

Zukunftsmusik im irischen Transportwesen

10 Millionen Menschen sollen „mobil“ gemacht werden

Papier ist bekanntlich geduldig und Studien häufig dazu da, in Schubladen zu verschwinden – mögen sie auch noch so teuer gewesen sein. Dieses Schicksal könnte auch eine Studie über die Zukunft des irischen und nordirischen Transportwesens ereilen, jüngst von der IBEC, einer Art Lobbyisten-Vereinigung irischer Wirtschaftsunternehmen und der CBI, gewissermaßen deren Pendant in Nordirland, in Auftrag gegeben. Allerdings wäre es wohl ein Fehler, das Papier gänzlich zu ignorieren, denn zumindest die Analysen und Berechnungen lohnen ein genaueres Hinsehen.

von Markus Dehm

Stand 2016 leben in der Republik Irland 4,76 Millionen Menschen, was heißt, dass die Einwohnerzahl in den letzten 20 Jahren um ca. 30% angestiegen ist. Außer Luxemburg hatte kein anderes europäisches Land einen solchen Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen. Ursprünglich ging diese Zunahme auf das Konto der Immigranten, die während der Celtic Tiger Zeit ins Land kamen, weil es Arbeit in Hülle und Fülle gab. Seit geraumer Zeit jedoch, ist die hohe Geburtenrate der ausschlaggebende Faktor für die steigenden Bevölkerungszahlen. Die Republik Irland hat somit durchschnittlich die jüngste Bevölkerung innerhalb der EU. Mehr als die Hälfte der Iren ist jünger als 35.

Die Gesamtbevölkerungszahl der Insel liegt derzeit bei 6,6 Millionen Menschen. Man rechnet in den kommenden Jahren mit einer Zunahme von 25%, womit die irische Bevölkerung schneller wachsen würde als die Bevölkerung jedes anderen europäischen Landes. Im Jahr 2040, so die Studie,

Figure 2: Early turnpike routes (1729-1739)

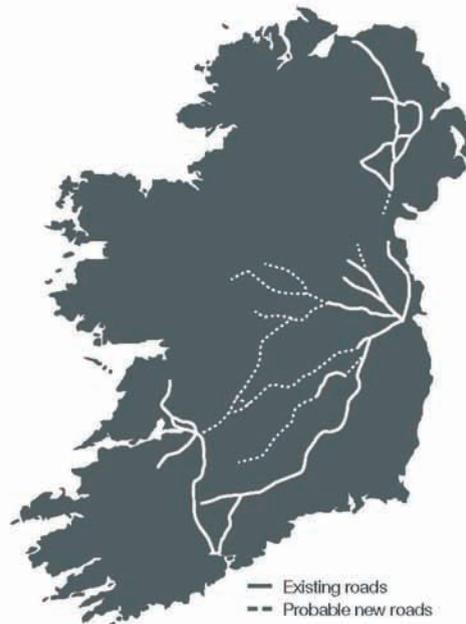


Figure 3: Current motorway network (2015)



Placement and category of roads for illustrative purposes only.
Data source: CSO, NISRA.

Figure 3 The railway network, 1920



Data source: CSO, NISRA.

werden insgesamt etwa 8,25 Millionen Menschen auf der Insel leben. Dieser deutliche Anstieg ist mit etwa 30% vor allem der Republik Irland zuzuschreiben, während die nordirische Bevölkerung lediglich um 10% wächst, was, gemessen an anderen europäischen Ländern, immer noch viel ist.

Diese Zahlen vor Augen geht man davon aus, dass im Jahr 2050 insgesamt 10 Millionen Menschen auf der „grünen Insel“ leben werden.

