektes aus dem Jahr 1994 müsse ein neues Naturschutzverfahren durchgeführt werden. – Diese Behauptung ist falsch. In einem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 23. Oktober 1995 wurde die Verlängerung der naturschutzrechtlichen Ausnahmegewilligung eindeutig als zulässig erkannt. – Das war Punkt 1.

*Punkt 2: Sie behaupten, dass ein Straßenbau durch ein nach EU-Recht verbindlich festgelegtes und gefördertes Schutzgebiet nicht möglich ist. – Auch diese Behauptung ist unrichtig. Artikel 6 Abs. 3 und 4 der Fauna-Flora-Habitatrichtlinie lässt sehr wohl Ausnahmegewilligungen zu. (Abg. Mag. **Barmüller**: Vogelschutz!)*

Punkt 3: Sie behaupten pauschal, dass die Landwirte zu keiner Ablöse bereit waren. – Auch das ist unrichtig. Die Enteignungen im westlichen Bereich waren problemlos möglich; ein Großteil der Flächen im westlichen Bereich wurde im Einvernehmen erworben. Nur aufgrund Ihrer Hetzkampagnen war es dann im östlichen Bereich nicht mehr möglich, Grundflächen rechtmäßig und auf einvernehmlichem Wege zu erwerben. Und das führen Sie nun als Gegenargument an! (Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ.)

Punkt 4: Sie schreiben in Ihrem Bericht, die Klagen seien ein Mittel zur Einschüchterung gewesen. – Wenn man diese Behauptung gedanklich weiterspinn, dann stellt man fest, damit wäre jedem Menschen in Österreich die Möglichkeit, eine Klage zu erheben, genommen. Eine Klage ist ein rechtliches Mittel für jemanden, der sich geschädigt glaubt. Daher ist es auch unerheblich, wer – die Landesbaudirektion oder das Straßenbauamt Graz – die Finanzprokuratur aufgefordert hat, zu klagen. Entscheidend ist, dass ein Schaden entstanden ist und dass die Republik verpflichtet ist, diesen Schaden geltend zu machen. Sie hat gar keine andere Möglichkeit!

Punkt 5: Sie schreiben auf der letzten Seite Ihres Berichtes, dass aufgezeigt werde, wie gering die Meinung der Bevölkerung von den Verantwortlichen geachtet werde. – Auch das ist falsch. Ich darf dem entgegenhalten, dass bei der Volksbefragung

*72 Prozent der abgegebenen Stimmen **für** das Projekt Ennsnahe Trasse waren. Diejenigen, die dafür eintreten, unterstützen den Willen der Bevölkerung und nicht das Gegenteil.*

Die Intensität und die Erbittertheit der Gegnerschaft im Ennstal aufgrund des Projektes sind bedauerlich und verlangt nach einer baldigen und hoffentlich konstruktiveren Lösung.

Ad Strassenbau:

1. Interview mit Bernhard Engleder (ehemals Vorstandsdirektor der ASFINAG)

Frage 1:

Wie haben Sie den bisherigen Verlauf des Projekts erlebt?

- In den 90er Jahren verkehrspolitisch tätig in der Arbeiterkammer. Ebenfalls zuständig für Umweltschutzfragen.
- Circa von 1997 bis Herbst 2001 im ASFINAG-Vorstand.
- [Aktuelle Funktion: Referatsleiter für Sonderaufgaben in der Stadtbaudirektion Wien.]

Pyhrn-Autobahn:

- Konflikte vor allem 1987/88 um den Abschnitt Hausleiten-Kirchdorf (OÖ). Hier ist es den Projektbetreibern nicht gelungen, die Notwendigkeit eines Autobahnbaus zu vermitteln. In der Kommunikation mit den Projektgegnern wurde zum Teil versucht, "drüberzufahren" anstatt die eigenen Argumente ausreichend transparent zu machen. Das damalige Verkehrsaufkommen auf der B 138 (12-14.000 Kfz/Tag) schien den Bau einer Autobahn auch nicht zu rechtfertigen. Nach der Fertigstellung der Pyhrn-Autobahn beträgt das Verkehrsaufkommen heute 15.000 Kfz/Tag, zusätzlich zum lokalen Verkehr auf der weiterhin bestehenden Bundesstraße.
- Für das Projekt gesprochen haben:
 - die internationale Funktion dieser Strecke,
 - die nationale Funktion als Verbindung zwischen oberösterreichischem Wirtschafts- und Zentralraum und steirischem Wirtschaftsraum,
 - die Erhöhung der Verkehrssicherheit; davor war die B 138 eine der unfallträchtigsten Straßen in Österreich.

Ennsnahe Trasse:

- Die bestehende Straße ist mit 17-18.000 Kfz/Tag voll ausgelastet. Ein besonderes Problem stellen für die Bevölkerung im Ennstal die Ortsdurchfahrten dar. Diese Ortsdurchfahrten müssen jedenfalls entlastet werden, unabhängig davon, ob die Ennsnahe Trasse realisiert wird oder nicht. D.h. in diesem Abschnitt müssen lokale Ortsumfahrungen geschaffen werden, um den Transitverkehr aus den Ortschaften zu entfernen.
- Auch hier wurde teilweise versucht, über die Projektgegner "drüberzufahren", mit dem Ergebnis, dass das Projekt überhaupt blockiert ist und die betroffene Bevölkerung unter der unbefriedigenden Situation leidet.
- Die Befürchtung der Projektgegner, dass mit der Ennsnahen Trasse bzw. dem Ausbau zur Schnellstraße zusätzlicher Verkehr ins Ennstal käme, ist grundsätzlich plausibel.

Marchfeld-Straße:

- Das Projekt ist als Verbindung Bratislava-Wien wichtig für Wien, insbesondere für den 21. und 22. Bezirk.
- Aus der Sicht Wiens steht die Bedeutung der Marchfeld-Straße in Zusammenhang mit der geplanten Nordostumfahrung bzw. dem so genannten "Regionenring": "Damit wäre natürlich schon ein sehr leistungsfähiges Netz, sowohl jetzt was den Bereich Ostregion und Wien betrifft als auch was die Verbindung der beiden Ballungsräume Wien und Bratislava betrifft, da."

[Derzeit ist noch offen, welche Art von Straße das werden soll. Die aktuell korrekte Bezeichnung lautet daher gemäß Bernhard Engleder "Marchfeld-Korridor".]

Frage 2:

Welche Ereignisse oder Entwicklungen waren Ihres Erachtens für den Verlauf des Projekts entscheidend?

Pyhrn-Autobahn:

Gründe für die Realisierung des Projekts:

- Ab Ende der 80er Jahre bekennt sich das Land Oberösterreich voll zum Bau der Pyhrn-Autobahn. Diese eindeutige Position des Landes trägt wesentlich dazu bei, dass in den 90er Jahren die Projektgegner bis auf einige kleine Splittergruppen vom Projekt überzeugt werden können.
- Ein klares Bekenntnis zur Finanzierung. Die Finanzierung der hohen Kosten war zunächst lange Zeit offen. Anfang der 90er Jahre wurde jedoch mit einer ASFINAG-Novelle die außerbudgetäre Finanzierung gesichert.

Ennsnahe Trasse:

Gründe für das bisherige Scheitern des Projekts:

- Der Nutzen des Projekts (z.B. Ausbau der Ortsumfahrungen) konnte nicht der gesamten betroffenen Bevölkerung im Baugebiet kommuniziert werden. Lediglich die Bewohner einiger Ortschaften konnten überzeugt werden.
- Das Land Steiermark hat keine so eindeutig befürwortende Position eingenommen wie etwa das Land Oberösterreich zur Pyhrn-Autobahn (s.o.).

Marchfeld-Straße:

Derzeit befindet sich das Projekt in der Phase der "strategischen Prüfung Verkehr". D.h. derzeit wird überprüft, ob diese Verbindung in das Bundesstraßengesetz aufgenommen wird, also auch, ob sie aus Einnahmen von LKW-Maut und PKW-Vignette finanziert werden soll. Dieses Prüfungsverfahren wird voraussichtlich bis Ende 2005 abgeschlossen werden. Erst danach kann die Detailplanung der Trasse erfolgen.

[Insofern erübrigt sich hier die Frage nach den Gründen für den Projektverlauf, weil es - im Vergleich zu Pyhrn-Autobahn und Ennsnahe Trasse - noch gar keinen Projektverlauf gibt.]

Frage 3:

Wie lauten Ihre Argumente für bzw. gegen das Projekt?

Pyhrn-Autobahn:

- Leistungsfähige Verbindung zwischen den Industriezonen im oberösterreichischen Zentralraum und in der Obersteiermark.
- Internationale Verkehrsverbindung zwischen dem Raum Nürnberg-Würzburg-Frankfurt und der Steiermark.
- Verbesserung für den Pendlerverkehr.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit. Davor war die B 138 eine Straße mit vielen schweren Verkehrsunfällen.

Ennsnahe Trasse:

- Durch den starken Verkehr sind die Ortschaften entlang der bestehenden Ennstal-Straße in ihrer Entwicklung behindert. Die Orte "erodieren".
- Derzeit steht das Projekt still. Daher wäre jedenfalls kurzfristig eine Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrten notwendig, d.h. der Bau bestandsnaher Ortsumfahrungen, um die dortige Bevölkerung zu entlasten.
- Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Ennstal-Straße - d.h.: der Ausbau außerhalb der Ortschaften - ist aktuell weniger wichtig. Um dabei Fehlinvestitionen vorzubeugen, muss zunächst Klarheit über das weitere Vorgehen geschaffen werden. Langfristig wäre der Ausbau aber sinnvoll.

Marchfeld-Straße:

- Grundsätzliche Notwendigkeit, weil durch die EU-Erweiterung zusätzlicher Verkehr entsteht.
- Bedarf durch zusätzlichen Verkehr infolge der dynamischen Wirtschaftsentwicklung in der Ostregion Österreichs sowie in der Region Bratislava-Brünn.
- Der Ausbau der Schiene sollte Priorität haben. Zusätzlich ist aber auch ein Straßenausbau notwendig. Dazu kommt als dritte Möglichkeit die Einrichtung eines Schnellboot-Personenverkehrs auf der Donau zwischen Wien und Bratislava.
- Der Größe der Bevölkerung zweier Städte wie Wien und Bratislava entspricht eine Autobahn als Verkehrsverbindung.

Frage 4:

Wie beurteilen Sie die Argumente der anderen Seite?

Pyhrn-Autobahn:

Argument: Fragliche Notwendigkeit einer Autobahn bei damals nur 12.000 Fahrzeugen.
 Engleders Position dazu: Prinzipiell plausibles Argument. Kritik an den damaligen Projektbetreibern, sie hätten die möglichen Alternativen nicht ausreichend geprüft und dargestellt. Sonst hätte man sicher nachweisen können, dass langfristig ein bloßer Ausbau der Bundesstraße nicht genügt hätte.

Ennsnahe Trasse:

Argument: Artenschutz.

Engleders Position dazu: Die Argumente der Projektgegner hätten zu einer neuen, konsensfähigen Trasse führen sollen. Stattdessen haben sich beide Seiten auf ihren Positionen einzementiert, wodurch das Projekt überhaupt zum Stillstand gekommen ist. Kritik am Versuch der Projektbetreiber, mit dem Bau der ersten Straßenbrücke vollendete Tatsachen zu schaffen. Dadurch wurde der Widerstand geradezu noch gefördert.

Grundsätzlich wäre der Ausbau der Straße notwendig, allerdings unter Berücksichtigung der Interessen der Projektgegner, auch wenn damit Mehrkosten verbunden sein sollten.

Marchfeld-Straße:

Mögliches Argument [Engleder ortet hier aktuell noch keinen nennenswerten Konflikt.]: Zunächst soll die Bahn gestärkt werden. Erst wenn die Bahn ausgelastet ist, sollen die Straßenverbindungen ausgebaut werden.

Engleders Position dazu: Die Wirtschaftsentwicklung in diesem Gebiet macht beides notwendig. Auch speziell aus der Sicht Wiens braucht man beides zugleich. Die Straßenverbindung würde v.a. die Region Wien, speziell den 21. und 22. Bezirk, aufwerten.

Frage 5:

Welche Kosten wurden durch die Verzögerung bzw. das Scheitern des Projekts konkret verursacht? (z.B. durch zusätzlich notwendige Baumaßnahmen, administrative Kosten, Kosten für den Rechtsweg etc.)

Pyhrn-Autobahn:

- Kaum Kosten, da während der Phase der Verzögerung von staatlicher Seite die finanziellen Mittel ohnedies nicht gesichert waren. Als dann die Finanzierung feststand, gab es keine nennenswerten Verzögerungen mehr.
- Jene Mehrkosten, die durch zusätzliche Auflagen infolge der Verfahren entstanden sind, kommen letztlich der Qualität des Projekts zugute und stellen daher keine eigentlichen Mehrkosten dar.

Ennsnahe Trasse:

- Kosten durch: Planungskosten, eine Brücke, die "in der Landschaft steht" [d.h. gebaut wurde, aber nicht an die bestehende Straße angeschlossen ist].
- Höhe der Kosten: "sicher an die 100 Millionen Schilling", "bis 10 Millionen Euro", "10 Millionen Euro ... ung'schaut".

Marchfeld-Straße:

- (Noch) keine Kosten, da noch in der Planungsphase.
- Kosten könnten durch Verfahren entstehen. Diese Verfahren müssen aber in jedem Fall durchlaufen werden. Daher wird es dadurch zu keinen Mehrkosten kommen.

Durch das Erfüllen von Umweltauflagen entstehen keine "Mehrkosten", weil diese Auflagen ohnehin erfüllt werden müssen, aufgrund der Gesetze und der Sachverständigen-Gutachten in den Verfahren. Würden solche Auflagen nicht erfüllt - um die Kosten zu senken - wäre das ein schlechtes Projekt.

Frage 6:

Welche Auswirkungen hatte die Verzögerung bzw. die Verhinderung auf die Ertragssituation Ihres Unternehmens? Wir bitten Sie um eine grobe Schätzung der Opportunitätskosten, die durch die Nicht-Realisierung des Projekts und den Verzicht auf andere Verwendungsmöglichkeiten des eingesetzten Kapitals entstanden sind.

Alle drei Projekte / Generell:

- Die Projekte werden fremdfinanziert. Das Kapital wird erst bereitgestellt, wenn es notwendig ist. Daher sind keine Opportunitätskosten entstanden.

