# Breitspurig nach Wien: Für und Wider eines Eisenbahnprojektes

von Heinz Högelsberger / A&W blog

Die „neue Seidenstraße“ geistert als Synonym für bessere Transportverbindungen zwischen China und Europa durch die Medien und hat es auch in die österreichische Regierungsvereinbarung geschafft. Denn Teil dieser Strategie soll eine Breitspurbahn sein, die das russischen Bahnnetz mit dem Raum Wien verbinden soll. Lang diskutiert, wird dieses Projekt offensichtlich schlagend, hat doch Verkehrsminister Norbert Hofer [3] mit 1. Juni 2018 Alexander Schierhuber zum neuen österreichischen Ko-Geschäftsführer der Breitspur-Planungsgesellschaft ernannt. Grund genug, um die Vor- und Nachteile dieses Projektes zu diskutieren.

## ► Die neue Seidenstraße

Seit zwei Jahrtausenden ist die Seidenstraße [4] ein Bindeglied zwischen China, Zentralasien und Europa. Sie war immer von Mystik und Abenteuer umgeben; man denke nur an Marco Polo [5] oder Sven Hedin [6]. China verfolgt mit der „One Belt, One Road [7]“-Initiative das Projekt einer neuen Seidenstraße, die den stark wachsenden Warenströmen gerecht werden soll. Statt um Mystik geht es jetzt um mehr Kapazitäten und kürzere Transportzeiten. Dabei strebt China eine Diversifizierung seiner Transportwege an: Neben dem Ausbau von Pipelines und Schieneninfrastruktur (Stichwort Breitspur) wird auch der Seeweg zum Hafen von Piräus [8] forciert. Damit will man die Abhängigkeit von Rotterdam und Hamburg vermeiden und obendrein die Reisezeit verkürzen.

Dabei ist die strategische und ganzheitliche Herangehensweise Chinas bemerkenswert: Als die griechische Regierung unter Druck der EU den Hafen Piräus privatisieren musste, hat sich China 2016 über die Firma "China Ocean Shipping (Group) Company", (*kurz* COSCO [9]) 67 Prozent der Anteile gesichert. Nächster Schritt in diesem „Land-Sea-Express“-Projekt ist der Ausbau der Eisenbahnstrecke Belgrad – Budapest; von China mitfinanziert.

Vortrag DI Heinz Gschnitzer (ÖBB Infrastruktur) im Rahmen eines des Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft-Forums „Die neue Seidenstraße“ am 31.1.2018 in Wien.

## ► Breitspurbahn nach Österreich

Während die Züge in Mitteleuropa und China auf der sogenanntenNormalspur [10] unterwegs sind (1.435 Millimeter), weist das russische Bahnnetz eine breitere Spurweite von 1.520 Millimetern auf. Das Umladen der Container an den Schnittstellen ist damit unumgänglich. Die Bahnhöfe, in denen „umgespurt“ werden muss, erweisen sich regelmäßig als Nadelöhre. Deshalb werden gut 90 Prozent der Waren aus dem Fernen Osten per Schiff nach Europa gebracht, obwohl der Bahntransport nur halb so lange dauern würde.

Bislang endet die russische Breitspur an der polnischen Grenze beiMalaszewicze [11] und bei einem Stahlwerk im ostslowakischen Kosice. Seit Jahren diskutiert man das – von der russischen Staatsbahn forcierte – Projekt, eine eingleisige Güterbahn mit russischer Breitspur durch die Slowakei bis in den Raum Wien zu verlängern. Am Endpunkt sollte ein riesiger Terminal (fünf Kilometer lang, hunderte Meter breit!) im nördlichen Burgenland oder im Marchfeld gebaut werden [12]. Für die 11.000 Kilometer zwischen Wladiwostok [13] und Wien werden 15 Tage Transportzeit veranschlagt.

