

23. März 2006

Presseaussendung des VCÖ (Verkehrsclub Österreich)

VCÖ-Studie: Ostösterreich droht neue Transitlawine!

VCÖ – Der Verkehrsausschuss des Nationalrats entscheidet heute über den Bau von fünf Schnellstraßen-Projekte. Bei deren Umsetzung werden optimale Bedingungen für den Lkw-Transit durch Ostösterreich geschaffen, wie eine aktuelle VCÖ-Studie zeigt. Beim Bau der Marchfeld-Schnellstraße wird der Lkw-Verkehr bis 2020 um 84 Prozent zunehmen! Der VCÖ kritisiert, dass das erstmals angewandte strategische Prüfverfahren zahlreiche methodische Mängel und falsche Berechnungsannahmen aufweist. Der VCÖ macht darauf aufmerksam, dass der Bau der Schnellstraßen um ein Vielfaches mehr kostet als die Alternativvarianten.

„Werden die geplanten Straßenprojekte tatsächlich gebaut, dann hat Ostösterreich eine Nord-Süd-Transitroute, wie sie heute der Brenner ist“, stellt VCÖ-Experte DI Martin Blum fest. Der VCÖ hat im Rahmen einer Studie die Auswirkungen der geplanten Schnellstraßenprojekte untersucht. Ergebnis der VCÖ-Studie: Der Lkw-Verkehr in den betroffenen Regionen wird massiv zunehmen.

Die VCÖ-Studie zeigt auch, dass die erstmals durchgeführten strategischen Prüfungen grobe Mängel aufweisen. „Es gibt eine Reihe methodischer Fehler, die Modelle basieren auf Annahmen, die der Überprüfung nicht Stand halten“, betont VCÖ-Experte Blum. Der VCÖ fordert, dass die geplanten Straßenprojekte vor Beschlussfassung einer unabhängigen Wirtschaftlichkeitsprüfung unterzogen werden.

Die geplanten Straßen, die Traisental-, die Marchfeld- und die Weinviertel Schnellstraße in Niederösterreich, die Klagenfurt Schnellstraße und die Autobahnverbindungsspanne in Wien kosten insgesamt 2,3 Milliarden Euro. „Mit diesem Betrag könnten alle Pendler in Österreich zehn Jahre lang gratis mit Bus und Bahn zur Arbeit fahren. Die Kosten der nun geplanten Schnellstraßen entsprechen dem 30-fachen Betrag den im Jahr 2005 kleine und mittlere Unternehmen an Förderungen erhalten haben“, verdeutlicht VCÖ-Experte Blum.

Durch den Bau der Marchfeld-Schnellstraße wird der Lkw-Verkehr in der betroffenen Region um 84 Prozent steigen, der Pkw-Verkehr um 56 Prozent.

„Die Bevölkerung wird einer starken zusätzlichen Schadstoff- und Lärmbelastung ausgesetzt“, ist VCÖ-Experte Blum verärgert. Als Alternativvariante wurde in der Strategischen Prüfung der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs geprüft. Ergebnis: Wird die Schnellstraße gebaut, verursacht der Verkehr in der Region pro Tag 612 Tonnen CO₂. Bei der Variante Ausbau Öffentlicher Verkehr ist die CO₂ Belastung mit 375 Tonnen pro Tag um 39 Prozent geringer. „Zudem kommt die Schnellstraße dem Steuerzahler neun Mal teurer als der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs.

Dieser Umgang mit Steuergeldern ist abenteuerlich“, sieht VCÖ-Experte Blum einen zukünftigen Fall für den Rechnungshof.

Auch der Ausbau der B317 zur Schnellstraße zwischen Klagenfurt und Scheifling ist aus ökologischer und ökonomischer Sicht abzulehnen. „Im Prüfbericht wird festgehalten, dass der Verkehr durch den Bau der Schnellstraße um 60 Prozent zunehmen wird. Auch schneidet die Alternative Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und Errichtung von Ortsumfahrungen deutlich besser ab“, stellt VCÖ-Experte Blum fest.

VCÖ-Studie zu den geplanten Straßenprojekten:

<http://www.vcoe.at/strassenbau.pdf>