



Gorbach steht bei ÖBB zu Frühpensionierungen

Jeder einzelne Fall sei aber genau zu prüfen

Wien – Auf Verteidigungslinie ist Infrastrukturminister, Vizekanzler Hubert Gorbach, was die im ÖBB-Gesetz erlaubten Frühpensionierungen betrifft. „Ich hätte Paragraph 2.2.5 Bundesbahnstrukturgesetz natürlich mit einfacher Parlamentsmehrheit abschaffen können, aber dann hätte die ÖBB keine Möglichkeit mehr gehabt, definitiv gestellte Mitarbeiter abzubauen“, rechtfertigt sich Gorbach im Gespräch mit dem STANDARD.

Die Bahnführung brauche aber ein Instrument, „um Mitarbeiter dem Markt zuzuführen, wenn sie nachweislich nicht mehr sinnvoll eingesetzt oder umgeschult werden“ könnten. Damit ist klar, dass die 577 Frühpensionierungen Ende 2004 (DER STANDARD berichtete exklusiv) nicht die letzten gewesen sind.

Exzessiv frühpensionieren darf Holding-Vorstand Martin Huber nicht: „Jeder einzelne Fall wird von uns genau geprüft“, sagte Gorbach. Er knüpft daran zwei Bedingungen: Freiwilligkeit und niemand darf unter 50 Jahre alt sein. „Es ist eh schon schlimm genug, wenn es einen 51-Jährigen trifft“, sagte der Vizekanzler.

Dass das Arbeitsmarktservice (AMS) für bis zu 10.000 überzählige Eisenbahner finanziell gar nicht gerüstet wäre, bestreitet der Vizekanzler:

„Meine Idee war die Errichtung einer Personalmanagementgesellschaft gemeinsam mit dem AMS.“ Diese sollte „die Brücke“ sein, Umschulungen und Personalleasing durchführen. „Das war aber nicht möglich, weil sich die Gewerkschaft quer gelegt hat“. Ohne SPÖ gab es auch keine Zweidrittelmehrheit für die Aufhebung des Kündigungsschutzes.

Keine Eile hat Gorbach bei der von Finanzminister Karl-Heinz Grasser im Eilverfahren geplanten Infrastrukturholding für ÖBB, Asfinag, Verbund und die ÖIAG-Beteiligungen Post, Telekom, OMV und AUA. Sie kommt, wenn überhaupt, frühestens 2006 (siehe Interview links) und nicht im Finanzministerium.

Teure Projekte

Inzwischen steht die Finanzierung des Bahnausbaus auf der Agenda. Das Problem: Baukostenüberschreitungen jenseits der 30 Prozent sind auf der Tagesordnung: So weiß man bereits jetzt, dass die Koralmbahn mit 3,8 Mrd. Euro um zwölf Prozent oder 392 Mio. Euro mehr kosten wird als vor vier Jahren angekündigt. Der Grund: Es wird nicht nach dem Baukostenindex valorisiert, auch die Finanzierungskosten sind nicht einkalkuliert. Gorbach: „Darüber muss man reden.“ (ung)



Gorbach gegen Grasser

Streit um Infrastrukturholding prolongiert

Wien - Infrastrukturminister Vizekanzler Hubert Gorbach findet es nicht gut, wie sich Finanzminister Karl-Heinz Grasser bei der Konzeption der geplanten Infrastrukturholding einbringt. „Die Vorgangsweise ist eine denkbar schlechte, und sie animiert mich nicht besonders, rasch und wohlwollend zu diskutieren“, sagte Gorbach im Interview mit dem STANDARD. Richtig umgesetzt sei die Holding-Idee eine gute Sache, zumal man „Personal von einem Unternehmen zeitlich beschränkt einem anderen Unternehmen zur Verfügung stellen kann“. (red) **Seite 16**



„Wünsch dir was‘ gibt’s nur im Fernsehen, nicht in der Politik“

Infrastrukturminister Hubert Gorbach findet es suboptimal, wie Finanzminister Karl-Heinz Grasser bei der Konzeption der geplanten ÖIAG-Nachfolgegesellschaft vorgeht. Im Gespräch mit Luise Ungerboeck sagt er, warum er trotzdem für eine Infrastrukturholding ist.

alitions pakt nicht dafür vorgesehen, ÖBB oder Verbund aber schon?