Frage 7:

Welche Auswirkungen hatte die Verzögerung bzw. das Scheitern des Projekts auf die Wirtschaft in der Region und in Österreich insgesamt?

a) Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt

b) Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort, damit verbunden Auswirkungen auf die Steuereinnahmen etc.

c) Sonstige Auswirkungen

Wir bitten Sie um eine grobe Abschätzung der externen Effekte einer planmäßigen Projektrealisierung und der externen Effekte der Verzögerung.

Ennsnahe Trasse:

- Die Wirtschaftsentwicklung dieser Region ist aufgrund der mangelhaften Infrastruktur - Schiene und Straße - gehemmt, und zwar
 - in erster Linie durch weniger Betriebsansiedlungen, geringe Attraktivität für Investoren;
 - in zweiter Linie durch Nachteile, was den Fremdenverkehr betrifft. Auch bringt das bisherige Scheitern des Projekts keinen wirtschaftlichen Ertrag durch naturnahen Tourismus, weil die Gegend auch jetzt kein Erholungsgebiet darstellt.
- Arbeitsplätze: Ausgangsbasis: Pro investierter Milliarde Schilling ist mit circa 10.000 Arbeitsplätzen zu rechnen. Wenn man von Investitionen von circa 200 Millionen Euro ausgeht, bringt das sicher für zwei Jahre bis zu einigen tausend Arbeitsplätze.

Alle drei Projekte / Generell:

- Der volkswirtschaftliche Nachteil - etwa durch ausgebliebene Betriebsansiedlungen - ist nicht ausreichend exakt quantifizierbar. "Sicher Millionenbeträge".

Frage 8:

Welche ökologischen Argumente haben Ihrer Ansicht nach für oder gegen eine Umsetzung des Projekts gesprochen?

Pyhrn-Autobahn:

- Geringere ökologische Relevanz als etwa bei der Ennsnahen Trasse [im Sinn von Auswirkungen auf die Lebensqualität der Anrainer], da weniger große Ortschaften direkt betroffen waren.
- Senkung der Unfallzahlen auf dieser Straßenverbindung durch den Ausbau.
- Durch die zahlreichen Tunnels wurden die Eingriffe in die Landschaft relativ gering gehalten.

Ennsnahe Trasse:

- Derzeit bestehen für die Bevölkerung an der bestehenden Straße hohe Belastungen durch Lärm, Abgase und Staub. Diese Belastungen würde durch lokale Ortsumfahrungen reduziert werden. [Der Bau der Ortsumfahrungen würde durch eine Entscheidung über das Projekt vermutlich beschleunigt werden, ist aber prinzipiell unabhängig von dieser Entscheidung zu betrachten (vgl. Frage 3).]

Marchfeld-Straße:

- Entlastung von Ortskernen vieler Ortschaften im Marchfeld möglich (z.B. Gänserndorf, Deutsch-Wagram, Angern an der March), wenn der Straßenverkehr durch den Bau einer Hauptverkehrsstraße auf diese Hauptroute gebündelt wird.

Frage 9:

Welche weiteren Argumente haben für oder gegen eine Umsetzung des Projekts gesprochen? (z.B. soziale Aspekte)

Pyhrn-Autobahn:

- Steigerung der Verkehrssicherheit durch das Projekt.

Ennsnahe Trasse:

- Steigerung der Lebensqualität in den Ortskernen durch die Auslagerung des überregionalen Verkehrs aus den Ortschaften möglich (Reduktion von 15.000-20.000 Kfz/Tag auf 4.000-5.000).

Frage 10:

Wie bewerten Sie das Verhalten der politischen Entscheidungsträger im Verlauf des Projekts?

Pyhrn-Autobahn:

- Das Land Oberösterreich und der Bund haben sich - nach anfänglichem Zögern - relativ klar für das Projekt ausgesprochen und es unterstützt. Dadurch konnten die Behördenverfahren und der Bau rasch abgewickelt werden.

Ennsnahe Trasse:

- Vor allem das Land Steiermark, aber teilweise auch das Ministerium, haben den Bau nicht konstant unterstützt. Auch die erwarteten Kosten des Baus haben zu dieser zögerlichen Haltung beigetragen. Sobald sich Widerstand gegen das Projekt gezeigt hat, sind die Entscheidungsträger "unklar oder amorph" geworden.

Marchfeld-Straße:

- Das Land Niederösterreich befürwortet das Projekt eindeutig. Auch die Stadt Wiens bekennt sich "im wesentlichen" klar zum Projekt. Der Bund muss erst jetzt im Rahmen der "strategischen Prüfung Verkehr" Farbe bekennen (vgl. Frage 2).

Frage 11:

Welche konkreten Forderungen würden Sie in dieser Angelegenheit an die politischen Entscheidungsträger stellen?

Alle drei Projekte / Generell:

- Früher sah die typische Vorgangsweise so aus: Zunächst haben Bund und/oder Land bzw. Region eine bestimmte hochrangige Straßenverbindung gefordert. Daraufhin wurde eine entsprechende Novelle zum Bundesstraßengesetz beschlossen. Erst danach - und u.U. erst viele Jahre danach - begann die Detailplanung des Projekts. In der Zwischenzeit hatte sich aber ev. die Position in der Bevölkerung oder bei "gewissen Gruppen" geändert. Damit begann ein langwieriger Diskussionsprozess. Zudem wurden dabei zwei Fragen miteinander vermischt, nämlich jene nach der grundsätzlichen Notwendigkeit eines Projekts und jene nach den Details der Projektplanung (z.B. nach der konkreten Trassenführung). Das Ergebnis waren lange Verzögerungen.
- Durch den EU-Beitritt hat sich die Situation verändert. Die notwendige Berücksichtigung der EU-Richtlinien macht heute das "Verhalten der 80er und 90er Jahre" unmöglich - d.h. dass zwischen den verschiedenen Instanzen, etwa Land und Bund, über die Notwendigkeit eines Projekts gestritten wird. Für jedes Projekt muss nun die "strategische Prüfung Verkehr" durchgeführt werden. Dabei sollen die

Auswirkungen auf die Umwelt in Betracht gezogen werden, mögliche Alternativen zum Projekt erwogen werden etc. Erst danach erfolgt die Aufnahme des Projekts ins Gesetz. Bei einer geschickten Nutzung dieses Instruments können also viele Fragen vorweg gelöst werden. Dadurch sollte ein ev. nachfolgender Diskussionsprozess abgekürzt werden können.

Frage 12:

Können Sie konkrete Beispiele nennen, bei denen Projektbetreiber den Dialog mit den Gegnern des Projekts gesucht haben, und die sie als konstruktiv ansehen? (z.B.: Diskussionsveranstaltungen, Anrainerbefragungen)

- Pyhrn-Autobahn: Informationsveranstaltungen im Rahmen von Bürgerversammlungen, bei denen die Projektbetreiber ihre Argumente in die Diskussion einbringen konnten. V.a. die ÖSAG [ein ehemaliges Tochterunternehmen der ASFINAG] hat solche Bürgerversammlungen einberufen.

Bei allen Projekten (Schnellstraßen und Autobahnen), die letztlich gebaut wurden, wurde zumindest ein Minimalkonsens mit den Projektgegnern erreicht. Von den Projekten, die ins Bundesstraßengesetz aufgenommen worden sind, sind dadurch die allermeisten schließlich auch realisiert worden. Eine Ausnahme bildet etwa die Ennsnahe Trasse: hier ist bislang kein Konsens zustande gekommen.

Frage 13:

Haben Sie umgekehrt die Erfahrung gemacht, dass die Kommunikation in einer Art und Weise geführt wurde die Sie nicht als konstruktiv ansehen? Wenn ja, welche konkret?

- Ennsnahe Trasse. Auch hier gab es Versuche ins Gespräch zu kommen. Es wurde aber keine Einigung erzielt.

Frage 14:

Kennen Sie Beispiele konkreter Maßnahmen im Rahmen von Großbauprojekten, die Sie als zielführend werten auch die Interessen der Projektgegner gebührend zu berücksichtigen? (z.B.: Lärm- und Abgasreduktion für die Anrainer durch Tunnelführung)

- Pyhrnautobahn: Trassenänderungen. "Zusätzliche Schutzmaßnahmen", die gar nicht als Auflage formuliert waren.
- Südautobahn zwischen Völkermarkt und Klagenfurt: Grünbrücken, die sicher ohne den Widerstand gegen das Projekt nicht gebaut worden wären.
- Südautobahn - Umfahrung Klagenfurt: Grünbrücken und Tunnels, die auf Druck der betroffenen Bevölkerung gebaut wurden.

Frage 15:

Kennen Sie umgekehrt Beispiele, dass derartige Maßnahmen getroffen wurden, die sich jedoch als nicht konstruktiv erwiesen haben? Wenn ja, welche konkret?

- S 18 (Bodensee-Schnellstraße): Im Bereich Lustenau war eine Rhein-Untertunnelung vorgesehen. Daraufhin wurde die Finanzierung durch Finanzminister Lacina blockiert, der meinte: "So einen Schwachsinn finanziere ich nicht." - auch weil der "Schwachsinn" zu teuer gewesen wäre.

Meist ist heute eine gezielte Einplanung ökologisch relevanter Baumaßnahmen schon in der Phase der Projektplanung notwendig, um überhaupt zu einer Einigung über den Trassenverlauf zu gelangen. Dabei gelten leistungsfähige Straßenverbindungen noch mehr als früher als wichtig für die wirtschaftliche Entwicklung [was zu einer sorgfältigeren Projektplanung führt]. Insofern sind wenig konstruktive Maßnahmen eher unwahrscheinlich.

2. Interview mit Gabriela Moser (Die Grünen)

Frage 1:

Wie haben Sie den bisherigen Verlauf des Projekts erlebt?

Pyhrn-Autobahn:

- Aus der Nähe. Gabriela Moser lebt in Linz.
- Durch die Fertigstellung haben sich die Verkehrsströme massiv verändert. Heute sind dort wesentlich mehr LKW als früher unterwegs. Die [parallel verlaufende] Bundesstraße wurde zwar entlastet, aber in geringerem Ausmaß als erwartet.

Ennsnahe Trasse:

- Größtenteils aus den Medien, bis auf einen Lokalausgang (als Privatperson).

Marchfeld-Straße:

- V.a. aus der Literatur.

Frage 2:

Welche Ereignisse oder Entwicklungen waren Ihres Erachtens für den Verlauf des Projekts entscheidend?

Pyhrn-Autobahn:

- Die klare politische Unterstützung des Projekts in Oberösterreich. Der massivste Widerstand fand 1991 statt (vor den Landtagswahlen?). Nachdem dieser Widerstand gebrochen war, war das Projekt auf Schiene.

Ennsnahe Trasse:

- Die Position der Bewohner der betroffenen Gemeinden, es sollte anstatt einer durchgehenden Trasse eine Aneinanderreihung von lokalen Ortsumfahrungen gebaut werden. Dadurch sollen Verlagerungen des Transitverkehrs ins Ennstal verhindert werden.

Marchfeld-Straße:

- Beim gegenwärtigen Stand des Verfahrens ist es schwer, etwas daran zu ändern. [D.h. es gibt - im Vergleich zu Pyhrn-Autobahn oder Ennsnahe Trasse - noch keinen eigentlichen Projektverlauf.]

Frage 3:

Wie lauten Ihre Argumente für bzw. gegen das Projekt?

Pyhrn-Autobahn:

- Die Regionen entlang der Pyhrn-Autobahn haben hinsichtlich Standortqualität und Arbeitsplätzen verloren. Aufgewertet wurden nur die Zentralräume.

Marchfeld-Straße:

- Von allen drei Projekten ist dieses am unbedenklichsten. Grundsätzlich ist der Bau der Straßenverbindung Wien-Bratislava notwendig, wenn auch nicht unbedingt als Autobahn. Allerdings ist es ein Fehler, dass zuerst der Ausbau der Straßenverbindung angegangen wird und nur sekundär jener der Eisenbahnverbindung, umso mehr, als Schienenbauprojekte längere Bauzeiten haben.

Alle drei Projekte / Generell:

- Die Verkehrsanbindung jener Zentralräume, die durch hochrangige Straßen miteinander verbunden werden, wird zwar verbessert. Umgekehrt gehen aber Arbeitsplätze in jenen Regionen verloren, durch die diese Straßen hindurchführen. Es kommt zu einer Abwanderung in die Zentralräume. (Z.B. nützt die Tauernautobahn den Zentralräumen in Kärnten und Salzburg, schadet aber der regionalen Entwicklung im Lungau.)
- Im Fernverkehr sollte der Schiene größere Bedeutung zukommen. Die Möglichkeit, Bahnstrecken zu nutzen, relativiert die Notwendigkeit, Transitstraßen zu bauen. Letztlich ist das eine Frage der politischen Gewichtung, bislang werden dabei aber die ökologischen Aspekte zu wenig beachtet. (Ökologische Nachteile der Straße im Vergleich zur Schiene: Mehr Schadstoffe und Lärm.)
- Auch volkswirtschaftlich betrachtet hat die Schiene Vorteile gegenüber der Straße: Weniger Abhängigkeit vom Erdöl und dessen Preisentwicklung, geringere Umweltkosten, geringere Unfallkosten.

Frage 4:

Wie beurteilen Sie die Argumente der anderen Seite?

Ennsnahe Trasse:

Argument: Verkehrssicherheit.

Mosers Position dazu: Durch den Ausbau zu einer Schnellstraße o.ä. steigt die Geschwindigkeit. Dadurch wird das Argument zumindest relativiert, der Ausbau fördere die Verkehrssicherheit. Verkehrssicherheit kann z.B. auch durch Temporegulierungen oder Signalanlagen gesteigert werden. Die Grünen favorisieren eine "sanfte Trasse" mit Ortsumfahrungen.

Alle drei Projekte / Generell:

- Aspekt der "Tempomentalität": Derzeit geht die Tendenz seitens des Ministeriums dahin, höhere Geschwindigkeiten zuzulassen, bis zu 160 km/h. sinnvoll wäre aber gerade eine Lenkung in Richtung Temposenkung, bis etwa 100 km/h. Bei niedrigerer Geschwindigkeit steigt die Kapazität des bestehenden Straßennetzes, weil die notwendigen Mindestabstände zwischen den Fahrzeugen sinken. Außerdem werden trotz niedrigerer Geschwindigkeit die erforderlichen Gesamtreisezeiten kürzer, weil der Verkehrsfluss begünstigt wird.

Frage 5:

Welche Kosten wurden durch die Verzögerung bzw. das Scheitern des Projekts konkret verursacht? (z.B. durch zusätzlich notwendige Baumaßnahmen, administrative Kosten, Kosten für den Rechtsweg etc.)

