



Österreichische Gesellschaft  
für Europapolitik

---

# „Österreich - Behinderungsweltmeister“

**Einleitende Worte:**  
Vizekanzler a.D. Dr. Hannes Androsch

**Protokoll**  
Sitzung des Wirtschaftswissenschaftlichen Beirats  
der Österreichischen Gesellschaft für Europapolitik  
27.04.2005

---

Wien, Mai 2005

Österreichische Gesellschaft für Europapolitik (ÖGfE), Postfach 122, 1014 Wien  
Tel.: +43/1/533 49 99, Fax: +43/1/533 49 40,  
e-mail: [europa@euro-info.net](mailto:europa@euro-info.net), <http://www.euro-info.net>

© Copyright: ÖGfE 2005. Nachdruck mit Quellenangabe erwünscht. Belegexemplar erbeten.

*unterstützt durch*



**Anwesend:**

Dkfm. Dr. Hannes Androsch  
GS Dr. Gerhard H. Bauer  
Mag. Bernhard Bauer  
Univ.-Doz. Dr. Felix Butschek  
Dkfm. Alexander Dörfel  
Prof. Klaus Emmerich  
Dr. Erhard Fürst  
Dr. Ingrid Gazzari  
Mag. Reinhold Gutschik  
GD Ing. Wolfgang Hesoun  
Dr. Kamenicek  
Mag. Thomas Karall  
Dkfm. Dr. Heinz Kienzl  
Prof. Dr. Kazimierz Laski  
Peter F. Mayer  
Dr. Hermann Michelitsch  
Dr. Renate Platzer  
Mag. Thomas Reindl  
Prof. Dkfm. Hans Seidel  
Dir. Herbert Skarke  
GD Dietmar Spranz  
Dipl.-Vw. Dr. Josef Staribacher  
Dr. Rudolf Streicher  
Gisela Tagwerker  
Präsident KR Adolf Wala  
Dr. Rupert Weinzierl  
Botschafter i.R. Dr. Wolfgang Wolte

**Kienzl:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, sehr geehrte Damen und Herren! Wir treffen uns im Rahmen des Wirtschaftswissenschaftlichen Beirat der Österreichischen Gesellschaft für Europapolitik jeden letzten Mittwoch im Monat zu einem Arbeitessen um aktuelle wirtschaftswissenschaftliche und wirtschaftspolitische Fragen zu diskutieren, die Protokolle werden dann auf unsere Homepage [www.euro-info.net](http://www.euro-info.net) gestellt, damit jeder weiß, was wirtschaftspolitisch aktuell und besonders wichtig ist.

Heute haben wir unseren Freund Dr. Hannes Androsch eingeladen, ein brennheißes Thema zu behandeln, und zwar die Wachstumsbremse, die sich als Behinderung von Infrastrukturinvestitionen, durch Bürokratie und Bürgerinitiativen, durch Politiker, die Wählerstimmen nachjagen und Profiteuren bei Grundstücksverkäufen manifestiert.

**Androsch:** Meine sehr geehrten Damen und Herren, aufgrund meiner Überzeugung, dass die Problematik nicht realisierter Infrastrukturprojekte – Beispiele dafür sind u.a. Zwentendorf, Spielberg, Hainburg, die Ennstaltrasse, die fehlenden Abschnitte der 380kV-Leitung oder die zweite Röhre der Tauernautobahn-Scheitelstrecke - und die damit verbundenen negativen Auswirkungen endlich dargelegt und dafür ein öffentliches Problembewusstsein hergestellt werden muss, habe ich diese Einladung gerne angenommen. Den Titel „Behinderungsweltmeister“ würde ich allerdings auf „**Verhinderungsweltmeister**“ nachschärfen.

Der Begriff „Infrastruktur“ lässt sich bekanntlich in die materielle, die immaterielle und die institutionelle unterteilen. Die Qualität der Infrastruktur ist in der Regel ein Gradmesser für die wirtschaftliche Entwicklungsstufe eines Landes. Ein gut ausgebautes Verkehrsnetz, ein funktionierendes Telekommunikationsnetz oder eine ausreichende Wasser- und Energieversorgung sind, um nur einige Beispiele zu nennen, grundlegende Voraussetzungen, um überhaupt einzelwirtschaftliche Aktivitäten zu ermöglichen. Diese Faktoren bestimmen auch in den Industrieländern nach wie vor die Qualität eines Standorts entscheidend mit. Daher müssen selbst entwickelte Volkswirtschaften ihre materielle Infrastruktur ständig verbessern, modernisieren und ausbauen, um global wettbewerbsfähig zu bleiben.

Das ist eigentlich eine sehr simple Tatsache, die aber in der öffentlichen politischen Diskussion kaum thematisiert wird. Ebenso fehlt es vielfach an öffentlichem Bewusstsein, dass materielle Infrastrukturinvestitionen in der Regel eine sehr hohe Kapitalintensität aufweisen. Die Kosten dafür können nicht nur einer Generation aufgebürdet werden, sondern müssen auch von den nachfolgenden Generationen, die ja auch den Nutzen daraus ziehen, über Jahrzehnte verteilt getragen werden.

