

KOMMENTAR

Infrastrukturprojekte kaum noch umsetzbar



Nicht nur Großprojekte von schikanösen Verfahren betroffen.

VON MARIO ROHRACHER

Der schleppende Fortschritt bzw. überhaupt Stillstand bei vielen wichtigen Infrastrukturprojekten Österreichs kann so nicht länger hingenommen werden. Es ist nicht die Finanzierung, an der die Umsetzung von Projekten scheitert, sondern überbordende Regulierungen und ausufernde Verfahren. Leider wird auch die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), grundsätzlich ein nützliches und notwendiges Instrument zum Schutz der Umwelt und der Anrainer, zunehmend dazu benutzt, um notwendige und mehrfach geprüfte Projekte zu verzögern oder überhaupt zu verhindern.

Wenn Österreich seine Wettbewerbsfähigkeit und damit seinen Wohlstand behalten will, muss vom Gesetzgeber dringend dafür gesorgt werden, dass die Verfahrensdauer wie vorgesehen ein bis zwei Jahre nicht überschreitet. Vor 1999 war das schließlich auch noch möglich. In der Praxis dauern diese Verfahren aufgrund der zahlreichen Einspruchsmöglichkeiten und komplexen Instanzenwege bis zu zehn Jahre und länger.

30 Mio. Euro Verfahrenskosten Ein prominentes Beispiel stellt die dritte Piste am Flughafen Wien dar, deren Bau auf Grund des jüngsten Bescheides des Bundesverwaltungsgerichtes abgelehnt wurde, mit der Begründung, dass dadurch die Erreichung der österreichischen Klimaziele gefährdet würde.

Die Planungen für dieses Projekt starteten bereits 1999 (!). Vorstandsdirektor Günther Ofner, Flughafen Wien, kommentiert die Situation folgendermaßen: „Bis jetzt sind allein für den Flughafen 30 Mio. Euro an Verfahrenskosten angefallen, auf Seite der Behörde ist es sicher auch ein großer Betrag. Und das, obwohl der Flughafen Wien von Anfang an darauf bedacht war, einen Konsens mit allen Beteiligten im Wege eines Mediationsverfahrens herzustellen und 2005 auch tatsächlich einen Mediationsvertrag abgeschlossen hat, mit dem der Flughafen freiwillig zahlreiche Verpflichtungen übernommen hat, die auch laufend erfüllt werden.“

Eine umfassende Novellierung des UVP-Gesetzes wäre notwendig. Viele Investoren könnten morgen hunderte Millionen oder gar Milliarden ohne Belastung der öffentlichen Hand mobilisieren, aber zahlreiche Infrastrukturprojekte sind seit Jahren blockiert. Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes setzt dieser unerfreulichen Situation noch eines drauf. Ofner: „Würde es Wirklichkeit, würde es die Vernichtung zehntausender Arbeitsplätze bedeuten – in einer Zeit, in der eine halbe Million Menschen Arbeit sucht.“

Von dieser Problematik sind keineswegs nur spektakuläre Großprojekte betroffen. „Bei einer Umfangung mittels einer zweispurigen 15 Kilometer langen Landesstraße haben wir 1100 Auflagen bekommen“, gibt der Straßenbaudirektor Niederösterreichs, Josef Decker, zu bedenken. „Und abgesehen davon, dass die Auflagen Landesstraßen mittlerweile um 10 bis 20 Prozent verteuern, haben diese Auflagen auch personalintensive Folgewirkungen. Es muss ja dafür gesorgt werden, dass diese Auflagen dauerhaft eingehalten werden.“

Weitere Verschärfung in Sicht Mit der heurigen Umsetzung einer EU-Richtlinie werden UVP-Verfahren noch umfangreicher und aufwendiger. Die Novelle bringt zusätzliche Prüfbereiche (Schutzgüter, biologische Vielfalt, Flächenverbrauch, neue Risikobewertung für Unfälle oder Katastrophen etc.) und umfassendere Prüfungen zur Feststellung einer UVP-Pflicht.