Alle drei Projekte / Generell:

- Die Finanzierung von Bundesstraßen, Landesstraßen und Gemeindestraßen erfolgt aus den Budgets der öffentlichen Hand (insbesondere Bund und Länder). Folglich besteht hier eine Verantwortung der entsprechenden Stellen bei Bund und Ländern, Projekte so zu planen, dass sie fristgerecht realisiert werden können. Die mögliche Dauer der Verfahren ist bereits in der Planung zu berücksichtigen.
- Die Verfahren an sich sind ein Kennzeichen des Rechtsstaates. Verzögerungen entstehen aber durch die Art, in der diese Verfahren abgewickelt werden.
- Ebenso sind die Einbindung der Bewohner und die Durchführung der UVP grundsätzlich sinnvoll und notwendig.
- Teilweise ignorieren die Behörden die gesetzlichen Vorschriften und lassen dadurch Fehlplanungen zu. Das ist eine Ursache für Verzögerungen und Kosten.
- Höhe der Kosten: Bei der Ennsnahen Trasse schätzungsweise im 2-3-stelligen Millionenbereich. Bei der Pyhrn-Autobahn niedrigere und bei der Marchfeld-Straße aufgrund der frühen Projekt-Phase noch keine Kosten.

Frage 6:

Welche Auswirkungen hatte die Verzögerung bzw. die Verhinderung auf die Ertragssituation Ihres Unternehmens? Wir bitten Sie um eine grobe Schätzung der Opportunitätskosten, die durch die Nicht-Realisierung des Projekts und den Verzicht auf andere Verwendungsmöglichkeiten des eingesetzten Kapitals entstanden sind.

Alle drei Projekte / Generell:

- Die ASFINAG bewegt sich außerhalb des Bundesbudgets und hat nur einen geringen finanziellen Spielraum für Neubauten. [D.h. die ASFINAG kann ohnedies nicht langfristig im vorhinein Geld für ein bestimmtes Projekt reservieren (?).]

Frage 7:

Welche Auswirkungen hatte die Verzögerung bzw. das Scheitern des Projekts auf die Wirtschaft in der Region und in Österreich insgesamt?

a) Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt

b) Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort, damit verbunden Auswirkungen auf die Steuereinnahmen etc.

c) Sonstige Auswirkungen

Wir bitten Sie um eine grobe Abschätzung der externen Effekte einer planmäßigen Projektrealisierung und der externen Effekte der Verzögerung.

Marchfeld-Straße:

- Ein typisches Beispiel dafür, wie sich in Regionen Wirtschaftskraft durch Straßenbau verlagert. Wäre die Straße bereits gebaut, entstünde durch die niedrigeren Produktionskosten in der Slowakei zusätzlicher Druck auf die Wirtschaft in Österreich: "Österreich finanziert mit Steuergeldern bessere Straßen, damit in Österreich die eigenen Arbeitnehmer verstärkt unter Lohndruck kommen." Auch die Beschäftigungsquote wird durch dieses Verkehrssystem gefährdet.

Alle drei Projekte / Generell:

- Marginale Auswirkungen, weil die Transportkosten bei lediglich circa 1 % der Produktkosten liegen. Zudem führen längere Fahrzeiten nur zu geringfügigen Erhöhungen der Transportkosten. Das Problem längerer Transportzeiten sollte eher von den Unternehmen logistisch bewältigt werden anstatt zum Bau neuer Straßen zu führen.

Frage 8:

Welche ökologischen Argumente haben Ihrer Ansicht nach für oder gegen eine Umsetzung des Projekts gesprochen?

Pyhrn-Autobahn:

- Die Belastung durch Schadstoffe und Lärm ist besonders hoch, weil es sich nicht um eine Ebene, sondern um eine Tallage innerhalb eines Gebirges handelt. Die relativ zahlreichen Tunnels haben das Problem reduziert.

Ennsnahe Trasse:

- Vogelschutzgebiete gemäß bestehender EU-Richtlinien.
- Ebenfalls eine Tallage, wenn auch weniger eng als jene im Bereich der Pyhrn-Autobahn.

Marchfeld-Straße:

- Relativ geringe ökologische Problematik, weil das Gelände weitläufiger ist. Aus der ökologischen Perspektive geht es hier um die Frage, ob zuerst Straße oder Schiene

ausgebaut werden soll. (Vgl. Frage 3)

Frage 9:

Welche weiteren Argumente haben für oder gegen eine Umsetzung des Projekts gesprochen? (z.B. soziale Aspekte)

Pyhrn-Autobahn:

- Die zahlreichen Tunnels sind ökologisch sinnvoll, aber hinsichtlich der Verkehrssicherheit eher ungünstig.
- Ungünstige Entwicklung des wirtschaftlichen Gefüges in der Region. (Vgl. Frage 3)

Alle drei Projekte / Generell:

- Aus den Einnahmen der ASFINAG könnten auch Bahnausbauten finanziert werden ("Schweizer Modell"). Dadurch würde auch das Bundesbudget teilweise von Ausgaben für die ÖBB entlastet.
- Beim Autobahnbau schafft laut WIFO eine Investition von 1 Mrd öS 779 Beschäftigungsäquivalente, beim Bahnausbau 1399. Der Bahnausbau wirkt sich also unmittelbar günstiger auf den Arbeitsmarkt aus als der Autobahnbau.
- Durch den Ausbau des Straßenverkehrsnetzes steigt auch der Anteil, der vom individuellen Einkommen für Mobilität ausgegeben wird. Damit wird Konsumkraft aus anderen Bereichen abgezogen, die wesentlich beschäftigungsintensiver wären.

Frage 10:

Wie bewerten Sie das Verhalten der politischen Entscheidungsträger im Verlauf des Projekts?

Alle drei Projekte / Generell:

- Die Landesstraßenbaureferenten und Landeshauptleute haben sich generell deutlich für alle drei Projekte eingesetzt. Auch in der Steiermark, dort konnten sie allerdings bislang keinen Erfolg verzeichnen.
- In der Öffentlichkeit werden Straßenbau-Aktivitäten tendenziell positiv bewertet. Daher ist es für Politiker attraktiv, sich dafür auszusprechen.

Frage 11:

Welche konkreten Forderungen würden Sie in dieser Angelegenheit an die politischen Entscheidungsträger stellen?

Alle drei Projekte / Generell:

- Notwendig wäre die Entwicklung eines österreichischen Generalverkehrsplans, der

sich an verkehrspolitischen und volkswirtschaftlichen Leitzielen orientiert. (Leitziele: Mobilität jenseits des Erdölzeitalters, für alle und zu erschwinglichen Preisen. Berücksichtigung der Klimaschutzziele. Qualitative Verbesserungen, z.B. kürzere Fahrplanintervalle im Schienenverkehr.) Daraus würden voraussichtlich Schienenbauprojekte resultieren sowie Erhaltungsmaßnahmen und kleinere Lückenschlussmaßnahmen im Straßenbau.

- Bei der Bewertung geplanter Projekte müssen auch die externen Kosten berücksichtigt werden (ökologische Kosten, Gesundheitskosten).

Frage 12:

Können Sie konkrete Beispiele nennen, bei denen Projektbetreiber den Dialog mit den Gegnern des Projekts gesucht haben, und die sie als konstruktiv ansehen? (z.B.: Diskussionsveranstaltungen, Anrainerbefragungen)

- Flughafen Schwechat: Langes Mediationsverfahren mit einem positiven Ergebnis für einige Gemeinden.

Frage 13:

Haben Sie umgekehrt die Erfahrung gemacht, dass die Kommunikation in einer Art und Weise geführt wurde die Sie nicht als konstruktiv ansehen? Wenn ja, welche konkret?

- Bei den meisten Straßenbauprojekten werden von den Betreibern Kontakte nach außen eher als unangenehm angesehen.
- Die ASFINAG ist zwar manchmal durchaus gesprächsbereit, aber wenn sich in der Öffentlichkeit und bei den politisch Verantwortlichen einmal eine Meinung gebildet hat, ist ein grundlegender Diskurs über die Sinnhaftigkeit eines Projekts nicht mehr möglich. Dann können allenfalls noch geringfügige bauliche Verbesserungen erreicht werden.

Frage 14:

Kennen Sie Beispiele konkreter Maßnahmen im Rahmen von Großbauprojekten, die Sie als zielführend werte auch die Interessen der Projektgegner gebührend zu berücksichtigen? (z.B.: Lärm- und Abgasreduktion für d Anrainer durch Tunnelführung)

- Tendenziell bewährt haben sich Untertunnelungen und Lärmschutzmaßnahmen.

Frage 15:

Kennen Sie umgekehrt Beispiele, dass derartige Maßnahmen getroffen wurden, die sich jedoch als nicht konstruktiv erwiesen haben? Wenn ja, welche konkret?

Wichtig wäre bei den meisten Projekten, sie nicht zu groß zu bauen. Manche Straßenbauten werden von vornherein überdimensioniert. Z.B. "dieses Dreispurige in Sattledt" im Bereich der Westautobahn. Dort wurde durch eine Überdimensionierung bei den Benutzern der Wunsch nach höheren Geschwindigkeiten provoziert. Damit erreicht man einen Nachteil bezüglich Emissionen ebenso wie bezüglich Verkehrssicherheit. Insofern handelt es sich um eine Fehlinvestition, die den Spielraum für sinnvolle Investitionen reduziert.

Interview mit Barbara Stangel (Die Grünen)

Fragebereich 1: Subjektive Darstellung des bisherigen Projektverlaufs

1. Wie haben Sie den bisherigen Verlauf des Projekts erlebt?

Von Anfang an herrschte der politische Druck, durch das Mittlere Ennstal eine weitere Transitroute als Verbindung zwischen Pyhrn- (A9) und Tauernautobahn (A 10) zu bauen. Das seit Beginn umstrittene Projekt sollte gemeinsam durch Behörden und Gebietskörperschaften, vom Ministerium über Landesregierung und Landtag bis zu Gebietsbauämtern und Gemeinden durchgezogen werden. Den verantwortlichen Politikern, sowohl auf Landes- und Bundesebene, ist vorzuwerfen, durch politische Einflussnahme auf Beamte bestehende Gesetze ignoriert zu haben; der dadurch entstandene finanzielle Schaden ist enorm. Durch diese Vorgangsweise wurden ca. 30 Millionen Euro an Steuergeldern nicht nur für undurchführbare Planungen, sondern auch für Bauausführungen aufgewendet, die in der Folge den Neustart für eine gesetzeskonforme und zeitgemäße Verkehrsplanung erschwerten.

Vor 13 Jahren fand im Ennstal die nach Hainburg größte und erfolgreichste Umweltauseinandersetzung – gegen das Projekt „Ennsnahe Trasse“ statt. Nach den Baustellenblockaden von Ostern 1993 und dem Benefizumweltfest mit Hubert von Goisern am 6. 6. 1993 starteten die Blockadeaktionen in der „Wanne Stainach“, dem ersten Bauabschnitt der E.T. In der Folge dieser mehrtägigen Blockade musste die Steiermärkische Landesregierung zugeben, dass die bisher durchgeführten Straßenbauten zur E.T. illegal errichtet worden waren. In der Sonderlandtagssitzung zur Causa Enns-Trasse am 9. 7. 1993 wurde eine „Nachdenkpause“ erreicht.

Obwohl nun auch von offizieller Seite feststeht, dass die Ennsnahe Trassenführung endgültig (8. 2. 2006) obsolet geworden ist kommt es immer wieder zu Rückschritten und zum Rückfall in alte Verhaltensmuster der politischen Entscheidungsträger. Zur Zeit befindet sich die steirische ÖVP wieder auf Konfrontationskurs zu den NGO's. Die halbherzige und langsame politische Bereitschaft, eine ökosoziale Verkehrspolitik zu forcieren, verhindert nach wie vor die dringende Konfliktlösung rund um die Verkehrsproblematik im Ennstal.

2. Welche Ereignisse oder Entwicklungen waren Ihres Erachtens für den Verlauf des Projekts entscheidend?

A) Rechtshindernisse

Enteignung. Im Ennstal wurde bewusst rechtswidrig und „denk unmöglich“ (Zitat VWGH) enteignet. Der VWGH hat alle Enteignungen aufgehoben.

Wasserrecht. Seit 19. Mai 1994 ist es „hoch offiziell“: Die E.T. ist an der Hochwassersituation der Enns wasserrechtlich gescheitert. Trotz amtsseits

bekannter Gutachten über die Hochwassersituation an der Enns (Zottl/Erber – Wasserwirtschaftliche Untersuchung, Arbeitshuber, Radler/Mader) wurde von den Behörden rechtswidrig an der Theorie festgehalten, für die E.T. seien bezüglich Hochwasser keine wasserrechtlichen Bewilligungen nötig. Die Sallaberger Brücke und die Wanne Stainach wurden bewusst konsenslos – als Schwarzbauten – errichtet.

Klagsführung gegen Umweltaktivisten. Schadenersatzklage – Streitwert Euro 16.000,00 – gegen 10 Ennstaler Landwirte – zur Gänze abgewiesen. *„Im vorliegenden Fall darf nicht außer Acht gelassen werden, dass die Bauarbeiten an der Wanne Stainach ohne wasserrechtliche Bewilligung für den Enns-Hochwasserabflussbereich durchgeführt worden sind. Die Beklagten (...) könnten sich auf Unterlagen berufen, die entgegen der damaligen Rechtsansicht der Behörden bzw. der Klägerin eine entsprechende wasserrechtliche Bewilligung für unabdingbar hielten. Damit ergibt sich aber auch bei einer ex ante Beurteilung des Verhaltens der Beklagten am 5. 7. 1993, dass sie nicht völlig grundlos die Rechtmäßigkeit der Bauführung verneinten. Es kann ihnen daher bezogen auf den damaligen Zeitpunkt ein legitimes Interesse an einem Baustopp (...) nicht abgesprochen werden. Dass sich nachträglich der Standpunkt der Trassengegner betreffend die erforderliche wasserrechtliche Bewilligung als tatsächlich richtig erwiesen hat, sei lediglich erwähnt. Bei diesem Sachverhalt ist (...) eine Rechtswidrigkeit des Handelns der Beklagten zu verneinen.“* (Urteil Landesgericht Leoben: 5Cg 61/96 a)

B) EU-Beitritt

Auswirkung auf die Verordnung: Gemäß § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 war bei Erlassung der Verordnung vom 7. 9. 1990, BGB1. Nr. 599/1990, über den Verlauf der B 146 Ennstal Bundesstraße (E.T) u. a. auf die Umweltverträglichkeit des Projektes Bedacht zu nehmen. Mit dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union am 1.1. 1995 haben die Vogelschutz- und die Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie für Österreich Geltung erlangt. Die Trassenverordnung widersprach beiden Richtlinien.