Gorbach: Weil die Asfinag ein sehr spezifischer Betrieb mit strukturellen und finanziellen Problemen war und ist, der klar ins Verkehrs- und Infrastrukturministerium gehört.

STANDARD: Wozu braucht es eine Infrastrukturholding, was wird dadurch besser?

Gorbach: Die Grundidee ist, alle Gesellschaften, die Einfluss auf die öffentliche Infrastruktur haben, zusammenzufassen und strategisch einheitlich auszurichten. Damit könnten Stärken forciert, Schwächen ausgeglichen und Synergieeffekte genutzt werden.

STANDARD: Was wäre so ein Synergieeffekt?

Gorbach: Zum Beispiel, wenn ich Personal von einem Unternehmen zeitlich beschränkt einem anderen Unternehmen zur Verfügung stellen kann – ohne großes Trara.

STANDARD: Das heißt, die Bundesbeteiligungs- und Management-Gesellschaft (BBMG) müsste Konzernfunktionen haben, was die ÖIAG als Privatisierungsagentur dezidiert nicht hat, seit die Austrian Industries in den Neunzigern spektakulär gescheitert sind.

Gorbach: Das ist nur eine Idee von vielen, wir sind ja noch sehr früh unterwegs. Aber genau über solche Punkte gilt es nachzudenken und zwar in aller Ruhe. Deshalb halte ich von solchen Vorstößen, sei es, ob die Post an die Börse gebracht wird, oder diese „BBMG“ noch heuer kommt, gar nichts. Das gehört entwickelt, erst intern und dann öffentlich ausdiskutiert.

STANDARD: Sie lehnen Grassers Vorschlag also ab?

Gorbach: Die Vorgangsweise ist eine denkbar schlechte und sie animiert mich nicht besonders, rasch und wohlwollend zu diskutieren. Aber: Wir sollten daraus lernen. Es ist ja auch bei den Privatisierungen nicht immer alles optimal gelaufen. Der gescheiterte Tele-

kom-Verkauf (an die Swisscom, Anm.) letzten Sommer zum Beispiel, oder die Post-Privatisierungspläne.

So etwas bringt Verunsicherung für die Unternehmen und damit Negativeffekte, die Personalfuktuation steigt. Da erfahrungsgemäß nie die schlechtesten Mitarbeiter freiwillig gehen, brauche ich solche Diskussionen nicht.

STANDARD: In den betroffenen Unternehmen – ÖBB, Asfinag und Verbund – gibt es durchaus Sympathie für eine Ausgliederung aus ihrem Ministerium und eine Zusammenführung mit der ÖIAG unter einem Holding-Dach. Aber auch sehr vehemente Ablehnung.

Gorbach: Das würde also heißen, dass diese Leute das Papier des Finanzministers bereits kennen und das wäre ein klarer Verstoß gegen die Abmachungen. Da wäre ich bitterböse. Das ist genau der verkehrte Weg, das Pferd von hinten aufzuzäumen. Ich muss doch schauen, dass das Pferd einmal gesattelt, ein Reiter vorhanden ist. Dann kann ich das Okay geben und galoppieren.

STANDARD: Apropos Reiter. Heißt das, Sie sind gegen einen fliegenden Wechsel des ÖIAG-Managements in eine Infrastrukturholding?

Gorbach: Es wäre verfrüht, dazu etwas zu sagen. Ich sage Ihnen nur, dass die Herren, und ich kenne vor allem Dr. Michaelis, einen guten Job machen in der ÖIAG. Verkehrspolitische Kompetenz wäre aber sicher nicht von Nachteil.

STANDARD: Wenn Sie prinzipiell für die Installierung einer Infrastrukturgesellschaft sind: Warum ist die Asfinag im Ko-



Findet es gar nicht gut, wie die Diskussion über die Infrastrukturholding läuft: Verkehrsminister Hubert Gorbach. F.: Reuters

Diese Zuordnung war eindeutig. Die ÖBB hingegen braucht sehr hohe finanzielle Zuwendungen seitens des Bundes. Daraus lesen einige offensichtlich eine Legitimation heraus, dass das Finanzministerium diesbezüglich in der Einflussmöglichkeit aufgewertet wird.

STANDARD: Aber der Finanzminister hat sowieso das letzte Wort, er bestimmt, wie viel Geld die Bahn bekommt. Sie aber würden auf verkehrspolitische und -rechtliche Kompetenzen zurückgestutzt.