Bereits zwischen 1729 und 1739 wurde in Irland ein festes Straßennetz angelegt. Zwei Grafiken zeigen, dass dieses bis dato jedoch nicht wesentlich ausgebaut wurde. Zwar sind an die Stelle der im 18. Jahrhundert gebauten Straßen moderne Autobahnen und Schnellstraßen getreten, aber das Gesamtnetz wurde nicht nennenswert erweitert. Die Studie kritisiert, dass es zwar Pläne gibt, bestimmte Streckenabschnitte zu sanieren und auszubauen, was aber fehle, sei ein Gesamtkonzept, welches der Tatsache Rechnung trägt, dass in noch nicht einmal 40 Jahren 10 Millionen Menschen die Insel bevölkern werden, mit entsprechenden Auswirkungen auf die Wirtschaft. Ausdrücklich wird auch der zunehmende Tourismus erwähnt, denn allein 2015 haben 9,3 Millionen Menschen das Land besucht.

Aber es geht nicht nur um das Straßennetz, denn die Studie wendet sich natürlich auch den Eisenbahnen zu, wobei hier die Bilanz ziemlich düster aussieht. Grafiken lassen erkennen, dass im Jahre 1920 mit 3500 Meilen Straßenschienen das Streckennetz ziemlich flächendeckend war. Aus wirtschaftlichen Gründen wurde aber Strecke für Strecke im Laufe der Jahre und Jahr-

zehnte wieder stillgelegt, sodass ein Vergleich mit der aktuellen Streckennetzkarte deutlich zeigt, wie der Zugverkehr buchstäblich auf's Abstellgleis geraten ist. Klar, das Auto kam der Bahn in die Quere. Strecken wie jene zwischen Westport und Achill Island beispielsweise wurden mittlerweile als Wanderweg (Greenway) ausgebaut und haben somit einen eher nostalgischen Touch bekommen.

Die Studie, so gilt festzuhalten, konzentriert sich auch hauptsächlich auf den Ausbau des Straßennetzes und sieht die Schiene eher als Alternative, wenn es um die Verbindung der Metropolen Dublin, Belfast und Cork geht. Hier wird eine Erhöhung der Frequenzen gefordert, zum Beispiel stündliche Verbindungen.

Weitere Grafiken zeigen, wo die Bevölkerungszentren auf der Insel liegen und auch künftig liegen werden. Vor dem Hintergrund dieser Fakten und Annahmen hat die Studie als Zielvorgabe, dass 85 % der Inselbevölkerung nicht weiter als 10 km von einer Hauptverkehrsverbindung entfernt leben sollen. Dafür reichen die derzeit insgesamt ca. 1000 km Autobahnen und ca. 400 km Schnellstraßen nicht aus.

Interessant ist, dass die Experten im Grunde die Eisenbahnkarte von 1920 als Vorlage genommen haben, um zu demonstrieren, welche Verkehrsdichte, wohlgernekt künftig als Straßen, benötigt wird.

Trotz aller Straßenbaufantasien greift der Bericht auch Umweltaspekte auf. Bei diesem Thema verlässt man sich jedoch nahezu vollständig auf die voranschreitende Technologie im Bereich der Schadstoffreduzierung bei Autos beziehungsweise die Entwicklung von Elektroautos und die Re-

Figure 4 The modern railway network



Figure 5: An all-island motorway and dual carriageway network

- Existing motorway network (est. 1,000km)
- Existing dual carriageway network (est. 400km)
- AllIP motorway link (est. 180km)
- Single to dual carriageway upgrade (est. 1,400km)
- Airports offering international flights
- Significant ports



Network demonstrates scale of ambition. Placement and category of roads for illustrative purposes only. Data source: CSO, NISRA.

duktion von Staus durch das fahrerlose Vehikel. Telsa und Google werden beispielhaft genannt. Man geht demnach davon aus, dass die technische Entwicklung automatisch zu einer Schadstoffreduzierung führen wird und diese Thematik damit abgehandelt sei. In Sachen Abgase kommt man zu dem Schluss, dass es erreichbar sei, 2050 hauptsächlich elektrische und fahrerlose Autos auf Irlands Straßen vorzufinden. Irland könnte dann unter den Weltmarktführern in Sachen sauberes Autofahren sein, so die Macher der Studie.

