

„Einen Straßenanschluss bekommt jedes Betriebsgelände automatisch, Anschlussgleise hingegen müssen von den Unternehmen selbst geplant und bezahlt werden.“

der in Österreich für mehr als ein Drittel der Treibhausgasemissionen des Verkehrs verantwortlich ist. Das bedeutet, ohne massiven Ausbau des Gütertransportverkehrs auf der Schiene lassen sich die Klimaziele nie und nimmer erreichen. Doch die Zahl der aktiven Anschlussbahnen zwischen Betrieben und Schienen ist rückläufig. Zwischen 2010 und 2020 ist die Zahl der bedienten Anschlussbahnen von 782 auf 547 gesunken. Laut dem VCÖ-Experten für Verkehrspolitik Michael Schwendinger (siehe Interview Seite 3) ist hier eine Trendumkehr dringend nötig: „Anschlussgleise müssen wieder zum Standard werden. Vor 20, 30 Jahren waren Betriebsansiedelungen ohne Gleisanschluss nicht denkbar, heute ist das leider gang und gäbe.“

Wieder in Gleisen denken lernen

Warum das Gleisdenken keine Selbstverständlichkeit mehr ist, erklärt Schwendinger mit der Kostensituation: „Einen Straßenanschluss bekommt jedes Betriebsgelände automatisch, Anschlussgleise hingegen müssen von den Unternehmen bezahlt werden.“ Um die Betriebe das notwendige Vernetzungswissen für einen Gleisanschluss wieder zu lehren, schlägt der VCÖ vor, regionale „Verlagerungscoaches“ als Informationsplattform für öffentliche Gütertransporte zu installieren. Viele Unternehmen seien willig, sagt Schwendinger, aber es fehle am Know-how. Eine Ansprechperson, die um Anschlussgleise, Umschlagflächen und Bündelungsmöglichkeiten weiß und aktiv auf die Unternehmen zugeht, könnte das erforderliche Umdenken beschleunigen.

„Vor hundert Jahren waren sowohl der Personen- als auch der Güterverkehr über weitere Strecken noch komplett auf der Schiene“, erinnert Museumskurator Gansterer daran, „dass wir schon einmal dort waren, wo wir jetzt wieder viel mehr hinkommen müssen“. Der Verschiebebahnhof Strasshof wurde seinerzeit in der Weinviertler Peripherie angesiedelt, weil der Bahnhof Wien-Nord (heute Praterstern) aus allen Nähten platzte. Die Platzfrage sieht Gansterer auch für das jetzt angestrebte Comeback der Bahn aus Klimaschutzgründen keineswegs obsolet. Im Gegenteil: Damit die Eisenbahn die an sie geknüpften Erwartungen erfüllen kann, wird sie für den Güterverkehr mehr Umschlagflächen und für den Personenverkehr weitere Park-and-Ride-Möglichkeiten brauchen – sowohl für Autos als auch und immer wichtiger für (Elektro-)Fahrräder. Wäre er Verkehrsminister, würde Gansterer den Verkauf von ÖBB-Grundstücken sofort stoppen. Mit Sorge beobachtet er, wie am Wiener Hauptbahnhof und bei anderen Bahnhofsnau- und -umbauten „lauter Bahnviertel mit Wohn- und Geschäftsblöcken, aber ohne weiteres Potenzial für den Bahnausbau entstehen“.

Dabei, und davon sind sich nicht nur der Museumskurator, die Pastoralreferentin und der Verkehrspolitikexperte überzeugt, wird sich der Erfolg des öffentlichen (Schiene-)Verkehrs auf der ersten und der letzten Meile entscheiden. So wie die „310er“ Lok damals, so können die Railjets heute nur ihre Stärken zeigen, wenn das Mobilitätsnetz über die Hauptbahnhöfe und Hochgeschwindigkeitsstrecken hinaus gespannt wird.

Die Bahn ist siebzehnmals klimaverträglicher als das Auto – dennoch werden die Autobahnen länger und das Schienennetz kürzer, rechnet der VCÖ-Experte vor – und wirbt für ein europaweites Jahrzehnt der Schiene.

„Fairer Wettbewerb für die Bahn“

Das Gespräch führte Wolfgang Machreich

Das Verhältnis bei der Nutzung von Auto und Bahn gehört massiv umgekehrt, fordert Michael Schwendinger, Experte für Verkehrspolitik beim Verkehrsclub Österreich (VCÖ). Ohne mehr Maut für die Straße wird das nicht gehen.

