

„Wir waren noch nie s

Es wird zwar regelmäßig die Verbauung von Grünfläche in unserem Land angeprangert und der Schutz des Klimas von der Regierung eingemahnt. Gleichzeitig will sie ungeheure Men-

In den vergangenen Wochen gab es einen ziemlichen Aufruhr, weil die Infrastruktur- und Umwelt-Ministerin Leonore Gewessler (Grüne) große Autobahn- und Schnellstraßenprojekte auf ihre Klimaverträglichkeit überprüfen lässt. „Klimaschutz ist keine Ideologie, Klimaschutz ist ein Fakt“, meinte sie in Richtung ihrer Kritiker, zu denen unter anderem Kanzler Sebastian Kurz sowie der Vorarlberger Landeshauptmann Markus Wallner zählt. Der Wiener Bürgermeister Michael Ludwig (SPÖ) drohte gar mit rechtlichen Schritten, sollte der umstrittene Lobautunnel nicht gebaut werden.

Vorhaben, die der renommierte Verkehrsexperte und WOCHE-Kolumnist Prof. Hermann Knoflacher, als längst überholt sieht und auf andere Lösungen drängt.

Herr Professor Knoflacher, Kanzler Kurz legte vor wenigen Tagen seinen Zugang zur Klimapolitik so dar: Verzicht könne nicht der Weg sein, das Klima zu retten, es gehe auch ohne. „Der einzig richtige Zugang ist, auf Innovation und Technologie zu setzen“, sagte Kurz und warnte andernfalls vor einem „Weg zurück in die Steinzeit“.

Was halten Sie von dieser Aussage?

Eine gefährliche Aussage und ein nur durch Unwissen erklärbarer Irrtum, eine Vermessenheit des Bundeskanzlers, die uns noch weiter in eine Sackgasse einer Fehlentwicklung führt und die Bevölkerung über die Realität täuscht. Wenn man eine Epoche an der Menge des bewegten Materials beurteilt, dann waren wir noch nie so tief in der Steinzeit wie heute.

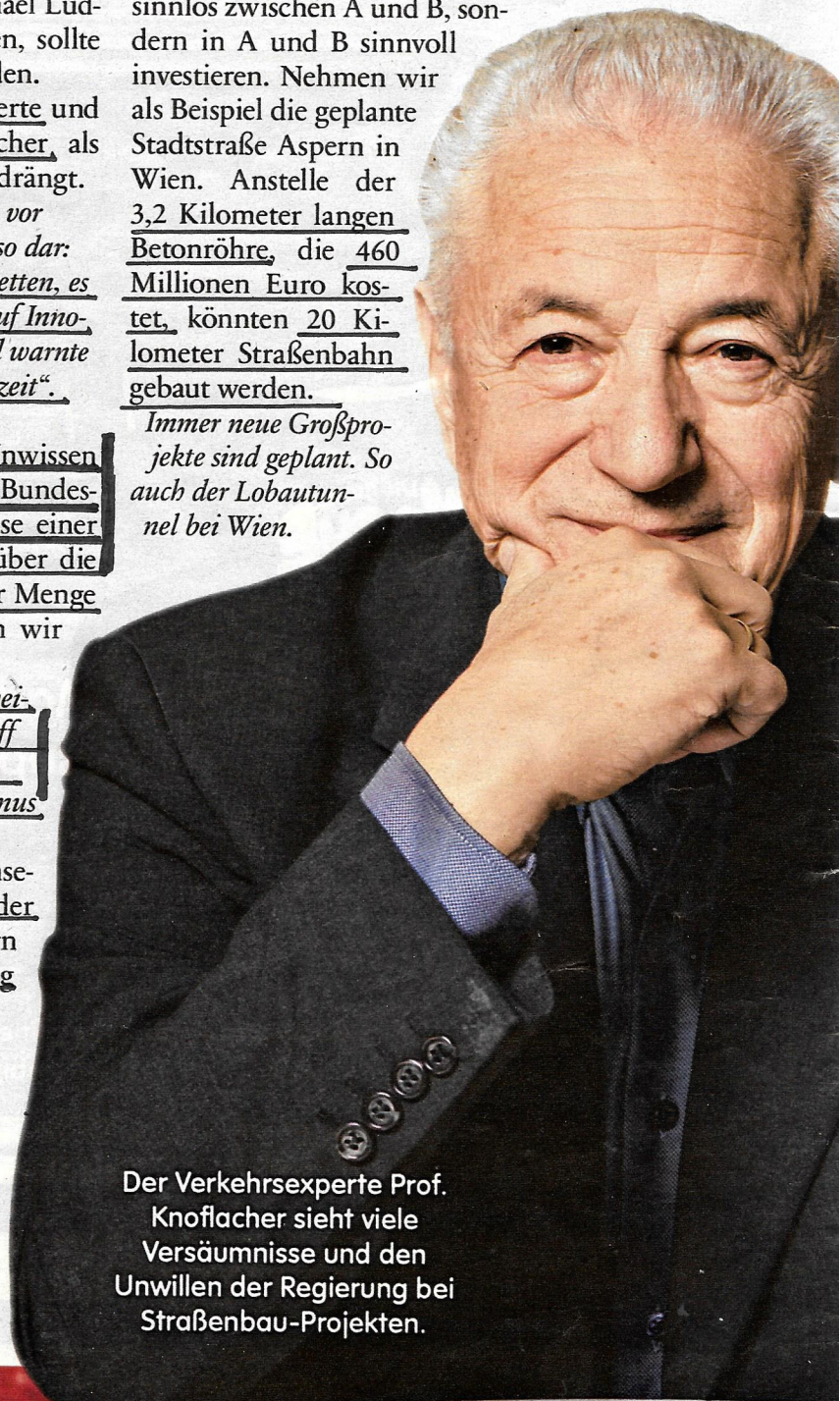
Kanzler Kurz soll mit Abu Dhabi ein „richtungsweisendes Abkommen“ geschlossen haben. „Wasserstoff wird der Schlüssel sein, um die Energiewende zu schaffen“, meint dazu der Klimastaatssekretär Magnus Brunner (ÖVP). Sehen Sie das auch so?

