

Auszug aus radiX bei Context XXI

(<http://contextxxi.org/strassenbau-statt-verkehrsplanung.html>)

erstellt am: 28. März 2024

Datum dieses Beitrags: Juni 1999

Straßenbau statt Verkehrsplanung

1991 hatte die österreichische Bundesregierung erstmals ein Gesamtverkehrskonzept beschlossen, zu dessen Ziel offiziell immerhin der Schutz von Mensch und Umwelt vor negativen Verkehrsauswirkungen erklärt wurde. Während Anfang der Neunzigerjahre jedoch Ökologie noch ein Thema war, interessiert sie heute kaum noch. Weshalb sollte sich deshalb noch jemand an diese Ziele gebunden fühlen?

■ THOMAS SCHMIDINGER

Umzusetzen wären die Ziele des Gesamtverkehrskonzeptes in einem „Bundesverkehrswegeplan“ gewesen, für den um insgesamt 40 Millionen Schilling verschiedenste Erhebungen und Studien erstellt wurden.

Der „Masterplan“

Verkehrsminister Einem präsentierte dann im Herbst 1998 einen aus diesen Erhebungen entwickelten „Masterplan“ für das hochrangige Straßen- und Schienennetz. Laut Minister Einem hätte das hochrangige Straßennetz zu diesem Zeitpunkt bis auf wenige Lückenschlüsse fertig sein sollen, während das Eisenbahnnetz in den nächsten 20 Jahren um 300 Milliarden Schilling auszubauen wäre, da es hier noch größeren Nachholbedarf gäbe.

Obwohl auch in Einems Masterplan verkehrs- und umweltpolitisch äußerst problematische „Lückenschlüsse“ im Au-

tobahnnetz vorgesehen waren und auch einige Bahnprojekte wie der Semmering-Tunnel keineswegs zur Freude der meisten Umwelt- und Naturschutzorganisationen gereichen, lag der Schwerpunkt des Masterplanes doch auf einer Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene. Von einer Zielrichtung auf weniger Verkehr an sich konnte natürlich keine Rede sein, da Zwangsmobilität und nichtnotwendiger Gütertransport zwanghafte Folgeerscheinungen des Kapitalismus darstellen. Und da diesen keine der Parlamentsparteien in Frage stellt, können auch verkehrsplanerische Ideen maximal auf der Ebene des Verschiebens von Transportkapazitäten von der Straße auf die Schiene und wieder zurück verlaufen.

Aufschrei der Autolobby

Trotzdem kommt es auch bei diesem Verschieben der Transportkapazitäten zu Rivalitäten einzelner Sektoren der Transportindustrie. So sah sich auch durch den Masterplan Minister Einems die Straßenbaulobby bedroht. Diese schaffte es denn auch noch, zwei umstrittene Straßenprojekte (Spange Kittsee und S18), noch bevor der Masterplan den Ministerrat passierte, in denselben hineinzureklamieren.

Aber auch dies geht der Autolobby und dem Wirtschaftsministerium zu wenig weit. Im Jänner 1999 legte das Wirtschaftsministerium eine Studie unter dem Titel „Gestaltung des Straßennetzes im donaeuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich“ vor.

Weitere Autobahnen um Wien

Nach den Plänen Minister Farnleitners sollen nun im Großraum Wien eine Reihe von hochrangigen Straßenverbindungen entstehen, die die Region engmaschig in die Trans Europäischen Netze (TEN) — die nach EU-Plänen Europa durchziehen sollen — einbauen sollen. Geplant ist in diesem Zusammenhang der sechsspurige Ausbau der Westautobahn (A1), der achtspurige Ausbau der Südautobahn (A2) bis Wiener Neustadt, die vierspurige Neutrassierung der B302 am Ostrand Wiens, der Bau der Nordautobahn (A5) durch das Weinviertel nach Tschechien, der Ausbau von B208, B2, B303, S33, A4 und A22, sowie der Bau einer „Nationalpark-Autobahn“ durch die Lobau mit einer weiteren Donauüberquerung.

Damit soll Wien fast völlig mit einem Autobahnring umgeben werden, der lediglich im Westen beidseits der Westautobahn eine Lücke läßt und den ganzen Raum des östlichen Niederösterreich zum Verkehrsumschlagplatz macht.

Thomas Schmidinger: Redaktionsmitglied von **Context XXI** von Juni 2000 bis 2006, koordinierender Redakteur von September 2000 bis April 2001.

Lizenz dieses Beitrags

Copyright

© Copyright liegt beim Autor / bei der Autorin des Artikels