

Grundlagenpapier PK Do 12.4.2018 – Breitspurbahn

Österreichs Verkehrsminister Norbert Hofer hat am Sonntag im Rahmen des von Bundespräsident Alexander Van der Bellen angeführten Staatsbesuchs in China eine Absichtserklärung zu einer Kooperation bei der von Peking forcierten "Neuen Seidenstraße" unterzeichnet. Die Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene sei "im Hinblick auf den Klimaschutz im Rahmen der Seidenstraße von besonderer Bedeutung und gemeinsamem Interesse", betonte der Infrastrukturminister, der sich zudem über den Abschluss vier weiterer Abkommen in den Bereichen Sport, Patentrechte, angewandte Forschung und Innovation sowie Verkehrstechnologie freute.

Seit über 10 Jahre wird eine Weiterführung der Breitspurstrecke vom slowakischen Kosice über Bratislava bis nach Wien diskutiert. Diese soll als Verlängerung der Seidenstraße den Transport von Waren zwischen Asien (vornehmlich China) und Mitteleuropa vereinfachen. Es darf dabei aber nicht übersehen werden, dass man in Österreich spätestens seit der Kanzlerschaft des Alfred Gusenbauer dieses Projekt vorantreibt; bereits zu jener Zeit wurde eine Entwicklungsgesellschaft gegründet, die wesentliche Lobby-Arbeit leistet.

Facts:

- 400km Schienenstrecke, 200ha Terminal
- Baubeginn 2024, vollständiger Betrieb ab 2033.
- 22 Millionen Tonnen Warenumsatz im Jahr+#+#
- 18.000 Arbeitsplätze angeblich durch Bau der Strecke und des Terminals, die Anzahl der Arbeitsplätze beim Betrieb des Terminals ist vermutlich überschaubar, wir schätzen langfristig wird das via Robotik ablaufen.

Die Verlängerung samt Errichtung eines Güterterminals in Österreich soll die Spurweitengrenze zu einem überregionalen Logistikzentrum verschieben. Die Breitspur-Streckenabschnitte beschränken sich auf Russland, Weißrussland, Ukraine, Mongolei; in China besteht das Normalspur-System. Es kann also keinesfalls von einer "Breitspur-Strecke von China nach Europa" gesprochen werden, weil die Breitspur nur die hier genannten Staaten betrifft. Der Umlade-Bedarf an den Grenzen zwischen China und Russland bzw. zwischen China und der Mongolei bleibt ungeachtet eines weiteren Breitspur-Korridors nach Österreich bestehen.

Die Stadt Wien ist durch Donauhafen (Rhein-Main-Donau-Kanal), Bahntrassen und Autobahnen besser als Kosice geeignet, da diese verkehrstechnisch mangelhaft angebunden ist. Natürlich wäre ein Ende der Breitspurbahn auch in Bratislava möglich. Dort besteht ebenso ein Zugang zur Donau. Allerdings sind die Verkehrswege Richtung Norden (sprich Hamburg und Duisburg) im Vergleich zu Wien schlechter ausgebaut.

Favorit ist derzeit der Bau eines 200 Hektar großen Umschlagterminal in Parndorf im Burgenland, welches „verkehrsgünstig“ an den Bahnstrecken in die Slowakei, Ungarn sowie am Autobahnkreuz der A4 Ostautobahn mit der A6 Spange Kittsee liegt. Der Standort Parndorf bedeutet ein Fehlen der letzten Meile und ein reines Umladen von Bahn zu LKW. Fix sei nur ein Standort in der sogenannten Twin-City-Region Bratislava-Wien, lt. Infos von Robert Kredig von der Breitspur-Planungsgesellschaft der ÖBB-Infrastruktur, an der die österreichische, ukrainische, slowakische und die russische Bahn beteiligt sind. Robert Kredig ist auch im Vorstand der Österreich-Russischen Freundschaftsgesellschaft (ORFG) <http://www.orfg.net/?lang=de&page=7-vorstand-der-orfg&m=21&>

Verkehrsminister Norbert Hofer peilt eine Inbetriebnahme der Strecke für das Jahr 2033 an. Finanzierung und exakte Streckenführungen sind jedoch unklar. Studien schätzen den Bau der Strecke von 400km auf 6,5 Mrd. Euro. Die Staatsbahnen von Russland, Österreich, der Slowakei und der Ukraine haben bereit hinter verschlossenen Türen.

- ➔ Es stellt sich die Frage, warum die zuerst angedachten Varianten Güterverkehrsterminal Wien-Inzersdorf oder Verschiebebahnhof Kledering bzw. der Wiener Hafen aus dem Rennen als mögliche Standorte / Anschlusspunkte sind. Auch das an der Ostbahn gelegene Kittsee könnte den Anschluss **Schiene/Schiene** erlauben.
- ➔ Wirtschaftskammer spricht gerne im Zusammenhang mit der Notwendigkeit der Breitspurbahn auch von der Notwendigkeit der Marchfeldautobahn und der Lobauautobahn. Ebenso von einem massiven Ausbau der A4 und A6.
- ➔ Breitspurbahn bringt massenweise LKWs auf die A4 und A6 sowie einen Ausbaudruck auf weitere Straßenprojekte
- ➔ Was geschieht mit den Gütern, wenn sie in Parndorf, vermutlich gleich neben dem Outletcenter, ausgespuckt und auf Lastwagen umgeladen werden? Muss die Ostautobahn dann als Geschenk an Lkw-Frächter und Lkw-Hersteller siebenstrigig ausgebaut werden?
- ➔ Zweifellos eine wirtschaftliche Perspektive für möglicherweise hunderte neue Arbeitsplätze in der Region (mit hohem Widerstand gegen das Projekt) und für einzelne Unternehmer eine „aufregende Sache“ -> Vielleicht ist die Breitspurbahn aber nur ein Vorwand/Rechtfertigung für ein gewaltiges Logistikzentrum in Parndorf?