

Kommentar der BIM (in Rot) zum Artikel des Wiener IV-Präsidenten Albert Hochleitner auf der Website der Industriellenvereinigung:

Vom Projektbeschluss bis zur Fertigstellung sechs Jahre

IV Wien-Präsident Albert Hochleitner macht sich in seinem aktuellen Leitartikel in den "iv.positionen Wien" Gedanken um die Verfahrensbeschleunigung von Infrastrukturprojekten.

Natürlich spreche ich nicht von der S1 oder anderen großen österreichischen Infrastrukturprojekten, sondern von der ersten Hochgebirgsbahn der Welt über den Semmering. Baubeschluss 1848, der erste Zug fuhr dann am 18. April 1854. Kein Stahlbeton, keine Tunnelbohrmaschinen. Ich bin auch sicher, die Semmeringbahn hätte nie die Umweltverträglichkeitsprüfung bestanden. Die Einsprüche der Anrainer oder Naturschutzbeauftragten hätten das Projekt zu Fall gebracht, wenn es alle heutigen Verfahrensvorschriften schon 1848 gegeben hätte. Österreich und die Welt wären um ein „Weltkulturerbe“ ärmer. *Ja, ja, und die S1 wird sicher auch zum Weltkulturerbe erklärt, insbesondere wenn eine Brücke über Donau und Lobau gebaut wird („keine Tunnelbohrmaschinen“)...*

Natürlich ist die Situation, was Verfahren und Genehmigungen betrifft, zwischen einer absoluten Monarchie und einem demokratischen Rechtsstaat nicht vergleichbar. *Klingt da eventuell ein ganz klein wenig Bedauern an?* Trotzdem: Es ist ein unhaltbarer Zustand, dass Verfahren praktisch endlos in die Länge gezogen werden. Es ist unverantwortlich, dass Projekte, deren gesamtwirtschaftliche Bedeutung und Notwendigkeit unbestritten sind, eine unvertretbar lange Verfahrensdauer haben, ohne dass jemand dafür zur Verantwortung gezogen wird. *Ach, sollen wir um unsere Umwelt und Gesundheit besorgten Bürger jetzt geklagt werden oder wie soll man diese Drohung sonst verstehen?*

Buchstäblich entscheidend für das wirtschaftliche Überleben Wiens ist, ob es gelingt, den „Regionenring“ durch die Querung der Donau und den Anschluss an die Korneuburger Schnellstraße so zu schließen, *Mit Sicherheit, wird Wien auch ohne die S1 wirtschaftlich überleben. Die Verkehrsplaner aber müssen schnellstens umdenken: Die steigenden Rohölpreise, die knapper werdenden Reserven führen sonst dazu, dass die Transportwirtschaft zusammenbrechen wird, wenn immer noch auf die Straße, statt auf die Schiene gesetzt wird - und das könnte dann wirklich zum wirtschaftlichen Zusammenbruch führen.* dass der Teil des Verkehrs, der nicht für Wien bestimmt ist oder aus Wien kommt, nicht durch oder in die Stadt muss. Es wird ganz einfach so sein – und das wird ja von allen herbeigesehnt –, dass der wirtschaftliche Austausch zwischen Wien und Bratislava ebenso zunehmen wird wie zwischen der Ostregion Österreichs und der Tschechischen Republik. Die Nordautobahn wird voraussichtlich 2009 fertiggestellt sein, und wir können dann mit Sicherheit davon ausgehen, dass der Verkehr im Nordosten Wiens genauso zusammenbrechen wird, wie er dies viele Jahre an der Südeinfahrt Wiens getan hat, wenn es nicht gelingt, den „Regionenring“ früher fertigzustellen. *Die S1 ist kein Regionenring, sondern eine internationale Transitschneise von Danzig zur Adria, das zeigt ein Blick auf die europäische Verkehrsplanung.*

