

Schiene: Neue EU-Verkehrsachse über Wien

CLAUDIA DANNHAUSER (Die Presse)

Eine für ganz Europa bedeutende Verbindung vom Mittelmeer zur Ostsee wird vor allem von Deutschland angestrebt. Die Verbindung auch Österreich anbinden - allerdings nur auf dem Schienenweg, nicht auf der Straße.

Wien. Die zukunftssträchtigen Wirtschaftsachsen führen in den Osten. Und dennoch wird in Europa eifrig an Verkehrskorridoren von Nord nach Süd geplant. Deutschland drängt, wie in Brüssel kolportiert wird, auf eine Entlastung der völlig überlasteten Rheinachse durch eine Ausweichroute auf ostdeutschem Gebiet. Konkret geht es um einen Ausbau und die Modernisierung alter Netze, die von Athen über Sofia, Budapest, Wien, Prag, Dresden und Berlin führen.



Großes Augenmerk legt man dabei, wie der „Presse“ im deutschen Verkehrsministerium bestätigt wird, auf die Anbindung des deutschen Ostseehafens Rostock. Eine für ganz Europa bedeutende Verbindung vom Mittelmeer zur Ostsee wäre damit erreicht. Führt man einen Abstecher ins rumänische Konstanza, wäre auch das Schwarze Meer angebunden.

Ein Weg, der über Österreich führt? „Das ist eine logische Geschichte“, sagt Harald Frey, Verkehrsplaner an der Technischen Universität in Wien. Wobei er nur das Schienen- und nicht das Straßennetz im Auge hat. „Zwischen Brünn und Bratislava existiert

bereits eine Autobahn.“ Doppelt bauen wäre sinnlos, auch wenn dieser Raum an Österreich nur unzureichend angeschlossen ist. Frey hält das nicht für notwendig, man könne über die bestehende Ostautobahn an diesen transeuropäischen Korridor anschließen.

Die österreichische Nordautobahn A5 (von Wien an Poysdorf vorbei bis Drasenhofen) ist ohnehin ein heikles Thema. Und das nicht nur, weil ihre Fortsetzung in Wien durch einen Tunnel unter einem Nationalpark (Lobau) zur Ostautobahn führen müsste. Im Verkehrsministerium in Wien hat man sie trotzdem noch nicht abgeschrieben. Die Straßenbaugesellschaft Asfinag will sie zwar wegen der Finanzierungsprobleme

zurückstellen. Was Thomas Spiegel, Infrastrukturexperte im Verkehrsministerium nicht als fix ansieht: „Eine Straßenverbindung wird es in jedem Fall geben. Die Frage ist nur, in welcher Kapazität, wann, und wer sie finanzieren wird.“

Nachteil durch Autobahnen

Bedeutender als die Straßen- ist für Österreich ohnehin die Schienenachse. **Megaautobahnen wären der heimischen Wirtschaft nicht dienlich, sagt Verkehrsexperte Frey. Im Gegenteil: „Die meisten Straßenachsen sind von internationalen Konzernen gesteuert.“ Die dadurch ihre Güter besser europaweit verteilen und anbieten können. Ein Land mit kleinteiliger Wirtschaft wie Österreich bekomme damit übermächtige Konkurrenz – noch dazu mit europäischem Steuergeld finanziert.**

Auch das Europaparlament fordert, bisher erfolglos, ein Umdenken. Derzeit landen 60 Prozent der europäischen Infrastrukturgelder im Straßenbau und nur 20 Prozent in Bahnprojekten. Geht es nach der EU würde sich der Anteil auf 40 Prozent erhöhen. Was auch für die CO₂-Einsparziele von Bedeutung wäre, schließlich ist der Verkehr für 30 Prozent der Emissionen verantwortlich. Und während die Industrie ihren CO₂-Ausstoß um zehn Prozent gesenkt hat, nahm er im Verkehrsbereich noch einmal zu – um 35 Prozent.

Auch in Deutschland gibt es Kritiker des einseitigen Straßenausbaus. Es existieren heute weniger Schienenverbindungen von West nach Ost als vor dem Fall des Eisernen Vorhangs, sagt Michael Cramer. Der grüne deutsche Europaabgeordnete und Bahnexperte war dieser Tage als Vortragender in Wien. Er wettet vor allem gegen sinnlose Großprojekte. Die Fehmarnbeltbrücke ist so eine, der acht Milliarden Euro teure Brennerbasistunnel auch. Mit einem Bruchteil der Kosten ließe sich bei sinnvoller Planung mehr bewirken, zum Beispiel durch die nun angedachte Nord-Süd-Achse, aber auch durch eine Vereinheitlichung der Eisenbahn-Signalgebung. Derzeit gibt es 21 verschiedene Systeme. Was den dringend notwendigen Wettbewerb auf Europas Schienen unmöglich mache.

Auf einen Blick

Der Weg von Rostock nach Athen führt auch über Wien: Einer der übergeordneten EU-Verkehrswege (technische Bezeichnung: TEN 22/23) wird nun von Deutschland forciert und könnte Österreich anbinden. Geplant ist vor allem eine 2500 Kilometer lange, hochrangige Eisenbahnverbindung, die Ostsee und Mittelmeer verbinden soll. Das Straßenprojekt ist zumindest derzeit von untergeordneter Bedeutung. Es wäre für Österreichs kleinteilige Wirtschaft auch nicht von Vorteil, so ein Experte.

Link zum Online-Artikel:

http://diepresse.com/home/politik/eu/599899/index.do?_vl_backlink=/home/politik/eu/index.do