Auswirkung des LIFE-Vertrages. Die „Rosswiesen“, durch welche die Trassenführung der E.T. vorgesehen war, wird im Mai 1995 Teil des Natura 2000 Netzwerkes (Brutgebiet des Wachtelkönigs).

D) Alpenkonvention: In Österreich wurden die Alpenkonvention und ihre Durchführungsprotokolle am 10. Juli 2002 von allen Parlamentsparteien einstimmig beschlossen. Seit 18. Dezember 2002 sind sie international gültiges Recht. Entscheidend für das Ennstal ist Kap.II, Art. 11 des Verkehrsprotokolls: *„Die Vertragsparteien verzichten auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr.“* Das Verkehrsprotokoll verpflichtet dazu, den Schwerverkehr durch die Alpen zu reduzieren.

C) Ressortwechsel

Joachim Ressel (SPÖ) wird 1995 neuer Infrastrukturlandesrat in der Steiermark.

Die Umfahrung Stainach ist eine erste Kompromisslösung mit Baubeginn 5. 11. 1999.

Michael Schmid (FPÖ) wird Verkehrsminister. Am 7. 7. 2000 gibt er den Bau- und Planungsstopp für die E.T. bekannt.

Unter LR Leopold Schögggl (FPÖ) – er wird 2000 Nachfolger von Ressel im Infrastrukturressort in der Steiermark – erfolgt der Auftrag einer Korridoruntersuchung an Basler+Partner: Auftraggeber: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Land Salzburg und Steiermark. Fazit der Studie: *„Großzügigere Planungen (Planfall 4, 4-streifige Schnellstrasse) erzielen aufgrund der Nachfrage im Prognosezeitpunkt und der hohen Infrastrukturkosten geringere Nutzenüberschüsse und sind somit vergleichsweise nicht gerechtfertigt.“*

Seit Herbst 2005 ist das Verkehrsressort wieder in der Hand der ÖVP, neue Infrastrukturlandesrätin ist Kristina Edlinger-Ploder. Eine 14 km-Autobahn wird von dieser Seite forciert.

3. Wie lauten Ihre Argumente für bzw. gegen das Projekt?

Verkehrberuhigung contra Verkehrsflut

Der Ennstalkorridor darf nicht nur als Straßenkorridor untersucht werden; ökosoziale Aspekte der Verkehrsplanung müssen berücksichtigt werden:

- Klimaschutzabkommen (CO₂ Reduktion ...)
- Umsetzung der Alpenkonvention (Verpflichtung zur nachhaltigen Verkehrspolitik: Vorsorgeprinzip – Verhüten geht vor reparieren; Solidaritätsprinzip – gültig zwischen den jetzigen und den künftigen Generationen; Partizipationsprinzip – Entscheidungsfindung sieht die Einbindung aller betroffener Menschen vor)
- Lenkungsmaßnahmen (Routenbindung für den Transitverkehr; 7,5 Tonnagelimit zwischen Knoten Selzthal und der Salzburger Landesgrenze kann sofort umgesetzt werden
- Verlagerung von Transportgütern wie Müll, Holz, Schrott verpflichtend auf die Schiene
- Umsetzung der Prioritätenliste, wonach neuralgische Verkehrsschnittstellen in Trautenfels und Liezen unverzüglich in Angriff zu nehmen sind

4. Wie beurteilen Sie die Argumente der anderen Seite?

Intolerant, kurzsichtig, egoistisch, nicht lernfähig, nur auf den eigenen Vorteil aus, unflexibel, unfähig auf neue Erkenntnisse einzugehen, nicht bereit Fakten zur Kenntnis zu nehmen- weder wissenschaftlich belegte noch gesetzlich relevante - unfähig ganzheitlich zu denken und komplexe Abläufe zu verstehen, machtarrogant!

Fragebereich 2: Betriebswirtschaftliche Aspekte

5. Welche Kosten wurden durch die Verzögerung bzw. das Scheitern des Projekts konkret verursacht? (z.B. durch zusätzlich notwendige Baumaßnahmen, administrative Kosten, Kosten für den Rechtsweg etc.)

Die Stmk. Bundesstraßenverwaltung erzielte nach 7-jähriger (1992 – 1997) rechtlicher Auseinandersetzung in den Schadenersatzprozessen und 21 Zwangsenteignungsverfahren, die gegen Ennstaler Landwirte und Studenten eingeleitet wurden, materiell ein Nullergebnis. Sämtliche Schadenersatzklagen und sämtliche Enteignungsanträge erwiesen sich als unberechtigt. Die der öffentlichen Hand daraus erwachsenen Kostenschäden betragen insgesamt Euro 173.260,17 (ATS 2.384.112,00) zuzüglich der beträchtlichen (betragsmäßig unbekannt) Kosten für die Vertretung durch die Finanzprokuratur, Tätigkeiten der Amtssachverständigen und Beamtenkommissionen.

Aufgrund der nachträglich erst durchgeführten Wasserrechtsverhandlung zu einem bereits bestehenden Bauwerk (Sallaberger Brücke und Wanne Stainach) stellte sich heraus, dass die vorliegende Detailplanung gravierend umgeplant werden musste: Das Projekt für die Ennstrasse musste um insgesamt 21 Querdämme und um 6 neue Flutbrücken mit einer lichten Weite von ca. 20 m ergänzt werden. Darüber hinaus musste die erste Ennsbrücke um 22 m, die Döllacher Brücke um 58 m, die Pyhrnbach Brücke um 101 m und eine Wirtschaftweg-Überführung um 108 m gegenüber der ursprünglichen Planung verlängert werden.

Wir gehen davon aus, dass insgesamt die „Pannen“ für dieses Projekt mit über Euro 1.456.456.60 (ATS 200 Millionen) zu bewerten sind.

Allein unsere - privat aufgebrauchten - Kosten in den jahrelangen Rechtsauseinandersetzungen (Rechtsanwälte, Gutachter) betragen über Euro 72.500,00.

6. Welche Auswirkungen hatten die Verzögerung bzw. die Verhinderung auf die Ertragssituation Ihres Unternehmens? Wir bitten Sie um eine grobe Schätzung der Opportunitätskosten, die durch die Nicht-Realisierung des Projekts und den Verzicht auf andere Verwendungsmöglichkeiten des eingesetzten Kapitals entstanden sind.

Durch das Negieren von Gesetzen wurde eine sinnvolle Verkehrsplanung im Ennstal 16 Jahre lang verhindert. Der volkswirtschaftliche Schaden ist enorm, konkrete Zahlen liegen nicht vor, da es darüber noch keine Untersuchungen gibt.

Fragebereich 3: Gesamtwirtschaftliche Aspekte

7. Welche Auswirkungen hatte die Verzögerung bzw. das Scheitern des Projekts auf die Wirtschaft in der Region und in Österreich insgesamt?

a) Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt

Keine: Da inzwischen wissenschaftlich einwandfrei nachgewiesen ist, dass mit dem Bau von neuen Straßen, vor allem mit Hochleistungsstrecken keine Arbeitsplätze zu schaffen sind, ganz im Gegenteil: Kaufkraftabfluss, Juste-in-Time-Produktion und Pendlerarbeit steigen

b) Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort, damit verbunden Auswirkungen auf die Steuereinnahmen etc.

Keine

c) Sonstige Auswirkungen

Wir bitten Sie um eine Abschätzung der externen Effekte einer planmäßigen Projektrealisierung und der externen Effekte der Verzögerung

Bei Realisierung einer ökosozialen Verkehrslösung im Ennstal, die bereits seit 1995 in der Schublade liegt, gäbe es bereits heute für das Ennstal enorme regionale wirtschaftliche Synergieeffekte, vor allem in der Tourismusbranche. Das Ennstal könnte heute eine Vorreiterrolle in Sachen Natura 2000-Management sowohl in Österreich als auch in Europa spielen. Es könnte heute das Qualitätssiegel tragen: einziges autobahnfreies Flussalpentäl Europas.

Fragebereich 4: Sonstige Aspekte

8. Welche ökologischen Argumente haben Ihrer Ansicht nach für oder gegen eine Umsetzung des Projekts gesprochen?

Das Ennstal ist eines der letzten europäischen Flussalpentäler, das noch nicht durch eine Autobahn zerstört ist.

Eines der letzten Europäischen Alpentäler, wo es noch intakte Naturlandschaften gibt, in denen der Wachtelkönig brütet.

Die Erhaltung des naturnahen Lebensraums stellt die Basis für den Tourismus dar und ist eine der wichtigsten Einnahmequellen in dieser Region.

Viele Ennstaler Bauern führen eine Biolandwirtschaft als Haupterwerb.

9. Welche weiteren Argumente haben für oder gegen eine Umsetzung des Projekts gesprochen? (z.B. soziale Aspekte)

Abgesehen davon, dass das Projekt nicht rechtskonform war, kann ein monströser Straßenbau nicht die Antwort auf unsere Mobilitätsprobleme sein.

Lebensqualität versus Verkehrsflut

Fragebereich 5: Politische Dimension

10. Wie bewerten Sie das Verhalten der politischen Entscheidungsträger im Verlauf des Projekts?

„Salopper“ Umgang mit Steuergeldern
Keine Bereitschaft zur Konfliktlösung
Leichtfertiger Umgang mit Enteignungen
Einschüchterung durch ungerechtfertigten Schadenersatzklagen (ehem. LH Klasnic)

11. Welche konkreten Forderungen würden Sie in dieser Angelegenheit an die politischen Entscheidungsträger stellen?

Vernetzte, ganzheitliche Verkehrsplanung hat Vorrang vor isoliertem Straßenbau
Mobilitätsmanagement und Reduzierung des Langstreckengüterverkehrs auf der Straße
Kostenwahrheit (Schiene, Straße; Wegekostenrichtlinie)
Umweltmediation contra Straßenmediation

Fragebereich 6. Good Practice - Erfahrungen

12. Können Sie konkrete Beispiele nennen, bei denen Projektbetreiber den Dialog mit den Gegnern des Projekts gesucht haben, und die sie als konstruktiv ansehen? (z.B.: Diskussionsveranstaltungen, Anrainerbefragungen)

In den schon 23jährigen Ennstaler Straßenkonflikt gab es immer wieder Phasen, wo es durchaus zu konstruktiven Gesprächsrunden kam. Auch ein Bürgerbeteiligungsmodell brachte erste grundlegende Entscheidungshilfen. Schon das erste Gutachten von 1983 von der ARGE Güller-Bernath & Hoffmann weist auf die problematische Trassenführung entlang der Enns hin. 1986 folgt die Kosten-Nutzen-Analyse von Snizek.

Erste konstruktive Gespräche gab es ab dem Jahr 2000. Man stellte ein Mediationsverfahren in Aussicht, um endlich auf einer seriösen Basis zu einer gemeinsam getragenen Verkehrslösung zu kommen.

Zur Zeit laufen Gespräche auf politischer Ebene, unter welchen Rahmenbedingungen die Ennstaler Bürgerinitiativen, allen voran NETT, wieder eingebunden werden können.

13. Haben Sie umgekehrt die Erfahrung gemacht, dass die Kommunikation in einer Art und Weise geführt wurde, die Sie nicht als konstruktiv ansehen? Wenn ja, welche ?

Die Ergebnisse der Gutachten von der ARGE Güller-Bernath & Hoffmann und Snizek werden von den politisch Entscheidungsträgern in Bund und Land negiert.

Es folgt entgegen diesen Gutachten die politische Weisung (20. 10. 87. Naturschutzlandesrat Jungwirth) für einen positiven Naturschutzbescheid. Ab diesem Zeitpunkt erfolgt der konsequente und bis heute erfolgreiche Widerstand von NETT.

Anstelle des Mediationsverfahrens wurde 2004 (5. 2.) von der Straßenbauabteilung des Landes eine Planungsgruppe Ennstaler Verkehrsmodell (P –E –V) installiert. Die NGO's wurden anfangs überhaupt nicht eingeladen und hatten in der Folge auch nicht die Möglichkeit, Gutachter ihres Vertrauens zu bestellen. Ein anfänglich offener Planungsprozess wurde 2005 (6.6.) endgültig verlassen, als von der Planergruppe mitgeteilt wurde, dass zwischen dem Knoten Selzthal und Trautenfels nur mehr 4-streifig geplant wird.

14. Kennen Sie Beispiele konkreter Maßnahmen im Rahmen von Großbauprojekten, die Sie als zielführend werten, auch die Interessen der Projektgegner gebührend zu berücksichtigen? (z.B.: Lärm- und Abgasreduktion für die Anrainer durch Tunnelführung)

Die ÖBB ist bereit, zur konfliktfreien und gesetzeskonformen Umsetzung ihrer Projekte Mediationsverfahren zu finanzieren. Auch bei der Flugpistenerweiterung in Wien hat man sich eines Mediationsverfahrens bedient.

15. Kennen Sie umgekehrt Beispiele, dass derartige Maßnahmen getroffen wurden, die sich jedoch als nicht konstruktiv erwiesen haben? Wenn ja, welche konkret?

Nein.

3. Weitere verzögerte oder verhinderte Infrastruktur-Projekte in Österreich

3.1 Liste von verzögerten oder verhinderten Kleinprojekten

(erstellt von Reinhold Gutschik)

Alle Projekte in dieser Liste haben zwei Gemeinsamkeiten:

1. Es handelt sich um Bauprojekte.

Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt sind zu erwarten durch:

- a. die Baumaßnahmen selbst,
- b. die Erhaltung der Bauwerke.

Weiters entsteht bei etlichen Projekten Beschäftigung durch:

- a. den Betrieb (z.B. Einkaufszentren, Produktionsstätten),
- b. ev. Sekundäreffekte (z.B. "Verbesserung der Standortqualität" durch Ausbau der Verkehrswege).

2. Es kommt zu Komplikationen im Projektverlauf. Die Projekte verlaufen konflikthaft, ihre Umsetzung verzögert sich, erfolgt nur in modifizierter Form oder findet überhaupt nicht statt. Aber: Nicht jeder Konflikt führt zwingend zu einer Verzögerung, nicht jede Verzögerung muss auf einen manifesten Konflikt zurückgehen.