Damit die Slowakei [14] nicht leer ausgeht, soll am Kreuzungspunkt mit dem TEN-Korridor № 4 (Ostsee – östliches Mittelmeer) östlich von Bratislava [15] ein kleinerer Umschlagsknoten entstehen. Für diese Terminals und die 400 km lange Bahnstrecke geht man von Investitionskosten von 6,5 Mrd. Euro aus. In der Slowakei wären dafür rund 40 km Tunnel notwendig. Fertigstellung könnte 2033 sein.

Im Jahr 2050 sollen maximal 38 jeweils 1.000 Meter lange Containerzüge täglich pro Fahrtrichtung unterwegs sein. Argument der Befürworter ist, dass man all die damit verbundene Wertschöpfung nicht an Österreich vorbeiziehen lassen soll.

## ► Kritisches zum Breitspurprojekt

Selbstverständlich ist es positiv, den Verkehrsträger Bahn auszubauen und dadurch zahlreiche Arbeitsplätze zu schaffen. Doch es gibt einige Aspekte zu berücksichtigen (siehe auch diese parlamentarische Anfrage [16]):

• Ideal wäre ein trimodaler (Schiene, Schiff, Straße) Terminal, doch der ist – bedingt durch denNationalpark Donau-Auen

[17] – in Ostösterreich nicht zu verwirklichen.

• Soll nicht der gesamte Verkehr der Breitspur auf die Straße gelangen, muss ohnehin auf die Normalspur umgeladen werden. Ob dies 400 Kilometer weiter westlich (= Ostösterreich) passiert oder doch in Kosice, sollte keinen großen Unterschied machen.

• Es besteht allerdings die Befürchtung, dass bei einem Terminal in Ostösterreich ein sehr großer Anteil über das gut ausgebaute bzw. geplante – man denke an den aktuell heiß diskutierten Lobautunnel [18] – Autobahnnetz weitertransportiert wird. Die offizielle Planung geht davon aus, dass im Jahr 2050 37 Prozent des Güteraufkommens am „Wiener" Breitspurterminal auf LKWs umgeschlagen werden; das sind acht Millionen Tonnen jährlich! Mit anderen Worten: Täglich werden rund 800 Schwerlaster mehr in der Ostregion unterwegs sein!

• Jene Container, die tatsächlich auf die Bahn geladen werden, würden das ohnehin stark genutzte Bahnnetz der Ostregion zusätzlich belasten.

• Nur rund ein Zehntel des Aufkommens der Breitspurbahn würde auf dem slowakischen Terminal umgeladen werden. Da ist es fraglich, wieso die Slowakei dieses Projekt unterstützen oder gar mitfinanzieren sollte. Generell ist die Finanzierung noch völlig unklar.

• Auch beim Argument der neu geschaffenen Arbeitsplätze sollte die Frage zulässig sein, ob diese in der strukturschwachen und armen Ostslowakei nicht notwendiger wären. Die ÖBB [19] (Österreichischen Bundesbahnen) betonen zudem, dass [20] der Güterbahnhof selbst gerade einmal „dutzende langfristig abgesicherte Jobs" bringen soll. Es wird allerdings damit gerechnet, dass sich rund um den Terminal eine sogenannte Veredelungsindustrie ansiedeln wird, wo Produkte weiterverarbeitet oder umgepackt werden. Die kolportierten zusätzlichen 2.000 neuen Arbeitsplätze in Ostösterreich würden möglicherweise in einem hohen Maße von ungarischen und slowakischen Beschäftigten angenommen werden. Manche fragen sich, ob es da nicht sinnvoller wäre, wenn die Arbeitsplätze zu den Menschen kommen statt umgekehrt?