Gorbach: Ganz so ist es nicht. Es gibt einen ÖBB-Rahmenplan für sechs Jahre, der jährlich überarbeitet wird und in dem die Finanzierung der

wichtigsten Projekte festgelegt wird; und der bedarf grundsätzlich der Zustimmung des Finanzministeriums.

STANDARD: *Bleibt die Asfinag jetzt definitiv draußen?*

Gorbach: Vielleicht macht es am Ende des Tages sogar Sinn, dass die Asfinag inkludiert ist. Es muss aber ernsthaft diskutiert werden – das ist jetzt eine ernst gemeinte Absichtserklärung. Es geht allerdings nicht, dass ein Partner etwas festlegt und der kleine Partner hat zuzustimmen. „Wünsch dir was“ gibt's nur im Fernsehen, nicht in der Politik.

ZUR PERSON:

Der Vorarlberger Hubert Gorbach (48) gehört dem wirtschaftsliberalen Flügel der FPÖ an, ist seit Februar 2003 Infrastrukturminister und seit Oktober 2003 Vizekanzler.

ÖIAG-Bosse wollen die ÖIAG überleben

Michaelis und Wieltch sehen auch in geplanter Infrastrukturholding ihren Platz. 3

INFRASTRUKTURHOLDING Wieltch und Michaelis orten weiteres Privatisierungspotenzial

ÖIAG-Bosse wollen nach 2006 weiter privatisieren

Auch nach 2006 - dem Auslaufen ihrer Verträge - wollen die ÖIAG-Vorstände Michaelis und Wieltch privatisieren. Sie wollen ihr Know-how bei anderen Firmen einbringen.

Die Verträge der ÖIAG-Vorstände Michaelis und Wieltch laufen bis 2006. Sie machen keine Geheimnis daraus, dass sie ihre Jobs gerne weitermachen möchten - eventuell sogar mit deutlich erweitertem Kompetenzbereich. Denn sie planen auch in der Nachfolgesellschaft, der geplanten Bundesbeteiligungs- und Management AG (BBMG), ein Dacapo. „Wir können uns vorstellen, unser Know-how bei Privatisierungen und im Beteiligungsma-

nagement auch in Zukunft und bei anderen Unternehmen einzubringen“, sagt Michaelis im WirtschaftsBlatt-Gespräch. Damit reagiert der ÖIAG-Chef auf aktuelle Pläne des Finanzministeriums, auch die ÖBB, die Asfinag und die Verbund-Anteile bei der BBMG anzusiedeln.

Gefilterter Einfluss

Auch in der Holding-Konstruktion haben sich die ÖIAG-Bosse wohl gefühlt. Michaelis: „Das ÖIAG-Modell ist nicht schlecht. Es zieht einen Filter zwischen die Politik und die Beteiligung.“ Damit erteilt er der Idee eine Abfuhr, die Holding in eine weisungsgebundene Beteiligungsgesellschaft umzuwandeln. Man habe bei der ÖBB

gesehen, so Michaelis, dass direkter Durchgriff der Politik nicht optimal funktioniere.



Sie haben nicht genug vom Privatisieren: **Peter Michaelis** (li.) und **Rainer Wieltch** zu Besuch im WirtschaftsBlatt

In der ÖIAG ortet man bei ÖBB, Asfinag und Verbund durchaus noch Privatisierungspotenziale.

Ihrem Eigentümer-Vertreter, Finanzminister Karl-Heinz Grasser, streuen die beiden ÖIAG-Vorstände Rosen - die Zusammenarbeit funktionieren jedenfalls bestens. Sie könnten sich mit Grasser auch eine Zusammenarbeit über 2006 hinaus gut vorstellen. Eine Zuständigkeit mehrerer Ressorts für die BBMG lehnen sie jedoch ab.

Regierungsintern beäugen ja Infrastrukturminister Hubert Gorbach und Wirtschaftsminister Martin Bar-

tenstein die Pläne, die BBMG beim Finanzministerium anzusiedeln, mit äusserster Skepsis.

