



Technische Groß-Projekte – Spiegel einer Super-Gemeinschaft?

Politiker und Wutbürger verhindern Zukunftschancen

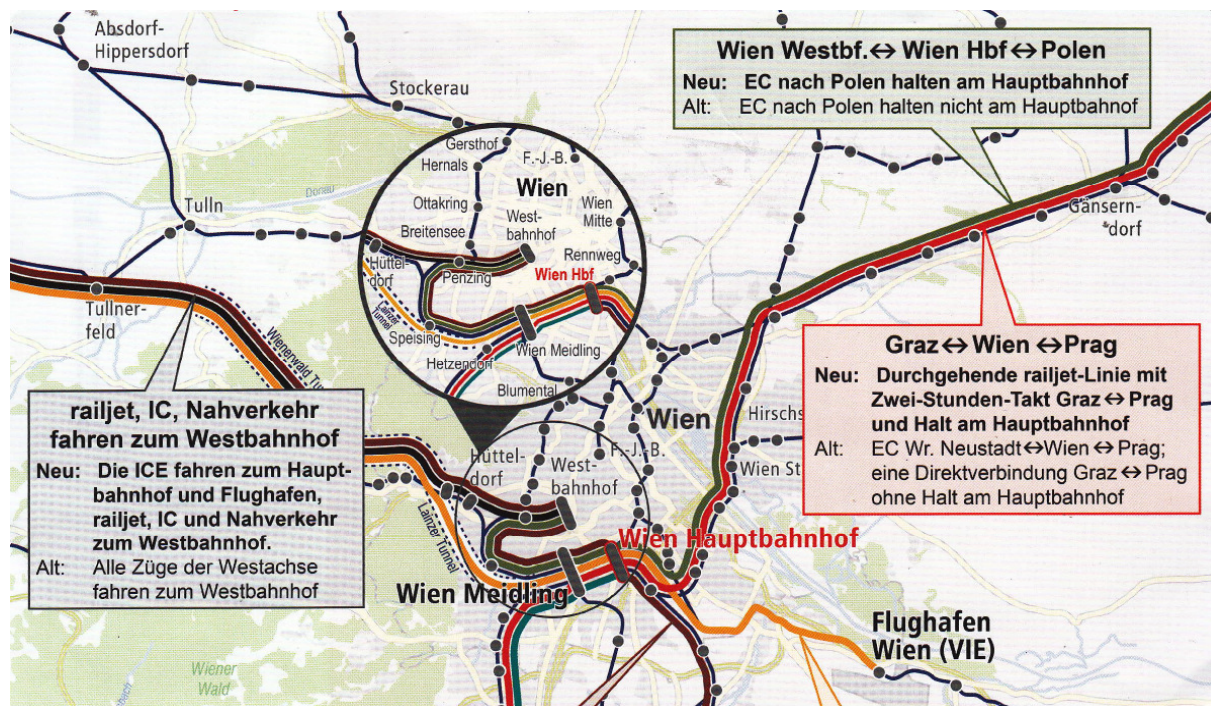
Was bei „Stuttgart 21“ blutig verlief und für München gar nicht erst versucht wird, gelang in Wien. Seit Dezember 2014 lädt der neue zentrale Hauptbahnhof zu bequemerem Reisen und zu höheren Fahrgastzahlen ein. Tu Felix Austria?

Einzelprojekte kann man niemals als Sinnbild eines ganzen Landes nehmen. So wenig die kaum erfreuliche Geschichte des Berliner Großflughafens, der Hamburger Elbphilharmonie oder der Bayerischen Landesbank auf ganz Deutschland umgemünzt werden darf, so wenig erklärt der fertige Wiener Hauptbahnhof ganz Österreich zum Schlaraffenland. Im Gegenteil. Die „Bayerische Staatszeitung“ nominierte das deutsche Nachbarland in ihrer Nummer 2 des Jahres 2015 zum Kandidaten für „die größte Wirtschaftskrise seiner Nachkriegsgeschichte“. Ob hier nur ein willkommenes Schreckgespenst an die Wand gemalt wird, sei dahingestellt. Fest steht, dass auch Österreich mit „europäischen Problemen“ zu kämpfen hat, mit den russischen Sanktionsfolgen, die zusätzlich den starken Handel mit der Ukraine treffen, mit Arbeitsmarktsorgen, die die „ewige Große Koalition“ nicht anpackt, mit Steuer- und Währungsbelastungen, die dem Thema Europa zugeschrieben werden und – als Folge von allem – mit rechtspopulistischen Politik-Erfolgen, die Österreich erschüttern oder rechtsradikale Anschläge zur Folge haben. Eine Aufarbeitung der nationalsozialistischen Vergangenheit hatte in Austria bekanntlich nie stattgefunden. Eine gewachsene Abneigung gegen Nazis und Neonazis kann man dort kaum entdecken.