Kein Ersatz der ungeheuren Verschwendung unserer fossilen Energiequellen durch Wasserstoff oder Elektromobilität ist eine Energiewende, sondern nur eine Weiterführung der Umweltzerstörung mit anderen Mitteln.

Der Mensch ist bequem und will so rasch wie möglich von A nach B. Mit Autobahnen geht das gut ... Das ist eine grundsätzliche Frage, weil sie nicht die Ursache betrifft. Die richtige Frage lautet: Warum soll oder muss jemand schnell von A nach B fahren? Offensichtlich fehlt etwas in A, also ein Fehler in der Standortwahl, also der Raumplanung oder ein Mangel in der Ausstattung, Schönheit, Vielfalt, also der Stadtpla-

nung oder Ortsgestaltung. Beheben wir diesen Mangel, braucht es die Autobahnen und die Geschwindigkeit nicht, weil es überall etwas Interessantes zu finden gibt, das wir nur durch Langsamkeit entdecken. Außerdem können wir durch Geschwindigkeit keine Zeit im System sparen, sondern nur die Wege länger machen, indem wir die Inhalte unserer Städte und Orte und die lokale Wirtschaft zerstören. Wir dürfen daher nicht sinnlos zwischen A und B, sondern in A und B sinnvoll investieren. Nehmen wir als Beispiel die geplante Stadtstraße Aspern in Wien. Anstelle der 3,2 Kilometer langen Betonröhre, die 460 Millionen Euro kostet, könnten 20 Kilometer Straßenbahn gebaut werden.

Immer neue Großprojekte sind geplant. So auch der Lobautunnel bei Wien.



Der Verkehrsexperte Prof. Knoflacher sieht viele Versäumnisse und den Unwillen der Regierung bei Straßenbau-Projekten.

So tief in der Steinzeit"

gen an neuen Straßen bauen, die erst recht die Zerstörung der Natur nach sich ziehen. Dieses Verhalten prangert der renommierte Verkehrsexperte Prof. Hermann Knoflacher an.

Warum sind Sie gegen diesen Bau und wie sähe Ihre Alternative aus?

So wie ich sie in den Konsulentengutachten 1979 für die Stadt Wien für Fußgänger, öffentlichen Verkehr und Radverkehr und den Parkraum in den Grundsätzen fachlich erarbeitet und 1985 in meinem Buch „Katalysatoren für Nichtmotorisierte“ und 1996 in der „Harmonie von Stadt und Verkehr“ dargestellt habe, als autofreie Stadt, wie wir sie mehr als 9.000 Jahre zur Blüte gebracht und in 70 Jahren Autoverkehr zerstört haben. Das Geld für den Tunnelbau müsste für die Neugestaltung des Parkraumes, für den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel sowie für den Radverkehr genutzt werden.

