

Schiene und Straße

Kleine Bremsmanöver bei Ausbau der Verkehrswege

Die budgetär dringend notwendige Redimensionierung von Bahn- und Autobahnausbau bleibt Stückwerk



Die budgetär dringend notwendige Redimensionierung von Bahn- und Autobahnausbau bleibt Stückwerk. Der Lobautunnel ist aufgeschoben, der Linzer Westring birgt Koalitionssprengstoff.

Wien - In absoluten Zahlen klingen die von Verkehrsministerin Doris Bures verkündeten Pläne für Sparschiene und Sparautobahnen eindrucksvoll: Die bis 2016 geplanten Investitionen in Verkehrsinfrastruktur werden um 4,3 Milliarden Euro gekürzt. Davon entfallen 2,8 Mrd. auf den Autobahnbauer Asfinag.

Gemessen an den Summen, die der Bund in den nächsten sechs Jahren in den Ausbau von Bahn, Autobahnen und Schnellstraßen investiert, wirken die Einsparungen freilich wie ein Klacks. In Bahnhöfe, das Bestandsnetz und verkehrswirtschaftlich teils fragwürdige Bahntunnels werden immer noch 11,5 Milliarden Euro investiert, in das hochrangige Straßennetz 6,5 Milliarden Euro. Herunter gebrochen auf die bis 2013 laufende Legislaturperiode werden die Baubremse, auf die Bures nun steigt, also nur Insider bemerken.

Lobau-Querung in der Warteschleife

Im Detail enthält das Sparprogramm kaum Überraschungen: Die 19 Kilometer lange Lobauquerung samt Tunnel unter der Donau (S1 Schwechat-Süßenbrunn), deren Bau frühestens 2015 beginnen sollte, bleibt "prioritär", wird aber neuerlich einer Bedarfsprüfung unterzogen. Heißt auf gut Deutsch: Das auf 1,6 Milliarden Euro taxierte Großprojekt bleibt in der Warteschleife. Sie habe mit der neuen rot-grünen Stadtregierung noch nicht über eine Kostenbeteiligung der Wiener verhandeln können, sagte Bures in einer Pressekonferenz am Freitag.

Bei der vom Rathaus gewünschten (aber für das hochrangige Straßennetz unbedeutenden) 7,5 Kilometer langen Verlängerung der Südosttangente vom Knoten Hirschstetten zur S1 nach Raasdorf (Projektkosten: 384 Mio. Euro) wird die Asfinag nur den östlichen Teil übernehmen, also vom Heidjöchl bis Raasdorf. Die extrem kostenintensive Strecke durch Wohngebiet nächst des Flugfeldes Aspern wird das Wiener Rathaus übernehmen müssen. Mit dem Stückwerk sei eine Umfahrung Wiens samt Anschluss zur Marchfeldstraße (S8) gewährleistet, führte Asfinag-Vorstandsdirektor Alois Schedl aus.

Nervenkrieg um Linzer Westring

Zusammengestutzt werden, wie der STANDARD mehrfach berichtete, auch die Projekte Traisental Schnellstraße (S34), Klagenfurter Schnellstraße (S37), S3 (Hollabrunn bis Guntersdorf), Murtal Schnellstraße (S36) und das letzte Stück der Nordautobahn (A5 von Poysbrunn bis Staatsgrenze). An dem von der Asfinag ebenfalls stets als unrentabel klassifizierten Abschnitt von Schrick bis Poysbrunn wird als "prioritär" festgehalten.

Zur S31 von Oberpullendorf bis zur Grenze müssen die Burgenländer tief in die Landeskassen greifen, die Asfinag investiert statt 80 nur 37 Millionen Euro.

Ein Nervenkrieg steht Bures beim Linzer Westring bevor: Der aus Oberösterreich stammende Wirtschaftsminister Reinhold Mitterlehner droht mit Blockade im Ministerrat, falls Bures hart bleibt. "Die Gespräche mit Finanzminister Pröll stehen erst bevor, dann wird man sehen", hieß es am Freitag. Nachsatz: Bures wäre gut beraten, das Versprechen ihres Vorgängers Werner Faymann einzuhalten. Sie könne stattdessen ja unnötige Bahnprojekte wie den Koralmtunnel streichen.

Davon will Bures erwartungsgemäß nichts wissen. Schließlich geht es bei Semmering- und Koralmtunnel um "eine starke Süd-Achse" für die Bahn, die von Villach nach Venedig freilich nicht auf der auf Hochleistung ausgebauten Pontebbana-Bahn fährt, sondern mit Autobussen.

Der Koalitionsstreit tobt: ÖVP-Verkehrssprecher Ferdinand Maier distanzierte sich vorsorglich von Bures' Plänen, Bauernbund-Präsident Fritz Grillitsch nannte sie gleich "Pfusch". (ung, DER STANDARD, Print-Ausgabe, 13./14.11.2010)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/1288660371143/Schiene-und-Strasse-Kleine-Bremsmanoever-bei-Ausbau-der-Verkehrswege>