In Österreich sind in den letzten Jahrzehnten zahlreiche Infrastruktur-Projekte gescheitert oder wurden nur lückenhaft umgesetzt. Die Folgen dieser Unterlassungen wirken sich für unseren wirtschaftlichen Standort immer prekärer aus. Lassen Sie mich dazu nur einige wenige, aber umso gravierendere Beispiele herausgreifen:

Bei den Skiurlauben, die Bundeskanzler Dr. Bruno Kreisky und ich während der 70er Jahre regelmäßig in Lech verbracht haben, wurden wir von der örtlichen Bevölkerung immer wieder sehr eindringlich auf die Notwendigkeit der Errichtung des Arlbergstraßentunnels hingewiesen. Ich glaube, es war im Winter 1972/73, als im Rahmen einer solchen Diskussion Kreisky zu sinnieren begann, dass sein Großonkel im Reichsrat gegen den Eisenbahntunnel gestimmt habe und er daher aus familiären Gründen in einer gewissen moralischen Pflicht zur Wiedergutmachung stünde, sofern sich die Finanzierung – und damit war der Ball an mich weiter gegeben worden - darstellen ließe. Mit diesem Bonmot fiel der eigentliche Startschuss für die Umsetzung dieses Projektes. Fünf Jahre später wurde der Arlberg tunnel nach einer 4jährigen Bauzeit und einem Kostenvolumen von rund 4 Milliarden Schilling (rund 291 Millionen Euro) eröffnet. Allerdings: Die Zufahrtsstraßen zum Arlberg tunnel, deren Bau nicht Bundes-, sondern Landessache ist, sind bis heute nicht fertig gestellt. Dieses Beispiel steht aber nicht für sich alleine.

Die Brigittenufer Brücke in Wien beispielsweise wird ihrer eigentlichen Funktion, zur Entlastung der bestehenden und hoffnungslos überlasteten Straßenverbindungen über die Donau beizutragen nicht gerecht, weil sie noch immer über keine entsprechenden Zu- und Abfahrten verfügt, also die Einbindung in das Wiener Verkehrsnetz suboptimal ist.

Graz wiederum verfügt seit der Verhinderung der Autobahntrasse durch einen Volksentscheid, in dessen Zuge Bürgermeister Scherbaum zurückgetreten ist, bis heute über keine wirkliche Verkehrslösung, wenngleich der letztlich doch gebaute Tunnel durch den Plabutsch, der als teuer erzielter Kompromiss nicht quer, sondern längs durch den Berg geschlagen wurde, zumindest einen Beitrag zur Verkehrsentslastung leistet.

Den nicht gänzlich bzw. suboptimal verwirklichte Infrastrukturprojekten stehen eine Reihe von Projekten entgegen, die aufgrund von öffentlichen Protesten nie umgesetzt werden konnten, deren Fehlen aber in der Folge zunehmend mit hohen volkswirtschaftlichen Kosten zu Buche schlagen.

Ich möchte an dieser Stelle den Bürgerinitiativen und Umweltschutzbewegungen nicht im geringsten das Recht absprechen, ihre Einwände zu deponieren und zu besseren Problemlösungsvarianten beizutragen, allerdings endet mein Verständnis dann, wenn zu Lasten des Gemeinwohles und nur im nachweislichen Interesse Einzelner eigentlich dringend notwendige Projekte in populistisch, demagogischer Manier zu Fall gebracht werden und daraus nur ein Nutzen für einige wenige erwächst, während die Mehrzahl der Bevölkerung die daraus resultierenden Nachteile zu tragen hat.

Die Bürgerinitiativ-Bewegung nahm in Österreich mit einer Initiative gegen die bauliche Erweiterung eines Universitätsinstitutes im Sternwartepark ihren

Ausgang. Dieses Bauvorhaben wurde in einer emotionalisierten öffentlichen Debatte abgeschmettert, die Anrainer des Geländes mussten keine optischen Beeinträchtigungen ihrer Umgebung hinnehmen, aber auch keine erhöhte Besucherfrequenz, weil sich der Park bis heute im selben Beseirparkzustand wie damals präsentiert und auch für die Öffentlichkeit nicht besser erschlossen worden ist.

Als Gipfelpunkt der bisherigen Verhinderungspolitik kann aber die Volksabstimmung über die Nichtinbetriebnahme des Atomkraftwerkes Zwentendorf im Jahr 1978 bezeichnet werden. Diese Abstimmung, die zu einer politischen Auseinandersetzung zwischen der ÖVP und der SPÖ geworden ist, nachdem Bundeskanzler Dr. Kreisky seinen Verbleib im Amt mit dem positiven Ausgang der Volksabstimmung gekoppelt hatte, was viele ÖVP-Anhänger, die eigentlich Pro-Atomkraft eingestellt waren, dazu veranlasste, der Volksabstimmung fern zu bleiben. Der Ausgang der Volksabstimmung ist bekannt, seither verfügt Österreich als einziges Land der Erde über das Modell eines Atomkraftwerkes im Maßstab 1:1, wofür circa eineinhalb Milliarden Euro in den Sand gesetzt worden sind. Seitdem rühmen wir uns, atomstromfrei zu sein, was natürlich eine Lebenslüge ist, weil Österreich auch in gar nicht so geringem Ausmaß Atomstrom importiert.

Das Kraftwerk Hainburg wiederum wurde aus vorgeblichen Gründen des Umweltschutzes verhindert, heute sind wir mit dem schon immer vorhersehbaren Problem konfrontiert, dass die Au bei Hainburg versandet.

Energie entwickelt sich immer mehr zu einem kostbareren Gut. In Österreich sperrt man sich aber nach wie vor gegen den Ausbau der regenerierbaren und daher umweltfreundlichen Nutzung Wasserkraft. Statt dessen pflastern wir die

Landschaft mit Windrädern zu, die zudem nicht ökonomisch zu betreiben sind, sondern subventioniert werden müssen.