ANGELIKA KRAMER
GERHARD MARSCHALL
a.kramer@wirtschaftsblatt.at



LEITARTIKEL

Infrastruktur ist keine Finanz-Angelegenheit



Eigentlich seltsam, dass darüber noch diskutiert wird

HERBERT GEYER

h.geyer@wirtschaftsblatt.at

Es gibt nur einen einzigen vernünftigen Grund, bestimmte Staatsbetriebe nicht zu privatisieren: Wenn wir – die Eigentümer – überzeugt sind, dass diese Betriebe ihre Aufgaben mit Einfluss der Politik besser erfüllen können als ohne. Das ist bei einem Autozulieferer schwer vorstellbar, und auch bei einem Stahl-erzeuger wird es nicht leicht zu argumentieren sein, warum der besser funktionieren soll, wenn er einen Minister als Eigentümerversorger hat.

Nun scheint es aber den Konsens zu geben, dass im Betrieb der Asfinag, der ÖBB, offenbar auch des Verbunds, der Post oder der Telekom eine staatliche Einflussnahme erwünscht ist. Natürlich nicht in dem Sinn, dass dort bei Regierungswechsel rote Manager durch blaue zu ersetzen sind (schwarze gab es ohnehin immer schon), sondern dahin gehend, dass die Eisenbahn (oder auch die Autobahn-

Planung) eben volkswirtschaftliche Funktionen hat, die in einem rein betriebswirtschaftlich geführten Betrieb nicht im erforderlichen Ausmass abgedeckt würden. Wenn dem so ist, dann ist es sinnvoll, diese Betriebe ganz oder zumindest teilweise im öffentlichen Eigentum zu behalten.

Eine öffentliche Diskussion darüber, ob und bei welchen Unternehmen das der Fall ist, ist unvermeidlich, hat aber Zeit, da Asfinag, ÖBB oder auch Post derzeit ohnehin schon aus wirtschaftlichen Gründen unverkäuflich sind.

Wenn sich der Staat aber entscheidet, bestimmte Firmen-

anteile aus strategisch-politischen Gründen zu behalten, ist es nahe liegend, diese Firmenanteile in einer Holding zusammenzufassen. Und es ist klar, dass es sich dabei nicht um eine Finanzholding handelt (wie die derzeitige ÖIAG, deren Hauptaufgabe es ist, die ihr anvertrauten Unternehmen wirtschaftlich so aufzurüsten, dass sie möglichst erfolgreich privatisiert werden können), sondern um eine strategische Holding. Der einzige Grund für das Halten der Firmenanteile ist ja die strategische Einflussnahme auf die Unternehmen.

Und damit ist auch schon die Ressortfrage geklärt: Diese Regierung war ja stolz, sämtliche Verkehrsagenden in einem Ministerium konzentriert zu haben. Da die Hauptfunktion von Asfinag oder ÖBB nicht das Eintreiben von Abgaben ist, sondern die Erfüllung verkehrspolitischer Aufgaben, wird die Holding wohl eher zum Verkehrsminister passen als ins Finanzressort.

Eigentlich seltsam, dass über solche Selbstverständlichkeiten noch diskutiert wird.



THEMA RÜCKVERGÜTUNG

„Frühstücksantrag“ infolge Verspätung

„Karriere“ muss warten

Montagmorgen, Westbahnhof, der „WIFI Karriere-Express“ hätte eigentlich um 6.07 Uhr Richtung Salzburg abfahren sollen – aber Karrieren verlaufen eben nicht immer fahrplanmäßig: Schneeverwehungen, die auch geheizte Weichen immer wieder einfrieren lassen, verhindern die rechtzeitige Abfahrt des Zuges. Der ÖBB Euro-City 562 mit dem schmutzigen Sponsornamen fährt daher erst um ungefähr 7.20 Uhr von Wien Richtung Bregenz ab. Der Schaffner händigt ein Formular aus. „Erstattungsantrag infolge Verspätung“ lautet in bestem Amtsddeutsch der Titel. Mehr als 60 Minuten Verspätung im Tagesverkehr (120 im Nachtverkehr) bedeuten, dass die ÖBB 20 Prozent des Fahrpreises zurückzahlen.

Man muss nur das Formular samt Ticket einschicken. Bei einem VORTEILScard-Fahrpreis Wien–Salzburg von 21,90 Euro gibt es damit rückerstattungsmäßig ziemlich genau das „Standard-Frühstück“ (4,40 Euro) im Speisewagen.