Gehen Sie davon aus, dass über dieses Projekt noch jahrelang gestritten wird?

Das hängt von der Vernunft der Verantwortlichen ab. 1972 war sie in Wien vorhanden, als Bürgermeister Felix Slavik die Autobahnpläne am Gürtel gestoppt hat.

Die ÖVP kritisiert Bauverzögerungen durch Umweltverträglichkeitsprüfungen (UVP). Welchen Stellenwert können oder sollten derartige Überprüfungen haben?

Nach den Verheerungen, die das unbedachte, hemmungslose Verbauen und Versiegeln in unserem Land angerichtet haben, ist eine UVP, wie sie heute durchgeführt wird, ohnehin zu wenig, um diese

Zerstörung unserer Natur wirksam aufzuhalten. Vielmehr muss jedes Bauvorhaben auf seine Umweltauswirkungen überprüft werden, auch jeder Hausbau, anstatt über die Versiegelung, Verschandelung, Verlärmung und Vergasung zu klagen, wenn es schon zu spät ist.

LH Wallner aus Vorarlberg meinte, die Evaluierung der umstrittenen Vorarlberger Schnellstraße S18 sei ein Vorgehen „wie ein Elefant im Porzellanladen“. Weil bisherige Prüfungen und Planungen mit einem Federstrich vom Tisch gewischt würden. Kurz sagte, die Straße werde gebaut.

Wie sehen Sie dieses umstrittene Projekt?

Hier irrt sich der Landeshauptmann oder wird getäuscht. Mit der S18 wurde ich schon 1986 durch den Bürgermeister von Wolfurt befasst, der mir einen Plan über die Anbindung der S18 an die A14 mit dem Ersuchen schickte, zu prüfen, ob dieser Knoten nicht besser geplant werden könnte. Da ich das Projekt in seiner Gesamtheit für nicht verantwortbar hielt, lehnte ich den Auftrag ab und teilte ihm das telefonisch mit, konnte ihn aber nicht erreichen. Daher schickte ich ihm einen Brief, worauf er mir mitteilte, dass es nicht mehr um die S18 gehe, weil darüber schon entschieden sei, sondern er ersuchte mich, den Knoten, der zu viel von seiner Gemeindefläche beanspruchte, umzuplanen. Ich projektierte aus dem mehr als zwölf Hektar großen Anschluss einen ebenso funktionsfähigen Anschluss mit nur rund zwei Hektar verbauter Fläche.

Warum soll diese Straße nicht gebaut werden und was ist die Alternative?

Die Umsetzung der Maßnahmen, die der § 43 der StVO der Behörde ohnehin zum Menschenschutz vorschreibt. Statt Straßen zu bauen, müssten sie gesperrt werden. Das heißt, wenn die Luft in einem Tunnel zu schlecht ist, muss er geschlossen werden. Kinder müssten zu Hause bleiben, wenn die Luft zu schlecht ist.

Auch die Umweltschutzorganisation Greenpeace hat die 14 größten Straßenprojekte kritisiert. Sie sollen fast sechs Milliarden Euro kosten. Aus Ihrer Erfahrung: Um wie viel würden sich die Kosten bis zur Fertigstellung erhöhen?

Um ein Vielfaches, wenn man die Folgekosten im Betrieb auf die Natur, das Klima und die Defizite der ÖBB mit einrechnet. Denn diese Projekte verhindern auch die Verlagerung auf die Bahn, da kann man noch so viele Tunnel bauen. Niemand wird bei der heutigen Verkehrspolitik auch nur einen Lkw von der Straße locken.

Ist zu erwarten oder zu befürchten, dass in den nächsten Jahren unsere Autobahnen auf sechs Spuren erweitert werden, wie es bereits bei der A1 geschehen ist?

Wenn wir die ASFİNAG (Autobahnbetreiber) weiter so agieren lassen wie bisher, entspricht das ihrem Programm. Schon heute haben wir es ihr zu verdanken, dass unser Land mit dem pro Kopf längsten Autobahn- und Schnellstraßennetz und dem höchsten Anteil an Steuerausgaben aller vergleichbaren Länder belastet ist. Dementsprechend schlecht schaut es mit der Erreichung der verkehrspolitischen und Klima-Ziele auch aus.