DIE FURCHE: Herr Schwendinger, die Reiselust sprengt schon jetzt die Kapazitätsgrenzen der Bahn. Ist Österreich für den geforderten Umstieg auf die Bahn zu wenig gerüstet?

Michael Schwendinger: Generell ist es ein gutes Zeichen, dass die Bahn in Österreich stark nachgefragt wird. Auf der anderen Seite zeigen die Engpässe, dass es noch Ausbaupotenzial gibt. Wir wissen, in welche Richtung es gehen muss: Die Bundesregierung zeigt im „Masterplan Mobilität 2030“, was wir tun müssen, damit wir 2040 klimaneutral sind. Da ist ganz klar, dass der Anteil der Bahn deutlich steigen muss.

DIE FURCHE: Wie deutlich?

Schwendinger: Derzeit nützen 61 Prozent das Auto, 16 Prozent die Bahn, und der Rest verteilt sich auf Gehen und Radfahren. Bis 2040 muss sich das Verhältnis umkehren: 40 Prozent Auto und 60 Prozent Bahn und Radfahren. Die Bahn ist siebzehnmals klimaverträglicher als das Auto und noch siebenmal klimaverträglicher als das E-Auto. Prinzipiell ist Österreich auf einem guten Weg: Das Klimaticket ist etwas, was viele europäische Länder zum Vorbild nehmen und eigene Umsetzungsmöglichkeiten überlegen. Deutschland zieht jetzt mit dem Neun-Euro-Ticket nach, inklusive der Diskussion, ob das zu viele Leute nützen. Das ist eine Henne-Ei-Frage – klar ist, bei mehr Nachfrage muss das Angebot nachziehen.

DIE FURCHE: Das bedeutet mehr Züge auf mehr Trassen – ist das mittelfristig machbar?

Schwendinger: Wir sind hier im EU-Vergleich gut aufgestellt. Die Schweiz ist ganz vorn, aber Österreich gehört zu den Top drei bei den Pro-Kopf-Investitionen in die Schieneninfrastruktur. Für den aktuellen „Rahmenplan ÖBB“ wurde von der Bundesregierung eine Erhöhung der Infrastrukturinvestitionen beschlossen. Um bestehende Engpässe zu beseitigen, braucht es bei manchen Strecken zweier- oder mehrgleisigen Ausbau, bei anderen Strecken braucht es mehr Ausweichgleise. Auch technische und digitale Möglichkeiten schaffen mehr Kapazitäten auf selben Trassen – das gilt vor allem im internationalen Bahnverkehr. Das System des öffentlichen Verkehrs muss sich zu einem System des öffentlich zugänglichen Verkehrs entwickeln. Dazu braucht es regional maßgeschneiderte Kombinationen mit anderen Öffis und eine bessere Radfahrinfrastruktur.

DIE FURCHE: Stichwort regional – wie schaut es mit der Bahn in der Fläche aus?

Schwendinger: Für die Erhöhung des öffentlichen Verkehrs braucht es eine stärkere Reaktivierung von Regionalbahnen. In den letzten Jahrzehnten ging es in Österreich beim Schienennetz leider in die falsche Richtung: Seit 2000 ist das Autobahnen- und Schnellstraßennetz um 320 Kilometer länger und das Schienennetz um 535 Kilometer kürzer geworden. Gleichzeitig müssen wir stärkere Anreize schaffen, damit das Angebot genutzt wird. Da geht es um Kostenwahrheit zwischen Bahn und Auto, sprich kilometerabhängige Mautsysteme, flächendeckende Parkraumbewirtschaftung...

DIE FURCHE: ... heißt, die Straße teurer machen?

Schwendinger: Die Kosten sind schon da, die Frage ist, wer sie zahlt. Derzeit wird der größere Teil der Kosten auf die Gesamtgesellschaft abgewälzt – das ist eine unfaire Ausgangssituation und benachteiligt den öffentlichen Verkehr. Da braucht es eine Anpassung in Richtung Wettbewerbsgerechtigkeit. Erst wenn man das korrigiert, gibt es einen stärkeren finanziellen Anreiz, das Angebot zu nutzen.



Foto: VCÖ / Rita Newman

„In der Schweiz gibt es seit 20 Jahren flächendeckende LKW-Maut. Das funktioniert sehr gut und führt dazu, dass mehr Güter auf die Schiene kommen.“

ENTSCHEUNIGT BESCHLEUNIGT

Im Nachtzug langsamer ankommen

Nachtzüge sind Wachzüge. Wie das Verhältnis von schlafenden, dösenden und putzmunteren Passagieren auf den rollenden Liegen und Betten genau aussieht, lässt sich schwer berechnen, tut aber hier nichts zur Sache. Der Abgleich eigener Erfahrungen mit denen anderer Schlafwaggon-Aficionados reicht für die These: Die wenigsten buchen ein Schlafwagenabteil wegen des guten Schlafs. Warum boomen dann aber Nachtzugfahrten?