Was die zeitliche Umsetzung der Pläne betrifft, wird man konkret, indem man das Ganze in drei Planungsphasen unterteilt. Bis 2022 sollen 75% der Planungen abgeschlossen sein und entsprechende Ausschreibungen vorliegen. 2030 sollen dies 100% sein und Aufträge sollen dann auch vergeben werden. 2040 sollen die Arbeiten weitgehend abgeschlossen sein und es sollen bis dahin konkrete Pläne vorgelegt werden, wie das ganze Straßennetz in der zweiten Hälfte des Jahrtausends erhalten werden soll.

Ein solches Mammutprojekt kostet freilich Geld und die Studie legt dar, wie man sich die Finanzierung vorstellt. In Irland, sowohl in der Republik als auch in Nordirland, ist grundsätzlich der Staat für Bau und Ausbau der Infrastruktur zuständig, was zur Folge hat, dass man wohl auch die Bürger/innen in irgendeiner Form zur Kasse bitten wird. Zudem denkt man über die Unterstützung durch private Financiers nach und natürlich auch an EU Gelder. Das ist alles nicht wirklich neu. Interessant wird es, als Zahlen genannt werden: 180 km zusätzliche Autobahnen

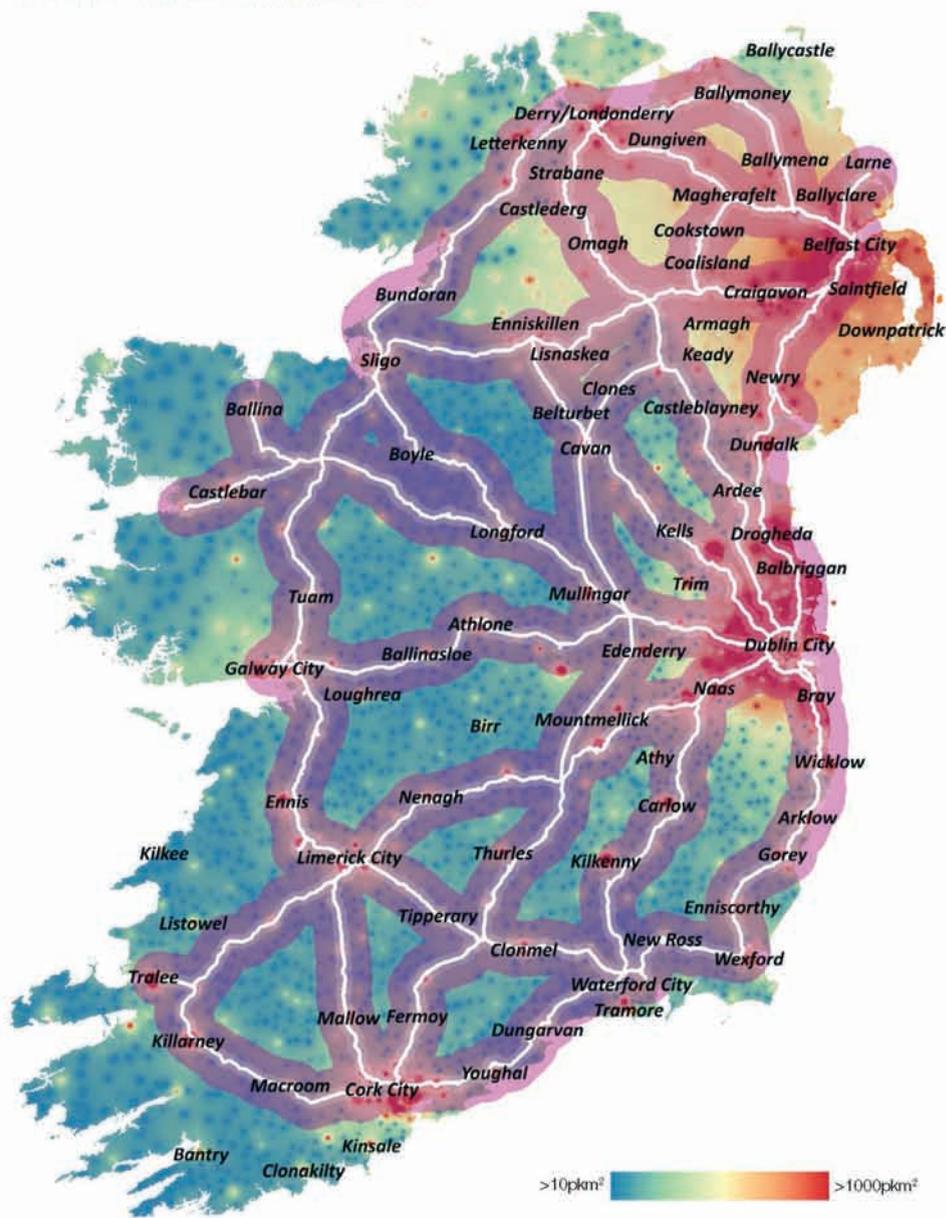
sollen gebaut werden und 1400 km gut ausgebaut Schnellstraßen. Für einen Kilometer Autobahn veranschlagt man 10 Millionen Euro, eventuell benötigte Brücken oder Tunnel nicht eingerechnet. Für den Ausbau einer einspurigen Straße zu einer zweispurigen Schnellstraße geht man von 7 Millionen Euro pro km aus. Um aus einer bestehenden Schnellstraße eine Autobahn zu machen wäre man, lt. der Studie, mit ungefähr 5 Millionen pro Kilometer dabei. Um eine Autobahn in gutem Zustand zu erhalten, würden ca. 40.000 € pro Kilometer jährlich benötigt. Finanziert werden soll das Ganze zu einem angenommenen Zinssatz von 2,5%. Diese Finanzierung könnte dann auf der Basis von geschätzten 4 Millionen Steuerzahlern erfolgen. Die 4 Millionen kommen zustande, indem man davon ausgeht, dass es bei 10 Millionen Gesamtbevölkerung ungefähr 40 % Beschäftigte geben wird. Die Gesamtkosten für das Projekt werden auf 11,6 Milliarden Euro beziffert.

