

Straßenplanung mit Phantasieziffern?

Verkehrsprognosen scheinen gezielt hoch angesetzt - Ausbau des öffentlichen Verkehrs notwendig

Wien - Nachdem diese Woche die Einspruchsfrist für die Änderungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung für die A5 zu Ende gegangen ist, wecken die Details Zweifel an der Seriosität der Asfinag-Planungen. Die zugrunde liegenden Verkehrsprognosen sind anscheinend ohne jede Grundlage, kritisiert die Plattform Zukunft statt Autobahn.

"Der PKW-Verkehr geht entlang zahlreicher geplanter Autobahn- oder Schnellstraßentrassen zurück. Trotzdem kalkuliert die Asfinag mit steigender Verkehrsbelastung", so zsa-Sprecher Axel Grunt. Beim österreichischen Autobauer argumentiert man recht phantasievoll: "Das für die Verkehrsprognose verwendete Modell berücksichtigt zudem alle künftigen österreichischen Straßenprojekte", schreibt die Asfinag in einer Aussendung. Mit anderen Worten: Eine nicht-existente Straße wird als Planungsgrundlage für eine andere nicht-existente Straße herangezogen!

Selbst scheinbar konkrete Planungsziffern für die A5 sind nicht nachvollziehbar: So kommt eine tschechische Zählung am Grenzübergang Drasenhofen im Jahre 2010 auf 5.054 Fahrzeuge täglich, auf Niederösterreichischer Seite liegt man mit 7.135 Fahrzeugen immerhin um 40 Prozent darüber.

Beispiel S7: Tatsächlich geht der Verkehr auf der derzeitigen B319 seit Jahren zurück, seit 2008 um stolze 15 Prozent! Asfinag und Autoverkehrsministerin Bures beharren trotzdem auf dem 565-Millionen-Projekt.

Bis 2017 will die Asfinag (offiziell) fast 7 Milliarden Euro für neue Autobahnen und Schnellstraßen verbauen - obwohl Österreichs Autobahnnetz längst eines der dichtesten in Europa ist. Der Schuldenberg der Asfinag liegt bei zwölf Milliarden Euro, bis 2020 rechnet der Rechnungshof mit 20 Milliarden.

Eine deutsche Vollkostenrechnung kommt zum Ergebnis, dass ein Kilometer Autobahn in Summe 26,8 Millionen Euro kostet - die Asfinag gibt ihre Kosten mit sechs Millionen an. Und bei einer Vollkostenrechnung reichen die Mautgebühren bei Weitem nicht aus. Österreichs Autobahnnetz ist bereits jetzt doppelt so dicht gewoben wie im EU-Schnitt. Dabei hegen Ökonomen längst Zweifel am Straßenbau als Investition. Das Geld fehlt dann eben bei Bildung und Forschung.

Die Zeit des großen Autobahnbaus ist vorbei, sagt Klaus Schierhackl, Vorstandsdirektor der Asfinag. "Als Plattform Zukunft statt Autobahn fordern wir Schierhackl auf, sofort mit dem Sparen zu beginnen", so Axel Grunt. Für Prestige-Autobahnen werden in Österreich Milliarden verschleudert: S1, S3, S7, S8, S34, S36, S37, A5, A9, A26. Alleine die Lobauautobahn S1 könnte 3 Milliarden Euro vernichten.

Deren geplante Trasse führt direkt an gewachsenen Siedlungsstrukturen vorbei - nur wenige 100m von Schulen, Kindergärten und Einfamilienhäuser. Die Abgase sollen ungefiltert und unter großem Lärm aus 10 m hohen Abgasbauwerken ausgeblasen werden, neben Wohnhäusern in Essling und Groß Enzersdorf.

Die Plattform Zukunft statt Autobahn fordert einmal mehr einen strategischen Ausbau des Öffentlichen Verkehrs: Regionalbahnen, Autobusse, Taktverkehr, Anrufsammeltaxis oder Carsharing-Modelle.

Link zum Online-Artikel:

http://www.oekonews.at/index.php?mdoc_id=1073016