Europa, vor allem aber auch Österreich leidet im Umfeld einer boomenden Weltwirtschaft an einer wirtschaftlichen Wachstumsschwäche und einer hohen und weiter steigenden Arbeitslosigkeit. Die Ursachen dafür sind vielschichtig.

Man muss sich aber 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.

Dringend notwendige Bau-Vorhaben im Infrastruktur-Bereich gibt es genug.

Auf die dringend notwendigen Zufahrtsstrassen zum Arlberg-Tunnel habe ich bereits verwiesen.

Die zweite Röhre des Tauerntunnels ist bis heute nicht in Bau, obwohl es dort vor sechs Jahren einen furchtbaren Unfall gegeben hat. In Werfen ist die zweite Röhre, die, ich kann mich noch gut erinnern, von mir vehement von Landeshauptmann Dr. Wilfried Haslauer eingefordert wurde, gebaut worden. Das Geld, um auch die zweite Röhre auf der Scheitelstrecke fortzusetzen, ist vorhanden, einigen regionalen Bürgerinitiativen ist es aber gelungen, die Umsetzung zu verhindern. Auch nach dem folgenschweren schrecklichen Unfall vor einigen Jahren gab es von dieser Seite kein Umdenken.

Die Schweiz, die mit 40.000 Quadratkilometer eine halb so große Fläche wie Österreich hat, hat 1.700 km Nationalstraßen (so heißen dort die Autobahnen), wir haben 2.000 km – vergleichbar gerechnet müssten wir 3.400 km haben.

Auch die Eisenbahnverbindungen sind oft noch Stückwerk: Die Weststrecke ist bis heute nicht voll zweigleisig ausgebaut, die Phyrnstrecke ist nicht zweigleisig, ebenso die Ennstalstrecke, durch den Semmering gibt es einen Straßentunnel, der ebenfalls dringend notwendige Eisenbahntunnel wird nach wie vor politisch durch ein Bundesland verhindert, aber es gibt die abenteuerliche Idee, um 3,5 Milliarden Euro den Koralmtunnel zu errichten, um die beiden europäischen Metropolen Graz und Klagenfurt schienenmäßig zu verbinden. Alleine die Eisenbahn würde in den nächsten Jahren jährlich zwei Milliarden Euro für Investitionen brauchen, nicht einmal die Hälfte davon steht zur Verfügung. Die Schweiz bietet in puncto Ausbau der Bahnverbindungen ein ganz anderes Bild. Auch im Eisenbahnsektor ist uns die Schweiz in punkto Qualität und Quantität salopp ausgedrückt um Lichtjahre voraus.

Österreich gerät aber beim Ausbau des Telekommunikationssektor im internationalen Vergleich immer mehr ins Abseits, 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%.

Aber auch die volkswirtschaftlichen Kosten nicht verwirklichter Projekte im Infrastrukturbereich sind meines Erachtens stärker zu thematisieren. Ein den heutigen Verkehrsanforderungen nicht gerecht werdendes Straßennetz bedingt Staus und birgt die Gefahr von mehr Unfällen. Die Westautobahn, deren Ausbau die letzten Jahrzehnte vernachlässigt worden ist, steht dafür zu nur einem



Exempel. Staus und Unfälle verursachen, das menschliche Leid nicht eingerechnet, auch in Sachen Umweltbelastungen hohe Folgekosten.

Die Annahme, man könne die Verkehrsprobleme lösen, indem man auf dem Status quo beharrt und neuen Gegebenheiten, wie z.B. Ostöffnung, EU-Erweiterung und den damit verbundenen Anforderungen nicht Rechnung trägt, ist ein naiver Trugschluss. Ein solches Verhalten erinnert ein bisschen an Don Quichote, der ja auch verhindern wollte, dass im 15. Jahrhundert die Windmühlen von den Niederlanden nach Spanien kamen.

Es ist ein Paradox, dass in Österreich die Investitionsquote trotz einer hohen Sparleistung der Österreicher in den letzten Jahren rapide abgenommen hat. Die Familie Österreicher hat ein Finanzvermögen von rd. 330 Milliarden Euro akkumuliert. Dieses Geld wird aber zum Großteil nicht in Österreich veranlagt. Gemessen am Bruttoinlandsprodukt wies der Bund im Jahr 2004 eine Investitionsquote von 0,1 % und der gesamt Staat, also alle Gebietskörperschaften, eine Investitionsquote von 1,2% auf. 1980, also zum Ende meiner Amtsperiode als Finanzminister, betrug die Investitionsquote des Bundes 1,2% und die gesamtstaatliche Investitionsquote 4,2% . Obwohl in Österreich öffentlich kaum investiert wird, sind die Schuldenaufnahmen des Bundes hoch. Ich habe während meiner Zeit als Finanzminister für die 12 Budgets, die ich zu verantworten hatte, ca. 17 Milliarden Euro Kredite, größtenteils für Investitionen des Bundes, aufgenommen. Mein heutiger junger Nachfolger hat in sechs Jahren 20 Milliarden Euro Kredite aufgenommen, übt sich aber in der öffentlichen Semantik des Nulldefizites.

