

Vom Meer zum Mehr

Kurt Bodewig ist europäischer Koordinator für die sogenannten Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T). Zuständig ist er für den Korridor von der Ostsee bis zur Adria – von dem auch die Koralmbahn Teil ist. In dieser Funktion hat er auch schon Kärnten besucht. „kärnten.magazin“-Redakteur Markus Böhm gab der frühere deutsche Verkehrsminister ein Interview (Ausgabe 4/2016).



© LPD/Peter Just

Was genau gibt der Baltisch-Adriatischen Achse - und mit ihr der Koralmbahn - europäische Bedeutung?

Bodewig: Der baltisch-adriatische Kernnetzkorridor ist eine zentrale multimodale Verkehrsachse in Mitteleuropa, der die sechs Mitgliedstaaten Polen, Tschechien, Slowakei, Österreich, Italien und Slowenien durchquert und die baltischen Häfen Gdynia/Danzig und Szczecin/Świnoujście mit den Adria Häfen Triest, Venedig, Ravenna und Koper verbindet.

Dieser Korridor ist viel mehr als eine reine Verkehrsinfrastruktur. Es ist eine wichtige Entwicklungszone in Mitteleuropa, die als einer der Haupttreiber der wirtschaftlichen

Entwicklung in dieser Region eine entscheidende Rolle spielt. Die erfolgreichen Verkehrsinfrastrukturinvestitionen können in allen Regionen entlang des Korridors in bedeutendem Ausmaß Wachstum und Arbeitsplätze schaffen.

Die Koralmbahn ist ein wesentlicher Bestandteil dieser Achse. Der baltisch-adriatische Korridor ist fast ununterbrochen, mit Ausnahme von zwei fehlenden Verbindungen in Österreich, Semmering (zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag) und Koralmbahn (Abschnitt zwischen Wettsmannstätten und Grafenstein innerhalb der weiteren Linie Graz-Klagenfurt). Die Projekte sind daher nicht als nationale Engpässe, sondern als Projekte von herausragender europäischer Bedeutung zu werten.

Österreich leistet mit dem Projekt Koralmbahn einen wesentlichen Beitrag zur räumlichen Integration Europas, zur Stärkung des EU-Binnenmarktes und zur globalen Wettbewerbsfähigkeit sowie zur Reduzierung der CO₂-Emissionen aus dem Verkehrswesen. Die Vorteile, die sich aus der Fertigstellung des Koralmbahn-Projekts ergeben, werden die Investitionen deutlich übertreffen. Das Projekt wird regionalen und europäischen Mehrwert generieren, indem es zu erheblichen Zeiteinsparungen, zusätzlichen Steuereinnahmen und Beschäftigungseffekten beiträgt, aber auch durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verringerung der Luftschadstoffe und der Klimawirkungen. Die rechtzeitige Umsetzung des Koralmbahnprojektes ist daher ein Schwerpunkt meines baltisch-adriatischen Korridor-Arbeitsplans.

Wie profitieren die an ihr gelegenen Regionen - also auch Kärnten – von dieser Achse?

Bodewig: Die Realisierung des Koralmbahnprojektes wird für Österreich und für die Region und Bevölkerung Kärntens einen hohen Mehrwert haben. Der Abschluss des Projektes führt zu einer Verringerung der Reisezeit zwischen Wien und Graz von 2 Stunden und 40 Minuten auf 1 Stunde und 50 Minuten und zwischen Wien und Venedig von 8 auf 6 Stunden. Die Kärntner profitieren von erheblichen Zeit- und Erreichbarkeitsgewinnen auf den Strecken nach Graz und Wien, wobei die Reisezeit von Wien-Klagenfurt von 4 auf nur 2 Stunden und 40 Minuten reduziert wird. Aus makroökonomischer Sicht wird die Region Kärnten die Verbindung zu den Häfen im Adriatischen Raum und zu den Wirtschaftszentren des Landes wesentlich

verbessern. Positive wirtschaftliche Effekte sind daher auch mittel- und langfristig zu erwarten.

Wieviel wird in die Baltisch-Adriatische Achse bzw. die Koralmbahn investiert, wieviel davon steuert die EU bei?

Bodewig: Die Umsetzung der Koralmbahnlinie einschließlich des Tunnels bis 2023 erfordert ein Investitionsvolumen von 5 Mrd. Euro. Es ist jedoch zu beachten, dass die ÖBB-Studie gezeigt hat, dass der Nutzen der Investitionen entlang der „Südbahn“ die Kosten für Koralmbahn und Semmering-Basistunnel deutlich übersteigt. Ein investierter Euro steht rund 2 Euro Nutzen in Österreich gegenüber, betrachtet man den Nutzen über Österreich hinaus sind es sogar 3,50 Euro.

Die Europäische Kommission hat das Projekt Koralmbahn im Rahmen des ersten Projektauftrags der Connecting Europe Fazilität (CEF) 2014 gebilligt. Für Abschnitte der Koralmbahn wurden 57 Mio. Euro bereitgestellt, d. h. für die Durchführung von Bauarbeiten auf dem Abschnitt Wettmannstätten-St. Andrä als Teil der Koralmbahn. Das ist viel weniger als angefragt, aber im Vergleich zu der sehr hohen Überzeichnung des relativ bescheidenen CEF-Budgets ist es ein starkes Signal, dass es nicht mehr möglich ist, vermeintlich nationalen Projekten wie der Koralmbahn einen starken europäischen Mehrwert abzusprechen.

