

Asphalt for Future

Nur noch ein paar Kilometer mehr Straße, dann wird alles besser. Das ist das große Versprechen der Ostumfahrung in Wiener Neustadt. Das Projekt zeigt aber auch das Dilemma der Verkehrsplanung in Österreich

VON CHRISTIAN BARTLAU

Da fehlt ein Stück. Man erkennt es ganz deutlich, wenn man sich Wiener Neustadt auf der Karte anschaut. Die Südautobahn A2 passiert die zweitgrößte Stadt Niederösterreichs im Westen, drei Abfahrten führen hinein, die B21 ganz im Norden und die S4 ganz im Süden schlagen einen Bogen um das Zentrum herum. Das Geflecht würde sich zu einem Ring verbinden, wenn da nicht im Osten diese Lücke wäre, fünf Kilometer lang.

Ab Herbst sollen hier Bagger anrollen und das große Versprechen erfüllen, das Lokalpolitiker seit Jahrzehnten abgeben: Liegt hier, wo gerade noch Hasen über brache Felder springen, erst einmal ein Streifen Asphalt, sind die größten Verkehrsprobleme der Stadt gelöst. Ganze Wohngebiete werden von Autolawinen erlöst, die Hauptverkehrsader der Innenstadt, die Grazer Straße, wird in einen Boulevard umgebaut. »Meine Aufgabe ist es, die Lebensqualität in der Stadt zu heben«, sagt Bürgermeister Klaus Schneeberger von der ÖVP. Und dafür muss eben noch diese eine Straße gebaut werden. Projektname B17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost, Teil 2; Kosten geschätzt 40 Millionen Euro. Logisch, oder?

Nicht nur beim Blick auf die Karte erscheint der Lückenschluss fast zwangsläufig. Wer mit dem Auto ins Zentrum von Wiener Neustadt fahren will, hat es besser nicht eilig, selbst Busse kommen oft nur schwer durch. Rund 28.000 Autos schieben sich pro Tag durch die Grazer Straße, zu viele.

In Österreich lautet die Standardantwort auf so ein Problem: neue Straßen. Das Straßennetz ist pro Einwohner gerechnet eines der dichtesten Europas. Trotzdem scheint in allen Ecken der Republik noch was zu fehlen: der Lobautunnel in Wien, die Bodensee-Schnellstraße, die Waldviertel-Autobahn. Projekte, die aus Sicht der Befürworter oft unerlässlich sind. Nur: Ob neue Straßen wirklich zuverlässig Verkehrsprobleme lösen, ist viel umstrittener, als man im Autoland Österreich weithin glaubt. Und die Verkehrsplanung? Ein Glückspackerl, das umso unergieblicher wirkt, je detaillierter man es betastet. So wie in Wiener Neustadt.

Der größte Fan der Ostumfahrung sitzt im Rathaus. Bürgermeister Klaus Schneeberger, Spitzname »Schnee«, 73 Jahre alt, blaues Jackett, Siegelring mit Familienwappen an der linken Hand, ein Elder Statesman, der 2015 die rote Hochburg für die ÖVP eroberte. Bereits im Jahr 1975 war er in den Gemeinderat eingezogen, schon damals existierten erste Ideen für die Straße. In Stadtplänen aus den Achtzigerjahren ist das Projekt vermerkt. Auch die lokale SPÖ votierte stets für den Bau, die FPÖ sowieso. Formal gesehen wird die B17 eine hochrangige Landesstraße, keine Gemeindestraße, zuständig ist also das Land Niederösterreich. Es dauerte, bis man sich einig war.

Mittlerweile ist aber vieles anders: Galt früher freie Fahrt für freie Bürger, gilt heute der Pariser Klimavertrag. Der Verkehr verursacht ein Drittel der CO₂-Emissionen im Land, immer mehr Menschen fordern einen Baustopp für Straßen, auch in Wiener Neustadt kämpfen Initiativen gegen die Ostumfahrung – Anwohner der betroffenen Gebiete, Umwelt-NGOs, die lokalen Grünen.

»Legitim«, sagt Klaus Schneeberger dazu. »Jeder kann sagen, eine neue Straße ist eine Sünde. Ich sage, es ist eine Sünde, Menschen unter Verkehr leiden zu lassen. Das muss die Politik abwägen.« Und da

für brauche es nun mal diese »Stroßn«, wie er sagt, die für ihn ein Allheilmittel ist: Entlastung, Umgestaltung der Innenstadt, bessere Anbindung des neuen Landeskrankenhauses. Asphalt for Future.

