



UMWELT

von Prof. Dr. HERMANN KNOFLACHER

Relative Alternativlosigkeit

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung zum Ausbau der A9 Pyhrn Autobahn wurden öffentlich gemacht. Die Prüfung zeigt ein klares Ergebnis: „Eine dritte Spur in beiden Fahrtrichtungen ist alternativlos und notwendig.“

Begründet wird dies durch die Hoffnung, den Verkehr von den parallelen Landes- und Gemeindestraßen auf die Autobahn zu verlagern, wenn man ihm dort noch mehr Fahrbahnen zur Verfügung stellt.

Ein Glaube oder wie man es verwissenschaftlicht gerne bezeichnet, eine Modellannahme, die davon ausgeht, dass die Autofahrer in Graz und Umgebung nicht so lernfähig sind wie im Rest der Welt.

Nun ist aber zeitgenössische Wissenschaft keine Religion, insbesondere nicht bei so simplen Fragen wie dem Autoverkehr, wo sich unter noch viel schwierigeren Bedingungen schon seit vielen Jahrzehnten alternative Lösungen anbieten, die sich in der Praxis bewährt haben. Man bezeichnet das als Verkehrsmanagement.

Die Natur, unsere Lebensgrundlage und wichtigster Partner gegen die Klimakatastrophe, scheint außerhalb der Stadt in der Steiermark keine Bedeutung zu haben. Besonders dort wo die ASFINAG im Verein mit der lokalen Politik und jemandem im Verkehrsministerium wieder Gelder in die Verwandlung von lebendiger Erdoberfläche in nachhaltig tote Asphalt- und Betonbahnen einsetzen kann, wie es ihrer Konzern-DNA entspricht, sind Gutachten dieser alternativlosen Art vermutlich sehr willkommen.

Nun weiß man, dass „der Tod das Einzige ist, zu dem es keine Alternative gibt. Sterben müssen wir alle, und wir dürfen leider auch nicht darüber abstimmen“, schreibt Ursula Ott als Chefredakteurin von evangelisch.de. Physiologisch trifft das auch für mehrzellige Lebewesen zu.

Ohne näher auf Details einzugehen, ist die Auslastung der Autobahn im Vergleich mit dem Nahverkehr im Umland und in den Städten noch als Super-Luxus zu bezeichnen, wenn man weiß, dass in den mehr als 20.000 Pkw auf zwei Fahrstreifen rund 100.000 Sitzplätze zu Verfügung stehen, von denen kaum ein Viertel ausgelastet ist.

Selbst in den USA gibt es seit Jahrzehnten Beschränkungen gegen diesen Luxus. Es gibt in diesem Fall genügend Alternativen.

Unterirdisch



Das Salzburger Bahnprojekt „S-Link“ schlägt weiter hohe Wellen.

Eine Bürgerinitiative stemmt sich dagegen und sammelt Unterschriften.

Das Projekt ‚S-LINK‘ denkt urbane und regionale Mobilität neu“, heißt es auf der Internetseite www.s-link.at. Dahinter steckt die geplante Verlängerung der bestehenden Lokalbahn aus dem Norden Salzburgs über die Innenstadt bis Hallein.

Platz an der Oberfläche ist stark begrenzt

Die rund 17 Kilometer lange Nord-Süd-Achse sorgt für Wirbel, weil ein Teilstück unterirdisch verlaufen soll. Die Gesamtkosten werden – je nach Trassenführung und Tunnellänge (bis zu sieben Kilometer) – mit bis zu € 2,8 Milliarden beziffert. Die Hälfte soll der Bund zahlen, den Rest wohl die Stadt und das Bundesland Salzburg.

Die Landeshauptstadt, deren Budget bei rund € 620 Millionen liegt, verweist auf knapp 60.000 Menschen, die täglich in die Landeshauptstadt pendeln. Die neue Verbindung soll Entlastung bringen.

Verkehrsplanerisch habe sich die unterirdische Variante als beste Lösung erwiesen, bekräftigt der „S-LINK“-Sprecher

Robert Moser. „Der Platz in der Innenstadt ist stark begrenzt. Eine Straßenbahn würde auch den Platz für Obusse, Fahrräder und Fußgänger einschränken. Das kann nicht im Sinn einer notwendigen Verkehrswende sein.“

Eine unterirdische Strecke bedeute hingegen „einen Rückgewinn von Lebensraum für Fußgänger und Radfahrer. Weiters Stau-Unabhängigkeit, da der Straßenverkehr nicht behindert.“ Unterirdisch kann die Bahn ohne Kreuzungen schneller fahren und ist pünktlicher. Denn es muss auf den innerstädtischen Verkehr keine Rücksicht genommen werden. Zudem wird der Lärmpegel für Anwohner reduziert.

Auch die Kapazität spricht für eine U-Bahn. „Eine unterirdische Bahnstrecke ist nicht an das Straßennetz gebunden, daher kann die Länge von Zügen und damit auch die Kapazität auf mehr als 100 Meter erhöht werden.“

Für die Bürgerinitiative „Stopp U-Bahn“ ist das Projekt jedoch Steuergeldverschwendung. Auch die SPÖ