Der guten Ordnung halber möchte ich auch nicht unerwähnt lassen, wie sehr oft auch bürokratischen Hemmnisse dem Ausbau und der Modernisierung der Infrastruktur entgegenstehen statt sie zu fordern. Lassen Sie mich dazu nur ein

Beispiel aus meinem unternehmerischen Umfeld anführen: In den letzten zwei Jahren wurden im Altausseeer Gebiet zwei Ski-Lifte erneuert. In Folge der Umweltprüfung haben sich für den Investor nicht vorhersehbare Mehrkosten in Höhe von 1,2 Mio. Euro ergeben, das entspricht mehr als 10% der tatsächlichen Investitionskosten. Ironie dabei: Die alten, unmodernen Lifte hätten ohne Umweltauflagen ohne Beanstandungen weiter betrieben werden können.

Eine intakte Umwelt ist ein hohes Gut. Allzu oft werden aber zur Verhinderung von Projekten Umweltaspekte vorgeschoben und diese in populistischer Manier, oft auch mit Unterstützung einzelner Medien, öffentlichkeitswirksam geltend gemacht. Bei näherem Hinsehen erweisen sich die vorgebrachten Argumente oft als einseitig. Ich erachte es als unumgänglich, dass gerade bei baulichen Projekten im klassischen Bereich der Infrastruktur nicht nur die Umweltverträglichkeit geprüft, sondern auch die Gemeinwohlverträglichkeit stärker thematisiert werden soll. Es kann doch nicht im öffentlichen Interesse sein, dass die Partikularinteressen von Einzelnen den Interessen der Allgemeinheit vorangestellt werden. Vorrangige Aufgabe der geplanten Studie muss daher sein, in der Politik und in der Öffentlichkeit diese Divergenz aufzuzeigen und zu problematisieren.

**Kienzl:** Danke für diese Einleitung zur Diskussion. Man muss der österreichischen Bevölkerung wirklich beibringen, dass das alles etwas kostet. Viele triumphieren, wenn der Semmeringbasistunnel nicht gebaut wird, der schon länger aufgehalten wird, als Ghega seinerzeit gebraucht hat um die Semmeringbahn zu bauen, aber keiner will zur Kenntnis nehmen, dass 900 Millionen hinausgeschmissen worden sind. Dasselbe gilt für die Späßchen, die die Grünen mit uns getrieben haben – Kernenergie ist furchtbar, also Wasserkraft. Wie versucht worden ist, in Hainburg etwas zu machen, war das auch schlecht. Das schlechteste ist natürlich, wenn man CO<sub>2</sub> produziert, also

stellt man Windräder auf. Dann kommt man darauf, dass das auch nicht geht, denn der Wind weht nicht immer und wenn der Wind nicht weht, aber die Leute Strom brauchen, muss man mit einer Gasturbine hineinfahren. Die Bevölkerung wird mit schrecklichen Ergebnissen an der Nase herumgeführt. Der Bau des Wildschweintunnel wurde z.B. drei Jahre lang aufgehalten, jetzt wird er gebaut, aber niemand sagt, was das kostet. Und dann wird der Bau nach drei Jahren ja noch teurer! Was du nicht erwähnt hast, ist die 380 kV-Leitung, wo die steirische Industrie blockiert wird, auch das ist ein volkswirtschaftlicher Schaden von bedeutendem Ausmaß. Das wollen wir einmal aufzählen, Rupert Weinzierl wird das machen, Bernhard Bauer hat ein System gefunden, wo man alles, was da verhindert worden ist, zusammenrechnet. Die Diskussion ist eröffnet.

**Seidel:** Es gibt ein Argument für Infrastruktur, das Hannes Androsch bereits angedeutet hat: Wir sind in einer Phase relativ hoher Sparquote. Das mag sich ändern. Man sollte jetzt nicht klagen, die Leute sollen nicht mehr sparen, sondern das ist unsere Chance, die Infrastruktur auszubauen. Wir bauen heute eine Infrastruktur für eine Generation, in der sich die Bevölkerungsstruktur geändert hat, das möchte ich vorausschicken. Es gibt natürlich einige Argumente, die man diskutieren muss. Die erste Frage ist, wenn zuwenig in Infrastruktur investiert wird, so ist es offenbar zum Teil eine Konsequenz, dass die Finanzierungsmittel nicht bereit gestellt werden. Die Bundeswirtschaftskammer hat gesagt, Straßenbau könne man forcieren, wenn man die Rückzahlung verlängert. Ein guter Teil unserer Infrastruktur wird deshalb nicht gebaut, weil das Geld fehlt. Unterstellen wir eine keynesianische Vision, dann muss man die Infrastruktur so planen, dass man zu jedem Zeitpunkt ein hinreichend großes Volumen an öffentlichen Aufträgen hat.

Der zweite Punkt ist: Ich verstehe, dass Infrastrukturüberlegungen kompliziert sind, aber man muss natürlich auch sagen, es gibt externe Effekte, positive oder negative. Viele der negativen sind bloß eingebildet. Aber wir haben ein System dass da lautet: Zunächst drüberfahren, dann kommt die nächste Wahl – Landtag oder Gemeinde, und dann wird's zurückgestellt. Die simple ökonomische Überlegung ist die, wenn Infrastrukturinvestitionen nicht Pareto-optimal sind, weil es Gruppen gibt, die davon benachteiligt werden, so muss man etwas tun um diese Benachteiligungen aufzufangen. Wenn man das tut, kann man vielleicht besser argumentieren und sagen, alle die, die aus nicht nachvollziehbaren Überlegungen dagegen sind, kann man vielleicht isolieren und kann den anderen die wirklich betroffen werden, sagen „ich weiß schon, dass das Lärm macht aber es ist wenigstens etwas getan worden.“

