



ZERSTÖRFÄHIGKEIT AUTO

Spätestens seit Anfang der 1990er Jahre wissen wir, dass der überzogene Autoverkehr nicht nur unsere Stadt- und Dorfzentren aushöhlt, die Suburbanisierung vorantreibt und die Landschaft zerstört, sondern auch ein Hauptgrund für den Klimawandel ist. An unserem Verkehrsverhalten wie auch an der Siedlungsstruktur hat diese Erkenntnis jedoch nichts verändert – im Gegenteil.

Was schert uns die Zukunft?



Noch massiver als zuvor wurden seither Autobahnen und Schnellstraßen, Stadt- und Überlandstraßen ausgebaut, Parkplatzkapazitäten erweitert, autogerechte Stadtteile geschaffen und im Gegenzug Nebenbahnen stillgelegt – vor allem auch in Niederösterreich. Nicht von ungefähr liegt das Land mit seinem Motorisierungsgrad von 641 Autos pro 1.000 Einwohner knapp hinter dem Burgenland auf Platz 2 im an sich schon überdurchschnittlich motorisierten Österreich. Natürliche Ursachen, dass Niederösterreich noch automobiler ist als etwa Oberösterreich oder die Steiermark, gibt es keine. Es liegt an politischen Ursachen – und nicht zuletzt an der Gleichgültigkeit und Bequemlichkeit der Bevölkerung.



Wer die jüngsten Klimaschutz- und Verkehrskonzepte liest und all die politischen Reden hört, die sich kaum von jenen der letzten Jahrzehnte unterscheiden und verheißen, dass nun endlich, jetzt aber ernstgemeint, und diesmal auch wirklich der Autoverkehr reduziert werden sollte, könnte fast meinen, dass die hohe Politik sich ab sofort nicht mehr von den Interessen der Straßenbauwirtschaft, der Erdölkonzerne und der Automobilindustrie lenken lässt. Doch auch das zu glauben, wäre bequem. Denn es braucht nicht viel, um zu erkennen, dass es – siehe Waldviertelautobahn, Marchfeldschnellstraße oder zahlreiche Bundesstraßenbauprojekte – unverändert weitergeht, auch in St. Pölten.

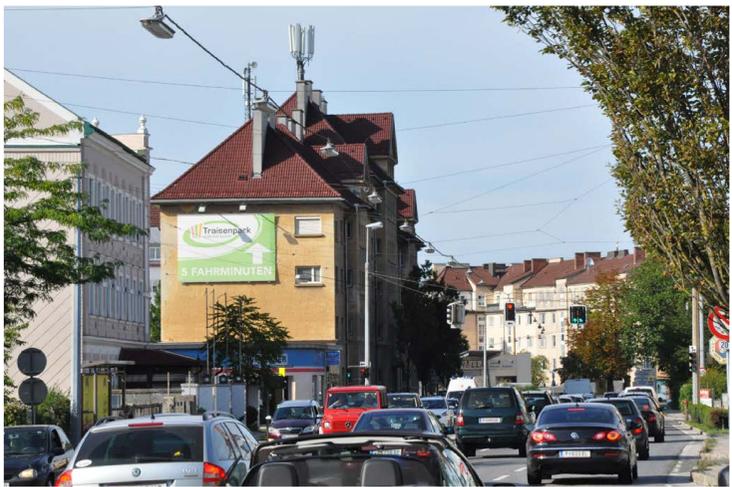


So wird der Südwesten des Stadtgebiets infolge der geplanten Errichtung der Traisental-schnellstraße S34 in ein paar Jahren nicht mehr wiederzuerkennen sein. Wo heute, wie hier bei St. Georgen, Bauernhöfe und kleine Weiler inmitten einer unversehrten Hügellandschaft aus Feldern, Wiesen und Wäldern liegen, will man eine vierspurige Asphalt-schneise kilometerlang durch die Landschaft schlagen. Die Traisentalbahn hingegen – eingleisig, nicht elektrifiziert und in ihrem südlichen Abschnitt bereits stillgelegt – wird weiter als politische Rechtfertigung dienen, dass die Pendler sehr wohl die Wahl zwischen Schiene und Straße hätten, man aber niemandem vorschreiben könne, wie er oder sie nach St. Pölten fahren soll. In der Schweiz würde die Bevölkerung über dieses 200 Millionen Euro-Projekt abstimmen – und es allein wegen seiner negativen Kosten-Nutzen-Bilanz ablehnen. Im heimischen Straßenbau hingegen werden Wirtschaftlichkeitsrechnungen ebenso wie seriöse Bedarfsanalysen durch das Gutdünken einzelner „Volksvertreter“ ersetzt.



Alein der geplante Knoten der S34 mit der Westautobahn bei Schwadorf soll 32 Hektar fruchtbares Ackerland verschlingen. Indes besteht kein Zweifel, dass Planungsexperten dieses Projekt, das allen verkehrs- und raumordnungspolitischen, landschafts- und bodenschutzpolitischen, agrar- und klimapolitischen Zielsetzungen widerspricht, im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung bedenkenlos als unbedenklich absegnen werden.