Wesentliche Faktoren für Komplikationen im Projektverlauf:

1. Aktivitäten von nicht-institutionalisierten Projektgegnern (einzelne Anrainer, Bürgerinitiativen, NGOs, betroffene Gemeinden etc.):

- a) als beteiligte Parteien im Rahmen der Verfahren (Einwendungen, Berufungen etc.). Dadurch dauern die Verfahren ev. länger als unbedingt notwendig.
- b) durch Mobilisierung einer breiteren Öffentlichkeit
- c) in Form von zivilem Ungehorsam (z.B. Baustellenblockaden).

2. Institutionalisierte Interessen:

- Ökologie (Umweltanwaltschaft)
- Denkmalschutz (Bundesdenkmalamt)

3. Divergierende Interessen der am Projekt beteiligten Akteure (z.B. Bund, Land, Gemeinde).

4. Änderungen der politischen Mehrheitsverhältnisse im Projektverlauf.

5. Finanzierungsprobleme bei der Realisierung eines geplanten Projekts (v.a. bei Projekten relevant, an denen mehrere Akteure beteiligt sind).

Autobahnen

- A 2 (Südautobahn), Ausbau des Herzogbergtunnels - Steiermark
- A 5 (Nordautobahn), insgesamt - Niederösterreich
- A 5 (Nordautobahn), Eibesbrunn - Schrick - Niederösterreich
- A 10 (Tauernautobahn), Ausbau des Tauerntunnels - Salzburg
- A 10 (Tauernautobahn), Ausbau des Katschbergtunnels - Salzburg/Kärnten
- A 12 (Inntalautobahn), Anschlussstelle Innsbruck Mitte - Tirol

Schnellstraßen

- S 1 (Wiener Außenringschnellstraße), Schwechat - Niederösterreich
- S 1 (Wiener Außenringschnellstraße), Tradenberggrunnel (Enzersfeld-Königsbrunn) - Niederösterreich
- S 1 (Wiener Außenringschnellstraße), Korneuburg - Niederösterreich
- S 1 (Wiener Außenringschnellstraße), Leobendorf - Niederösterreich
- S 7 (Fürstenfelder Schnellstraße), Mogersdorf - Burgenland
- S 7 (Fürstenfelder Schnellstraße), Eltendorf - Burgenland
- S 10 (Mühlviertler Schnellstraße) - Oberösterreich
- S 18 (Bodenseeschnellstraße) - Vorarlberg
- S 36 (Murtalschnellstraße), Judenburg - Scheifling - Steiermark

Bundesstraßen

- B 14 (Klosterneuburger Straße), Umfahrung Klosterneuburg - Niederösterreich
- B 63 (Steinamangerer Straße), Umfahrung Dürnbach-Schachendorf - Burgenland
- B 73 (Kirchbacher Straße), Ortsumfahrung Hausmannstätten - Steiermark
- B 100 (Drautalstraße), Südumfahrung Silian - Heinfels - Tirol
- B 100 (Drautalstraße), Oberes Drautal - Tirol
- B 140 (Steyrtalstraße), Umfahungstunnel Grünburg - Oberösterreich
- B 140 (Steyrtalstraße), Ausbau im Bereich Obergrünburg - Oberösterreich
- B 159 (Salzachtalstraße), Umfahrung Hallein - Salzburg
- B 232 (Donaufeldstraße) - Wien
- B 303 (Weinviertler Straße), Westabfahrt Hollabrunn - Niederösterreich
- B 334 (Traisentalstraße), Umfahrung Wilhelmsburg - Niederösterreich

Sonstige Straßen

- Ostumfahrung Wiener Neustadt - Niederösterreich
- Umfahrung Wieselburg - Niederösterreich
- Umfahrung Klosterneuburg - Niederösterreich
- Umfahrung der Monikapforte, Salzburg - Salzburg
- Ausbau der Landesstraße zwischen Sierning und Wolfers - Oberösterreich
- Martinstunnel Klosterneuburg - Niederösterreich
- Marchbrücke bei Marchegg - Niederösterreich
- Donaubrücke zwischen Klosterneuburg und Korneuburg - Niederösterreich
- Donaubrücke zwischen Traismauer und Grafenwörth - Niederösterreich
- Donaubrücke bei St. Andrä-Wördern - Niederösterreich

Garagen

Tiefgarage Karmeliterplatz, Graz - Steiermark
 Tiefgarage Makartplatz, Salzburg - Salzburg
 Promenaden-Tiefgarage, Linz - Oberösterreich
 Tiefgarage Wieserfeldplatz, Steyr - Oberösterreich
 Tiefgarage Neuer Markt - Wien
 Tiefgarage Bacherpark - Wien
 Tiefgarage Manés-Sperber-Park - Wien
 Tiefgarage Wirtschaftskammer-Park - Wien
 Tiefgarage Bauernfeldplatz - Wien
 Tiefgarage Schützpark - Wien
 Tiefgarage Esterhazy-Park - Wien
 Tiefgarage Schubertpark - Wien
 Tiefgarage Schlesingerplatz - Wien
 Tiefgarage Albertplatz - Wien
 Busgarage Strassergasse - Wien

Bahnstrecken

Vierspuriger Ausbau der Westbahn
 Zweigleisiger Ausbau der Ostbahn, Wien-Marchegg-Bratislava - Niederösterreich
 Güterzugumfahrung St. Pölten - Niederösterreich
 Ausbau der Tauernbahn, Umfahrung Bad Gastein - Salzburg
 Ausbau der Tauernbahn, Abschnitt Bad Hofgastein - Salzburg
 Ausbau der Flughafenbahn (S 7), Wien - Flughafen Schwechat - Niederösterreich/Wien
 Verlängerung der Flughafenbahn (S 7), Wolfsthal - Bratislava - Niederösterreich
 Götzendorfer Schleife, Schwechat - Götzendorf - Niederösterreich
 City-S-Bahn, Linz - Oberösterreich
 Ostschleife Kledering - Niederösterreich/Wien

Bahnhöfe

Umbau des Hauptbahnhofs Salzburg - Salzburg
 Umbau des Bahnhofs Seekirchen am Wallersee - Salzburg
 Umbau des Bahnhofs St. Pölten - Niederösterreich
 Ausbau des Bahnhofs Schwarzach/St. Veit - Salzburg
 Zentralbahnhof Wien
 Güterbahnhof Inzersdorf - Wien

Flugverkehrsanlagen

Flughafen Schwechat: 3. Piste - Niederösterreich
 Ausbau des Flughafens Innsbruck - Tirol
 Hubschrauberlandeplatz Hinterglemm-Viehhofen - Salzburg
 Hubschrauberlandeplatz Ramsau - Steiermark
 Hubschrauberflugfeld Großharras/Diepolz - Niederösterreich

Sonstige Verkehrswege

Neubau der Nordkettenbahn, Innsbruck - Tirol
 Neubau der Hungerburgbahn, Innsbruck - Tirol
 Straßenbahntrasse durch den Volksgarten, Linz - Oberösterreich
 Verlängerung der Straßenbahnlinie 16 nach Großenzersdorf - Wien
 Verlängerung der U 1 bis Rothneusiedl - Wien
 Verlängerung der U 2 bis Großenzersdorf - Wien
 Verlängerung der U 6 bis Stammersdorf - Wien
 Donau-Oder-Kanal - Niederösterreich
 Ausbau (Vertiefung) der Donau zwischen Wien und Bratislava - Niederösterreich

Wasserkraftwerke

Ausbau des Kraftwerks Sellrain-Silz - Tirol
 Pumpspeicherkraftwerk Kaunertal - Tirol
 Kraftwerk Wildungsmauer - Niederösterreich
 Kraftwerk Wolfsthal - Niederösterreich
 Kraftwerk Dorfertal - Tirol
 Kraftwerk Tösens - Tirol
 Kraftwerk Rührsdorf - Niederösterreich
 Pumpspeicherkraftwerk Raneburg-Matrei - Tirol
 Pumpspeicherkraftwerk "Limberg 2", Kaprun - Salzburg
 Traunkraftwerk Lambach - Oberösterreich
 Salzachkraftwerk Pfarrwerfen - Salzburg

Windkraftanlagen

Windpark Götzendorf-Pischelsdorf - Niederösterreich
 Windkraftanlage Ebenfurth - Niederösterreich
 Windkraftanlage Sulz - Niederösterreich
 Kolowindpark Thalgau (Windpark Gr. Plaike/Lehmberg), Henndorf, Neumarkt, Straßwalchen, Seekirchen - Salzburg
 Windpark Marchfeld Nord, Auersthal - Niederösterreich
 Windkraftanlage Bockfließ - Niederösterreich
 Windpark Poysbrunn - Niederösterreich
 Windpark Silventus (im Kobernauberwald) - Oberösterreich
 Windpark Kreuzstetten - Niederösterreich
 Windpark Deutsch-Wagram - Niederösterreich
 Windpark Wittau - Niederösterreich

Sonstige Kraftwerke

Erdgas-Kraftwerk Mellach - Steiermark
 Umbau des Kraftwerks Voitsberg in ein Biomasse-Kraftwerk - Steiermark

Strom- und Gasleitungen

380 kV-Leitung Salzburg-Oberösterreich, Abschnitt Elixhausen - St. Peter am Hart - Oberösterreich
 380 kV-Leitung Salzburg-Oberösterreich, insgesamt - Salzburg
 380 kV-Leitung Niederösterreich, Abschnitt SW Etzersdorf - UW Theiß - Niederösterreich
 380 kV-Leitung Osttirol - Tirol
 Erdgashochdruckleitung bei Lengau - OÖ

Abfallbehandlungsanlagen

Abfallbehandlungsanlage Ahrental - Tirol
 Müll-Umladestation Ochsentanne, Leutschach - Tirol
 Müllverbrennungsanlage Kundl - Tirol
 Müllverbrennungsanlage Wörgl - Tirol
 Müllverbrennungsanlage Niklasdorf - Steiermark
 Müllverbrennungsanlage Lenzing - Oberösterreich
 Müllverbrennungsanlage Arnoldstein - Kärnten
 Müllverbrennungsanlage St. Pölten - Niederösterreich
 Müllverbrennungsanlage Simmering - Wien
 Müllverbrennungsanlage Pfaffenau - Wien
 Erweiterung der Müllverbrennungsanlage Zistersdorf - Niederösterreich
 Sondermüllverbrennungsanlage Siegendorf - Burgenland
 Sondermüllverbrennungsanlage Ranshofen - Oberösterreich
 Schmelzwerk für Alu-Industrieabfälle, Kematen an der Ybbs - Niederösterreich

Wohnbauten

Wohnbau Wiener Straße, Wolkersdorf - Niederösterreich
 Reihenhaussiedlung zwischen Aichetgasse und Dachsberg, Steyr - Oberösterreich
 Sozialer Wohnbau, Rum (Innsbruck) - Tirol
 Wohnbau auf dem Gelände der ehemaligen Waldandacht, Hadersdorf/Purkersdorf - Niederösterreich
 Wohnbau "Alte Poststation", Purkersdorf - Niederösterreich
 Wohnbau Kirschblütenweg, Breitenbrunn - Burgenland
 Wohnbau Peneff-Gründe, Graz-Andritz - Steiermark
 Wohnbau Forstheide, Amstetten - Kematen - Niederösterreich

Einkaufszentren

Einkaufszentrum beim Ernst-Happel-Stadion - Wien
 Neubau des Einkaufszentrums "Tyrol", Innsbruck - Tirol
 Erweiterung des Einkaufszentrums in Nußdorf-Debant - Tirol
 Erweiterung des Einkaufszentrums Maximarkt, Wels - Oberösterreich
 Erweiterung des Shopping Centers Wels - Oberösterreich
 Ausbau des Shoppingcenters Europark, Salzburg - Salzburg
 Ikea-Möbelhaus, Salzburg - Salzburg

Bauten für Soziales und Gesundheit

"Seniorenresidenz" Feldmühlgasse/Auhofstraße - Wien
 Zweites Straflandesgericht und Gefängenenhaus - Wien
 Sozialtherapeutisches Rehabilitationszentrum Meidling - Wien
 Tagesklinik für chinesische Medizin, Gars - Niederösterreich
 Psychosomatische Modellklinik (PSO), Bad Aussee - Steiermark
 Neubau des Thermenklinikums Mödling - Niederösterreich

Sonstige Gebäude

Erlebnisbad Taxham, Salzburg - Salzburg
 Wörtherseestadion Klagenfurt - Kärnten
 Stadion Wals-Siezenheim - Salzburg
 Neubau des ehemaligen Thalia-Kinos (Kino/Theater/Hotel), Graz - Steiermark
 Gymnasium Korneuburg - Niederösterreich
 Fünftes Gymnasium Innsbruck - Tirol
 Neubau des Paulinums, Schwaz - Tirol
 Kongresshotel, Gmunden - Oberösterreich
 Kongresshotel, Villach - Kärnten
 Umbau der Villa Primavesi (Bürokomplex, Verkaufsräume etc.) - Wien
 Umbau des Palais Schwarzenberg (Hotel) - Wien
 Umbau des Palais Pallfy zum Bundespressezentrum - Wien
 Ausbau des Palais Schönburg (Hotel, Kulturzentrum) - Wien
 Dachausbau des Hotel Sacher - Wien
 Hotel "Schönbrunner Tor", Grünbergstraße - Wien
 Hotel auf dem Flakturm im Esterhazy-Park - Wien
 Ausbau des Flakturms im Augarten zum Rechenzentrum - Wien
 Schweinemastbetrieb Groß St. Florian - Steiermark
 Ausbau des Schweinemastbetriebs in Ruprechtshofen, Gemeinde Niederneukirchen -
 Oberösterreich
 Glasfabrik Nickelsdorf - Burgenland
 Ausbau des Zellstoffwerks Pöls - Steiermark
 Erweiterung der Sortier- und Lagerhalle Pinsdorf - Oberösterreich
 Veranstaltungszentrum Lendspitz, Klagenfurt - Kärnten
 Museum im Mönchsberg, Salzburg - Salzburg
 Museum St. Pantaleon - Oberösterreich
 Museumsquartier - Wien
 Leseturm im Museumsquartier - Wien
 Neubau des Nationalpark-Besucherzentrums, Hainburg - Niederösterreich
 Neubau Seegasse 26 (Aufstockung, Tiefgarage) - Wien
 Hochhausprojekt Kaipalast - Wien
 Musiktheater Linz - Oberösterreich
 "Denkfabrik" Josefstädterstraße 15 - Wien