## ► Fazit

Trotz aller Breitspur-Euphorie sollten auch Alternativen und verkehrspolitische Folgen ernsthaft überlegt und auch angedacht werden, den Umspurterminal im Raum Kosice zu errichten und gleichzeitig das slowakische Normalspurnetz entsprechend zu ertüchtigen. Dies wäre billiger, rascher und politisch einfacher umzusetzen. Auch für den Modal Split (= Anteil des Bahnverkehrs) könnte dies besser sein, da die auf der Normalspur zurückgelegte Strecke dadurch länger wäre, was den Transport auf der Schiene aufgrund der Kostenstruktur gegenüber dem LKW doch wieder attraktiver macht. Dann würde allerdings auch ein Großteil der möglichen neuen Wertschöpfung außerhalb Österreichs erwirtschaftet werden.

**Heinz Högelsberger, arbeitet in der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK Wien.**

---

► **Quelle:** A&W blog / Redaktion »Arbeit&Wirtschaft«: 1020 Wien, Johann-Böhm-Platz 1 >>**www.arbeit-wirtschaft.at [21]** >> **A&W blog [22]** >> **Artikel [23]** vom 25. Juli 2018. Der Artikel ist lizenziert unter der Creative-Commons-Lizenz CC BY-SA 4.0 [24]. Die Lizenz bezieht sich immer nur auf den Textbeitrag, die Wirksamkeit auf alle Bilder ist davon ausgeschlossen. Diese Lizenz ermöglicht den NutzerInnen eine freie Bearbeitung, Weiterverwendung, Vervielfältigung und Verbreitung der textlichen Inhalte unter Namensnennung der Urheberin/des Urhebers sowie unter gleichen Bedingungen. Der durch die Bearbeitung des Beitrages entstandene neue Beitrag muss ebenfalls unter SA lizensiert werden.

Die Fotos und Grafiken sind nicht Bestandteil des Originalartikels und wurden von KN-ADMIN Helmut Schnug eingefügt. Für sie gelten ggf. andere Lizenzen, s.u..

## ► Bild- und Grafikquellen:

**1. Breitspurbahn:** Das Projekt „Neue Seidenstraße" soll u.a. für erheblich bessere, schnellere u. kostengünstigere Transportverbindungen zwischen China und Europa sorgen. Teil dieser Strategie soll eine Breitspurbahn sein, die das russischen Bahnnetz mit dem Raum Wien verbinden soll. **Foto:** annca. **Quelle**: Pixabay [25]. Alle bereitgestellten Bilder und Videos auf Pixabay sind gemeinfrei (Public Domain) entsprechend der Verzichtserklärung Creative Commons CC0 [26]. Das Bild unterliegt damit keinem Kopierrecht und kann - verändert oder unverändert - kostenlos für kommerzielle und nicht kommerzielle Anwendungen in digitaler oder gedruckter Form ohne Bildnachweis oder Quellenangabe verwendet werden. >> Bild [27].

**2. Containerschiff COSCO HOPE** im Hamburger Hafen im Oktober 2014. **Foto**: Hummelhummel / Buonasera. **Quelle**: Wikimedia Commons [28]. Diese Datei ist unter der Creative-Commons [29]-Lizenz „Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 nicht portiert" [30] lizenziert.

**3. Kartengraphik:** Transibirischer Korridor (Russische Route, Mandschurische Route, Mongolische Route, Kasachische

Route), Zentraler Korridor, TRACECA-Korridor, Seeweg, Eisenbahnkorridor Kosice-Wien. Vortrag DI Heinz Gschnitzer (ÖBB Infrastruktur) im Rahmen eines des Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft-Forums „Die neue Seidenstraße“ am 31.1.2018 in Wien.

**4. Ein Containerzug** schlängelt sich durch eine Berglandschaft. **Foto:** torstensimon. **Quelle:** Pixabay. **Quelle**: Pixabay [25]. Alle bereitgestellten Bilder und Videos auf Pixabay sind gemeinfrei (Public Domain) entsprechend der Verzichtserklärung Creative Commons CC0 [26]. Das Bild unterliegt damit keinem Kopierrecht und kann - verändert oder unverändert - kostenlos für kommerzielle und nicht kommerzielle Anwendungen in digitaler oder gedruckter Form ohne Bildnachweis oder Quellenangabe verwendet werden. >> Bild [31].