Stadtrat DI Schicker hat in seiner Präsentation im Vorstand der Industriellenvereinigung Wien darauf hingewiesen, dass er als Folge der Genehmigungsverfahren nicht damit rechnet, dass der „Regionenring“ vor 2014 geschlossen werden kann. Dies ist eine unakzeptable Perspektive, unverantwortlich gegenüber der Bevölkerung und unverantwortlich gegenüber der Wirtschaft. *Unverantwortlich gegenüber der Bevölkerung ist, keine schnellen, zuverlässigen Öffis zu bauen, die die vielen Wien-Pendler umwelt- und damit gesundheitsschonend an ihren Arbeitsplatz bringen. Unverantwortlich ist es, eine internationale Transitschneise mitten durch Siedlungsgebiet zu bauen, einen Abgasturm einige Meter neben dem Nationalpark und zwischen Wohnhäusern zu errichten. Die einzig*

unakzeptable Perspektive in diesem Zusammenhang ist die S1 an sich: Ein Milliardenprojekt für den internationalen Transit auf Kosten der Steuerzahler, zu Lasten von Umwelt und Gesundheit, zu Lasten der regionalen Betriebe und der Nahversorgung.

Wir werden daher gemeinsam mit der Stadt Wien nach juristisch korrekten Wegen suchen, um Verfahren so zu beschleunigen, dass eine Abwicklung von Infrastrukturprojekten in einer Zeitspanne möglich ist, die nicht das Doppelte der Bauzeit beträgt. Rechtssicherheit und Schutz berechtigter (und dies ist zu unterstreichen) Anliegen ist nicht eine Funktion der Verfahrensdauer. *Verfahrensbeschleunigung kann nur zu Lasten der hier lebenden Menschen gehen - welch menschenverachtende Aussage!*

Eine weitere Überlegung hat sich aus der Diskussion im Vorstand, über die an anderer Stelle in den iv.positionen berichtet wird, ergeben:

Wir müssen uns dazu durchringen, Projekte auf dem Gebiet der Infrastruktur auch danach zu beurteilen, welcher Nutzen welchen Kosten gegenübersteht. Projekte, die dazu dienen, Verkehrsspitzen während einiger Sommerwochenenden zu verhindern, müssen sich dem betriebs- und volkswirtschaftlichen Wettbewerb mit anderen Projekten, die der Entwicklung einer gesamten Region dienen, stellen. Ich bin mir bewusst, dass viele Projekte letztlich eine politische Entscheidung benötigen. Notwendig ist aber, dass – bevor die politische Entscheidung gefällt wird – eine sachliche Entscheidungsgrundlage erarbeitet wird. In der Gesetzesfolgenabschätzung bemühen wir uns, die Konsequenzen von Gesetzesbeschlüssen, sowohl innerhalb der Verwaltung als auch bei den Betroffenen, zu beziffern. *Bezifferung der Konsequenzen bei den Betroffenen? Xxx Krankenstandstage mehr, xx Monate kürzere Lebensdauer aufgrund von Feinstaub, Abgasen und Lärm, xx Kinder mehr mit Lernschwierigkeiten aufgrund von Konzentrationsstörungen, Wertminderung der Häuser, für die ein Leben lang gespart wurde, xx Kilometer weitere Wege aufgrund der immer dünner werdenden Nahversorgung, xx Milliarden weniger Steuergeld für Öffis, die Pendlern das Leben erleichtern würde usw. usw. - alles nachzulesen auf unserer Website.* Ähnliches muss für Infrastrukturprojekte ab einer bestimmten Größenordnung ebenso gegeben sein wie ein rechtlicher Rahmen für den Entscheidungsprozess, der Projekte mit österreichweiter und europäischer Bedeutung so beschleunigt, dass nicht erst die nächste Generation Nutznießer der Entscheidung ist. *Die nächste Generation - Nutznießer? Unsere Kinder und Enkelkinder werden es uns nicht danken, wenn unsere Generation alles mit Betonbändern und riesigen Knoten zubetoniert. Laut Experten hat die Motorisierung ihren Sättigungsgrad zum Teil schon erreicht. Zudem würden die sich laufend ändernden Rahmenbedingungen wie höhere Benzinpreise, Ölknappheit, höhere Transportkosten etc. nicht in den Planungen berücksichtigt. Umdenken ist gefragt, davon könnte die nächste Generation dann wirklich Nutznießer sein.*

Link zum Online-Beitrag:

http://www.iv-net.at/open/all/beitrag_lgnews.php?lg=iv-wien&id=114&PHPSESSID=26966ffe3222208afa22cdd7c3a7e197