

LEITARTIKEL

# „Das Unwichtige zuerst“ ist kein gutes Prinzip

In Österreichs Verkehrsplanung gilt das eherne Prinzip: „Das Unwichtige zuerst“ – gewonnen aus der Erkenntnis, dass für die wirklich notwendigen Projekte später immer noch irgendwie Geld aufzutreiben sein wird, wenn erst einmal das vorhandene für unnötige Prestigeprojekte hinausgeschmissen ist.

Der Beweis für diese These ist leicht zu führen: Mit dem vierspurigen Ausbau der Westbahn wurde nicht im Umkreis von Wien begonnen, wo es tatsächlich Kapazitätsengpässe gibt, sondern in Lambach. Die überflüssige Güterzugsumfahrung Sankt Pölten wurde vor der Wiener Westausfahrt geplant. Auf der Südbahn werden zuerst die überflüssigen Tunnel am Semmering und der Koralpe angegangen, Kapazitätsengpässe gibt es aber im Murtal zwischen Kapfenberg und Graz.

Auf der Pyhrn-Autobahn in Oberösterreich (deren durchschnittliche Verkehrsbelastung übrigens auch jetzt noch keine Autobahn rechtfertigt) wurde in den 80-ern mit jenen Abschnitten begonnen, die auf der grünen Wiese liegen. Die offensichtliche Absicht: für die Umfahrungen der dazwischen liegenden Gemeinden würde sich dann schon Geld auftreiben lassen, wenn durch gestiegene Verkehrszahlen der Leidensdruck steigt.



**Die nahe  
Pleite von  
Asfinag und  
ÖBB ist eine  
Gelegenheit  
zum  
Umdenken**

HERBERT  
GEYER

h.geyer@  
wirtschaftsblatt.at

Das Prinzip wird beibehalten: Während auf der beschaulichen S5 zwischen Wien und Krems der vierspurige Ausbau munter fortschreitet, gibt es noch immer keine Autobahnverbindung zwischen Wien und seiner „Twin City“ Bratislava – von einer vernünftigen Bahnverbindung ganz zu schweigen.

Die absehbare Pleite der Finanzierungsinstrumente für diese Absurditäten – ÖBB und Asfinag – und die Koalitionsverhandlungen bieten die Chance, mit dieser unseligen Tradition zu brechen und – unbeeinflusst vom Jammern gekränkter Provinzpolitiker, denen es gelungen ist, ihre Lieblingsprojekte ins Ausbauprogramm zu reklamieren – primär einmal jene Vorhaben anzugehen, die tatsächlich benötigt werden.

Die sündhaft teure Lobau-Querung (siehe Seite 3) gehört sicher nicht dazu. Denn sie macht nur zusammen mit der Nordautobahn Sinn. Und auf dieser Strecke gibt es nach wie vor zu wenig Verkehr, um einen durchgehend vierspurigen Ausbau zu rechtfertigen. Da reichen grosszügige Ortsumfahrungen – und die bestehende Parallelautobahn in der Slowakei – bei weitem aus.

Jetzt haben wir die Chance, über die Sinnhaftigkeit all dieser Projekte noch einmal nachzudenken. Wir sollten sie nützen.