

Redemanuskript: Statement von Peter Westenberger während des 2. Infrastrukturdialogs am 5. Mai 2023

„Sehr geehrter Herr Staatssekretär,

lassen Sie mich gleich auf den politischen Punkt des Infrastrukturdialogs kommen. Wir hören und lesen seit dem vergangenen Herbst Aussagen aus dem Haus, die Kontinuität in der Verkehrsinfrastrukturpolitik signalisieren, wo der Koalitionsvertrag doch Veränderung angekündigt hatte.

Kontinuität bedeutet: die Verkehrsmengenentwicklung wird in Prognosen nahezu linear fortgeschrieben. Der Ausbau des Straßennetzes soll der Erfüllung eines quasi naturgesetzlichen Bedarfs dienen. Dem Schienengüterverkehr wird wenig zugetraut. Intermodale Transportketten werden gelobt, aber nicht geplant.

Und das alles wird als alternativlos und politisch unbeeinflussbar bezeichnet. Die Verkehrspolitik dürfte in dieser Hinsicht das einzige Politikfeld sein, in dem die politische Leitung mit treuem Augenaufschlag ihre eigene Ohnmacht erklärt.

Unsere Mitglieder halten dagegen 35 Prozent Marktanteil der Schiene bis 2035 für machbar, wenn die Politik Infrastruktur und Rahmenbedingungen darauf ausrichtet. Sie wollen gerne weiterwachsen und bieten Wirtschaft und Gesellschaft besonders klimafreundliche und energieeffiziente Transporte an. Aus den zunehmenden Anfragen nach Schienenlogistik schließen wir, dass die verladende Wirtschaft die Relevanz der Klimaziele höher bewertet als das Ministerium.

Die GÜTERBAHNEN wünschen sich, dass ein Ruck durch die Häuser an der Invalidenstraße und am Robert-Schuman-Platz geht. Seit der Beschlussfassung von BVWP und Bedarfsplänen hat sich das Umfeld und haben sich auch die Verkehrspolitiken unserer Nachbarländer stark verändert, nur ein Auszug: wir haben ein Klimaschutzgesetz, die EU-Kommission arbeitet am Green Deal, die fossile Energieversorgung ist deutlich prekärer geworden. Österreich krepelt seine Verkehrspolitik um und unter anderem auch in Belgien tut sich viel.

Wir plädieren dafür, jetzt in der Verkehrsinfrastrukturpolitik knappe Ressourcen überwiegend auf den viele Jahre nur auf dem Papier geförderten Schienenwegeausbau zu konzentrieren. Also Menschen in der Planung, Behörden und Gerichten - Geld, Materialien, Landschaften und politische Akzeptanz. Statt des bisherigen und auch weiter geplanten Minimalwachstums des Schienennetzes, ihr Haus spricht von 750 neuen Gleiskilometern – in den kommenden siebeneinhalb Jahren, das wären insgesamt 1,2 Prozent plus – benötigen wir deutlich mehr neue Gleise, Oberleitungen, Ver- und Umladestellen, Abstellmöglichkeiten und neue Leit- und Sicherungstechnik, um der Nachfrage gerecht werden zu können. Das Ministerium sollte seine Methodik und speziell auch die Prognosen extern evaluieren würde. Manche der erst vor zwei Jahren für den Zeitraum bis 2040 und 2051 formulierten Prämissen können wir schon heute nur noch im Rückspiegel betrachten, weil sie überholt sind.

Zusammen mit erstaunlich marktfernen Annahmen zum Schienengüterverkehr der Zukunft wird es dann ärgerlich, wenn darauf aufbauend investive Fehlentscheidungen für langlebige und verhaltensprägende Infrastrukturen getroffen werden könnten, die nicht enkeltauglich sind.“