Gemischte Verbauungen

Verbauung des Flugfelds Aspern - Wien
 Verbauung des Nordbahnhof-Geländes - Wien
 Uni-Park, Salzburg (Neukonzeption eines gesamten Stadtteils) - Salzburg
 Wohn- und Bürobau auf dem Areal der ehemaligen Gendarmeriezentralschule Mödling -
 Niederösterreich
 Wohn- und Geschäftshaus im Kurpark Bad Ischl - Oberösterreich
 Wohn- u. Geschäftshaus-Projekt (ehemalige Essigfabrik Doller), Perchtoldsdorf -
 Niederösterreich
 Hochhauskomplex Wien-Mitte
 Wiederaufbau der Sofiensäule - Wien

Produktionsstätten

(nur bedingt Bauprojekte, aber relevant bzgl. der Schaffung von Arbeitsplätzen)

Ausbau des Zementwerks Wietersdorf - Kärnten
 Erweiterung der Schottergrube Schönkirchner Kies, Schönkirchen-Reyersdorf/Strasshof -
 Niederösterreich
 Erweiterung der SKG-Schottergrube, Sierning - Oberösterreich
 Dolomit-Abbau Saalfelden - Salzburg

Freizeiteinrichtungen

Erlebnispark Ebreichsdorf - Niederösterreich
 Pferdesportpark Ebreichsdorf - Niederösterreich
 Panoramapiste Arzl/Jerzens - Tirol
 Funpark Arnoldstein - Kärnten
 Neugestaltung des Praters - Wien
 Loser Erlebniswelt, Altaussee - Steiermark
 Golfplatz Zurndorf - Burgenland
 Golfplatz Rankweil - Vorarlberg

Sonstige Projekte

Umgestaltung der Fußgängerzone Schranzenplatz, Mödling - Niederösterreich
 Betriebsbaugelände Sierning - Oberösterreich
 Verbauung des Figurteichs als Industriegebiet, Guntramsdorf - Niederösterreich
 Hochwasserschutz, Mittersill - Salzburg
 Lawinerverbauung, Bad Mitterndorf - Salzburg
 Bruckneudorf - Burgenland
 Ausbau des Schigebiets Goldeck - Kärnten
 Motorsportzentrum Kärntenring, Mail/Möbling - Kärnten
 Erweiterung des Österreicherings, Spielberg - Steiermark
 Fußball-Trainingszentrum Grottenhof, Graz - Steiermark
 Tennisausbildungszentrum Grottenhof, Graz – Steiermark

3.2 Verzögerte oder verhinderte Infrastrukturprojekte in Wien

1. Bahnverbindung von Wien nach Bratislava
2. Spitzenuniversität „Austrian Institutes for Advanced Science and Technology (AIST)“
3. Bahnhof Wien – Europa Mitte
4. Finanzierung der ehemaligen Bundesstraßen B
5. IV Ausbauphase der Wiener U-Bahn
6. Eisenbahn Infrastrukturprojekte
7. Garagenprojekte

Gemäß einer diesbezüglichen Ausarbeitung des WIFO über den Faktor Beschäftigungsimpuls von Bauinvestitionen wurden den nachfolgenden Auswirkungen folgende (direkte und indirekte) Effekte zu Grunde gelegt.

100 Mio. Euro Investitionen im Bau bewirken pro Jahr

im Hochbau	1.800 Beschäftigte
im Tiefbau	900 bis max. 1.100 Beschäftigte
im Infrastrukturbau	800 bis max. 1.100 Beschäftigte

1. Ausbau der Bahnverbindung von Wien nach Bratislava

Mit dem im November 2004 von Staatssekretär Mag. Kukacka und dem slowakischen Verkehrsstaatssekretär Jan Kotula abgeschlossenen „Letter of intent“ wurde die Verbesserung der Schienenverbindungen zwischen Wien und Bratislava in Aussicht genommen, wobei sich Österreich bereit erklärte, in den kommenden zehn Jahren rund 615 Mio. EUR für diesen Zweck zu investieren. Das Paket enthielt die Elektrifizierung der Strecke von Gänserndorf über Marchegg nach Bratislava bis 2008 mit einem Kostenvolumen von rund 10,5 Mio. EUR, die Elektrifizierung und den Kapazitätsausbau der Streckenführung über den Marchegger Ast ab 2014 mit einem Kostenvolumen von rund 79 Mio. EUR sowie die künftige Streckenführung vom Bahnhof Wien – Europa Mitte über den Flughafen Wien nach Bratislava (Spange Götzendorf) bis 2012 mit einem Kostenvolumen von rund 105 Mio. EUR. Somit waren aus diesen Bahnvorhaben Bundesinvestitionen von 194,5 Mio. EUR definiert.

Nachdem noch am 11. Jänner 2006 das Verkehrsministerium verlauten ließ, sich mit dem Finanzministerium und den ÖBB auf die Finanzierung des Schienenausbaus in Österreich für die Jahre 2006 bis 2011 geeinigt zu haben und Verkehrsminister Gorbach vor allem den Ausbau des Korridors Wien – Bratislava als vordringlich bezeichnete, ist einem Artikel der „Presse“ vom 31. Jänner 2006 zu entnehmen, dass der Ausbau der Bahnverbindung von Wien nach Bratislava laut ÖBB aus Finanzierungsgründen verschoben sei. Gemäß Zitat GD Huber „plane die ÖBB mit Hochdruck, gebaut werde aber erst, wenn die Finanzierung wirklich steht“.

Konsequenz der Infragestellung oder Verzögerung dieser Infrastrukturinvestitionen Beschäftigungsimpuls von ca. **2.000 Arbeitsplatzäquivalenten**.

2. Standortentscheidung des Bundes betreffend Spitzenuniversität „Austrian Institutes for Advanced Science and Technology (AIST)“

Gemäß dem Endbericht der Arbeitsgruppe „Spitzenuniversität“ beläuft sich der Finanzbedarf (ohne Grundstückskosten) auf Investitionskosten im Ausmaß von 80 Mio. EUR sowie auf laufende Kosten in den ersten zehn Jahren von 320 Mio. EUR (Betriebskosten). Die Stadt Wien hätte dem Bund ein Unterstützungspaket in der Höhe von rund 120 Mio. EUR angeboten. Auf Grund der Standortentscheidung des Bundes zu Ungunsten des Standortes Wien werden dem Wiener Arbeitsmarkt **500 universitäre Arbeitsplätze** für ForscherInnen entzogen. Der Standort Flughafen Aspern hätte darüber hinaus für Wien geschätzte zusätzliche **7.000 Arbeitsplätze** in Industrie und Gewerbe ausgelöst.

3. Bahnhof Wien – Europa Mitte

Im März 2005 haben der Bund, die Stadt Wien, die ÖBB und die ASFINAG schriftlich festgehalten, dass die Finanzierung des Bahnhofprojektes Bahnhof Wien – Europa Mitte mit geschätzten Gesamtkosten von 420 Mio. EUR im ÖBB-Rahmenplan 2005 bis 2010 für Eisenbahninfrastruktur vorgesehen ist. Zu diesen Gesamtkosten leistet die Stadt Wien einen Kostenbeitrag in der Höhe von 40 Mio. EUR und hat sich darüber hinaus bereit erklärt, die Finanzierung der technischen und sozialen Infrastruktur des Stadterweiterungsgebietes südlich des Bahnhofes in der Höhe von 88,5 Mio. EUR zu übernehmen. Die bisherige Verzögerung dieses Bauvorhabens durch den Bund bedingt somit den „Ausfall“ von **ca. 4.000 Beschäftigungsäquivalenten**.

4. Finanzierung der ehemaligen Bundesstraßen B

2001 wurden die ehemaligen Bundesstraßen B verländert und den Ländern gemäß § 4a des Zweckzuschussgesetzes 2001 für Zwecke der Finanzierung dieser Straßen ein jährlicher Zweckzuschuss für die Jahre 2001 bis inklusive 2008 gewährt. Der Anteil des Landes Wien an diesen Zweckzuschüssen beläuft sich auf rd. 39 Mio EUR.

Der Bund hat ursprünglich anlässlich der Gesetzeswerdung des Zweckzuschussgesetzes 2001 in Aussicht gestellt, mit den Ländern in Verhandlungen zwecks Abschluss einer 15a-Vereinbarung über die Finanzierung der ehemaligen Bundesstraßen B ab dem Jahr 2009 einzutreten. In der Folge wurde seitens des Bundesministeriums für Finanzen jeglicher Versuch der Länder, derartige Gespräche zu beginnen, lediglich ignoriert. Soweit der Bund nicht bereit ist, zeitgerecht in Finanzierungsgespräche einzutreten, gefährdet er durch diese Vorgangsweise den Wiener Arbeitsmarkt im Ausmaß von ca. **700 Beschäftigungsäquivalenten**.

5. IV Ausbauphase der Wiener U-Bahn

Die Verhandlungen zur Finanzierung der 4. Phase des U-Bahnbaues wurden seit Frühjahr 2004 vom BMF „ausgesetzt“.

Eine Konzertierung des Entwurfes mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ist bereits erfolgt, ein Umstand, der zeitlich betrachtet die Position Wiens nicht entscheidend verbessert.

Vorhaben	Kosten (in Mio EUR)	Realisierung (in Mio EUR)	Beschäftigungsäquivalent pro Jahr
U1-Süd (Reumannplatz bis Rothneusiedl)	610	2.013	10.980
U2-Nord (Aspernstraße bis Flugfeld)	250	2.011	4.500
U2-Süd (Karlsplatz in Richtung Süden)	570	2.017	10.280
U6-Süd (Siebenhirten bis Wiener Neudorf)	110	2.013	1.980
U1-Station Südtirolerplatz	30	mit Bahnhof Wien – Europa Mitte	540
U4-West (Hütteldorf bis Auhof)	250	2.015	4.500
P&R-Anlagen (Rothneusiedl, Flugfeld, U6-Süd, Auhof)	28	mit U-Bahn	504
Planungskosten für eine 5. U-Bahn-Ausbauphase	12	laufend	216
Summe (in Mio EUR)	1.860		

6. Eisenbahn Infrastrukturprojekte

Eisenbahn-Infrastruktur-Projekte:

- Terminal Freudenau
- Verbindung Donauufer-Donauländebahn
- Planung Götzendorfer-Spange

Die Vorfinanzierung dieser 3 Projekte in der Höhe von gesamt EUR 97,8 Mio. durch die Stadt Wien wurde in einem letter of intent zwischen Herrn BM Gorbach und Herrn LH Dr. Häupl im März 2005 vereinbart. Verzögerung 1 Jahr – nunmehr erst liegen von Bundesseite gefertigte Unterlagen vor.

Diese Investition würde in den kommenden Jahren für den Arbeitsmarkt folgendes Plus bedeuten:

im 1. Jahr: 500 Beschäftigungsäquivalente

im 2. Jahr: 400 Beschäftigungsäquivalente

im 3. Jahr: 100 Beschäftigungsäquivalente

7. Garagenprojekte

Mind. 1 Jahr verhinderte/verschobene Vorhaben:

1., Maria Theresienplatz	Busgarage	24,0 Mio EUR
1., Neuer Markt	PKW	19,0 Mio EUR
4., St. Elisabeth	PKW	4,4 Mio EUR
5., Bacherplatz	PKW	3,2 Mio EUR
7., Bürggasse	PKW	~ 8,0 Mio EUR
12., Schönbrunn	PKW + Bus	<u>~ 20,0 Mio EUR</u>
		~ 80,0 Mio EUR

Entgangener Beschäftigungsimpuls: 1.200 Personenäquivalente

3.3 Verzögerte oder verhinderte Infrastrukturprojekte in Tirol

Kontaktperson:

Mag. Klaus Schönach

Wirtschaftspolitische Abteilung, AK Tirol

Telefon: 0800/225522/1451

FAX 0512/5340/1459

e-mail: klaus.schoenach@ak-tirol.com

Im Folgenden die Informationen von Klaus Schönach zu den einzelnen Projekten (im Original-Wortlaut) sowie Informationen aus meinen Recherchen als Ergänzung:

A 12 (Inntalautobahn), Anschlussstelle Innsbruck Mitte

Information von Klaus Schönach:

offiziell lt. Bautafel 7,7 Mio. Euro

nähere Info: ASFINAG oder ASAG DI Klaus Fink – bereits in Bau allerdings ohne den „Mehrfachkreisverkehr“ Resselstraße und Einbindung in das Straßensystem der Stadt – 10,9 Mio. Euro; nähere Auskunft Stadt Innsbruck – Fertigstellung Sommer – Herbst 2006

B 100 (Drautalstraße), Südumfahrung Sillian - Heinfels

<http://www.go-lienz-osttirol.net/argestop/sillian-e66.htm>:

250.000.000 Schilling bzw. 18,17 Millionen Euro (1999)

<http://www.umfahrung-sillian.at/index02.htm>:

Kostenrahmen: 28 Mio EUR

Kostenschätzung 2003: 24,25 Mio EUR; ohne Unterflurtrasse Rabland, ohne Einhausung Asthöfe, ohne erforderliche Grundablösen

Projektierungsbeginn: Juni 2005

Projektierungsende: Mai 2006

Baubeginn geplant: November 2006

Fertigstellung geplant: 2010

Ausbau des Flughafens Innsbruck

Information von Klaus Schönach:

Im Wesentlichen Kosten für die Innverlegung bei Völs und Schutzmaßnahmen für das Cyta, für die Flughafenerweiterung sind nur kleine Adaptierungen vorgesehen – seit Neuestem heißt das Projekt Innverlegung light – Kosten bisher nicht ermittelbar

Neubau der Nordkettenbahn, Innsbruck

Neubau der Hungerburgbahn, Innsbruck

<http://tirol.orf.at/stories/60277>

Über 50 Mio. Euro für Hungerburg- und Nordkettenbahn zusammen (26.09.2005)

<http://www.tirol.com/politik/innsbruck/24827/index.do>

50,6 Mio. Euro für Hungerburg- und Nordkettenbahn zusammen (28.11.2005)

Ausbau des Kraftwerks Sellrain-Silz

<http://www.tirol.com/politik/innsbruck/29643/index.do>

350 bis 400 Mio. Euro (03.02.2006)

Pumpspeicherkraftwerk Kaunertal

Information von Klaus Schönach:

TIWAG Option Nr. 2 – Ausbau des Kraftwerkes Kaunertal zu einer Kraftwerksgruppe durch Zubau der Oberstufe Riffelsee-Gepatsch als Pumpspeicherkraftwerk und Zubau einer zweiten Unterstufe Kaunertal 1.120 Mio Euro - Betrieb frühestens 2016

TIWAG Option nur 3 - Ausbau des Kraftwerkes Kaunertal zu einer Kraftwerksgruppe durch Zubau der Oberstufe Rofenache-Gepatsch als Pumpspeicherkraftwerk und Zubau einer zweiten Unterstufe Kaunertal 1.270 Mio Euro – Betrieb frühestens 2016

Kraftwerk Dorfertal

Höfner, Peter: Österreichs Elektrizitätswirtschaft und deren Kontroversen im europäischen Vergleich sowie die damit verbundenen Folgen im Rahmen des Strombinnenmarktes durch den EU – Beitritt. Diplomarbeit. Wien 1999.

