

Der Regionenring und was wirklich dahinter steckt

Die Verkaufsmasche

Die Asfinag und so manche Politiker bezeichnen die S1 als Teilstück des sogenannten „**Regionenrings**“ um Wien.

(Siehe http://www.asfinag.at/strassenbau/projekte/regionenring/regionenring_start.htm)

Der Zweck dieses behübschend Regionenring genannten geplanten hochrangigen Straßennetzes im Raum um Wien ist laut Asfinag:

„Zur Bewältigung des Güter- und Personenverkehrs im Ballungsraum Wien – St. Pölten und zur Entlastung von Wohngebieten wird im Rahmen der Erweiterung des ASFINAG-Netzes in der Ostregion ein Autobahnen- und Schnellstraßenring in und um Wien realisiert. Der Regionenring wird als Verbund von mehreren Autobahnen und Schnellstraßen eine verkehrswirksame, sichere und umweltverträgliche Erschließung der ‚Vienna Region‘ gewährleisten. Er verbindet sechs hochrangige Straßen in den Bundesländern Wien und Niederösterreich.“

Wir sehen in der S1 weder eine *sichere* (Stichwort: Ein 8,5 km langer Tunnel ohne Notausstiege nach oben, mit Fluchtwegen über die Gegenfahrbahn in der jeweils anderen Tunnelröhre), **noch eine *verkehrswirksame Entlastung*** (Stichworte: Pendlerverkehr verläuft zum überwiegenden Teil in Ost-West-Richtung, nicht nord-südlich; die hochrangige Straße wird bis dato nicht in dieser Region vorhandenen (Transit-)Verkehr erst anziehen) **und schon gar keine *umweltverträgliche Erschließung*** (Stichworte: Luft, Lärm, Feinstaub, Grundwasser).

Und die von der Asfinag hervorgehobene *Entlastung von Wohngebieten* ließe sich am besten mit Ortsumfahrungen erzielen – ohne zusätzliches Verkehrsaufkommen damit zu produzieren.

Worin wir jedoch zustimmen: Es wird in verkehrstechnischer Hinsicht zu einer „*Erschließung*“ der Region kommen. Unsere Region wird definitiv für den Schwer- und den Transit-Verkehr erschlossen.

Die Wirklichkeit

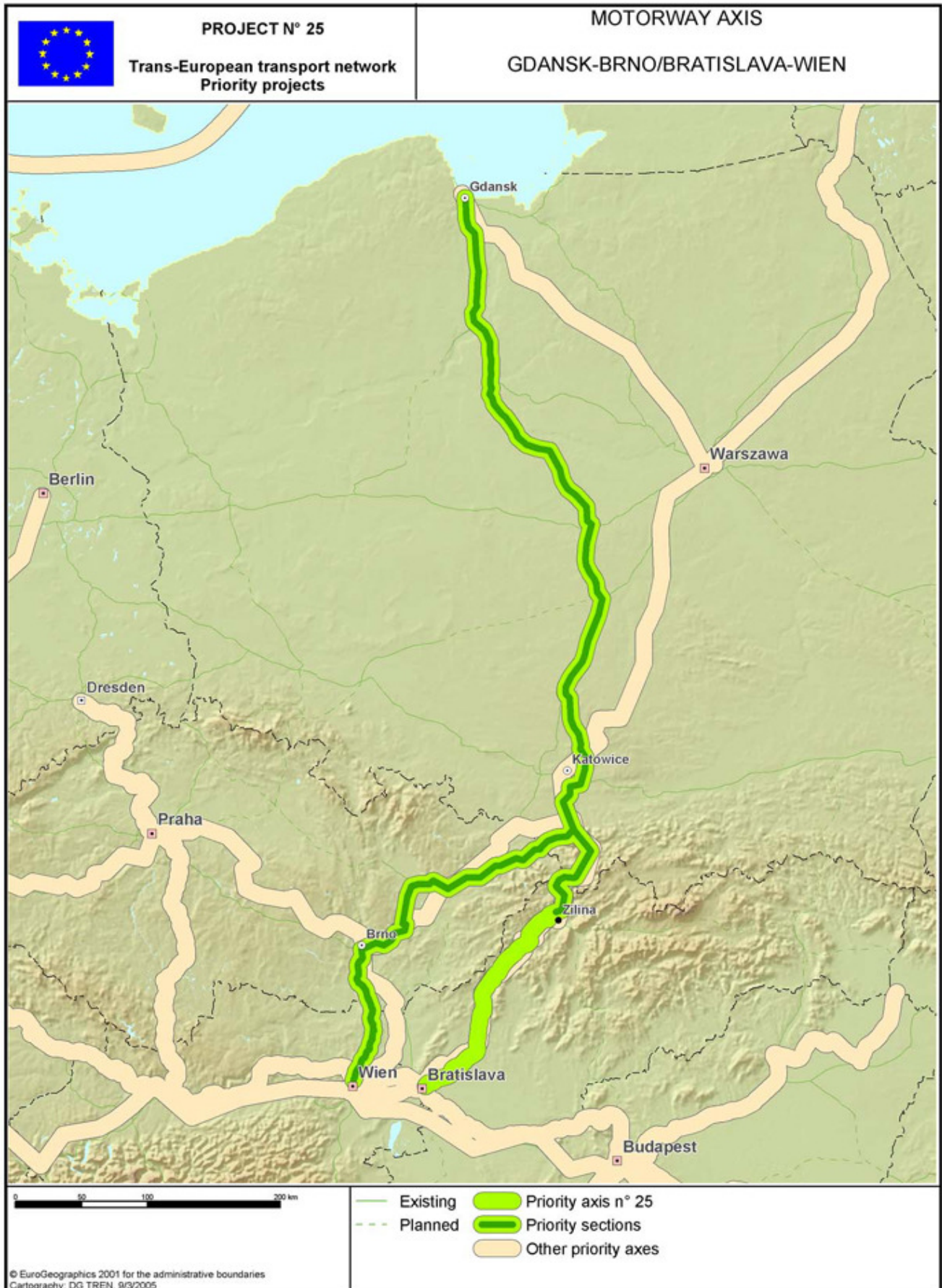
In Wirklichkeit bildet die S1 nur ein **Teilstück einer geplanten internationalen Nord-Süd-Transitstrecke von der polnischen Ostseehafenstadt Gdansk (Danzig) über Katowice und Brunn bis nach Wien – und in weiterer Folge bis ans Mittelmeer.** (Siehe Grafik 1 auf der nächsten Seite)