[25]

**5. Frachtcontainer - Doors on Life.** The port of Hamburg is the central hub for trade with Eastern and Northern Europe. As a container port [32], Hamburg takes second place in Europe and seventh place in the world. It is 100 km from the sea, but can nevertheless take the largest container ships. **Foto:** Glyn Lowe Photoworks. ⇒ www.GlynLowe.com [33] - **Quelle:** Flickr [34]. **Verbreitung** mit CC-Lizenz Namensnennung 2.0 Generic (CC BY 2.0 [35]).

**6. Zwei Güterzüge der China Railways.** China verfolgt mit der „One Belt, One Road [7]“-Initiative das Projekt einer neuen Seidenstraße, die den stark wachsenden Warenströmen gerecht werden soll. Statt um Mystik geht es jetzt um mehr Kapazitäten und kürzere Transportzeiten. **Urheber:** Kabelleger / David Gubler. **Quelle:** Wikimedia Commons [36]. Diese Datei ist lizenziert unter der Creative-Commons [29]-Lizenz „Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 international“. [24]

---

**Quell-URL:** https://kritisches-netzwerk.de/forum/breitspurig-nach-wien-fuer-und-wider-eines-eisenbahnprojektes

**Links**
[1] https://kritisches-netzwerk.de/user/login?destination=comment/reply/7331%23comment-form
[2] https://kritisches-netzwerk.de/forum/breitspurig-nach-wien-fuer-und-wider-eines-eisenbahnprojektes
[3] https://de.wikipedia.org/wiki/Norbert_Hofer
[4] https://de.wikipedia.org/wiki/Seidenstra%C3%9Fe
[5] https://de.wikipedia.org/wiki/Marco_Polo
[6] https://de.wikipedia.org/wiki/Sven_Hedin
[7] https://de.wikipedia.org/wiki/One_Belt,_One_Road
[8] https://de.wikipedia.org/wiki/Hafen_von_Pir%C3%A4us
[9] https://de.wikipedia.org/wiki/COSCO
[10] https://de.wikipedia.org/wiki/Normalspur
[11] https://en.wikipedia.org/wiki/Ma%C5%82aszewicze
[12] https://burgenland.orf.at/news/stories/2913070
[13] https://de.wikipedia.org/wiki/Wladiwostok
[14] https://de.wikipedia.org/wiki/Slowakei
[15] https://de.wikipedia.org/wiki/Bratislava
[16] https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/BR/J-BR/J-BR_03508/fnameorig_697009.html
[17] https://de.wikipedia.org/wiki/Nationalpark_Donau-Auen
[18] https://derstandard.at/2000080237628/Lobautunnel-Bundesverwaltungsgericht-gibt-gruenes-Licht
[19] https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%96sterreichische_Bundesbahnen
[20] https://noe.orf.at/news/stories/2913149/
[21] http://www.arbeit-wirtschaft.at
[22] https://www.awblog.at/
[23] https://awblog.at/neue-seidenstrasse/
[24] https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de
[25] https://pixabay.com/
[26] https://creativecommons.org/publicdomain/zero/1.0/deed.de
[27] https://pixabay.com/de/schienen-gleis-bahnstrecke-2476467/
[28] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Container_ship_Cosco_Hope_in_Port_of_Hamburg_in_October_2014.jpg?uselang=de#/media/File:Container_ship_Cosco_Hope_in_Port_of_Hamburg_in_October_2014.jpg
[29] https://en.wikipedia.org/wiki/de:Creative_Commons
[30] https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/deed.de
[31] https://pixabay.com/de/eisenbahn-container-berge-verkehr-3518884/
[32] https://de.wikipedia.org/wiki/Hamburger_Hafen
[33] http://www.GlynLowe.com
[34] https://www.flickr.com/photos/glynlowe/10039742285/
[35] https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/deed.de
[36] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:CR_HXD1_Yuanlong.jpg
[37] https://kritisches-netzwerk.de/tags/alexander-schierhuber
[38] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bahnstrecke-budapest-belgrad
[39] https://kritisches-netzwerk.de/tags/belt-and-road-initiative
[40] https://kritisches-netzwerk.de/tags/bratislava