Auf Seite 37 des Gutachtens »Fachgebiet Verkehrstechnik«, verfasst am 10. Dezember 2019 für die Umweltverträglichkeitsprüfung der Ostumfahrung, klingt es etwas nüchterner. Das liegt nicht nur daran, dass es von einem neutralen Sachverständigen verfasst wurde, sondern auch an den Zahlen. »Grundsätzlich«, steht dort geschrieben, werde mit dem Bau »die Möglichkeit für (...) Entlastungen im Kfz-Verkehr geschaffen«. Insgesamt werde das Verkehrsaufkommen steigen; eine Umfahrung die Grazer Straße um acht, das Wohngebiet um die Nestroystraße um sechs Prozent entlasten.

Das sind die Zahlen, auf die sich die Gegner der Ostumfahrung stützen: Für diese minimale Verbesserung sollen sechs Hektar Boden versiegelt werden? Mitten in einem Natura-2000-Schutzgebiet? Für 40 Millionen Euro? Ausgerechnet in Wiener Neustadt, das den unrühmlichen Titel der Betonhauptstadt Österreichs trägt, mit 583 Quadratmetern verbauter Fläche pro Einwohner?

Das Gesprächsklima in Klaus Schneebergers Büro kühlt ab, wenn das Wort Betonhauptstadt fällt. Ja, die notorischen Einkaufszentren am Stadtrand, da seien in den letzten Jahrzehnten Fehler gemacht worden. Aber bei der Versegelung habe sich die Statistik Austria verrechnet. »Die neuen Statistiken werden eine andere Sprache sprechen«, sagt er. Auf ganz andere Werte kommt er auch bei der Ostumfahrung, dank Änderungen in der Verkehrsführung werde das Minus bis zu 30 Prozent betragen.

An dieser Stelle beginnt ein Problem, das weit über die Ostumfahrung Wiener Neustadt hinausgeht: Die Zahlen, auf deren Basis neue Straßen debattiert, geplant und gebaut werden, stehen auf wackeligem Boden. In den Worten des Sachverständigen, Seite 31 des Gutachtens: »Verkehrspronosen sind systemimmanent mit großen Unsicherheiten behaftet.« In der Branche ist das kein Geheimnis. Der Verkehrsplaner Roman Klementsitz von der Universität für Bodenkultur Wien (Boku) hat im vergangenen Mai eine ganze Tagung zum Thema organisiert. »Wichtig ist«, sagt der Forscher, »dass die Verkehrsprognose ihre Annahmen offenlegt.«

Um zu schätzen, wie viele Autos man durch eine Umfahrung von den überlasteten Straßen wegbringt, schauen sich Verkehrsplaner den Istzustand an und fügen dann Parameter hinzu: Wie entwickelt sich die Bevölkerungszahl, wie das Wirtschaftswachstum und damit der Pendel- und Lkw-Verkehr, wie der Anteil von Öffis, Fahrrädern und Privat-Pkw, wie der Benzinpreis, wie viel Autoverkehr zieht ein geplantes Einkaufszentrum an? Das alles auf einen Zeitraum von 20 Jahren vorherzusagen, ist eine ganz eigene Kunst. Kommen gesellschaftliche Trends wie höheres Klimabewusstsein hinzu, wird es »tricky«, wie Klementsitz sagt. »Also rechnet man oft in Szenarios.« Was aber wiederum seine eigenen Tücken hat: Politiker und Kritiker picken sich dann gern genau die Extremwerte heraus, die sie für ihre Argumente brauchen.

Wie »tricky« es zugeht, zeigt eine Verkehrsprognose für die Ostumfahrung, die 2004 erstellt und 2014 aktualisiert wurde. Erwarteten die Planer 2004 noch 17.000 Autos pro Tag auf der neuen Strecke,

waren es zehn Jahre später 14.000, mehr als ein Fünftel weniger. Der Grund: Die Zunahme des Autoverkehrs stagnierte wegen der Wirtschaftskrise 2008 und der steigenden Benzinpreise, was 2004 »keineswegs vorhersehbar« gewesen sei. Die Verfasser korrigierten die Dynamik in der neuen Fassung nach unten. Aber was, wenn der Trend wieder trügt? Auf gestern schauen, für morgen bauen – das ist ein Grunddilemma der Verkehrsplanung.

Wer mit Verkehrsplanern spricht, hört von vielen falschen Prognosen. Siehe die S1 im Osten Wiens, die einst die Tangente entlasten sollte. Tat sie auch – für ein paar Jahre. 2006 eröffnet, zog sie rund 15.000 Autos pro Tag von der A23 ab. Zwei Jahre später war der Effekt verpufft, die Tangente wieder ein Garant für Staus. Verkehrsexperten wundert das kaum. »Der Forschungsstand ist klar«, sagt Ulrich Leth von der TU Wien: »Straßen ziehen Autoverkehr an.«

Der Fachbegriff lautet »induzierter Verkehr«: Eine neue Straße macht viele Wege kürzer und gemütlicher, also steigen einige Menschen häufiger ins Auto. Auf der individuellen Ebene, sagt Leth, führen Umfahrungen oft zu Erleichterungen: Wer im Süden Wiener Neustadts oder im angrenzenden Burgenland wohnt, spart sich bald Reisezeit. Nur: Was passiert dann?

