

Mit Volldampf auf das europäische Abstellgleis

Breitspurfantasien und Kombiverkehrsnationalismus: Wie ausgerechnet das EU-Vorsitzland Österreich die gemeinsame Verkehrspolitik konterkariert.



Stillstand bei der Güterverlagerung: Das Bahnland Österreich konterkariert die EU-Verkehrspolitik. – (c) REUTERS (Michaela Rehle)



Josef Urschitz 30.11.2018 um 05:45

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur war immer auch eine militärische Angelegenheit: Die deutschen Autobahnen im Dritten Reich wurden nicht gebaut, um Otto Normalnazi im Volks-Kübelwagen schneller von Wanne-Eickel nach Buxtehude zu bringen, sondern um Truppen rascher verlegen zu können. Aus demselben Grund redet das US-Militär bei den Interstate Highways entscheidend mit. Und unterschiedliche Spurweiten und Sicherungssysteme im „kriegswichtigen“ Eisenbahnwesen haben als Hintergrund nicht zuletzt auch den Wunsch, den Nachbarn (und möglichen Feind) daran zu hindern, mit Militärtransporten einfach so ins eigene Bahnnetz hineinzufahren.

Da steckt Gedankengut aus überwunden geglaubten Zeiten des frühen 20. Jahrhunderts dahinter. Aber es hat noch immer große Auswirkungen. Vor allem im Eisenbahnverkehr, bei dem ein europaweiter Fleckerlteppich die Konkurrenzfähigkeit der Bahn auf internationalen Strecken schwer behindert. Das auch ökologisch motivierte EU-Ziel, den Anteil der Bahn am Gütertransport bis 2050 auf 50 Prozent zu heben, ist so nicht einmal ansatzweise zu schaffen.

In der EU läuft deshalb eine Reihe von Initiativen für eine Harmonisierung dieses nationalen Bahnwildwuchses. Etwa ein Vorschlag der Kommission für die Neufassung einer 26 Jahre alten Kombiverkehrsrichtlinie. Kombierter Verkehr läuft so: Container, Sattelaufleger etc. werden per Lkw auf kürzestem Weg zum nächsten Bahnterminal gebracht, dort auf den Güterzug verladen und am Endbahnhof wieder per Lkw an die Adressaten verteilt. Eine sehr sinnvolle Angelegenheit, die die Vorzüge des Lkw (große Flexibilität) mit denen der Bahn (umweltfreundlicher Transport über lange Strecken) vereint.

Dieser Kombiverkehr ist der Schlüssel zur Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene. Er wird aber von einer Vielzahl von nationalen Regelungen gebremst. Ein Beispiel: In Deutschland darf ein 40-Tonnen-Container per Lkw (trotz niedrigerer allgemeiner Gewichtsbeschränkung) zum nächsten Terminal gebracht werden, in Österreich dürfte man ihn aber ohne Sondergenehmigung von dort nicht abholen.

Die Branche hat beim Harmonisierungsvorschlag der EU-Kommission für den Kombiverkehr große Hoffnungen auf den österreichischen Ratsvorsitz gesetzt. Schließlich gilt Österreich als Bahnvorzeigeland in Europa: Der Anteil der Bahn an den Gütertransporten ist hier mit 30 Prozent fast doppelt so hoch wie im EU-Schnitt.

Umso größer ist jetzt die Enttäuschung. „Die Österreicher“, sagt etwa der Chef des in Brüssel angesiedelten europäischen Kombiverkehrsverbandes UIRR, Ralf-Charley Schultze, „haben den Kommissionsvorschlag so weit verwässert, dass ihn die Kommission wohl wieder zurückziehen wird.“ Nachsatz: „Und das wäre auch besser so.“

Statt einer Harmonisierung hätten die Österreicher nämlich eine Art Renationalisierung im Sinn, klagt die Branche. Tatsächlich soll nach dem, was nach einem knappen halben Jahr österreichischen Ratsvorsitzes vorliegt, die Entscheidungsgewalt über Regularien im Kombiverkehr weitgehend bei den einzelnen Mitgliedstaaten bleiben beziehungsweise dorthin zurückgehen. Grenzüberschreitende Kombiverkehre würden also noch weitgehender als jetzt verbürokratisiert. „Bevor ich mir das antue“, sagte ein Transporteur zur „Presse“, „nehme ich gleich den Lkw.“ Anreize zum Umstieg auf die Schiene sehen jedenfalls anders aus.

Dass ausgerechnet der Ratsvorsitz europäische Verkehrspolitik konterkariert, sorgt aber auch noch auf einem anderen Gebiet für hochgezogene Augenbrauen in Brüssel: Der Gemeinschaft ist – aus Harmonisierungsgründen – das russische Breitspureisenbahnnetz in den nun zur Gemeinschaft gehörenden ehemaligen Sowjetrepubliken Litauen, Lettland und Estland ein Dorn im Auge. Als ersten Schritt zum Ausstieg aus der Breitspur haben soeben die Bauarbeiten für eine fast 1000 Kilometer lange Normalspurstrecke von Warschau nach Tallinn begonnen. Brüssel betrachtet diese Rail Baltica als prioritäres Projekt und steckt in einem ersten Schritt fast fünf Milliarden Euro hinein.

Zur selben Zeit, zu der Brüssel Milliarden in den Einstieg zum Ausstieg aus der Breitspur investiert, macht sich Österreich für den Neubau einer milliardenteuren Breitspurstrecke von Košice nach Wien stark. Dieses unsinnige Geldverbrennungsprojekt ist vor Jahren auf russischen Wunsch entstanden, wird jetzt von den Proponenten aber zur Seidenstraßen-Anbindung umgedeutet.

Nur: Die Chinesen, die nicht unbedingt vom großen Nachbarn im Norden abhängig werden wollen, planen gerade intensiv an einer Normalspurstrecke durch die ehemaligen südlichen Sowjetrepubliken, die an das (mit chinesischem Geld ausgebaute) Balkanschienennetz angeschlossen werden soll. Womit die Seidenstraße auch ganz ohne Breitspur über Wien führt. Die Seidenstraßennordstrecke wird langfristig also bestenfalls ein Nebenast. Derzeit fahren auf dieser (wegen des zweimaligen spurwechselbedingten Umladens recht unproduktiven) Route überwiegend sogenannte Marketingzüge, die von China mit rund 4000 Dollar pro Container subventioniert werden.

Dass Österreich da auf Anti-Europa-Kurs ist, müsste den Proponenten der teuren Russen-Bahn durch die Slowakei eigentlich schon aufgefallen sein: Die EU hat Anfang Oktober eine gemeinsame Strategie zur chinesischen Seidenstraße-Offensive angekündigt. Darin findet sich eine Reihe von Vorschlägen zur Vernetzung mit Asien. Das Breitspurbahnprojekt wird da allerdings mit keinem Wort erwähnt. Warum wohl?

E-Mails an: josef.urschitz@diepresse.com

("Die Presse", Print-Ausgabe, 30.11.2018)