Meine Forderung: „Wir müssen in Österreich dringend die Umsetzung wichtiger und durchaus sorgfältig geprüfter Projekte wieder in angemessener Zeit ermöglichen und eine vernünftige Balance zwischen Umweltschutz und wirtschaftlichen Chancen finden. Das Pendel schlägt derzeit zugunsten viel Umweltschutz und weniger in Richtung wirtschaftlicher Weiterentwicklung, Standorticherung und Schaffung von Arbeitsplätzen aus. Wenn das jüngste Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes Schule macht, können sämtliche größere geplante Infrastruktur- und Industrieprojekte zu Fall gebracht werden. Die ohnehin schwachen Wirtschaftsindikatoren Österreichs werden zugunsten von Nachbarstaaten weiterhin nach unten weisen, wenn politischer und ideologisch motivierter Willkür kein Riegel vorgeschoben wird.“

Dipl.-Ing. Mario Rohrer ist Generalsekretär der GSV – Österreichischen Gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

Verkehrspolitik

Zukunftsprojekte gefährdet



FLUGHAFEN WIEN: AGROMAN BOENSCH

Wichtige Verkehrsprojekte werden in Wien durch Rot-Grüne Uneinigkeit verhindert.

Der Lobautunnel wird kommen, verlautbart Bürgermeister Häupl und beruft sich darauf, dass von den Grünen bis dato keine angekündigten Alternativvorschläge präsentiert wurden. „Der Tunnel kommt nicht“, kontert sofort Vizebürgermeisterin Vassilakou und betont: „An meiner ablehnenden Haltung und der der Grünen zum Lobautunnel hat sich nichts geändert. Einen Autobahntunnel mitten durch den Nationalpark lehnen wir ab.“

Permanenter Dissens „Die Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt sind schmerzlich damit konfrontiert, wie wenig in dieser Stadt für den Wirtschaftsstandort weitergeht“, erklärte ÖVP-Klubobmann Manfred Juraczka im Rahmen der im Gemeinderat eingebrachten Studie zum Thema „Standort Wien in Gefahr“. Gab es in der vergangenen Legislaturperiode das Chaos lediglich bei den Grünen, sei dies nun auf die gesamte Stadtregierung und damit auch auf die SPÖ übergegangen. Der permanente Dissens zwischen den beiden Regierungsparteien in wesentlichen Fragen wie dem Lobautunnel und der dritten Piste am Flughafen Wien führen dazu, dass in dieser Stadt nichts weitergeht und die Regierungspartner die großen Anforderungen einer modernen Verkehrsplanung nicht im Blick haben.

City-Transporte Jüngstes Beispiel: Die kürzlich präsentierte Förderung von Transportfahrrädern. „Während man sich im Rathaus mit Randthemen wie Transportfahrrädern beschäftigt, herrscht bei wesentlichen Themen der Verkehrsinfrastruktur Stillstand. Es ist höchste Zeit, sie umzusetzen“, kritisiert Davor Sertic, Spar-

tenobmann Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Wien. „Ganz abgesehen davon, ist Schluss mit Wachstum des Lieferverkehrs in Wien nicht mit Fahrrädern durchzuführen ist.“

Auch für Maria Smodics-Neumann, Obfrau der Sparte Gewerbe und Handwerk in der Wirtschaftskammer Wien, gehen Transportfahrräder am Thema vorbei. Handwerksbetriebe werden durch die Parkraumbewirtschaftung und Anrainerzonen in ihrem Lieferverkehr laufend behindert. „Was wir brauchen, sind keine Fahrräder, sondern eigene Lieferzonen, Wirtschaftsverkehrsspuren und praxisnahe Ausnahmeregelungen bei Kurzparkzonen und Anrainerzonen“, sagt Smodics-Neumann. „Glaubt wirklich jemand, dass beispielsweise ein Installateur eine Gastherme mit dem Fahrrad liefern kann?“

Flughafen Wien In der Wirtschaft stößt die Entscheidung des BVwG auf großes Unverständnis. Alexander Klacska, Bundesspartenobmann Transport und Verkehr in der Wirtschaftskammer Österreich, bringt es auf den Punkt: „Aus Sicht aller Unternehmen, speziell der betroffenen Branchen, aber besonders auch aus standortpolitischer Sicht ist das eine enttäuschende Fehlentscheidung, mit deren Konsequenzen wir uns alle leider noch länger befassen werden müssen.“ Für Klacska ist es alarmierend, dass der von der Politik grundsätzlich befürwortete Infrastrukturausbau am Wirtschaftsstandort Österreich damit konterkariert wird.

