

Infrastruktur

Geisterbahn im Stauparadies

Oberstes Ziel war offenbar lediglich eine für den Bundeshaushalt verträgliche Belastungsdosierung in Sachen außerbudgetäre Schulden

Von Luise Ungerboeck

Die Nordautobahn sollte Verkehrsministerin Doris Bures mahnendes Beispiel sein. Seit die A5 von Wien nach Schrick im Weinviertel im Februar eröffnet wurde, lichten sich die Reihen in der Schnellbahn. Bis zu zehn Prozent weniger Fahrgäste - das ist dramatisch für die ÖBB, gehörte die S-Bahn von Mistelbach nach Wien doch zu den stark frequentierten Pendlerstrecken.

Das Beispiel wird Schule machen. Denn zahlreiche Schnellstraßen, auf deren Bau die Bundesländer so vehement pochen, forcieren die Verlagerung des Berufsverkehrs von der Schiene auf die Straße und nicht umgekehrt. Verstopfte Stadteinfahrten werden dank nachgeschmissener Steuergelder zum Stauparadies.

Vor diesem Hintergrund verdient der von Bures vorgelegte Ausbauplan für Bundesverkehrsinfrastruktur seinen Namen nicht - auch wenn er um ein paar Milliarden redimensioniert wurde. Oberstes Ziel war offenbar lediglich eine für den Bundeshaushalt verträgliche Belastungsdosierung in Sachen außerbudgetäre Schulden. Der Ausbau von Geisterbahnen (Stichwort Koralmtunnel) wurde ebensowenig gestoppt, wie der Finanzausgleich durch die Hintertür, bei dem Ortsumfahrungen zu Autobahnen aufgeblasen werden, weil sie dann der Bund bezahlen muss und nicht die Provinz. Bures hat die Milliarden-Fehlinvestitionen als Ministerin zu verantworten - auch, wenn die Steilvorlage von ihrem Vorgänger Werner Faymann stammt. (Luise Ungerboeck, DER STANDARD, Print-Ausgabe, 13./14.11.2010)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/1288660370613/Infrastruktur-Geisterbahn-im-Stauparadies>