

## **Autobahnausbau Teil 1: Speckgürtel mit Einfamilienhausbrei Das Versagen der Raumordnungspolitik in Wien und Niederösterreich**



*Bild: © Google Maps, bzw. H. Frey (2012) : Einfamilienhausbrei, Gerasdorf bei Wien*

Wenn wir ein Glas Wasser loslassen, fällt es auf die Erde und zerbricht. Niemand würde annehmen, dass das kleine Glas stattdessen aus der riesigen Erdkugel Felsbrocken herausreißt und zu sich heraufzieht. Bei der Raumordnung, also bei der Ge-

gestaltung unserer Lebensumwelt in Gemeinden und Städten, gibt es ähnliche Phänomene: Wenn eine Hochleistungsstraße gebaut wird, zieht der Ballungsraum Arbeitsplätze und Infrastruktureinrichtungen (z.B. Einkaufsmöglichkeiten) an sich, während die kleinen Gemeinden ihre Lebensmittelgeschäfte, Postämter und Regionalbahnen verlieren. Seit Jahrzehnten ist das bekannt. Trotzdem handeln die Raumordnungsbehörden bei ihren Flächenwidmungen und Verkehrsprojekten vielfach so, als ob die Welt verkehrt wäre: Die kleinen Gemeinden würden vom Bau der Autobahn profitieren und aufblühen, behaupten Politiker noch immer, wider besseres Wissen.

Der schöne Vergleich mit dem Wasserglas wurde Mitte September 2012 in einem Pressegespräch im Wiener Café Drechsler erwähnt, als der Verkehrsexperte DI Dr. Harald Frey von der TU Wien eine neue Studie über den Zusammenhang zwischen dem Bau von Hochleistungsstraßen und der teuren Zersiedelung der Regionen präsentierte.

Veranstalter und Auftraggeber der Studie war die überparteiliche Plattform „Zukunft statt Autobahn“ (<http://www.zukunft-statt-autobahn.at/>), die insbesondere das Projekt „Lobauautobahn“ kritisiert, ein Projekt, das für 19 Kilometer Straße ungeheure drei Milliarden Euro verschlingen soll.

Im Folgenden einige Aspekte, die bei der Veranstaltung zur Sprache kamen. Eventuelle Ungenauigkeiten oder veränderte Themengewichtungen stammen vom Autor dieser Zeilen und sind nicht Dr. Frey oder seiner Studie anzulasten.

### **Schneller und weiter**

„Autobahnen fördern den Fortschritt, die regionale Wirtschaft und erhöhen die Mobilität und die Erreichbarkeit der Dörfer“, wiederholen manche Politiker gebetsmühlenartig. Tatsächlich ist aber längst belegt, dass der Bau von Straßen nicht nur Verkehr „erzeugt“, sondern durch

die Zersiedelung und den Abfluss der Arbeitsplätze in die Ballungsräume enorme Kosten für die Allgemeinheit verursacht.

Auswirkungen der Zersiedelung wie zum Beispiel Flächenverbrauch und längere Fahrwege sind nur die Symptome einer komplexen Entwicklung. Wenn wir nach den Ursachen suchen, finden wir unter anderem folgende Phänomene:

Erstens: Wir fahren immer schneller. Die Geschwindigkeiten im Verkehr stiegen seit den 1950er Jahren massiv an.

Zweitens: Studien haben gezeigt, dass die Menschen, sofern möglich, trotzdem eine etwa konstante Zeit für die täglichen Wege verwenden, etwa ein- bis eineinhalb Stunden pro Tag. Früher gingen wir viel zu Fuß, später fuhren wir immer mehr mit Bus und Tramway, heute werden sehr viele Wege mit dem PKW erledigt. Die höhere Geschwindigkeit hat uns aber keineswegs kürzere Fahrzeiten und somit mehr Freizeit gebracht, sondern lediglich eine enorme Verlängerung der Fahrwege zur Arbeit, zum Einkaufen, usw. Zwischen 1970 und 1990 stiegen die Pendlerwege zum Beispiel auf das Doppelte!