Die S1 ist Teil des TEN-Projektes Nr. 25 und gehört zu den 30 vorrangigen Verkehrsprojekten der EU, siehe Grafik 2 auf der übernächsten Seite. Auffallend dabei ist sofort, dass es nur einen verschwindend kleinen Anteil an hochrangigen *Straßen*projekten gibt. Den weitaus größten Teil der TEN-Projekte machen Schienenprojekte aus. (Infos zu allen TEN-Projekten sind zu finden unter http://europa.eu.int/comm/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_de.pdf)

Da der Widerstand der Bevölkerung gegen eine Transitautobahn – die bei uns noch dazu mitten durch Wohngebiet geplant ist – sicherlich zu groß wäre, wird versucht, der Bevölkerung das TEN-Projekt Nr. 25 scheinbar schmackhaft zu machen – getarnt als „Ortsumfahrungen“ und „Ring um Wien“.

Die geplante Trantisschneise wird dabei in lauter kleine Teilstücke zerlegt, die dann auch einzeln genehmigt werden: Im Norden ein Teilstück der A5, der Nordautobahn, die in die B7 einmündet. Mit dem Argument, die A5 würde die B7 mit Verkehr überschwemmen, werden dann die weiteren Teilstücke, S1 Ost und die S2, gerechtfertigt.

Klassischer Fall von „Die Katze beißt sich in den Schwanz“: Wer Autobahnen baut, wird nun mal Verkehr ernten.