Dann beginnen die »systemischen Wirkungen«, wie es Leth ausdrückt, die sich in Verkehrsprognosen kaum abbilden: Weil die Fahrt zur Arbeit kommoder wird, verwandeln sich Wochen- in Tagespendler, werden abgelegene Dörfer als Wohnort attraktiv und als Neubaugebiete versiegelt, fahren die Menschen mit dem Auto ins Einkaufszentrum statt mit dem Fahrrad zum Greißler. Beispiel Sollenau und Theresienfeld, nördlich von Wiener Neustadt, die seit 2013 eine eigene Umfahrung haben: Minus 60 Prozent Verkehr, so lautete das Versprechen des Landes. Die tatsächliche Entlastung bewegte sich bei zehn bis 20 Prozent, weil neue Siedlungen gebaut wurden. »Darauf haben wir keinen Einfluss«, sagt der Straßenbaudienst Niederösterreich dazu. Außerdem handele es sich jetzt um Ziel- und Quellenverkehr, nicht mehr um Transit.

Eine wissenschaftliche Studie, welche Effekte Umfahrungen in Österreich haben, kennt Verkehrsforscher Ulrich Leth nicht. Die Umweltverträglichkeitsprüfung für die Ostumfahrung schreibt zwar ein Monitoring vor, doch ob die Zahlen jemals die breite Öffentlichkeit erreichen, ist unklar. Eine Art öffentlicher Bericht sei bei solchen Vorhaben nicht vorgesehen, sagt Roman Klementsitz von der Boku Wien. Was soll auch schon passieren, wenn sich Prognosen als falsch erweisen: »Abreißen geht schlecht.«

Der Bevölkerung bleibt also nur, den Versprechen der Politik zu glauben. Stand jetzt wird in Wiener Neustadt ab Herbst gebaut, ab 2027 soll der Verkehr rollen.

Politiker in Land und Stadt sprechen neuerdings nur noch vom »Ringschluss«, ein netter PR-Kniff, weil der Begriff Ostumfahrung zum Synonym für Streit geworden ist: Acht Grundbesitzer weigern sich, ihre Flächen zu übergeben, die Enteignungsverfahren laufen. Zwei Studentinnen haben mehr als 1.000 Unterschriften für einen Initiativantrag im Gemeinderat gesammelt, mit dem eine Volksbefragung gestartet werden könnte. Und dann sind da noch einige Klimaaktivisten, die auf dem Acker, wo bald eine Brücke über eine Au führen soll, ein Protestcamp inklusive Baumhaus besetzt halten. »Hainburg II«, dieses Schlagwort kursiert im Kreis der Ostumfahrungegegner. Sie wollen da sein, wenn die Bagger kommen.

Logischer Ringschluss oder Verkehrspolitik von gestern? Auf diesen 4,8 Kilometern sollen ab 2027 rund 14.000 Autos pro Tag fahren – und damit die verkehrsgeplagte Innenstadt von Wiener Neustadt entlasten. Das ist zumindest die Prognose aus dem Jahr 2014

ANZEIGE

ZEIT VERANSTALTUNGEN

»D S POLITIKTEIL« LIVE
MIT MARINA WEISBAND

13. MÄRZ 2024 · 19.00 UHR · MÜNSTER



Die fd wird immer stärker, und in den US droht eine zweite Amtszeit Donald Trumps. Wie gefährdet ist die Demokratie im Wahljahr 2024? Darüber sprechen **Peter Dausend** und **Heinrich Wefing**, DIE ZEIT, in einer Live- Ausgabe des Podcasts »Das Politikteil« mit **Marina Weisband**.



Beginn: 19.00 Uhr | **Ort:** Hörsaal F1 im Fürstenberghaus, Universität Münster, Domplatz 20 – 22
Tickets und Informationen: zeit.de/veranstaltungen
Folgen Sie uns: zeit_veranstaltungen

Eine Veranstaltung von:

DIE ZEIT

Exklusive Vorteile für unsere Abonnenten: www.freunde.zeit.de

Freunde der ZEIT

Fotos v. l. n. r.: Lars Borges, Vera Tammen, Moritz Küstner | Anbieter: Zeitverlag Gerd Bucerius GmbH & Co. KG, Buceriusstraße, Hamburg