### **Gasthaus, Post und Greissler sperren zu**

Im wirtschaftlichen Bereich kam es seither zu massiven Konzentrationsprozessen: Die Menschen kauften mehr Autos und fuhren auf den für hohes Tempo ausgebauten Straßen zu entfernteren Großmärkten, Wirtshäusern, usw. Als logische Folge begann sich die lokale Infrastruktur aufzulösen. Im Dorf gab es kein Gasthaus mehr, keine Post, keinen Greissler. Die Wirtschaft merkte, dass die Leute bereit sind, weiter zu fahren und zog sich (aus „wirtschaftlichen Gründen“) aus der Fläche zurück. Am Rand größerer Siedlungen entstanden, gefördert von Bürgermeister\*innen mittels Flächenwidmung, Parkplätze mit großen Einkaufszentren, die nun meist nur mit dem Auto erreichbar sind. Die weiten Pendlerwege zu den Arbeitsplätzen in den Ballungsräumen wurden und werden vom Steuerzahler mit großen Geldbeträgen unfreiwillig subventioniert (Pendlerpauschale, usw.).

### **Einfamilienhausbrei**

Die schnellen Straßen ermöglichten es den Städtern, sich teilweise im „grünen“ Umland anzusiedeln, auch wenn der Arbeitsplatz weiterhin in der Stadt blieb. Das Umland blieb aber bald nicht mehr so idyllisch und „grün“, und oft brauchte fast jedes Familienmitglied ein eigenes Auto, um ins Ballungszentrum fahren zu können. In vielen Regionen rund um Wien und anderswo entstand nach und nach ein „Einfamilienhausbrei“ aus relativ monotonen Häuschen inmitten von eingezäuntem Rasen und Thujenhecken.

Die Absiedlung aus der Stadt verursachte allerdings hohe Kosten, sowohl für die Menschen selbst (zum Beispiel die Treibstoffkosten durch die langen Fahrtwege), als auch für die Allgemeinheit (Flächenverbrauch, teure Einleitung von Wasser und Kanal, teure Versorgung mit Sozialleistungen von Alten und Kranken, usw.).

Die Siedlungsfläche wächst in Österreich weitaus schneller als die Bevölkerung. Dies gilt unter Fachleuten als Alarmzeichen! Pro Tag werden in Österreich mehr als 10 Hektar Landschaft in neue Bau- und Verkehrsflächen umgewandelt und größtenteils versiegelt (Stand 2008).

Auf Ebene der Raumplanung wurden und werden die Ursachen für diese Fehlentwicklungen leider kaum bekämpft, ganz im Gegenteil! Man spricht immer nur davon, dass man „die Erreichbarkeiten verbessern wolle“. Die Ziele jedoch verlagern sich (siehe oben) immer weiter weg, sodass nicht nur die Treibstoffkosten steigen, sondern die Erreichbarkeit vieler wichtiger Lebenszentren massiv verschlechtert wird. Man denke nur an ältere Leute und Familienmitglieder ohne Auto im ländlichen Raum, die plötzlich nicht mehr einkaufen oder in

ein Gasthaus gehen können. Letztlich führt der Bau weiterer Schnellstraßen und Autobahnen zu einer Ausdünnung des Angebotes und der Vielfalt.

### **Eine Drei-Milliarden-Lobauautobahn in einem sensiblen Bereich?**

All diese Fehlentwicklungen, die viele Teile von Niederösterreich heimgesucht und teilweise verödet haben, drohen nun durch den Bau der drei Milliarden Euro teuren Lobauautobahn auch der Region im Nordosten Wiens zu schaden. Die meisten Menschen in Wien und im Umland wissen gar nicht, welche gewaltige „landschaftsverändernde“ Wirkung dieses Projekt haben wird, falls es tatsächlich realisiert wird.

Angesichts der im Herbst 2012 bevorstehenden UVP-Verhandlungen (Umweltverträglichkeitsprüfung) werden wir in den kommenden Teilen dieser Serie verschiedene Aspekte des Großprojekts beleuchten und hinterfragen.

Link zur Studie von Dr. Harald Frey: <http://www.zukunft-statt-autobahn.at/downloads/finish/20-2012-09-12pkautobahn-und-speckquertel/87-studiefreyautobahn-und-speckquertel.html>

Link zum Online-Artikel:

[http://oekonews.at/index.php?mdoc\\_id=1073915](http://oekonews.at/index.php?mdoc_id=1073915)