(<http://193.171.155.110/peter.hoefner/diplomarbeit.pdf>)

12,3 Milliarden Schilling (Preisbasis 1982)

1.000 Arbeitsplätze während der Errichtung, 80 Dauerarbeitsplätze

Kraftwerk Tösens

Information von Klaus Schönach:

Gemeinschaftskraftwerk (Grenzkraftwerk) Oberer Inn (Martina – Prutz) Projektant:
 Verbundgesellschaft mit einem Schweizer Projektpartner (Engadiner Kraftwerke AG und
 TIWAG 10% Gesamt 270 Mio. Euro; 135 Mio. Euro Verbund; Fertigstellung bis 2013

Pumpspeicherkraftwerk Raneburg-Matrei

Information von Klaus Schönach:

TIWAG Option Nr. 15 – Neubau – 175 Mio. Euro – Betrieb frühestens 2012

380 kV-Leitung Osttirol

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Abfallbehandlungsanlage Ahrental

<http://apps.tirol.com/artikel/artikeldrucken.html?artikel=298770&datum=20040907>

30 Mio. Euro (07.09.2004)

Müll-Umladestation Ochsentanne, Leutschach

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Müllverbrennungsanlage Kundl

Müllverbrennungsanlage Wörgl

[Kundl und Wörgl sind bzw. waren alternative Standorte für das Projekt einer
 Müllverbrennungsanlage in Tirol. Beide Standorte wurden nach lokalem Widerstand (noch)
 nicht realisiert.]

Information von Klaus Schönach:

Eine von beiden - je nach Ausbaut ca. 100 – 120 Mio. Euro

Sozialer Wohnbau neben dem Seniorenheim in Rum, Innsbruck

Information von Klaus Schönach:

Ist bereits von der Neuen Heimat gebaut und bewohnt.

[Es gab einen relativ geringen, lokal begrenzten Konflikt.]

Neubau des Einkaufszentrums "Tyrol", Innsbruck

Information von Klaus Schönach:

ca. 75 Mio Euro; es ist dabei nicht klar, ob Nebeneinrichtungen, Verkehrslösung und

Tiefgarage zur Gänze mit dabei sind

Erweiterung des Einkaufszentrums in Nußdorf-Debant

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Fünftes Gymnasium Innsbruck

Information von Klaus Schönach:

Laut EX Landesschulratspräsident und von der Stadtgemeinde Ibk gefordert.

(Investitionssumme von Standort abhängig).

[Der Bau wurde 2005 von Ministerin Gehrler (vorerst) nicht genehmigt.]

Neubau des Paulinums, Schwaz

Information von Klaus Schönach:

Sanierung ist gemacht (ca 15 Mio Euro), Eröffnung am 6.5.2006.

Am alten Standort wurde zusätzlich eine Turnhalle mit der Gem. Schwaz errichtet.

Bildungs- und Kongresszentrum, Kufstein

Information von Klaus Schönach:

Nach wie vor in Diskussion und Planung: Schwierigkeiten wegen Standort – Spitalskirche ist denkmalgeschützt.

Nähere Auskünfte Vizebgm. Mayer FHS Kufstein

Panoramapiste Arzl/Jerzens

Information von Klaus Schönach:

– bereits realisiert

Schigebietserweiterung Wennerberg Alm ? – ca. 3,5 Mio Euro mit Aufstiegshilfen

UVP-Verfahren in Vorbereitung oder kurz vor Einreichung

3.4 Verzögerte oder verhinderte Infrastrukturprojekte in Kärnten

Kontaktperson:

Mag. Hans Paul Pucker
 Wirtschaftspolitik, AK Kärnten
 Bahnhofplatz 3, 9021 Klagenfurt
 Tel. +43 (0) 50 477 2606
 Fax +43 (0) 50 477 2600
 H.Pucker@akktn.at

A 10 (Tauernautobahn), Ausbau des Katschbergtunnels

Information von Hans Pucker:

96,5 Mio / 2500 Personenjahre

B 100 (Drautalstraße), Oberes Drautal

Information von Hans Pucker:

ca. 58 Mio / 1500 Personenjahre

Müllverbrennungsanlage Arnoldstein

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Wörtherseestadion Klagenfurt

Information von Hans Pucker:

66,5 Mio / aktuell 200 Arbeitsplätze; im Endausbau 500

Kongresshotel, Villach

<http://bau-net.at/bauzeitung/baunews/030113/20.htm>

18,5 Millionen Euro (14.01.2003)

Veranstaltungszentrum Lendspitz, Klagenfurt

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Ausbau des Zementwerks Wietersdorf

Information von Hans Pucker:

35 Mio

Funpark Arnoldstein

Information von Hans Pucker:

4 Mio

Ausbau des Schigebiets Goldeck

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Motorsportzentrum Kärntenring, Mail/Mölbling

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

3.5 Verzögerte oder verhinderte Infrastrukturprojekte in Oberösterreich

Kontaktperson:

Mag.a Bettina Csoka

Wirtschaftspolitik, AK Oberösterreich

A-4020 Linz, Volksgartenstraße 40

Telefon: +43(0)732 6906 2418

Fax: +43(0)732 6906 62418

e-mail: csoka.b@ak-ooe.at

Frau Csoka hat mir bei einigen Projekten Kontaktmöglichkeiten mitgeteilt. Ich bin aber nicht mehr dazu gekommen, da nachzufragen. Eine generelle Kontaktmöglichkeit zu Projekten die das Land Oberösterreich betreffen - also v.a. Straßenprojekte und der Ausbau der Westbahn - wäre dennach Johannes Knipp (arbeitet im Büro von Landesrat Erich Haider): Tel. 0732-7720-11145).

S 10 (Mühlviertler Schnellstraße)

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

B 140 (Steyrtalstraße), Umfahrungstunnel Grünburg

<http://wko.at/ooe/Medien/Kammernachrichten/2002/pdf-Files/KN06innen.pdf>

21,1 Mio. Euro (2000)

<http://www.oon.at/lokal/steyr/358774?PHPSESSID=0fbbbd07391a654dd2133580de4bad09>

32,4 Millionen Euro (19.05.2005)

B 140 (Steyrtalstraße), Ausbau im Bereich Obergrünburg

<http://umweltplattform.steyrtal.ixpect.at/modules.php?name=News&file=article&sid=90>

9 bis 12 Millionen Euro (16.4.2005)

Ausbau der Landesstraße zwischen Sierning und Wolfern

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Promenaden-Tiefgarage, Linz

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Tiefgarage Wieserfeldplatz, Steyr

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

City-S-Bahn, Linz

Information von Bettina Csoka:

190 Mio (Bau, einschließlich 10 Mio für eine neue Eisenbahnbrücke) + 5 Mill Planungskosten. Baubeginn sollte etwa 2010 sein.

Straßenbahntrasse durch den Volksgarten, Linz

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Traunkraftwerk Lambach

Information von Bettina Csoka:

721 Mio. Investitionskosten laut dem Geschäftsbericht 1999 / 2000 der Energie AG.

Windpark Silventus im Kobernaußerald

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

380 kV-Leitung Salzburg-Oberösterreich, Abschnitt Elixhausen - St. Peter am Hart

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Müllverbrennungsanlage Lenzing

Information von Bettina Csoka:

I. Rechte = 161.673

II. Sachanlagen = 69.176.232

1. Bauten auf fremdem Grund = 9.746.786

2. Technische Anlagen und Maschinen = 58.322.149

3. Andere Anlagen, BGA = 1.107.296

4. Anzahlungen/Anlagen in Bau = 0

Summe = 69.337.905 Euro

Sondermüllverbrennungsanlage Ranshofen

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Reihenhaussiedlung zwischen Aichetgasse und Dachsberg, Steyr

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Erweiterung des Einkaufszentrums Maximarkt, Wels

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Erweiterung des Shopping Centers Wels

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Kongresshotel, Gmunden

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Ausbau des Schweinemastbetriebs in Ruprechtshofen, Gemeinde Niederneukirchen

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Erweiterung der Sortier- und Lagerhalle Pinsdorf

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Museum St. Pantaleon

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Musiktheater Linz

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Wohn- und Geschäftshaus im Kurpark Bad Ischl

Kontakt-Information von Bettina Csoka:

Bürgermeister Helmut Haas: 06132-301-14

Erweiterung der SKG-Schottergrube, Sierning

Kontakt-Information von Bettina Csoka:

Bürgermeister Manfred Kalchmair: 07259-2255-2

Betriebsbaugebiet Sierning

Kontakt-Information von Bettina Csoka:

Bürgermeister Manfred Kalchmair: 07259-2255-2

3.6 Verzögerte oder verhinderte Infrastrukturprojekte in der Steiermark

Kontaktperson:

Mag. Karl Snieder

Leiter der volkswirtschaftlichen Abteilung, AK Steiermark

Telefon: 05/7799-2500

Fax: 05/7799-2528

e-mail: Karl.Snieder@akstmk.at

A 2 (Südautobahn), Ausbau des Herzogbergtunnels

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

S 36 (Murtalschnellstraße), Judenburg - Scheifling

<http://steiermark.orf.at/stories/86398>

Der 22 Kilometer lange Abschnitt zwischen Judenburg und Scheifling soll nun 2011 statt Ende 2009 fertig sein. Durch die höheren Verkehrsprognosen wird das Projekt statt 250 rund 420 Mio. Euro kosten.

B 73 (Kirchbacher Straße), Ortsumfahrung Hausmannstätten

<http://www.diepresse.com/Artikel.aspx?channel=c&ressort=w%20%20%20&id=338620&archiv=true>

250 Mio. S (01.04.1999)

Tiefgarage Karmeliterplatz, Graz

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Hubschrauberlandeplatz Ramsau

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Erdgas-Kraftwerk Mellach

Information von Karl Snieder:

400 Mio. Euro / 25-30 direkte Arbeitsplätze

[Die 400 Mio. finden sich auch auf <http://www.akstmk.at/www-395-IP-18950.html>]

Umbau des Kraftwerks Voitsberg in ein Biomasse-Kraftwerk

Information von Karl Snieder:

70 Mio.Euro und Erhalt von ca. 50 Arbeitsplätzen (derzeit sind noch ca. 90 beschäftigt.)

Müllverbrennungsanlage Niklasdorf

<http://www.diepresse.com/Artikel.aspx?channel=c&ressort=w&id=341084&archiv=false>

55 Millionen Euro / 20 Dauerarbeitsplätze

Wohnbau Peneff-Gründe, Graz-Andritz

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Psychosomatische Modellklinik (PSO), Bad Aussee

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Neubau des ehemaligen Thalia-Kinos (Kino/Theater/Hotel), Graz

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Schweinemastbetrieb Groß St. Florian

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Ausbau des Zellstoffwerks Pöls

Information von Karl Snieder:

In Pöls sollen in den nächsten Jahren 250 Mio. Euro investiert werden. 40 neue Arbeitsplätze sind geplant.

Looser Erlebniswelt, Altaussee

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Erweiterung des Österreichrings, Spielberg

<http://steiermark.orf.at/oesterreich.orf?view=bw&channel=8&id=313178>

mehrere hundert Millionen Euro / 2006 soll das Areal fertig umgebaut sein, bis dahin sollen an die 1.200 Menschen am Ring arbeiten. (Datum unklar)

<http://steiermark.orf.at/stories/74209/>

Die Investoren Red Bull, VW, KTM und Magna sicherten jedenfalls zu, dass sie ungefähr 150 Millionen Euro in Spielberg investieren werden. (03.12.2005)

Fussball-Trainingszentrum Grottenhof, Graz

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

Tennisausbildungszentrum Grottenhof, Graz

Kein Hinweis auf Kosten / Arbeitsplätze

3.7 Verzögerte oder verhinderte Infrastrukturprojekte in den verbleibenden Bundesländern

A 5 (Nordautobahn), insgesamt

<http://www.diepresse.at/Artikel.aspx?channel=&ressort=no%20%20&id=44453&archiv=true>

4,3 Milliarden Schilling (18.10.2000)

A 5 Abschnitt Eibesbrunn - Schrick

http://www.noel.gv.at/service/st/st1/a5/eibesbrunn_schrick.shtml

Die geschätzten Gesamtkosten betragen 240 Mio. Euro (netto)

S 1, Knoten Korneuburg

http://www.noel.gv.at/service/st/st1/s1nord/west_b.htm

Die Kosten für Grundeinlöse, Projektierung, Bau und Projektmanagement werden derzeit auf 150,8 Mio. EUR inkl. 15 % für Unvorhergesehenes, ohne Ust., mit Gleitungen bis zum Jahr 2010ff geschätzt.

B 14 (Klosterneuburger Straße), Umfahrung Klosterneuburg

http://unser-klosterneuburg.org/archiv/aktivitaeten/UB14-Lobauaussendung_RBLP.pdf

70 Millionen Euro

Busgarage Strassergasse

<http://www.diepresse.com/Artikel.aspx?channel=&ressort=NV%20%20&id=220832&archiv=true>

300 Millionen Schilling (04.03.1997)

<http://www.diepresse.com/Artikel.aspx?channel=&ressort=NV%20%20&id=239978&archiv=true>

300 Millionen Schilling (28.06.1997)

Ausbau der Flughafenbahn (S 7), Wien - Flughafen Schwechat

<http://www.diepresse.com/Artikel.aspx?channel=c&ressort=w%20%20%20&id=356235&archiv=true>

3,3 Milliarden Schilling (03.11.1999)

Verlängerung der Flughafenbahn (S 7), Wolfsthal - Bratislava

www.noel.gv.at/service/politik/landtag/sitzungen/16-gpw/2003-04/15-si.doc

Nach einer von der Flughafen Wien AG in Auftrag gegebenen Studie würde diese Reaktivierung einer ca. 8 km langen Bahnstrecke auf österreichischer Seite rd. 23,3 Mio. Euro kosten (2003)

<http://www.diepresse.at/Artikel.aspx?channel=o&ressort=oer&id=419690&archiv=false>
fünf bis zehn Millionen Euro (Arge Verkehrspolitik, 03.05.2004)

<http://www.noen.at/templates/print.asp?Text=178718>

20 bis 40 Millionen Euro (Schätzung der Industriellenvereinigung, 10.8.2005)

Götzendorfer Schleife, Schwechat - Götzendorf

[http://www.linzmobil.at/cgi-](http://www.linzmobil.at/cgi-bin/sbb.cgi?&a=show&forum=ffentlicherVerkehr&show=130&start=0)

[bin/sbb.cgi?&a=show&forum=ffentlicherVerkehr&show=130&start=0](http://www.linzmobil.at/cgi-bin/sbb.cgi?&a=show&forum=ffentlicherVerkehr&show=130&start=0)

105 mio Euro (20.03.2005)

Umbau des Bahnhofs Seekirchen am Wallersee

<http://www.doppelpunkt.co.at/seekirch.htm>

1,8 Millionen Euro

Ausbau des Bahnhofs Schwarzach/St. Veit

http://www.parlament.gv.at/pls/portal/docs/page/PG/DE/XXII/AB/AB_01085/FNAMEORIG_013939.HTML

Mit der 5. ÖBB-Übertragungsverordnung wurden den österreichischen Bundesbahnen im Rahmen des Gesamtprojektes „Bahnhofsoffensive“ rund 1,92 Mio. Euro für das Detailprojekt „Bahnhofsoffensive Bahnhof Schwarzach St. Veit“ übertragen.