Österreich als europäisches Durchgangsland

Die alte Habsburger Geschichte und die Nähe zu allen Balkanstaaten hatte Österreich schon seit langem zu einem multinationalen Gemeinwesen umgeformt. Das grenzenlose Europa ist jetzt noch mehr ein Reizwort für Österreich geworden. Wer in Wien die Straßenbahn benutzt, sitzt nicht selten unter lauter mehr oder weniger stark verschleierten Frauen und viele Sprachen babbelnden Kindern. Aber diese Vielfalt macht auch den Reiz der imperial wirkenden Großstadt mit ihren neuen Stadtzentren aus. Ein dichtes Straßennetz und ebenso ein leistungsfähiges U- und S-Bahn-System lädt ganze Schulklassen und Arbeiterbrigaden zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ein. Diese Strategie setzt sich fort bei den ÖBB, den österreichischen Bundesbahnen. Was jene seit Jahren mit ihrem RailJet-Konzept verwirklicht haben, verdient absolute Bewunderung. Dazu gehört eben auch die Modernisierung von Bahnhöfen wie Linz, Wien Westbahnhof und jetzt Wien-Meidling und Wien Hauptbahnhof. Ob man auch die vielen Autobahnen bewundern soll, bleibt dahingestellt. Denn da müsste

man die Diskussion über das österreichische Mautsystem verstärken. Feststeht außerdem, dass Österreich praktisch keine Kriegsschäden beseitigen musste (weil es ja „Hitler immer abgelehnt“ hatte), sondern seit langem in die Modernisierung investieren konnte. Trotzdem: die Strategie mit dem durch endlose Tunnel unterhalb des Wienerwalds angebundnen Hauptbahnhof könnte zusätzliche Früchte tragen.



Nach dem langen Wienerwald-Tunnel direkt in der Stadt

Der südbayerische Raum: näher an Wien als an München

Von Passau nach Wien dauert eine Zugfahrt inzwischen kaum mehr länger als von Passau nach München. Wer die unsägliche Verzögerung der Flughafenbindung im Raum Freising betrachtet und jetzt von Passau (oder von Simbach/Inn und Altötting) zum Flughafen Schwechat nahezu Nonstop brausen kann, wird internationale Flugziele gerne vom charmannten Airport südöstlich der alten Kaiserstadt anstreben. Die Leistungsfähigkeit Wien-Schwechats ist unbestritten und der Fußweg vom Zugabteil zur Check-in-Stelle dauerte keine fünf Minuten. Man braucht keinen teuren Parkplatz, man braucht auch kaum Nerven, denn die Züge sind gut besetzt, aber nicht überladen. Kurz gesagt: München ade, auch weil es keinen unzuverlässigen „Donau-Isar-Express“ mehr braucht, um in die bayerische Metropole oder zum FJS-Flughafen zu gelangen.

In Stuttgart mögen es die „Wutbürger“ gewesen sein, die zur Verzögerung einer modernen Eisenbahnverbindung beigetragen haben. In Berlin oder in München sind es aber die Politiker, die nicht hartnäckig genug an der Fertigstellung wichtiger Projekte arbeiten. Die „Ostbayerrunde“, welche 1981 vom Autor ins Leben gerufen wurde und welche die niederbayerischen und oberpfälzischen CSU-Bundestagsabgeordneten umfasst, kann ebenso ein Lied von der Untätigkeit der Obrigkeit singen wie Landtagsabgeordnete, Landräte und Bürgermeister oder auch Wirtschaftskammern. Unzählige Konferenzen bewirkten stets freundli-

ches Nicken, aber keine Konsequenzen. Tu Felix Austria, Dir werden die Südostbayern danken, wenn sie erst mal die Vorzüge Deiner vorzüglichen Bahnverbindungen erkannt haben. Mag ein bayerischer Heimatminister München und Nürnberg zusammenschließen, das ehemals freie Passau blickt – wie früher beim riesengroßen Bistum – wieder gerne die Donau entlang. Nur neue Grenzen, wie in manchen Hirnen bereits gezogen, könnten daran hindern.



1985 mit DB-Präsident Gohlke im TGV bei Lyon

Der Autor ist erreichbar unter mail@drklausrose.de