

Konjunkturelle Transitgegner

Zur Glaubwürdigkeit regierungsamtlicher Protestkultur, Abt. Verkehrspolitik

*Christian Felber**

Bei so vielen hochoffiziösen Transitgegnern - Landeshauptmann Schausberger, Exvizelandeshauptmann Verkehrsminister Gorbach, Landeshauptmann Van Staa . . . - kommen einem beinahe die Tränen. Das Thema wäre es allerdings wert: Transit trägt entscheidend zum Treibhauseffekt bei. Transit macht Täler unbewohnbar, Transit bedeutet Lärm, Abgase, Unfälle, Tod. "Der Verkehr verursacht jährlich 2400 Tote durch Luftverschmutzung", zitiert Verkehrsminister Hubert Gorbach eine Studie der Weltgesundheitsorganisation korrekt in der *Krone*. Es ist ja wie Kabarett: Die EU versteht sich als grenzenloser Wirtschaftsraum, sie plant und kofinanziert transeuropäische Transitautobahnen, doch für die Maut ist jedes Land selbst zuständig. Schlimmstenfalls müssen 15 (und bald 25) nationale Mautsysteme unter enormem Kostenaufwand kompatibel gemacht werden - anstatt ein EU-weites Mautsystem zu installieren, das die Verkehrslawine auf ein menschenverträgliches Maß reduziert. Gründe genug also, um auf die Straße zu gehen.

Auffallend ist aber, wie kurz die Blockaden jeweils dauern - so kurz, dass der freie Warenverkehr durch die EU nie wirklich gefährdet ist. In Vorwahlzeiten steigen Zahl und Radikalität der Transitgegner exponentiell. Die Äußerungen Schausbergers lassen richtig hoffen. Doch jede Wette, dass nichts dabei herauskommt!

Märchen erzählen

Wenn ein Landeshauptmann es wirklich ernst meint, setzt er sich zu den Autobahnbesetzern und bleibt so lange sitzen, bis die Frächterlobbys auf den Knien winseln, zumindest ein paar Brummis durch die Alpen donnern lassen zu dürfen. Und inszeniert nicht zahnlose Sekundenblockaden, mit denen man zwar in die *Kronen Zeitung* kommt, aber keinen politischen Druck entwickelt.

Wie unernst die Transitdebatte im Kern ist, lässt sich am Verhältnis zur Transitinfrastruktur - den Autobahnen - ablesen. "Das wird das Jahr des Straßenbaus", tönte Transitgegner Gorbach bei der Präsentation des Konjunkturpakets. Damit liegt er voll auf Linie von ÖVP und SPÖ. Die Sozialdemokraten vertreten beispielsweise die Ansicht, dass Autobahnbau einen zentralen Motor für Arbeitsplätze darstelle - und in der gegenwärtigen Wachstumsflaute die ideale Medizin für das Land sei. Klimawandel, Abgase, Unfälle, 1000 Tote und 55.000 Verletzte pro Jahr in Österreich spielen offenbar keine Rolle für die soziale Gerechtigkeitspartei. Aber dass sie wider besseres Wissen mit Arbeitsplätzen argumentiert - so als ob es nie die Wifo-Studie gegeben hätte, derzufolge jeder neue Eisenbahnkilometer zwischen 60 Prozent (Deutschland) und 100 Prozent (England) mehr Arbeitsplätze schafft als ein neuer Autobahnkilometer -, ist eine Verhöhnung der eigenen Ideale.

Auch andere wirtschaftliche Argumente sollten dringend vom Autobahnbau abraten: Autobahnen bringen - auch wenn es noch so oft behauptet wird - keinen Wohlstand. Dass das Wipptal durch die Brennerautobahn nicht erblüht, sondern zum Geistertal geworden ist, wissen inzwischen alle dort. Das gleiche Schicksal erlitt der Lungau durch die Tauernautobahn. Die Betonschleuse durch das innergebirgige Juwel hat nur die Luftverschmutzung, nicht aber die Wertschöpfung steigen lassen: Sie bleibt seit der

milliardenschweren Straßeninvestition hinter dem Salzburger Durchschnitt zurück. Das Burgenland ist das Bundesland mit den meisten Autobahnkilometern und der geringsten Kaufkraft pro Einwohner/ in. Auch in Deutschland lässt sich der Zusammenhang Autobahnbau und Arbeitsplätzen nicht nachweisen. In den wirtschaftlichen Musterländern Bayern und Baden-Württemberg stehen die Autobahnen nur halb so dicht wie im von Arbeitslosigkeit geplagten Nordrhein-Westfalen.

Auf Häupl hoffen?

Fazit: Auch die geplante Nordautobahn (A5) wird das Weinviertel nicht mit Reichtum füllen, sondern den noch verbliebenen absaugen. Viel Fantasie braucht es ja nicht. Wird der Autobahnring um Wien geschlossen, ist die A5-Einmündung der ideale Standort für eine Shopping City Nord, und diese wird Tausende Geschäfte und Arbeitsplätze im Weinviertel ruinieren. Die Weinviertler/innen werden noch stärker als bisher mit dem Auto nach Wien zur Arbeit pendeln - und auch zum Einkaufen. Damit erzeugen sie erst den Verkehr, der die A5 rechtfertigt, frei nach dem Motto: Straßenbau bringt noch mehr Stau.

Von Singapur lernen

Die Südosttangente ist das Paradebeispiel für die Verkehrsspirale. Einst als "Entlastungstangente" konzipiert, muss sie nun selbst durch eine Lobau-Autobahn entlastet werden. Ausgerechnet ein sozialdemokratischer Biologe - Michael Häupl - stellt sich für die Zerschneidung der Naturoase zur Verfügung, so als ob es Hainburg nie gegeben hätte und der Klimawandel ein Kindermärchen wäre.

Häupl könnte von Singapur oder der Schweiz lernen. Singapur hat verstopfte Stadtautobahnen mit flexibler Maut wieder in Fluss gebracht, in der Schweiz ist der Lkw-Transit durch ein ehrgeiziges Roadpricing um neun Prozent geschrumpft. Ökologisch kostenwahre Maut (sie preist alle Umweltschäden in den Transport ein) und Bahnausbau sind gangbare Auswege aus Transithölle und Verkehrsspirale. Doch die Bahn ist den österreichischen "Transitgegnern" der derzeit größte Dorn im Auge. Und eine kostenwahre Maut scheitert zwar auch an der EU, vor allem aber an den heimischen Schutzpatronen von Pkw und Lkw.

**Der Autor ist freier Publizist
und Pressesprecher von "Attac
Österreich".*