Der dritte Punkt, und ich glaube, das wird Aufgabe der Arbeit sein, man muss natürlich abwägen, ob sich bestimmte Infrastrukturinvestitionen gesamtwirtschaftlich rentieren. Um ein Beispiel zu nennen: Es scheint ein Problem der Bahn zu sein, dass es nicht gelingt, Verkehr von der Straße auf die Schiene umzulenken. Frage: Wenn ich mehr Tunnel baue, wird dadurch die Verlagerung stattfinden? Brauche ich nicht ein europäisches Eisenbahnkonzept, in das sich das einfügt? Dann ist es sinnvoll zu sagen, ich brauche eine Stunde kürzer, wenn ich über den Semmering fahre. Aber dann heißt das wahrscheinlich auch, dass man Stromsysteme koordinieren muss, dass man überlegen muss, ob das Zusammenstellen von Lastzügen zu aufwendig ist, ob Zeitpläne garantiert werden können. Ich habe das Gefühl, so wichtig es ist, die Infrastruktur auszubauen, es gibt noch einen Nachholbedarf an Visionen und Konzepten.

**Androsch:** Ich bin mit allem einverstanden was Du gesagt hast, allerdings scheiterten nicht wenige wichtige Infrastrukturprojekte nicht alleine an der

Finanzierung, siehe zweite Röhre Tauerntunnel, oder die Vervollständigung der 380kV-Leitung.

Bei der Bahn gebe ich dir recht, es wird nicht genügen, eine Milliarde jährlich dazuzugeben, sondern die Bahn wird sich auch besser organisieren müssen. Faktum ist, dass wir in Österreich und in Europa einen Modernisierungsschub bei der Infrastruktur dringend benötigen, um den Anschluss nicht zu verlieren.

**Kienzl:** Wir haben die Grünbewegung von den Deutschen geerbt, die haben damit angefangen, mit den Landebahnen der Flugplätze, Garzweiler, alles wird aufgehalten, blockiert. Und wir Österreicher sind darauf eingestiegen und machen ihnen alles nach. Ich hoffe also, dass in Deutschland irgendwann die Erkenntnis kommt, dass das so nicht geht. Ein Prozess des Umdenkens ist notwendig. Was mich so irritiert, ist dass man glaubt, die österreichische Wirtschaft sei grenzenlos belastbar. Unser junges Bildungsbürgertum hat meiner Meinung nach die Lebenseinstellung, alles sei im Überfluss vorhanden. Das wird so lange existieren, bis ein großer Schock kommt – das ist meine pessimistische Meinung, obwohl mir nachgesagt wurde, ein krankhafter Optimist zu sein. Wenn wir durch rationale Argumentation einen Beitrag leisten können, dass sich das ändert, wäre es schon was.

**Androsch:** Die Industriellenvereinigung hat um 1990 eine sehr gute Studie erarbeitet, welche Notwendigkeiten an Verkehrsanbindungen existieren. Bis heute gibt es von österreichischer Seite keine Verkehrsanbindungen nach Brunn oder Bratislava, um nur zwei signifikante Beispiele herauszugreifen.

**Streicher:** Im Verkehrsministerium hatten wir schon 1987 ein sehr brauchbares Konzept entwickelt – wir planten auf der Westbahn eine Stunde nach Linz, zwei Stunden nach Salzburg, drei Stunden nach München, haben das auch

infrastrukturell eingeleitet, begonnen, Langsamstrecken zu beseitigen. Das hätte auch in einem noch nicht vorhandenen gesamteuropäischen Verkehrsplankonzept durchaus Platz gefunden. Von Wien nach Graz wäre mit dem Semmeringtunnel in 1,5 Stunden möglich gewesen. Das könnte heute realisiert sein, hätte man damals die Bremse nicht gezogen, was die Eisenbahninvestitionen betrifft. Wenn man sich die Landkarte ansieht, sieht man, dass die Südbahn parallel zur Westbahn läuft, es ist den meisten nicht bewusst, dass die Strecke Wien – Bischofshofen über den Semmering 37 km kürzer ist als über Linz.

**Fürst:** Ich schätze es sehr, was Dr. Androsch gesagt hat, ich sehe aber nicht ganz so die passive Position der Industriellenvereinigung, denn das, was du gesagt hast, steht im Wesentlichen in jedem unserer Forderungsprogramme. Vergangenes Jahr haben wir auch für die Energiecharta eine Annonce in der Zeitung geschaltet, ein bisschen muss ich mein altes Haus schon verteidigen. Wir waren auch, Herr Hesoun weiß das, sehr intensiv beteiligt an dem PPP-Modell für die Ostregion, wo ich erfreulicherweise gehört habe, dass das Chancen hat demnächst zu fliegen.

Der Föderalismus in diesem Land ist für die Infrastruktur ein Problem. Wie hat der Generalverkehrsplan ausgesehen? Es war eine Addition der Wünsche der einzelnen Bundesländer. Es gab de facto keine Gemeinwohlorientierung in diesem Land und daher ist natürlich der Koralmtunnel mit verhältnismäßig hoher Priorität drinnen und dass es verfassungsrechtlich möglich ist, dass ein Landeshauptmann den Semmeringtunnel aufhalten kann, ist auch dem Föderalismus zuzuschreiben. Hier müssen wesentliche Dinge geändert werden. In der Energie kann ich auch hundertprozentig zustimmen, was man hier macht ist nur eine öffentlichkeitswirksame Scheinaktion, in dem man auf Ökostrom übergeht, wo wir alle wissen, dass dieser den steigenden Strombedarf nicht

annähernd decken kann und dass insbesondere die Windräder aus genannten Gründen nicht unbedingt positiv zu bewerten sind.