Zentralbahnhof Wien

[http://www.linzmobil.at/cgi-](http://www.linzmobil.at/cgi-bin/sbb.cgi?&a=show&forum=ffentlicherVerkehr&show=130&start=0)

[bin/sbb.cgi?&a=show&forum=ffentlicherVerkehr&show=130&start=0](http://www.linzmobil.at/cgi-bin/sbb.cgi?&a=show&forum=ffentlicherVerkehr&show=130&start=0)

420 Mio Euro (20.03.2005)

Güterbahnhof Inzersdorf

<http://www.diepresse.com/Artikel.aspx?channel=c&ressort=w%20%20%20&id=62122&archiv=true>

Das ursprüngliche Projektvolumen von 3,6 Milliarden wurde auf die Hälfte reduziert. In dieser Summe sind die Kosten für das Grundstück und die Baureif-Machung von rund einer Milliarde Schilling bereits enthalten. Das bedeutet: Von einem ursprünglichen Bauvolumen von 2,6 Milliarden Schilling bleiben gerade 800 Millionen Schilling übrig. (15.03.2001)

Pumpspeicherkraftwerk "Limberg 2", Kaprun

[salzburg.orf.at/ oesterreich.orf?read=detail&channel=5&id=304387](http://salzburg.orf.at/oesterreich.orf?read=detail&channel=5&id=304387)

An die 450 Mio. Euro würde Limberg II kosten (SP-Landtagsabgeordnete Gudrun Mosler-Törnström, 31.01.04)

<http://www.diepresse.com/Artikel.aspx?channel=e&ressort=eo&id=466897&archiv=false>

Der Verbund steckt 365 Millionen Euro in das Projekt Limberg II (23.02.2005)

Salzachkraftwerk Pfarrwerfen

http://www.salzburger-fenster.at/rubrik/lokales/3905/kein-oekostromgeld-fuer-kw-pfarrwerfen_2059.html

60-Millionen-Projekt (Datum unklar, aber jedenfalls ein Euro-Betrag)

oesterreich.orf.at/oesterreich.orf?read=detail&id=386388&channel=5

Während des Baues fänden 250 Arbeitnehmer eine Beschäftigung.

380 kV-Leitung Salzburg, Abschnitt Elixhausen - St. Peter am Hart

<http://www.verbund.at/at/apg/netzausbau/salzburg/fakten>

rund 80 Mio. Euro

380 kV-Leitung Salzburg-Oberösterreich, insgesamt

http://www.oekonews.at/index.php?mdoc_id=1002541

247 Mill. Euro (Die Grünen Salzburg, 15.1.2004)

Müllverbrennungsanlage Pfaffenau

<http://www.diepresse.com/Artikel.aspx?channel=c&ressort=w&id=448763&archiv=false>

mindestens 222 Millionen Euro. (23.10.2004)

Psychosomatische Modellklinik (PSO), Bad Aussee**<http://www.diepresse.at/Artikel.aspx?channel=c&ressort=w&id=466396&archiv=false>**

140 Arbeitsplätze, mehr als 20 Millionen Euro Investition (19.02.2005)

[Mit den 140 Arbeitsplätzen sind vermutlich Dauerarbeitsplätze gemeint.]

Stadion Wals-Siezenheim**<http://www.diepresse.com/Artikel.aspx?channel=c&ressort=w%20%20%20&id=58065&archiv=true>**

565-Millionen-Schilling-Projekt (10.02.2001)

Umbau des Palais Palfy zum Bundespressezentrum - Wien !!!**<http://www.diepresse.com/Artikel.aspx?channel=c&ressort=w%20%20%20&id=27933&archiv=true>**

245 Millionen Schilling (30.05.2000)

Hotel auf dem Flakturm im Esterhazy-Park**<http://www.diepresse.com/Artikel.aspx?channel=c&ressort=w%20%20%20&id=39035&archiv=true>**

120-Millionen-Projekt [Schilling] (05.09.2000)

Ausbau des Flakturms im Augarten zum Rechenzentrum**<http://www.diepresse.com/Artikel.aspx?channel=c&ressort=w&id=522483&archiv=false>**

80 Mill. Euro / 250 Dauerarbeitsplätze (26.11.2005)

<http://www.diepresse.com/Artikel.aspx?channel=c&ressort=w&id=524708&archiv=false>

80 Mill. Euro (07.12.2005)

Tennisausbildungszentrum Grottenhof, Graz**<http://www.diepresse.com/Artikel.aspx?channel=c&ressort=w&id=495118&archiv=false>**

3,4 Millionen Euro (16.07.2005)

4. Literatur

- Aiginger, K. / Böheim, M./ Falk, M. / Marterbauer, M./ Peneder, M. (2004): *Raising Economic Growth in Austria*, Study by the Austrian Institute of Economic Research commissioned by the Federal Ministry of Economics and Labour.
- Aiginger, K. (2004): *The Economic Agenda: A View from Europe*, in: *Economic Agenda of the 21st Century*, Review of International Economics, 2/2004, S. 197–206.
- Aiginger, K. (2004): *A Three Tier Strategy for Successful European Countries in the Nineties*, International Review of Applied Economics, Vol. 18(4), 2004, S. 399–422.
- Aiginger, K. (2004): *Wirtschaftswachstum: Grundvoraussetzung für Wohlfahrtszuwachs*, WISO 3/2004, Wien.
- Aiginger, K. (Projektleitung) (2002): *Der Einfluss von Steuern und Förderungen auf Wettbewerbsfähigkeit und Investitionsdynamik in Österreich*, WIFO-Studie im Auftrag der Wirtschaftskammer Österreich, Wien.
- Androsch, H. (2005): *Österreich als Verhinderungsweltmeister?*, Vortrag im Rahmen des Wirtschaftswissenschaftlichen Beirats der Österreichischen Gesellschaft für Europapolitik, 27.04.2005.
- Androsch, H. (2005): *Wirtschaft und Gesellschaft. Österreich 1945-2005*, StudienVerlag, Wien.
- Androsch, H. (2004): *Die Ära Kreisky. Österreich 1970-1983*, Böhlau Verlag, Wien.
- Arrow, K. (2004): *A personal agenda for the next decade*, in Review of International Economics, Vol. 12, No. 2, pp. 207–212, May 2004.
- Aschauer, D. (1989): *Public investment and productivity growth in the Group of Seven*, Economic Perspectives, 13(5), S. 17-25, 1989.
- Bach, S. / Gornig, M. (1994): *Wechselwirkungen zwischen Infrastrukturausstattung, strukturellem Wandel und Wirtschaftswachstum*, DIW Beiträge zur Strukturforchung Heft 151, Berlin, Duncker & Humboldt.
- Bartel, R. / Kepplinger, H. / Pointner J. (2006): *Besser als Neoliberalismus: Solidarische Wirtschaftspolitik*, Wien, ÖGB-Verlag.
- Baßeler, U. / Heinrich, J. / Koch, W. (1991): *Grundlagen und Probleme der Volkswirtschaft*, Köln, Wirtschaftsverlag Bachem.

- Baumgartner, J./ Kaniovski, S./ Walterskirchen, E. (2004): *Wirtschaft schöpft ihr Potential mittelfristig zunehmend aus. Prognose der österreichischen Wirtschaft bis 2008*, WIFO-Monatsberichte 2/2004.
- Belli, P./ Anderson, J. R./ Barnum, H.N / Dixon, J. A. / Tan, J. P (2001): *Economic Analysis of Investment Operations. Analytical Tools and Practical Applications*, WBI, World Bank, Washington D.C.
- Brent, R.J. (1996): *Applied cost-benefit analysis*, Cheltenham (UK), Edward Elgar.
- Bublik, E. (2003): *Die Autobahn der grünen Wälder. Graz-Wels - Chronik einer Straße*, Graz.
- Busch, B. / Klös, H. P. (1995): *Potentialfaktor Infrastruktur - Ökonomische Bedeutung und privatwirtschaftliches Engagement*, IW, Köln, Deutscher Instituts-Verlag
- Conrad, K. / Seitz, H. (1994): *The economic benefits of public infrastructure*, Applied Econometrics, 26, S. 303-311.
- Donaukraft (1989): *Machbarkeitsstudie Donaukraftwerk Wildungsmauer/Donaukraftwerk Wolfsthal-Bratislava*, Wien.
- EIWOG Elektrizitätswirtschafts- und -organisationsgesetz, BGBl I Nr. 143/1998.
- Enke, Harald (1986): *Der Konsumeffekt der Investitionen - Eine Wachstumschance?*, Tübingen, Institut für angewandte Wirtschaftsforschung, Forschungsberichte Serie A, Nr. 42.
- Europäische Kommission (2005): *Economic Forecasts*.
- Europäisches Wirtschaftsprogramm der Sozialdemokratischen Parteien, www.spoe.at.
- Falk, R. / Leo., H. (2004): *Ausgaben des Bundes für Forschung, Entwicklung und Innovation*, WIFO-Studie im Auftrag der Vereinigung der Österreichischen Industrie.
- Fehn, R. / Thode E. (1997): *Globalisierung der Märkte*, in: Wirtschaftswissenschaftl. Studium Heft 8, München und Frankfurt, Verlage Franz Vahlen und C.H. Beck.
- Felderer, B. / Schuh, U. (2005): *Wachstum und Beschäftigung durch Infrastrukturinvestitionen*, IHS-Studie, Wien.
- Felderer, B. (2005): *Infrastrukturoffensive: Strasse und Schiene*“ IHS-Studie, Wien.
- Felderer, B. / Grossmann, B. / Helmenstein, C. / Rünstler G. (2001): *Langfristige Renditen von Infrastrukturinvestitionen*, Projektbericht des Instituts für Höhere Studien im Auftrag der Schieneninfrastruktur AG, Wien.
- Industriewissenschaftliches Institut (IWI) (2004): *Die Bedeutung einer gesicherten Stromversorgung am Wirtschaftsstandort Österreich. Volkswirtschaftliche Effekte*.

- Knoll, Norbert (2004): *International orientierte Unternehmen in Österreich, Rahmenbedingungen für Steuerungsfunktionen und Forschungskompetenz*, WIFO-Studie im Auftrag der Austrian Business Agency, des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit sowie der Vereinigung der Österreichischen Industrie.
- Kramer, H. (2004): *Europäischer Stabilitätspakt am Ende oder Neubeginn?*, WIFO-Ökonomenclub 12.7. 2004.
- Kosz M. (1996): *Valuing Riverside Wetlands: the Case of the „Donau-Auen“ National Park*, in: *Ecological Economics* 16 (2), p. 109-127.
- Lechner, H. et al. (1997): *Energiewirtschaftliche Beurteilung der 380-kV-Leitung Steiermark*, Studie der Energieverwertungsagentur im Auftrag der Steirischen Landesregierung, Wien.
- Marterbauer, M. (2004): *Aggregate Demand and Economic Growth*, in Aiginger, K. et al.
- Marterbauer, M. (2003): *Wachstumspolitik – notwendig und möglich*, Referat im Rahmen des Vranitzky-Kolloquiums „Wachstumsinitiative für Österreich und Europa“, www.wiwipol.at.
- Mishan, E.J.(1994): *Cost Benefit Analysis: an informal introduction*, 4th edition, New York, Routledge.
- Nationalparkplanung Donau-Auen (1994): *Konzept für den Nationalpark Donau-Auen. Bericht über die Planungsarbeiten 1991-1993*. Bundesministerium für Umwelt: Wien
- Nauschnigg, F. (2006): *Österreichs langfristige Wachstums- und Wohlstandsentwicklung im EU Vergleich*, Studie.
- Premstaller, F. (2001): *Kernenergiepolitik in Österreich während der Ära Bruno Kreisky*, Diplomarbeit, Wien.
- Rechnungshof ZI 01000/371-Pr/6/95.
- Saerbeck R. (1990): *Economic appraisal of projects. Guidelines for a simplified cost-benefit-analysis*, EIB Paper n.15, European Investment Bank, Luxembourg.
- Sapir, A. (2003): *An Agenda for a Growing Europe*, European Commission, Brussels.
- Schönbäck W./ Kosz M./ Madreiter T. (1997): *Nationalpark Donauauen: Kosten-Nutzen-Analyse*. Springer Verlag: Wien, New York
- Schulmeister, S. (2004): *Aktienkursdynamik und privater Konsum in den USA und in Deutschland*, WIFO-Monographien 7/2004.
- Seidel, H. (2005): *Österreichs Wirtschaft und Wirtschaftspolitik nach dem 2. Weltkrieg*, Manz, Wien.
- Seidel, H. (1998): *Mittelfristige Szenarien für Wirtschaft, Politik und Gesellschaft in Österreich*, IHS, Wien.

Stenitzer, Elisabeth (1994): *Der Konflikt um Hainburg. Eine Chronologie der Ereignisse und deren Auswirkungen auf das politische System Österreichs*; Diplomarbeit, Wien.

Tichy, G. (2004): *Die ‚Neue Unsicherheit‘ als Ursache der europäischen Wachstumsschwäche*“, in: *Perspektiven der Wirtschaftspolitik*.

Walterskirchen, E. (2004): *Die Position Österreichs im Internationalen Strukturwettbewerb. Die neuen EU-Strukturindikatoren*, Arbeiterkammer Wien, Materialien zu Wirtschaft und Gesellschaft Nr. 86, Wien.

www.historisch.apa.at.

www.memo-europe.uni-bremen.de.