

## **GLOBAL 2000: Straßenbaupläne pulverisieren Österreichs Klimastrategie**

### **Lobau-Runder-Tisch: Zweifel an ernsthafter Gesprächsbereitschaft von Wien und Bund**

*Wien (28. März 2007).* Die Umweltschutzorganisation GLOBAL 2000 fordert den zuständigen Bundesminister Josef Pröll auf, sich innerhalb der Bundesregierung gegen das Straßenbau-Paket stark zu machen. Der Autobahnausbau wird den Straßenverkehr und das Klima weiter anheizen. „Falls Bundesminister Pröll seine Aufgabe für den Klimaschutz ernst nimmt, muss er sich in der Regierung gegen das Bau-Paket stark machen. Denn mit den Bau-Vorhaben pulverisiert die Bundesregierung die vergangene Woche vorgelegte Klimastrategie“, so Heinz Högelsberger, GLOBAL 2000-Verkehrsreferent. Der derzeit laufende Prozess „Runder Tisch“ wird durch die Vorgangsweise von BM Faymann und Co gefährdet. „Man kann nicht auf der einen Seite vollendete Tatsachen schaffen und gleichzeitig so tun, als wären noch Verhandlungen möglich“, so Högelsberger anlässlich der heutigen zweiten Runde. „Inzwischen sind wir skeptisch, wie der Runde Tisch weiter gehen soll.“

#### **GLOBAL 2000 hat die Baupläne der Bundesregierung genau untersucht:**

##### **Wien**

In Wien soll das Mega-Projekt „Autobahnring“ durchgezogen werden. Die Lobau-Autobahn wird nach den jetzigen Plänen das Nationalparkgebiet an der breitest möglichen Stelle der Lobau queren. Die Trasse ist jene, die laut Umweltprüfung die denkbar schlechteste ist. Auch die S2 (Umfahrung Süßenbrunn) und die verlängerte A 23 zum Knoten Raasdorf sollen nach dem bisherigen Terminplan gebaut werden. Von der S1 ist die Abfahrt Rothneusiedl zum geplanten Magna-Einkaufszentrum und Fußballstadion vorgesehen. Der Speckgürtelentwicklung rund um Wien mit entsprechendem Verkehrszuwachs wird dadurch Tür und Tor geöffnet. Positiv zu vermerken ist, dass die Fertigstellung der Lobau-Autobahn von 2015 auf 2018 verschoben wurde.

Der Bahnausbau reduziert sich im Wesentlichen auf die Errichtung diverser Bahnhöfe (z.B. Wien Hauptbahnhof) und dem schon in Bau befindlichen Lainzer Tunnel. Der Ausbau der Schnellbahnen (z.B. S 80) bleibt auf der Strecke.

##### **Niederösterreich**

Niederösterreich ist vom Mega-Projekt Autobahnring um Wien (Lobau-Autobahn, Donaubrücke Traismauer) massiv betroffen. Dazu kommt noch die Nord-Autobahn A5 und die S3 nördlich von Hollabrunn, sowie die S 34 (Traisental Schnellstraße). Absurd ist die Tatsache, dass die A5 gebaut wird, obwohl auf tschechischer Seite keine Fortsetzung erfolgt. Der Bau der Donaubrücke Traismauer zerstört geschütztes Auwald-Gebiet. Vergleichbare Schäden sollen in den March-Auen angerichtet werden. Immerhin soll die Marchfeld-Schnellstraße durch das Naturschutzgebiet der Marchauen erst nach 2013 gebaut werden.

Beim Bahnausbau ist man - sieht man von der Westbahn ab - weniger ambitioniert: Da gibt es gerade mal den Ausbau der Pottendorfer Linie und die Errichtung der Götzendorfer Schleife, sowie die Elektrifizierung der Strecke Gänserndorf – Marchegg. Der zweigleisige Ausbau des Marchegger Astes der Ostbahn – also der Direktverbindung Wien - Bratislava – fehlt vollständig. Auch sonst sind in NÖ keine neuen Bahnverbindungen (oder der Ausbau bestehender) in die Slowakei oder nach Tschechien vorgesehen. Dabei wäre die Nordbahn

Wien - Brünn sogar Teil eines prioritären TEN-Teilstücks. Auch am veralteten und von Schließungen bedrohten Regionalbahnnetz von NÖ wird nichts verbessert.