Neue ÖBB-Kundencharta

Die in der ÖBB-„Kundencharta“ festgelegte Entschädigungsregelung gilt seit Mitte Dezember. Wie viele Erstattungsformulare schon ausgegeben wurden, kann man bei den ÖBB nicht sagen. Allein seit letztem Donnerstag hätte es eine Reihe schneefallbedingter Verspätungen über 60 Minuten gegeben, vor 14 Tagen eine gröbere Fahrleitungsstörung. Gültig sind die auf EU-Vorgaben zurückgehenden Entschädigungsregelungen derzeit nur im

Fernverkehr, also für IC-, EC und ICE-Züge und nur ab einem Ticketpreis von 20 Euro (VORTEILScard: 10 Euro) und 50 Euro im internationalen Verkehr.

Trittbrettfahrer?

Ihr Berichterstatter muss jetzt erst einmal überlegen, ob er das Erstattungsformular überhaupt einschickt. Subjektiv hatte er an diesem Morgen nämlich nur 20 Minuten Verspätung, da er ursprünglich in den Sieben-Uhr-Zug eingestiegen war. In diesem war aber nach zehn Minuten Wartezeit per Durchsage angeregt worden, in den unmittelbar gegenüber seit mehr als einer Stunde parkenden 6.07-Uhr-Zug umzusteigen. Und dieser hatte zu diesem Zeitpunkt eben bereits mehr als eine Stunde Verspätung. **schli**



Neue Initiative für den Schienenausbau

Österreich und Tschechien wollen beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur stärker zusammenarbeiten. Konkret soll ein gemeinsames Projekt für die Summeraubahn bei der EU-Kommission bis Mitte 2005 erarbeitet werden. Darauf haben sich gestern Abend Staatssekretär Helmut Kukacka und der tschechische Vizeminister Vojtech Kocourek in Wien geeinigt. Damit wollen die beiden Länder EU-Förderungen lukrieren. Österreich strebt einen beschleunigten Ausbau der Summeraubahn für den Güterverkehr durch ein privates Konsortium an. Als Baubeginn kann sich Kukacka auf VOLKSBLATT-Anfrage 2006 vorstellen. Kocourek stellte zudem die Zulassung der Taurus-Loks beim Grenzübertritt in Summerau in Aussicht, was eine wesentliche Zeitersparnis bedeuten würde. *hw*



Nach 8 Jahren fuhr wieder ein Zug nach Oberschützen

Im Jahr 1997 fuhr das letzte Mal ein Zug auf der Strecke Oberwart – Oberschützen. Danach fiel die Strecke in einen Dornröschenschlaf, Dornen und Büsche wucherten. Bis mehrere Prinzen in Gestalt der Freunde der Bahnstrecke Oberwart – Oberschützen, die „Frowos“, auf den Plan traten. Seit 2003 wurde die Strecke frei geschnitten und gesäubert, rollendes Material aufgetrieben.

Dieser Tage war es so weit: Eine original ÖBB-Diesellok – wie sie in den 60er Jahren hier verkehrte – nahm von Trumau in Niederösterreich kommend, die Strecke von Oberwart nach Oberschützen wieder unter die Räder. Im Schlepptau zwei Wagons und eine von den Bahnfreunden liebevoll restaurierte Werkslok. Ohne Probleme ging es bis Oberschützen – der erste Zug, der seit acht Jahren wieder in den Bahnhof einfuhr.

► INTERNET: www.erlebnisbahnhöf.at



PETER STAR



Basistunnel könnte teuer werden

Ohne politischen Durchbruch auf EU-Ebene explodieren die Kosten für den Brennerbasistunnel. Das besagt eine Berechnung des Verkehrsministeriums.

INNSBRUCK (TT). Der 56 Kilometer lange Brennerbasistunnel lässt die Köpfe der Finanzexperten rauchen. Vizekanzler Hubert Gorbach hat vier Finanzierungsmodelle für das Mega-Projekt vorliegen. Die Baukosten werden aktuell mit 6,5 Milliarden Euro angegeben. 2001 waren es noch 4,1 Milliarden gewesen. Gorbachs Experten haben aber berechnet, dass der Tunnel – ohne politischen Fortschritt auf EU-Ebene – Österreich und Italien je 5,3 Milliarden kosten würde.



HINTERGRUND

2001 wurde der Brennerbasistunnel auf 4,1 Milliarden Euro geschätzt, 2005 sind es schon 6,5 Milliarden.

Horrorszenario, das grausam realistisch klingt

Vizekanzler Gorbach liegen vier Finanzierungsmodelle für den Brennerbasistunnel vor. Das teuerste davon ähnelt der Wirklichkeit.