**Spranz:** Die Windräder sind ein typisches Beispiel für Illusionen, die landesweit verbreitet sind, geglaubt werden und wo es kurioserweise nicht gelingt, diese Illusionen auch zu entkräften. Ich glaube, das müsste man einmal vom psychologischen Aspekt genauer untersuchen. Eine zweite solche Illusion ist ja die Verlagerung von der Straße auf die Schiene, die sicher bis zu einem gewissen Grad möglich und denkbar ist, aber wenn man am Montag in der Früh von Linz nach Wien fährt und versucht, über einige Kilometer die LKW die man überholt zu zählen, kann man sich ausrechnen, wie lange der Zug sein müsste, der auf der Weststrecke eine rollende Landstraße für 50% der LKWs theoretisch schaffen könnte. Sicher muss man in die Bahn investieren, aber man darf sich nicht die Illusion machen, dass man dann die Autobahnen LKW-frei hat.

**Fürst:** Es ist ganz klar, dass nur ein geringer Teil des Straßenverkehrs ökonomisch gesehen auf die Schiene verlagerbar ist, denn wenn man keinen Schienenanschluss hat, was nur große Unternehmen haben, muss man immer LKW zwischenschalten. Daher kann es erst bei längeren Strecken ab ca. 400-500 km ökonomisch sinnvoll werden. Das Wesentliche ist, es kommt beim Güterverkehr nicht so auf die Schnelligkeit an, sondern auf die Verlässlichkeit, damit man genau planen kann. Das schafft die Bahn nicht und dann müssen sie sich entscheiden, was ihnen wichtiger ist, der Güter- oder der Personenverkehr. Die Cash-cow ist an sich der Güterverkehr.

**Androsch:** Es gab einen vernichtenden Rechnungshofbericht über die Schnellbahn, und heute sind wir froh, dass wir sie haben. Man muss bedenken, dass hier ganz andere Ausprägungszeiten gelten, man muss mit einer Rückflusszeit von ca. 30 Jahren rechnen.

**Butschek:** Ich höre seit 40 Jahren, dass in Europa der Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert wird. Diese ganzen 40 Jahre ist das Gegenteil passiert. Bei den Infrastrukturinvestitionen muss man sich im Zusammenhang mit der Nachfrage etwas überlegen. Meines Wissens liegen seit den 90er Jahren die Investitionen in die Schnellstraßen unter jenen in die Bundesbahn. Es muss das gemacht werden, was gebraucht wird, nicht das Gegenteil. Aber auch die Frage der Finanzierung – wenn man sich die ASFINAG ansieht, die macht was sie kann, da besteht die Chance, dass die Kredite einmal hereinkommen. Bei der Bahn – woher soll das kommen? Stellen wir uns vor, der Brennerbasistunnel würde gebaut, verbunden mit gigantischen Kosten mit minimal steigendem Transportsubstrat. Der Brenner ist heute auf der Bahn nicht ausgelastet.

**Kienzl:** Ich glaube das Problem ist nicht, ob man mehr in Straße oder Schiene investieren soll, sondern die Kosten, wenn ein Projekt jahrelang aufgehalten wird.

Bei den Windrädern ist zu bedenken, dass kommerzielle Interessen dahinter stehen. Firmen, die Windräder bauen wollen, reden der Bevölkerung ein, wie wichtig Windräder für Österreich mit seinem böigen Wind sind – wir sind ja nicht an der Nordsee, wo ständig gleichmäßiger Wind weht. Die Kronenzeitung transportiert diese Anliegen dann.

**Androsch:** Ich möchte Kollegen Weinzierl in Hinblick auf die Studie darauf verweisen, das wir zwar von Österreich reden, aber unsere Anbindungen an die transeuropäischen Netze nicht außer acht lassen dürfen, vor allem brauchen wir die entsprechenden Anbindungen zu den Korridorpunkten.

**Karall:** Ich komme von der Verbund-Netztochter und die 380 kV-Leitung ist derzeit eines unserer Hauptgeschäfte. Ich möchte alles was gesagt wurde



unterstreichen. Wir kämpfen seit 20 Jahren mit dem Bau der Leitung, wir sind jetzt relativ weit, einen positiven Bescheid in der Steiermark haben wir, kommen jetzt zum Umweltsenat und hoffen, dass wir dort auch die Bewilligung bekommen. Dann geht es zum Höchstgericht und es stellt sich die Frage, ob wir bei einem laufenden Höchstgerichtsverfahren investieren oder nicht, das ist die eine Seite. Zum Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren, das als sehr modern gepriesen wird: Wir haben ungefähr sechs Tonnen Papier und 2.000 Ordner produzieren müssen und müssen aufpassen, dass wir keine Verfahrensfehler machen, auf die die Gegenseite natürlich schaut, das bedarf hier einer umfangreichen Logistik. Wir haben planmäßig Burgenland und Steiermark als Partner, bei bestem Bemühen sind diese Landesregierungen derzeit nicht auf so große Verfahren vorbereitet, das ist ja ein unglaublicher Aufwand, d.h. wir müssen hier sehr geschickt agieren um die Kapazitäten beizustellen. Die Situation im Strombereich für das österreichische Netz, letzten Endes die Stromversorgung, ist für uns dramatisch. Die Nord- und Südleitungen sind aus den 50er und 60er Jahren, zum Teil aus den 40er Jahren und der Stromverbrauch hat sich in den Jahren verzehnfacht. Wir wenden derzeit zehn bis zwanzig Millionen Euro nur zur Aufrechterhaltung der Versorgung auf und haben alle Hände voll zu tun gehabt, die Politik zu überzeugen, dass sie uns braucht.

