

Die Europäische Union hat 2021 zum Jahr der Schiene erklärt. Josef Doppelbauer ist der Chef der Eisenbahngesellschaft der Europäischen Union und somit der oberste Eisenbahner Europas. Der 62jährige stammt aus Grieskirchen in Oberösterreich. Derzeit lebt er in Frankreich.

Herr Doppelbauer, kann die Bahn etwas zum Klimawandel beitragen?
Auf jeden Fall. Der Verkehr verursacht ein Viertel der Treibhausgase. Wobei erwähnenswert ist, dass die Bahn davon nur ein halbes Prozent verursacht. Der Straßenverkehr ist für 72 Prozent der Transportemissionen verantwortlich. Es besteht somit ein großes Potenzial, um mit der Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene auch die Klimaziele zu erreichen.

Die EU plant, dass bis zum Jahr 2030 doppelt so viele Hochgeschwindigkeitszüge wie bisher auf europäischen Schienen fahren sollen. Ist das zu schaffen?

Das ist zu schaffen, aber der politische Wille fehlt. Wir haben in Europa wenige grenzüberschreitende Verbindungen. Österreich ist da eine Ausnahme, weil die Züge der ÖBB viele Städte im Ausland ansteuern. Beim

Hochgeschwindigkeitsverkehr reden wir von einer Geschwindigkeit, die größer ist als 200 Kilometer pro Stunde. Es gibt in Frankreich und Italien Strecken, die mit bis zu 350 km/h befahren werden können, aber das ist in der kleinteiligen Struktur Europas nicht zwingend notwendig. Wenn die Bahn alle größeren Städte Europas mit einer Geschwindigkeit von 200 km/h erreichen würde, hätten wir viel vollbracht.

Derzeit beträgt die Höchstgeschwindigkeit des schnellsten Zuges in unserem Land, des Railjets, 230 Kilometer pro Stunde. Wäre das ausbaufähig?

Ich glaube nicht, dass das entscheidende Vorteile bringt. Es sind längere Strecken notwendig, um diese Geschwindigkeiten auszunutzen zu können. Ein Zug braucht eine gewisse Zeit, um auf die Höchstgeschwindigkeit zu kommen, dann muss er wieder abbremesen. In Österreich gibt es nicht die Distanzen dafür. Wer von Wien in einem Hochgeschwindigkeitszug in Richtung Westen fährt, erreicht bereits nach 20 Minuten St. Pölten und dann kommt schon Linz.



China hat kürzlich eine neue Magnetschwebebahn vorgestellt, die 620 Kilometer pro Stunde fahren kann.

Wäre das auch in Europa möglich?

Die Technik der Magnetschwebebahn kommt aus Europa. Es hat eine Teststrecke in Deutschland gegeben. Bei der Magnetschwebebahn gibt es zwei Probleme. Das eine ist, dass diese Bahn teuer ist, weil sie eine spezielle Infrastruktur benötigt. Das zweite Problem ist, dass eine Magnetschwebebahn nicht kompatibel mit der klassischen Bahn ist.

Was halten Sie vom Semmeringbasistunnel?

Der Semmeringbasistunnel ist eine wichtige Investition, um die Schiene konkurrenzfähig zur Straße zu machen. Er bindet auch Graz besser an Wien an. Graz ist immerhin die zweitgrößte Stadt Österreichs. Dann gibt es im Anschluss den derzeit im Bau befindlichen Koralmtunnel, der die Steiermark noch besser an Kärnten anbinden wird.

Sie sprachen vorher davon, dass es kaum einen grenzüberschreitenden Bahnverkehr gibt. Warum ist das so?

Die Bahnsysteme haben sich in jedem Land speziell entwickelt. Der

Das ist eine unfaire Basis, die politisch geändert werden muss.“

Hauptgrund ist, dass die meisten Bahnunternehmungen im Staatsbesitz sind und sich um die Ziele im eigenen Land kümmern. Ich gebe Ihnen ein Beispiel. Ich wohne in Valenciennes in Nordfrankreich. Wenn ich mit der Bahn in die Niederlande fahre, muss ich zwei bis drei Mal umsteigen. Es gibt niemanden, der für die Gesamtstrecke verantwortlich ist.

Gibt es eine Möglichkeit, das europaweit zu vereinheitlichen?

Es ist eine der Aufgaben der Eisenbahnagentur der Europäischen Union, die Technik und die betrieblichen Regeln zu vereinigen. Wir müssen Betreiber finden, die bereit sind, über die Grenzen hinauszudenken. Die ÖBB bietet grenzüberschreitende Nachtzüge an und ist in diesem Segment zur Zeit in Europa führend. Es gibt zudem eine Initiative von verschiedenen Mitgliedsstaaten, die ein europäisches Hochleistungszugnetz wieder auf die Beine stellen wollen.

Dieses Jahr wird es neue Nachtzugverbindungen innerhalb Europas geben. Eine davon wird Wien-Paris sein. Warum lag das Nachtzuggeschäft viele Jahre brach?

Der eine Grund ist die Konkurrenz der Billigfluglinien. Wenn ich um 15

Euro überall in Europa in wenigen Stunden hinfliegen kann, dann ist eine Zugfahrt, die über die Nacht geht, preislich nicht attraktiv. Der andere Grund ist, dass Nachtzüge nicht unbedingt wirtschaftlich sind. Schlafwagen kann ich nur in der Nacht und nur einmal in eine Richtung einsetzen. In der Nacht werden die Trassen zudem gerne für die Güterzüge freigehalten. Die Luftfahrtindustrie wird auch steuerlich bevorzugt, weil sie für das Kerosin keine Steuer bezahlt. Die Bahn muss die Energie bezahlen und versteuern sowie ein Trassenpreisentgelt abführen. Das ist eine unfaire Basis, die politisch geändert werden muss.

Apropos Güterzüge. Setzt der Güterverkehr auf die Schiene?

Der Marktanteil für den Güterverkehr in der EU liegt zwischen 17 und 18 Prozent. Das ist seit 20 Jahren so. In absoluten Zahlen nimmt der Verkehr auf der Schiene zu, aber es steigt gleichzeitig auch der Verkehr auf der Straße. Der Marktanteil blieb somit gleich. In Österreich liegt der Marktanteil beim Güterverkehr bei 30 Prozent. Das zeigt, dass Potenzial da wäre. Um

mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen, müsste über eine Besteuerung der CO₂-Emissionen nachgedacht werden. Aus meiner Sicht wäre es notwendig, Gütertransporte auf der Straße zu unterbinden, wenn die Strecke länger als 700 Kilometer ist. Diese Güter fahren besser mit der Bahn.

Haben Sie einen Lieblingszug?

Ich habe keinen, obwohl ich häufig und gern mit dem Zug fahre. Ich bin schon mit den allermeisten Hochgeschwindigkeitszügen der Welt gefahren. Von der Optik her gefällt mir der italienische Hochgeschwindigkeitszug „Frecciarossa“ am besten.

Sammeln Sie als Eisenbahner auch Modelleisenbahnen?

Ich habe eine Modelleisenbahn. Die habe ich aber nicht mehr aufgebaut, seit meine beiden Söhne groß sind. Ich hoffe, dass ich das in der Pension wieder machen kann.

*Das Gespräch führte
Claudia Widlak.*