Welche Beschäftigungseffekte löst dieses Megabauprojekt aus?

Bodewig: Das Projekt Koralmbahn ist entscheidend für die Schaffung von Arbeitsplätzen. Eine Fraunhofer-Studie, die von der Kommission in Auftrag gegeben wurde, hat gezeigt, dass große Infrastrukturprojekte einen besonderen Impuls für die wirtschaftliche Beschäftigung darstellen können, die Arbeitsplätze schaffen, vor allem im Baugewerbe und in anderen Industriezweigen. Die Nichtumsetzung des TEN-V-Kernnetzes würde die EU bis zum Jahr 2030 etwa 10 Millionen Arbeitsplätze kosten. Das bedeutet, dass 20.000 Arbeitsplätze pro Milliarde Euro, die in das TEN-V-Kernnetz investiert wird, entstehen.

Sie waren als europäischer Koordinator selbst in Kärnten. Welche Rolle spielte bzw. spielt unsere Region bei der Realisierung des Projektes?

Bodewig: Kärnten ist eine zentrale Region für den Baltisch-Adriatischen Korridor. Sie liegt an einer bedeutenden Schnittstelle zwischen dem Norden und dem Süden

des Korridors und ist gleichsam auch eine Verbindung zwischen Kohäsionsländern und alten Mitgliedstaaten.

Im Oktober 2015 habe ich Kärnten und das Koralm-Eisenbahntunnelprojekt vor Ort besucht. Ich wurde vom österreichischen Bahnbetreiber ÖBB und regionalen Akteuren aus Kärnten über den Fortgang der Arbeiten informiert. Ich habe mich mit dem ehemaligen Verkehrsminister Stöger, dem damaligen Chef der ÖBB, Christian Kern, und den Landeshauptleuten und Parlamentariern Kärntens getroffen. Während dieses Besuchs habe ich festgestellt, dass die österreichischen Akteure weiterhin sehr hart arbeiten und auf nationaler und regionaler Ebene große Anstrengungen unternehmen, um das Koralmbahn-Projekt zu verwirklichen. Ich danke dem Landeshauptmann von Kärnten und anderen regionalen Akteure für ihr einzigartiges Engagement für die Unterstützung des Koralmbahnprojekts.

Die Region Kärnten spielt bei vielen wichtigen Initiativen eine zentrale Rolle. Das Land war zum Beispiel ein federführender Partner des INTERREG IVB BATCo Projektes (Baltic-Adriatic Transport Cooperation), das 19 Partner aus Österreich, Italien, Polen, Tschechien und der Slowakei umfasst. Dieses Projekt ist ein entscheidender Baustein, auf dem weitere Korridoraktivitäten aufgebaut werden können.

Wie haben Sie den Zugang der Menschen hier dazu empfunden?

Bodewig: Bei meinem Besuch in Kärnten als europäischer Koordinator habe ich mich intensiv mit verschiedenen regionalen Akteuren aus Kärnten unterhalten. Wir haben einen Workshop zu regionalen Vorteilen und Herausforderungen der Baltisch-Adriatischen Achse durchgeführt. Das Ergebnis war äußerst positiv. Ich habe eine starke Unterstützung für das Projekt gesehen und hoffte, dass seine Fertigstellung wirtschaftliche Impulse für die Region bringen wird, die zu Wachstum und Beschäftigung führen.

Kärnten will sich als Logistikstandort etablieren, Stichwort ALPLOG Fürnitz. Wie bewerten Sie die Chancen diesbezüglich?

Bodewig: Während meiner Reise habe ich auch der Dryport Villach-Fürnitz (Trockenhafen und Eisenbahn-Terminal) besucht, der neben der Erweiterung des Terminals in Villach-Süd von großer politischer Bedeutung für die Region ist. Mit der notwendigen Investition und dem politischen Willen, glaube ich, kann die Region eine

wichtige logistische Drehscheibe für die Nord-Süd-Güterverkehrsstrecken entlang des Baltisch-Adriatischen Korridors werden.

Ein oft diskutiertes Thema ist die Bahnstrecke entlang des Wörthersees.

Bodewig: Die hohe Lärmbelastung auf der Güterverkehrsstrecke entlang des Wörthersees war auch ein Thema während meines Besuchs in Kärnten. Ich habe auf zwei Möglichkeiten hingewiesen, dieses Problem zu lösen. Entweder kommt eine Trassenänderung mit Bau einer Tunnelstrecke in Frage, die aber sehr aufwendig und kostspielig wäre, oder das Ansetzen bei den Quellen der Lärmbelastung durch höhere Trassenpreise für lärmintensive Züge, Internalisierung der externen Kosten, oder passive Lärmschutzmaßnahmen.

Blicken wir abschließend in das Jahr der Verkehrsfreigabe der Koralmbahn. Welche drei Wörter verbinden Sie mit diesem Kärnten der Zukunft?

Bodewig: Vernetzung, Nachhaltigkeit, Wachstum.

Informationen unter www.kurt-bodewig.de