Im Infrastrukturbereich ist sehr viel zu tun, auch bei den erneuerbaren Energien haben wir eine neue Rolle: Es beginnt bei der Europäischen Kommission, die haben Richtlinien, die in den Zielen zum Teil völlig divergent sind, es gibt einen Vorrang für die Erneuerbaren im Energiebereich. Letzten Endes kann es dazu kommen, vor allem in Deutschland, wo das Problem viel massiver ist als bei uns, aber auch bei uns, ein 1/8 der Lastspitze ist bereits Windkraft, dass die Ökoenergie die Netze auslastet und eigentlich durch die geförderten Erneuerbaren für freien Wettbewerb kein Platz bleiben wird. Das sind wesentliche makroökonomische und letzten Endes auch europäische Fragen, die

in Österreich alleine nicht gelöst werden können. Die Wasserrahmenrichtlinie, die noch folgt, kann zu wesentlichen Einbußen in der Erzeugung führen.

**Seidel:** Ich höre, dass die Steiermark knapp an Energie ist. Das hängt an der Leitung. Gleichzeitig lese ich, dass in Graz ein energieintensives Projekt zur Autoerzeugung gebaut wird. Offenbar ist der Investor – und die Landesregierung, die ihn fördert – davon überzeugt, dass die Energie in der Steiermark nicht knapp ist. Aber vielleicht gibt es eine andere Lösung.

An sich werden wir in Kerneuropa langfristig wenig Platz haben für energieintensive Projekte. Wir haben in der Nachkriegszeit eine energieintensive Energiestruktur entwickelt, die sich allmählich ändert. Was man in Zukunft braucht sind offenbar Industrien, die relativ energiesparsam arbeiten.

**Kienzl:** Mag. Gutschik hat es übernommen, gemeinsam mit Bernhard Bauer, ein System zu finden, in dem man auch die vielen kleinen Projekte, die behindert wurden, aufstöbert und schaut, welche Kosten dadurch, dass man sie aufgehalten hat, verursacht wurden.

**Skarke:** Ich möchte genau auf diesen Aspekt noch zu sprechen kommen. Wir haben bis jetzt nur über Großprojekte diskutiert, aber es gibt natürlich hunderte Kleinprojekte, die aus den verschiedensten Gründen verhindert werden. Es brauchen sich nur die Medien drauf zu setzen und schon wird alles gestoppt, verzögert und wird 10 Jahre später um die doppelten Kosten gebaut.

**Androsch:** Konzentrieren wir uns zuerst auf die Großprojekte. Es muss plakativ sein, nicht vollständig – pars pro toto.

**Weinzierl:** Spannend sind die Opportunitätskosten und die gibt es nur bei großen Projekten.

**Kienzl:** Das irrwitzigste der be- und verhinderten Projekte ist Hainburg, das mir besonders am Herzen gelegen ist und mir immer noch im Magen liegt. Da ist der Einfluss des ÖGB gebrochen worden, der ÖGB war nachher nicht mehr das, was er vorher war. Aber das ist nur ein Nebenaspekt, uns interessiert heute, was das gekostet hat. Wie viel ist uns an Stromproduktion entgangen?

**Androsch:** Und dann hat man immer noch das Donauebettproblem.

**Fürst:** Und wie viel Umweltbelastung haben wir dadurch zusätzlich?

**Seidl:** Es war natürlich auch ein organisatorischer Fehler.

**Staribacher:** In Hainburg habe ich, nachdem wir es in der Regierung beschlossen hatten, einen Fehler gemacht – man hätte der Verbund sagen müssen, sie sollen einen Zaun rund um das Gebiet aufstellen, damit klar und deutlich ist, dass es jetzt eine Angelegenheit der Verbund-Gesellschaft ist. Wenn man einige Jahre wartet, bekommt man eine Widerstandsbewegung, die man nicht mehr überwinden kann.

**G. Bauer:** Braucht das nicht auch wieder mutigere Politiker? Die Politik war teilweise in den 70er und 80er Jahren ein bisschen mutlos und hat die Entwicklungen zugelassen, auch auf gesetzlichem Sektor, dass wir heute da sind, wo wir stehen. Eigentlich behindern wir uns selbst durch die verschiedenen Regelungen, die ja letztendlich über die Politik entstanden sind, und dann gab es feige Politiker auf Bundes- und auf Landesebene. Der damalige Salzburger Landeshauptmann wurde ja schon erwähnt.

**Kienzl:** Beispiel Spielberg: Eine Rennstrecke ist ja umweltpolitisch gesehen nicht das Gelbe vom Ei. Aber da hat sich sehr deutlich gezeigt, was los ist. Offensichtlich gibt es einige Grundbesitzer, die hoch gepokert und verloren haben, dann ist alles daneben gegangen.

**Androsch:** Beim A1 Ring wurden zuerst 45 Mio. für seine Zerstörung ausgegeben, jetzt wird überlegt, 70 Mio. für seine Reanimierung auszugeben.. Das muss man sich auf der Zunge zergehen lassen. Mateschitz war wohl froh, dass er aussteigen konnte, kein Dritter wollte einsteigen und jetzt ist das Land Steiermark mit einer Ruine konfrontiert. Und für vernünftige Projekte ist kein Geld vorhanden.