Zinsen und Erhaltungsaufwendungen werden mit 290 Millionen Euro jährlich veranschlagt. Den einzelnen irischen Steuerzahler würde dies somit 72,50 € jährlich kosten.

Ein wesentlicher Unsicherheitsfaktor bei diesen Berechnungen sind jedoch die Vertragsverhandlungen mit den Grundbesitzern, durch deren Land die Straßen geführt werden müssten. Hier kann man derzeit nur Durchschnittswerte annehmen, aber es ist immer gefährlich, die Rechnung ohne den Wirt zu machen.

Gegen Ende der Studie werden noch einmal die Vorteile des Projektes herausgestellt und es wird klargemacht, dass, will man die ehrgeizigen Ziele erreichen, sofort mit den Planungen begonnen werden müsste.

Figure 6: How over 85% of the current island population live within 10km of the illustrative network



Placement and category of roads for illustrative purposes only. Data source: CSO, NISRA.

Man darf gespannt sein, ob auch diese Studie, wie so viele, in einer Schublade verschwinden wird. Schade wäre es, denn die Zahlen und Analysen sind durchaus interessant. Schade ist aber auch, dass sich die Studie ganz dem Mainstream hingibt, die urbanen Zentren in den Vordergrund stellt, billigend in Kauf nimmt, dass ganze Regionen einfach abgehängt werden und Städte immer mehr aus den Nähten platzen, mit allen Folgen wie beispielsweise zu hohe Mietpreise. Außerdem ist es bedauerlich, dass ein Ausbau des Eisenbahnsystems gar nicht erst in Erwägung gezogen wird. Man hätte auch andere Konsequenzen aus den Zahlen ziehen können, aber vermutlich ist das von Wirtschaftsverbänden überhaupt nicht gewünscht.



P.S.:

Eine Kopie der ca. 40seitigen Studie kann man sich leicht besorgen. Lesen, Wundern oder kostenloser Download möglich für den, der die Dokumentennummer **1186** im Suchfeld des www.irish-shop.de eingibt.