Von MARKUS
SCHRAMEK

INNSBRUCK. Zur Zeit des Apendollars war die monetäre Vorstellungskraft noch intakt. 56 Milliarden Schilling werde der Brennerbasistunnel kosten, hieß es noch im Jahr 2001. Eine Summe, die Respekt einflößte.

Vier Jahre sind vergangen. Inzwischen wird in Euro gerechnet – auch der Basistunnel. 6,5 Milliarden Euro seien für die Bahnöhre zwischen Innsbruck und Franzensfeste zu veranschlagen. So hat es der neu bestellte Planungschef Hans Lindenberger vorgerechnet.

6,5 Milliarden Euro – das klingt niedrig. Rechnet man diesen Betrag aber in Schilling zurück, gehen einem die Augen auf (oder über): Mit Stand 2005 kostet der Basistunnel schon 89,4 Milliarden Schilling.

Das ist freilich nur die positive Annahme. Denn im Verkehrsministerium gibt es weit dramatischere Berechnungen. Vizekanzler Hubert Gorbach liegen vier Finanzszenarien für das Mega-Projekt vor. Auch die *TT* ist im Besitz dieses Papiers.

Der Idealfall

Die Bandbreite der arithmetischen Übung ist beträchtlich. Das Ideal-Szenario, „Minimierung der Zahlungen der Staaten“ genannt, würde die Republik Österreich nur mit 520 Millionen Euro belasten.

Das Gros der Kosten für den Basistunnel würden nach diesem Szenario andere tragen – die Auto- und Bahnfahrer. Das Benützungsentgelt für Güter- und

Personenzüge auf der Brennerstrecke würde erhöht. Steigen würde auch die Autobahnmaut auf der Strecke Kufstein–Verona. Betroffen wären Lkw (5 Cent/km,

ab 2015 10 Cent/km) und Pkw (1 Cent/km, ab 2015 3 Cent/km).

Um ein solches Paket umzusetzen, müsste die heimische Politik auf EU-Ebene von Erfolg zu Erfolg eilen.

Doch schon die Bezahlung des Basistunnels aus erhöhten Mauten ist fraglich. Denn eine solche Querfinanzierung ist EU-rechtlich nicht erlaubt. Eine Mehrheit der 25 Mitgliedsländer müsste sie erst beschließen.

Und von einer Mauterhöhung am Brenner ist schon gar nicht die Rede. Im Gegenteil. Die EU-Kommission verlangt eine Mautsenkung – unter Klagsandrohung.

Der schlimmste Fall

Was Wunder, dass Gorbachs Negativszenario so grausam realistisch klingt. Ohne Mautzuschlag und ohne Querfinanzierung sowie bei einer Überschreitung der Baukosten um 25 Prozent müssten Österreich und Italien je 5,3 Milliarden Euro für den Basistunnel hinblättern. Das wären zusammen 10,6 Milliarden, noch ohne den Beitrag der EU.

Die Umrechnung in Schilling spart man sich bei einem solchen Betrag lieber.



Eine ganze Menge davon ist für den Basistunnel nötig. Foto: TT



EU-Mittel für Brennertunnel gefordert

Brüssel – EU-Abgeordnete aus Italien, Frankreich, Deutschland und Österreich machen sich dafür stark, dass der Bau des Brenner-Eisenbahntunnels bis zu 50 Prozent aus EU-Mitteln bezahlt wird. Einen Kommissionsvorschlag gibt es dazu, es fehlen aber noch Beschlüsse in Parlament und Ministerrat, wobei die Finanzminister der Mitgliedsländer auch die Mittel freigeben müssten. (APA)

title Wiener Zeitung
issue 02-02-2005
page 29



BBT - Der vor zwei Jahren zurückgetretene Brenner-Eisenbahnchef **Hans Lindberger** (55) kehrt zurück: Er wird Vorstand der österreichisch-italienische Brennerbasistunnelgesellschaft (BBT), die im Vorjahr ins Leben gerufen worden war, teilte Vizekanzler Hubert Gorbach mit.