**Kienzl:** Wir haben einen großen Journalisten bei uns, Klaus Emmerich, wie sieht es in der Medienlandschaft aus? Wie schätzen Sie die Möglichkeiten ein, dass mit einer solchen Studie Eindruck gemacht werden kann? Man kann keine Lawine lostreten, wenn kein Schnee da ist. Ist schon genug Schnee, genug Verärgerung da, dass nichts weitergeht, über die steigende Arbeitslosigkeit, ist jetzt schon der Punkt erreicht?

**Emmerich:** Um bei diesem Beispiel zu bleiben, Schnee ist noch keiner da. Die Redaktionen sind überwiegend grün angehaucht, das heißt natürlich nicht, dass wenn man mit einer seriösen Information kommt, sie es nicht nachrichtlich bringen. Das Ganze geht ja um die Psychologie. Wie kommt es denn, dass selbst bekannte Leute, die in ihrer innerlichen Einstellung eher konservativ sind, auf diesem Gebiet Grüne sind? Sie werden eine eindrucksvolle Untersuchung mit Zahlen und Fakten schon bringen, soweit geht die Fairness. Aber dass sie es zum Anlass nehmen, ihre eigene Position zu überdenken, oder einen Leitartikel zu schreiben, da habe ich meine Zweifel. Nicht nur bei der Krone, auch beim ORF. Das ist wie Mehltau auf den Hirnen vieler Kollegen.

**Fürst:** Darf ich noch etwas ergänzen. Bei der Medienverwertung hängt es auch stark davon ab, wer es vertritt. Wenn man es personalisieren kann und einige maßgeblichen Vertreter der österreichischen Wirtschaft und Generaldirektoren in der Öffentlichkeit mithelfen, wirkt es ganz anders als wenn man nur eine Studie präsentiert.

**Androsch:** Gemeinsam mit weiteren Partnern plane ich für den Bereich der Flugzeugzulieferungen am Standort Fohnsdorf ein neues Projekt. Voraussetzung dafür wird aber sein, dass die Verkehrsanbindung ausgebaut wird und bei der Stromversorgung nicht mit Engpässen gerechnet werden muss. Die Stromversorgung in der Steiermark hängt bekanntlich an einem immer dünner werdenden seidenen Faden solange die 380 kV-Leitung nicht fertig gestellt wird.

**Seidel:** Auf der einen Seite ist es schon richtig, aber wir haben eine Gesellschaft, in der positive Anreize mindestens ebenso wichtig sind wie die negativen.

**Butschek:** Ich meine, es gibt einen positiven Aspekt, auch für die Presse, mit der Dauer der Stagnation werden die Leute immer unruhiger.

**Emmerich:** Bei den Medien ist es auch eine Frage der Selbstorganisation. Es gibt natürlich in den Medien genügend Leute, die man nicht überzeugen muss, die von vornherein vernünftig sind. Der zweite Punkt ist, dass man sicher die regionalen und örtlichen Beispiele hochziehen muss – Tunnelverbrauch, Stauzeiten etc., man muss in die Diskussion einfließen lassen, wie viel Stau kostet und welche Luftverschmutzung das ist. Es ist auch wesentlich, dass jemand mit Ihrem Prestige, Dr. Androsch, die Fahne ergreift, wenn sich schon die aktiven Politiker nicht trauen.

**Reindl:** Zwei Anmerkungen von meiner Seite: Ich glaube, dass speziell bei Infrastrukturprojekten von den Machern der Infrastrukturprojekte teilweise auf der falschen Ebene argumentiert wird. Die Gegner argumentieren in der Regel mit Bauchargumenten und die Befürworter argumentieren in der Regel mit Sachargumenten. Wenn Kopf und Bauch aufeinander treffen, gewinnt der Bauch. Man muss sich für die Durchsetzung von Großprojekten viel besser vorbereiten und auch mit Bauchargumenten arbeiten, bevor man die Katze aus dem Sack lässt, was man eigentlich machen möchte. Ein gutes Beispiel ist hierfür die Grazer Umfahrung. Das zweite ist, dass die Bevölkerung auch durch Zwentendorf und Hainburg das Gefühl hat, man muss sich nur aufregen und lange genug ausharren, um ein Projekt zu verhindern. Die Hauptschwäche, die wir haben, ist in der argumentativen Linie, wie man Dinge aushandelt mit der Bevölkerung. Da muss man sich besser vorbereiten, das vermisse ich teilweise ganz extrem.

**Androsch:** Da kann man nur zustimmen.

**Karall:** Wir sind auch Investor und ich kann nur zustimmen, dass es gesamt schwieriger ist mit Bauchargumenten, denen die Medien stark entgegenkommen, denn die Medien sind ein unheimlicher Multiplikator auch schmalen Gruppen. Die Gegner der Steiermarkleitung sind eine überraschend kleine Gruppe, aber durch die Medien wirkt der Multiplikatoreffekt.

Viele meiner Freunde waren in Hainburg, sie waren gesellschaftspolitisch nicht interessiert, bei Hainburg sind durch die Kronenzeitung interessiert gemacht worden und waren nachher wieder uninteressiert und wissen nicht, was sie gemacht haben.

**Wala:** Ich danke Ihnen und vor allem Dir, Hannes, für diese Initialzündung. Wir hoffen, dass das Projekt positive Auswirkungen hat, denn wir dürfen die internationale, europäische Dimension nicht vergessen, die dieses Thema hat. Ich danke Ihnen für Ihr Kommen!