

173. Tagung der Vollversammlung
der Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien
am 12. November 2019

Antrag 06

Decarbonisierter Hochgeschwindigkeits- und Fernverkehr

Die Arbeiterkammer Wien fordert von der EU die Bedarfserhebung, Prüfung der Machbarkeit, Kostenabschätzung und Kostenverteilung, Linienführung und sinnvolle zeitliche und prioritäre Abfolge von Baustufen, sowie die generelle und grundlegende Planung eines EU-weiten decarbonisierten Fernverkehrssystems noch während der laufenden EU-Legislaturperiode.

In sämtlichen derzeit geführten Diskussionen und Überlegungen wird eine Tatsache offensichtlich: Wer - aus welchen Gründen auch immer - eine Reise über hunderte oder tausende Kilometer antreten möchte oder muss, findet zum hochproblematischen Verkehrsmittel „Flugzeug“ keine allgemein zumutbare Alternative. Eine besondere Charakterisierung dieser Problematik waren im Zuge des letzten EU-Wahlkampfes gestellte Fragen an EU-PolitikerInnen nach ihrer persönlichen Wahl des Reisemittels nach Brüssel und Strasbourg.

Jedoch zeigen internationale Beispiele, dass es sehr wohl möglich ist, klassische Flugreisedistanzen auch mit potentiell CO₂-emissionsfreien schienengebundenen Verkehrsmitteln zu bewältigen, sofern diese preislich und zeitlich einigermaßen konkurrenzfähig sind. Beispiele dafür sind die zunehmende Verbreitung von Hochgeschwindigkeitszügen in China oder der bereits in Bau befindliche Chuo-Shinkansen in Japan, welcher ausdrücklich zur Entlastung des Luftraumes zwischen Tokio und Osaka gebaut wird.

Sollte Europa diesen weltweiten Mega-Trend ignorieren, drohen nicht nur Strafzahlungen wegen verfehlter CO₂-Ziele, sondern auch verfestigte technologische Abhängigkeit eines ganzen Industriezweiges und somit Arbeitsplatzverluste und noch viel gravierendere Verluste an europäischer Wertschöpfung. Dies betrifft nicht alleine die Europäische Union als Wirtschaftsgemeinschaft, sondern in besonderem Ausmaß auch die Stadt Wien mit ihren bedeuten Standorten von Siemens und Bombardier.

Weiters drohen der Republik Österreich bei Nichterstellung eines solchen zukunftsfähigen Verkehrskonzeptes Nachteile durch Investitionen in eine möglicherweise schon bald obsoleute Infrastruktur (3. Piste Schwechat) und verfehlte und damit stark verteuerte Raumplanung. Das wäre „Geldverbrennung“ par excellence.

Speziell Wien wäre einerseits aufgrund der geographischen Lage höchstwahrscheinlich Drehscheibe und Verkehrsknotenpunkt, steht aber andererseits aufgrund des derzeitigen starken Bevölkerungswachstums vor einer Phase des Neubaus und der Nachverdichtung. Es wäre daher höchst sinnvoll und politisch verantwortungsvoll, diese absehbar notwendigen Bautätigkeiten in Abstimmung mit den benötigten und freizuhaltenen Flächen für den europaweiten Hochgeschwindigkeitsverkehr durchzuführen – nur, dafür müssten diese in der zeitlichen Abfolge schon vorher und rechtzeitig festgelegt sein.

Dabei spielt die konkrete Art des Verkehrsmittels (Bahn, Magnetschwebbahn, Hyperloop oder dergleichen) vorläufig keine Rolle, da die raumplanerischen Anforderungen (lange, möglichst gerade und direkte Verbindungen) für sämtliche denkbaren Systeme ähnlich oder sogar identisch sind.