Im vergangenen Jahr hat der Flughafen Wien mehr als 23 Millionen Passagiere aus aller Welt abgefertigt. Im Jahr 2000

waren es erst zwölf Millionen. Das Passagieraufkommen am Flughafen Wien hat sich also innerhalb weniger Jahre fast verdoppelt. Bis 2025 sagen Experten eine weitere, kräftige Steigerung voraus – auf 37 Millionen Passagiere. Wenn wir in Wien bis dahin keine dritte Start- und Landepiste haben, ist Schluss mit Wachstum. Nicht nur bei den Passagierzahlen des Flughafens. Denn der Flughafen Wien bringt der Wiener Wirtschaft ausgabefreudige Touristen, internationale Kongresse und regionale Headquarters großer Konzerne. Außerdem nutzen zahlreiche Logistikdienstleister Wien als Drehscheibe und investieren in der Region in Logistikinfrastruktur und Arbeitsplätze. Ganz wichtig ist der Flughafen auch wegen der sehr guten Anbindung unserer Betriebe an Nah- und Fernmärkte. Der Flughafen ist damit ein wesentlicher Wachstumsmotor für die Wiener Wirtschaft, schafft direkt und indirekt zigtausende Arbeitsplätze und ist ein unverzichtbarer Standortfaktor für die Weltstadt Wien. Auch bei diesem Thema zieht die Wiener Stadtregierung nicht an einem Strang, was erschütternd ist.

Fahrverbot für Wien Neuen Schwung erhielt die Diskussion rund um geplante Umwelzonen in Wien durch Stuttgart. Ab 2018 will Stuttgart bei Feinstaubalarm Dieselfahrzeuge aussperren. Darauf vom KURIER (Ausgabe 3. März 2017) angesprochen macht Vizebürgermeisterin Vassilakou keinen Hehl daraus, dass ihr Fahrverbote für alte Dieselfahrzeuge bei Feinstaub-Alarm ein Anliegen sind.

Die Lösung wäre, statt Fahrverbote den Verkehr mit einem Umfahrungsring (Lobautunnel) um Wien zu führen, und nicht den Privat- und Schwerverkehr gezwungenermaßen durch Wien. Es ist ein Schildbürgerstreich, von Wiener Neudorf, über

Stockerau, nach Hollabrunn, quer durch Wien fahren zu müssen. Auch Fahrten vom Waldviertel zum Güterterminal Inzersdorf führen mitten durch den Ballungsraum.

Lobautunnel Für Wien ist der Bau des Lobautunnels eines der wichtigsten Verkehrsprojekte. Die Umsetzung des Projekts bringt wesentliche Entlastungen für Bürger und Unternehmen in der Stadt. So kann durch den Lobautunnel der Verkehr in der Region um bis zu 25 Prozent reduziert werden. Im Bereich Praterbrücke ist die A23 mit täglich mehr als 150.000 Pkw zwangsweise die meist befahrene Straße in Österreich.

„Jeder Verkehr, der nicht in Wien beginnt oder endet, hat auf der Süd-Ost-Tangente nichts zu suchen und würde den Verkehr in Wien enorm entlasten“, zitat Fritz Müller.

Fernbusterminal Der Lobautunnel ist nicht das einzige Beispiel für falsche Prioritäten der Wiener Verkehrspolitik. Auch beim neuen Fernbusterminal müssen endlich Nägel mit Köpfen gemacht werden. Der internationale Fernbusverkehr steigt laufend. Seit Jahren ist bekannt, dass Wien hier bei der Infrastruktur nicht mithalten kann. Deshalb benötigt Wien einen modernen Fernbusterminal und eine Standortentscheidung ist hier bereits überfällig.

Ein neuer Fernbusterminal würde nicht nur Busunternehmen zu Gute kommen. Auch die Tourismuswirtschaft würde enorm profitieren. „Das Segment der Bustouristen wird für die gesamte Branche immer wichtiger. Es ist entscheidend, dass wir als Weltstadt den Gästen in Zukunft eine komfortable An- und Abreise gewährleisten können“, sagt Markus Grießler, Obmann der Sparte Tourismus- und Freizeitwirtschaft in der Wirtschaftskammer Wien. Bereits jetzt kommen über drei Millionen Gäste mit Fernbussen nach Wien.