Grafik 1: TEN-Projekt Nr. 25 – eine Transitstrecke von Danzig bis Wien



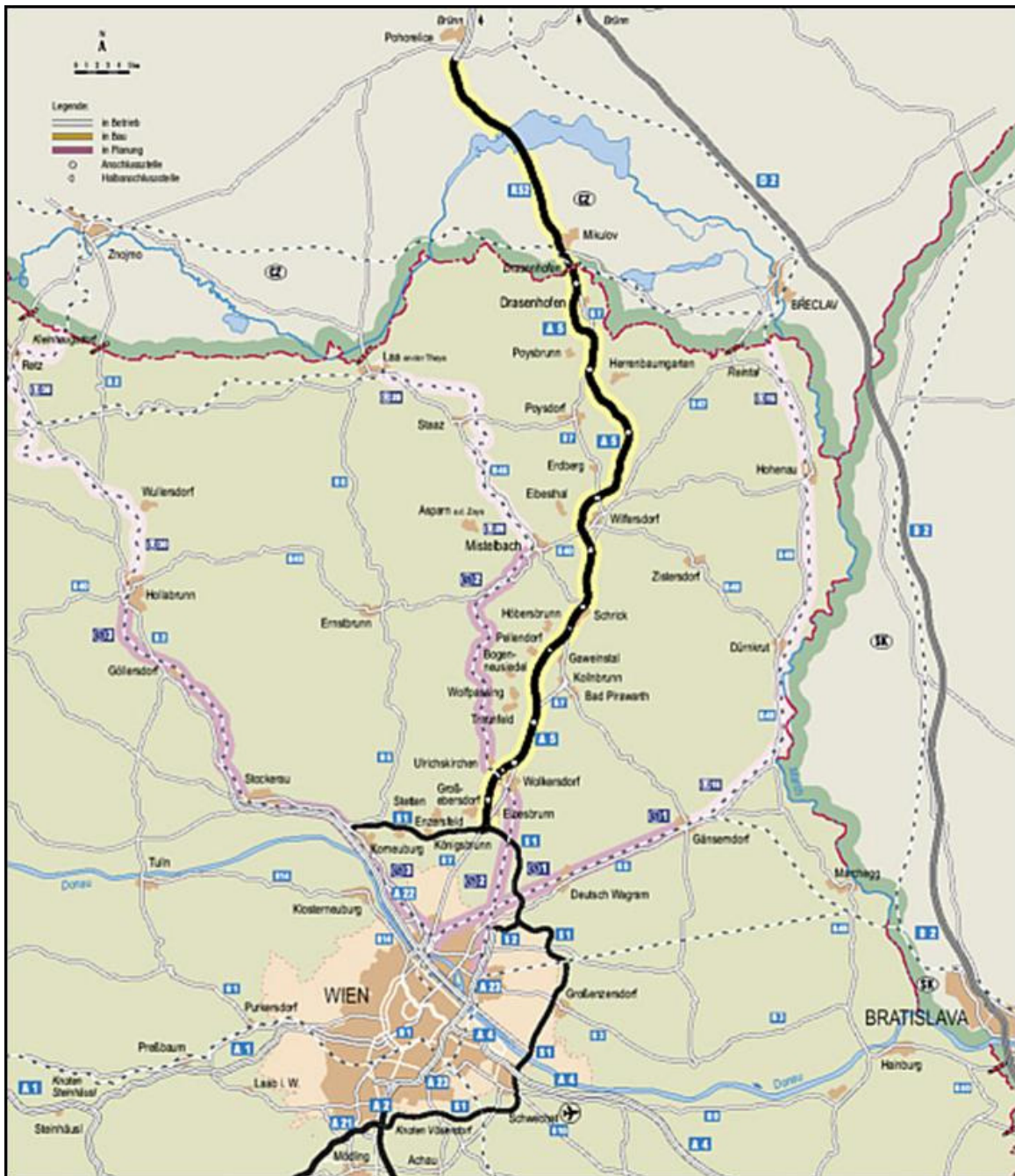
Grafik 2: TEN-Projekte der EU, rote Linien = Schienenprojekte, grüne Linien = hochrangige Straßenprojekte

Die Frage

Durch Medien, Wirtschaft und Politiker wird das Szenario heraufbeschworen, in den nächsten Jahrzehnten würde sich ohne die S1 der Transitverkehr aus dem Norden quasi vor unseren Haustüren durch die Ortschaften stauen.

Würde dann nicht schon die S1 auf den als Naturereignis angenommenen Verkehr warten, wäre „die Hölle los“, **denn wie sollen die Güter von Norden nach Süden transportiert werden?**

Die Antwort gibt folgende Karte:



Auf der D2, der bereits vorhandenen Nord-Süd-Transitroute, einer Hochleistungsautobahn durch Tschechien, die Slowakei und Ungarn. Dort fahren bereits täglich tausende Schwerlastler und Transporter an Österreich vorbei Richtung Süden.

Es gibt sie also schon, die Nord-Süd-Transitrouten.

Aber unsere Politiker und Wirtschaftslobbys wollen den Transit bewusst nach Österreich holen – und zwar auf Kosten von Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung.

Man muss sich fragen, welche zweiseitige Politik hier von Österreich verfolgt wird: Einerseits wird unermüdlich und lautstark gegen den laufend zunehmenden Transitverkehr gekämpft, der den Westen Österreichs überrollt, andererseits holen sich unsere „Interessensvertreter“ eine neue europäische Transitstrecke in den Osten Österreichs.

Zudem muss es wohl Ziel einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik sein, so viel Güterverkehr als möglich auf die Schiene zu verlagern.

Der Trend der letzten zehn Jahre ist jedoch genau umgekehrt: Der Straßengüterverkehr in der EU ist um 32 Prozent gestiegen, der Güterverkehr auf der Schiene um zwei Prozent gesunken. Durch den Bau weiterer Transitautobahnen wird diese Richtung wohl weiter verstärkt. (Quelle: VCÖ-
Presseaussendung, 15.12.2005)

Gesammelte Links:

Asfinag-Info zum Regionenring:

http://www.asfinag.at/strassenbau/projekte/regionenring/regionenring_start.htm

Infos zu allen TEN-Projekten der EU sind zu finden unter

http://europa.eu.int/comm/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_de.pdf