### **Burgenland**

Obwohl das Burgenland – neben Kärnten – jenes Bundesland mit den meisten Autobahn- und Schnellstraßenkilometern pro Einwohner ist, sollen noch weitere hochrangige Straßen hinzugebaut werden. Beinahe fertig gestellt ist die A6 (Spange Kittsee), die eine Autobahnverbindung zwischen der A4 und Bratislava darstellt. Besonders umstritten ist die S7, die bei Fürstenfeld von der Südautobahn nach Ungarn führen soll. Damit wird Transitverkehr in das naturgeschützte Lafnitztal gebracht. Bezeichnend für die autozentrierte Verkehrspolitik ist die Burgenland-Schnellstraße (S31), die an beiden Enden verlängert werden soll. Im Süden verläuft sie dabei parallel zur schon längst eingestellten Bahnlinie nach Oberpullendorf. Im Norden soll sie bis nach Schützen verlängert werden. Die S31 zerschneidet damit das dortige Weinbaugebiet und stellt eine Konkurrenz zur existierenden Bahnlinie westlich des Neusiedler Sees dar.

Positiv zu vermerken ist der längst fällige Bau der Müllendorfer Schleife und die Elektrifizierung der Bahnlinie Müllendorf – Eisenstadt – Neusiedl. Damit wird die burgenländische Hauptstadt endlich mit Direktzügen mit Wien verbunden werden können. GLOBAL 2000 begrüßt, dass im Mittelburgenland die Bahn über Deutschkreuz hinaus bis Horitschon und Neckenmarkt reaktiviert werden soll. Eine Reaktivierung einer weiteren grenzüberschreitenden Verbindung – nämlich jener von Oberwart über Rechnitz nach Ungarn – steht aber nicht auf dem Programm.

### **Steiermark**

Sieht man vom zweifelhaften Prestigeprojekt Koralmbahn ab, überwiegen in der Steiermark die Straßenprojekte. So soll die Murtalschnellstraße (S 36) weiter ausgebaut werden – offenbar um dem Schwerverkehr neben der Südautobahn eine zweite Transitroute zu eröffnen. Aber auch die Südautobahn wird ausgebaut, ebenfalls die S35. Der Bahnausbau steht dagegen dürrig da. Außer dem schon stattfindenden Ausbau der Strecke Werndorf – Spielfeld-Straß ist in absehbarer Zeit keine nennenswerte Baumaßnahme in Sicht. Es wird weder die steirische Ostbahn modernisiert, noch das schon lange geplante Schnellbahnsystem für die „Feinstaubhauptstadt“ Graz umgesetzt. Auch vom Semmering-Basistunnel fehlt jede Spur.

### **Kärnten**

Sieht man von der Koralmbahn ab, gibt es in Kärnten faktisch keinen Bahnausbau. Die einzige Ausnahme ist der zweigleisige Ausbau eines kleinen Stücks der Tauernbahn. Dafür wird umso eifriger an Schnellstraßen und Autobahnen gewerkt. Hier sollen mehr als 80 Kilometer hochrangige Straßen ausgebaut werden. Und das, obwohl Kärnten – gemessen an der Bevölkerungszahl – schon jetzt das längste Autobahn- und Schnellstraßennetz hat.

### **Oberösterreich**

Typisch für Österreichs Verkehrspolitik ist das Beispiel Mühlviertler Schnellstraße (S10) und Summerauer Bahn: Beide Projekte verlaufen parallel zueinander und konkurrieren. Die Summerauer Bahn ist sogar Teil des TEN-Projektes Linz – Prag. Trotzdem hat die Schnellstraße Vorrang, wird früher gebaut und auch früher fertig gestellt. Auch der dringend erforderliche Ausbau der Bahnstrecke Linz – Seltzthal wird nur schleppend und bruchstückhaft weitergehen.

### **Salzburg**

In Salzburg werden „nur“ die zweiten Röhren des Tauern– und Katschbergtunnels gebaut. Kostenpunkt immerhin rund 350 Millionen Euro! Außer dem Neubau des Salzburger Bahnhofs gibt es keine nennenswerten Bahnprojekte. Ausnahme: Wiedererrichtung der schmalspurigen Pinzgaubahn.

## **Tirol**

Westlich von Innsbruck werden die Tunnelröhren der A 12 ausgebaut. Die Bahnstrecke östlich von Innsbruck soll ausgebaut werden. Die Finanzierung des Brennerbasistunnels ist ungewiss. Positive Überraschung ist die Renovierung der schließungsbedrohten Außerfernbahn.

## **Vorarlberg**

In Vorarlberg stehen der Bau von Autobahntunnels im Vordergrund, wobei sich die Kosten für die 2. Pfändertunnelröhre seit der Erstellung des so genannten Generalverkehrsplans verdoppelt haben. Ebenfalls gebaut werden soll der Dalaasertunnel der Arlbergschnellstraße. Dafür wird der zweigleisige Ausbau der Arlbergstrecke weiter verzögert. Neben dem Umbau einiger Bahnhöfe steht sonst nur noch die Erneuerung der Bahnstrecke Lauterach - St. Margrethen auf dem Programm.

## **Weitere Informationen:**

GLOBAL 2000, Heinz Högelsberger 01/812 57 30 - 38, Andreas Baur 0664/103 24 23

[andreas.baur@global2000.at](mailto:andreas.baur@global2000.at)