[41] https://kritisches-netzwerk.de/tags/breitspur-planungsgesellschaft
[42] https://kritisches-netzwerk.de/tags/breitspurbahn
[43] https://kritisches-netzwerk.de/tags/breitspurprojekt
[44] https://kritisches-netzwerk.de/tags/breitspurstrecke-kosice-wien
[45] https://kritisches-netzwerk.de/tags/breitspurterminal
[46] https://kritisches-netzwerk.de/tags/budapest-belgrade-railway
[47] https://kritisches-netzwerk.de/tags/china-cosco-shipping-corporation
[48] https://kritisches-netzwerk.de/tags/china-ocean-shipping-company
[49] https://kritisches-netzwerk.de/tags/containerzuge
[50] https://kritisches-netzwerk.de/tags/cosco
[51] https://kritisches-netzwerk.de/tags/diversifizierung
[52] https://kritisches-netzwerk.de/tags/eisenbahnprojekt
[53] https://kritisches-netzwerk.de/tags/hafen-von-piraus
[54] https://kritisches-netzwerk.de/tags/handelskorridor
[55] https://kritisches-netzwerk.de/tags/kosice
[56] https://kritisches-netzwerk.de/tags/kosice-vienna-broad-gauge-line
[57] https://kritisches-netzwerk.de/tags/lobautunnel
[58] https://kritisches-netzwerk.de/tags/malaszewicze
[59] https://kritisches-netzwerk.de/tags/marco-polo
[60] https://kritisches-netzwerk.de/tags/nationalpark-donau-auen
[61] https://kritisches-netzwerk.de/tags/neue-seidenstrasse
[62] https://kritisches-netzwerk.de/tags/norbert-hofer
[63] https://kritisches-netzwerk.de/tags/normalspur
[64] https://kritisches-netzwerk.de/tags/normalspurnetz
[65] https://kritisches-netzwerk.de/tags/obor
[66] https://kritisches-netzwerk.de/tags/one-belt-one-road
[67] https://kritisches-netzwerk.de/tags/obb
[68] https://kritisches-netzwerk.de/tags/osterreich
[69] https://kritisches-netzwerk.de/tags/osterreichische-bundesbahnen
[70] https://kritisches-netzwerk.de/tags/ostosterreich
[71] https://kritisches-netzwerk.de/tags/ostslowakei
[72] https://kritisches-netzwerk.de/tags/pipelines
[73] https://kritisches-netzwerk.de/tags/russland
[74] https://kritisches-netzwerk.de/tags/schieneninfrastruktur
[75] https://kritisches-netzwerk.de/tags/seidenstrasse
[76] https://kritisches-netzwerk.de/tags/slowakei
[77] https://kritisches-netzwerk.de/tags/sven-hedin
[78] https://kritisches-netzwerk.de/tags/ten-korridor-nr-4
[79] https://kritisches-netzwerk.de/tags/traceca
[80] https://kritisches-netzwerk.de/tags/transport-corridor-europe-caucasus-asia
[81] https://kritisches-netzwerk.de/tags/transportzeiten
[82] https://kritisches-netzwerk.de/tags/umschlagsknoten
[83] https://kritisches-netzwerk.de/tags/umspurterminal
[84] https://kritisches-netzwerk.de/tags/umspurung
[85] https://kritisches-netzwerk.de/tags/veredelungsindustrie
[86] https://kritisches-netzwerk.de/tags/wertschopfung
[87] https://kritisches-netzwerk.de/tags/wien
[88] https://kritisches-netzwerk.de/tags/wladiwostok