Tunnelstreit: SP zeigt Bund kalte Schulter

Im KURIER-Gespräch ist Onodi gegen Modifikation des alten Semmeringprojekts

VON MICHAEL JÄGER
UND MATTHIAS HOFER

Die Ablehnung von ÖVP-Landeshauptmann Erwin Pröll und seiner Partei zum umstrittenen Semmering-Bahntunnel ist bekannt. Daran konnten zuletzt Aussagen von FPÖ-Vizekanzler Hubert Gorbach nichts ändern, mit einer Änderung des eingereichten Projekts doch noch grünes Licht aus Niederösterreich zu erhalten.

Nun zeigt auch die SP-NÖ dem Bund die kalte Schulter. Im Gespräch mit dem KU-

RIER stellte Landesvorsitzende Heidemaria Onodi klar, dass das in Niederösterreich zur Prüfung vorliegende Projekt „nicht zu genehmigen“ ist und deutet damit indirekt an, dass der anstehende Naturschutzbescheid des Landes kaum positiv ausfallen wird. Die Entscheidung wird frühestens für Ende März erwartet.

Onodi begründet ihre Haltung, dass sich an der Sachlage bisher nichts geändert habe. Ihr Wissen bezieht die SPÖ-Chefin nicht von ihrem Parteikollegen Emil Schabl,

der als nö. Naturschutzreferent derzeit für den Akt verantwortlich zeichnet. Onodi ist sachkundig, da sie vor Schabl selbst den Tunnel-Akt zu bearbeiten hatte.

Bereitschaft besteht bei der SPÖ-Vorsitzenden über „eine ordentliche Verkehrsverbindung in den Süden“ zu diskutieren. Wie diese ausschauen soll, ist aber unklar. Dem aus der Steiermark kolportierten Projekt „Semmeringtunnel neu“ kann Onodi derzeit nichts abgewinnen. Weder sei das vorliegende Projekt zu modifizieren, noch

könne über ein Neues gesprochen werden, „so lange das alte Projekt nicht zurück gezogen ist“. Mit dieser Haltung befindet sie sich übri-

gens auf Linie mit Landeshauptmann Erwin Pröll.

Die SPÖ-Chefin brütet derzeit noch über anderen Sachthemen. In punkto Schulreform etwa unterstützt sie die Idee der Ganztagschule. Allerdings unter der Prämisse: „Den Eltern dürfen keine zusätzlichen Kosten entstehen.“ Wer die Nachmittagsbetreuung in allen Gemeinden allerdings finanzieren soll, war ihr aber nicht zu entlocken.

Die politisch größte Herausforderung für Onodi sind die anstehenden Gemeinderatswahlen. Dabei stützt sie sich nicht ausschließlich auf das Wahlziel, einen Bürgermeister und 200 Mandate dazu zu gewinnen. „Unser Ziel ist, stärker zu werden. Wir messen die Gemeinderatswahlen auch an absoluten Stimmen.“ Und hier geht sie von einem merkbaren Stimmenzuwachs aus. Ihr Optimismus stützt sich auf die Zugewinne bei den Urnengängen (Bundespräsidenten-, AK- und EU-Wahl).

Diese Ergebnisse würden auch den Einfluss auf die Bundespartei untermauern, sagt Onodi zur Frage, warum zuletzt Soziallandesrätin Christa Kranzl nicht im Kompetenzteam Alfred Gusenbauers aufgenommen wurde. „Ich habe nicht das Gefühl, dass die SP-NÖ auf Bundesebene deshalb weniger gehört wird“, ergänzt sie.

„Das derzeitige Projekt ist in dieser Form nicht zu genehmigen.“

HEIDEMARIA
ONODI



SPÖ NÖ/KRIER



ALLIANCE FOR NATURE

Kommt neues Semmeringtunnel-Projekt? In Niederösterreich wird vor einer Diskussion zuerst die Rücknahme verlangt

title Oberösterreichische Nachrichten
issue 02-02-2005
page 7



Zug ohne Rauch: Spaniens staatliche Bahngesellschaft hat das Rauchen in Zügen bei Fahrten unter fünf Stunden verboten. Darüber hinaus ist es nur in gekennzeichneten Abteilen erlaubt.



● **Viele Mautflüchtlinge.** Jetzt stöhnt auch Frankreich unter den deutschen Lkw-Mautflüchtlingen. Schon überlegt man, die deutsche Lkw-Maut aufs französische Elsass-Grenzgebiet auszuweiten. Der Schwerverkehr dort habe um mindestens 15 Prozent zugenommen. Auch in Österreich sind wir mit dem Problem von Lkw-Mautflüchtlingen sattem konfrontiert.