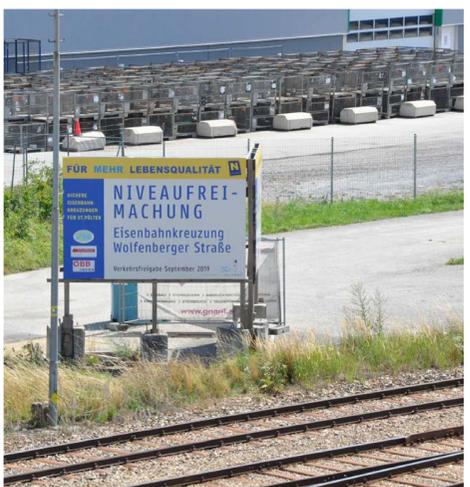
Freilich soll auch St. Pölten seine Vorteile aus der Traisental Schnellstraße ziehen. Nicht unbedingt Ortschaften wie Völtendorf, das sich – unweit einer künftigen Abfahrt der S34 – auf eine merkliche Steigerung des Durchzugsverkehrs einstellen kann. Doch werde die Mariazellerstraße, so die ASFINAG, eine Entlastung erfahren. Die Frage ist: wozu? Damit die Fachmärkte entlang der Südausfahrt St. Pöltens noch schneller erreicht werden können – und sich vielleicht noch weitere dort ansiedeln? Wenn es nicht um die Entlastung der Straße, sondern um die der Anwohner ginge, bräuchte es keine S34, sondern einen Rückbau der Mariazellerstraße. Seit vielen Jahren leben die Menschen auf beiden Straßenseiten unter unzumutbaren Bedingungen. Es grenzt an ein Wunder, dass sie ihre Häuser nicht längst verlassen haben.



Stellenweise weist die Mariazellerstraße die Kapazität und Frequenz so mancher Autobahn auf. Dass trotz regelmäßiger Modernisierungsarbeiten an der B20 bisher auf die Errichtung eines Radwegs „vergessen“ wurde, sagt viel über die ideologische Verfasstheit der verantwortlichen Verkehrsplaner aus.



Eher ideologisch als rational geprägt ist auch die Einstellung vieler Bürger zum Verkehr – was kein Wunder ist, angesichts der jahrzehntelangen und allgegenwärtigen, oft unbewussten Einschöpfung auf das Auto. So suggerierte die längstausgestrahlte Radiosendung der Welt, „Autofahrer unterwegs“, Generationen von Österreichern 42 Jahre lang tagtäglich, dass es der Normalzustand des modernen Menschen sei, im Pkw zu sitzen. Dass er dort davon ausgehen dürfe, überall uneingeschränkt voranzukommen, entnimmt er wiederum dem Verkehrsfunk, der bereits bei zählflüssigem Verkehr von „Zeitverlust“ spricht – während Bahnfahrer lediglich Verspätungen erleiden.



Wir lassen uns weismachen, dass der Bau neuer Straßen zwischen verstreuten Gewerbehallen und Fachmärkten eine politische Maßnahme „für mehr Lebensqualität“ sei. Und finden nichts dabei, wenn ein Einkaufszentrum Autofahrer bei der Einfahrt ins Parkhaus mit „Hereinspaziert“ begrüßt – während wir als Fußgänger nur über Umwege hineingelangen. Nicht zuletzt kann ein Supermarkt, zu dem alle Kunden mit dem Auto fahren „müssen“, weil er nicht zentral im Wohn-, sondern abgelegen im Gewerbegebiet steht, völlig ungeniert behaupten, er sei ein „Nahversorger“.



Nicht nur neue Straßen fördern neuen Verkehr, auch neue Parkplätze! Umso mehr, wenn sie an den falschen Standorten errichtet werden. So ist es prinzipiell vernünftig, an Bahnhöfen in der Region Park&Ride-Anlagen mit günstigen Stellplätzen anzubieten, damit dort künftig mehr Pendler vom Land in den Zug umsteigen, anstatt mit dem Auto in die Stadt zu fahren. Die neue Park&Ride-Garage am St. Pöltner Hauptbahnhof mit ihren 500 Stellplätzen bewirkt indes das Gegenteil: Die Bewohner aus dem Umland fahren mit dem Auto bis ins Zentrum. Dass sie hier in den Zug nach Wien umsteigen, rechtfertigt nicht, sie zuerst ins Herz der Landeshauptstadt zu locken. Sie sollten bereits mit der Regionalbahn kommen. Zudem ist die Park&Ride-Anlage an der Parkpromenade nicht die einzige Großgarage am Hauptbahnhof. Die ÖBB verfügen auch noch über gut 1.000 Stellplätze in der Goldegger Straße. Diese stehen jedoch nicht nur Bahnkunden offen, sodass das Parkhaus dort einen täglichen Anziehungspunkt für hunderte Autopendler darstellt.