Und: Wird das Angebot europaweit ausgebaut?

Klimabewusstsein und damit einhergehende Flugscham sind gewiss ein Treiber für die Nachtzugrenaissance. Beispielhaft dafür rollt der schwedische Reisejournalist Per J. Anderson, den das schlechte Gewissen aus den Flugzeugsitz auf die Schlafwagenpritsche trieb. Im Buch „Vom Schweden, der den Zug nahm“ (Verlag C. H. Beck, 2020) beschreibt er seine Umstiegsträume und -traumata. „Nachtzügler“ wie Anderson sind im Urlaubs- und Reisemodus unterwegs. Sein Buchuntertitel heißt deswegen: „Und die Welt mit anderen Augen sah“.

Was aber lockt Berufsreisende in Schlafwaggonen? Der Preis nur bei langfristiger Vorausbuchung; der Komfort trotz Single-Abteilen nicht unbedingt; der Check-in-Stress beim Fliegen eventuell sogar mehr als die Klimasorge. Ein Arbeitstag nach geräucherter Nacht im Zug muss die Entscheidung für die Schiene jedenfalls wert sein. Der Grund fürs Einsteigen in den Nachtzug trotz aller Aber ist: weil man sich mehr Zeit zum Hinkommen gönnt, weil man sich ein langsames Ankommen erlaubt. Solcherart schlafend, dösend oder putzmunter wird jede Nacht auf Schiene zur guten Nacht. (wm)

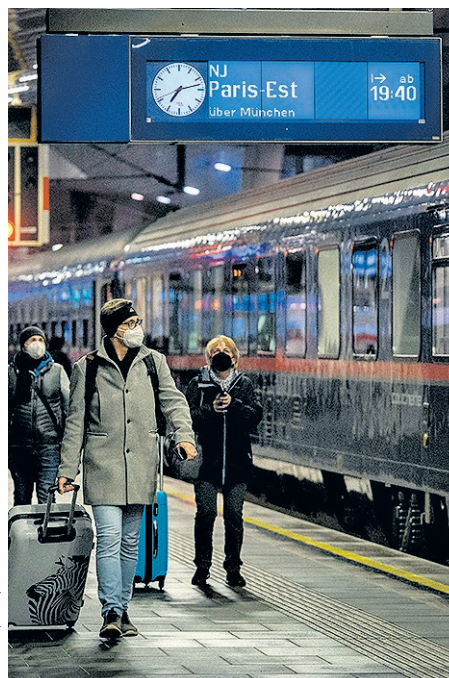


Foto: APA / AFP / Joe Klamar

Auch Corona konnte dem Zug zum Nachtzug keinen Abbruch tun. Umso mehr werden im maskenfreien Sommer europaweit Schlafabteile gebucht.

DIE FURCHE: Das gilt gleichermaßen für den Güterverkehr.

Schwendinger: Die Herausforderung ist da nicht kleiner. Um Klimaneutralität zu erreichen, muss der Anteil des Güterverkehrs auf der Bahn ebenfalls steigen. Das gelingt nur mit einem Ausbau der Infrastruktur. Derzeit passiert das Gegenteil, die Zahl der aktiven Anschlussbahnen ist rückläufig (vgl. Artikel S. 2). Auch hier braucht es Kostenwahrheit. In der Schweiz gibt es seit bald 20 Jahren eine LKW-Maut auf allen Straßen. Das funktioniert sehr gut und führt dazu, dass mehr Güter auf die Schiene kommen. Auch die Effizienz bei LKW-Transporten ist gestiegen, der Anteil an Leerfahrten ging zurück, weil genauer gerechnet wird, ob es sich auszahlt.

DIE FURCHE: Gehört generell das Schweizer Offi-Modell auf Österreich und Europa ausgebreitet?

Schwendinger: Das Jahrzehnt der Bahn muss man als europäisches Projekt verstehen. Es bringt alle Faktoren zusammen, die jetzt für Europa zentral sind: Klima, Energie, grenzüberschreitende Zusammenarbeit und Mobilität. Es wissen alle, man muss es nur tun. Es gibt keinen besseren Auftrag für die EU, als ein gemeinsames Bahnsystem zu entwickeln.