

Helmut Grosina

Der Ausbau der B 50 – ein Quantensprung in der Verkehrspolitik des Burgenlandes?

Entschlüpfte Quantensprünge

Bevor ich der Frage nachgehe, welche Lebensgüter der Verkehr auf der B 50 bewegen soll, will ich selbst auf die Gefahr hin, dass ich Bekanntes darlege, kurz und der Ordnung halber erklären, was die B 50 ist, besser gesagt, welches Stück dieser Bundesstraße Gegenstand der Betrachtung sein soll. Nämlich jenes von der Ostautobahn bei Parndorf bis zur Burgenland-Schnellstraße bei Eisenstadt.

Ja, und auf die Frage, was denn ein Quantensprung sei, muss ich ebenfalls kurz eingehen. Soviel Zeit muss einfach sein. Ist doch nichts irreführender als der falsche Gebrauch von Fremdwörtern, von der Blamage vor den Wissenden ganz abgesehen. So wie es einem Lehrer von mir ergangen ist, der schrecklich darunter gelitten hat, dass ihm keine humanistische Bildung zuteil geworden war. Um diesen Mangel wettzumachen, sagte er zum Beispiel nicht „vor der Öffentlichkeit“ oder „vor Publikum“, sondern *coram publicum*, wo man doch weiß, dass es im Lateinischen *coram publico* heißt.

Einem solchen „Blamiere dich täglich!“ setzen sich Menschen, respektive Politiker gerne aus, wenn sie ihre Leistungen als etwas Bedeutendes, Großes oder Einmaliges darstellen wollen und von einem *Quantensprung* sprechen. Wo man doch aus der Schulphysik weiß, dass ein Quantensprung eine kleines, gerade noch messbares Ereignis in der Elektronenhülle des Atomkerns ist.

Ein Quantensprung ist also etwas unfassbar Kleines. Und da ich nicht glaube, dass die Menschen, die damit prahlen, so unwissend sind, bleibt mir nur die Vermutung, dass sie ja wissen, wie lächerlich klein und vielleicht auch miserabel das ist, was sie uns als etwas Großartiges verkaufen wollen, dass ihnen aber das Unterbewusstsein einen Streich spielt und den *Quantensprung* einfach aus ihrem Munde ent schlüpfen lässt.

Maßlosigkeit oder Realitätsverlust

Nun aber genug der Einleitung! Tatsächlich sind wir ja schon mitten im Thema. Denn die Anmaßungen, wir wären der Mittelpunkt Europas, um uns drängten sich alle, mit uns und durch uns gingen die Entwicklungen weiter, diese Anmaßungen sind voll von solchen angeblichen *Quantensprüngen*. Ich will damit nicht behaupten, das wäre nur ein burgenländisches Phänomen. Es ist in gewissem Maße ein österreichisches, das aber nun durch das Verhalten der übrigen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union

nach der Bildung des Kabinetts Schüssel eine bittere Revision erfahren musste.

Im Burgenland gibt es aber offenbar noch immer genug Eiferer dieser Anmaßungen und sie sind längst Opfer ihrer eigenen Einbildung geworden, dass Quantensprünge Riesenschritte wären. Der Ausbau der B 50 ist ein beredtes Beispiel dafür, aber auch für den Realitätsverlust, der manche Menschen in diesem Land erfasst hat.

Versuchen wir, uns auf dem Boden von Tatsachen zu bewegen: Im räumlichen Beziehungsgefüge Mitteleuropas ist ohne Zweifel mit dem Erstarren der Metropolen und Ballungsräume zu rechnen. Der Bereich des nördlichen Burgenlandes und Eisenstadt selbst werden daher an Bedeutung verlieren, zumindest aber nicht zunehmen. Wir sind eben „nur“ ein Zwischenraum, ein Knoten im räumlichen Netzwerk können wir nicht werden, dazu sind wir einfach zu klein, zu wenige, zu unbedeutend. Und wie durch die Verleihung eines Stadtwappens keine „Stadt“ entsteht, entstehen durch übermäßige Verkehrsverbindungen auch keine Metropolen und Ballungen.

Wir müssen uns daher mit viel Phantasie und Intelligenz auf Marktnischen von „Zwischenraum-Funktionen“ konzentrieren. Aber die „großen“ Visionäre und ihre Mitläufer geben sich lieber unerfüllbaren Träumen hin oder und erliegen ganz einfach ih-

ren Ängsten, vor allem vor dem Verlust an der eigenen Bedeutung. Denn in ihrer Maßlosigkeit halten sie sich nach dem historischen Vorbild „Der Staat bin ich!“ schon selbst für das Land. Die Bürger aber betrügen sie um ihre Zukunfts-Chancen, um ihre möglichen und um die wirklichen Zukünfte, in denen nicht der Straßenverkehr, sondern die Telekommunikation entscheidend sein wird.

Schützenhilfe von Betroffenen

Die Zukünfte werden also nicht von übermäßigen Verkehrsverbindungen abhängen. Leider kommen ihren Verfechtern dabei manche *nützlichen Idioten* zu Hilfe. Diesen Begriff verwendet man ja bekanntlich gerne für jene ahnungslosen Menschen, die in gutem Glauben etwas vertreten, das sich anderweitig herrlich gebrauchen oder missbrauchen lässt. Dazu zählen so manche Lokalpolitiker, die dem Ruf der Bevölkerung nach Verkehrsentlastung folgen. Und schon bieten sie einen Vorwand, den Verkehr dorthin zu verlagern, wo er – koste es, was es wolle – gleichsam „grenzenlos“ gesteigert werden kann. Aber auch verschiedene Funktionäre zählen dazu, die ihre eigenen Reise- und Fahrtenprobleme vornehmlich aus dem Bezirk Neusiedl nach Eisenstadt auf alle Bürger übertragen. Für die Bürger aber verlieren die Standorte der Bezirks- und der Landesverwaltung vor allem infolge der Entwicklung der Telekommunikation ebenso an Bedeutung wie die Standorte anderer Dienstleistungseinrichtungen.

Und schließlich zählt „die Wirtschaft“ dazu, die es wohl ebenso wenig gibt wie „die Politik“, denn es gibt nur einzelne Unternehmer und ihre Interessenvertretungen, einzelne Politiker und ihre Parteien. Im konkreten Fall sind einzelne Transportunternehmer oder die Transportwirtschaft natürlich auch nicht „die Wirtschaft“. Steuergelder sind schon gar nicht dazu da, um einzelne Unternehmer oder Branchen zu schützen.

Es gibt auch indirekt Betroffene, die sich zwar nicht als *nützliche Idioten* anbieten, die sich aber anbieten, weil sie in einer Art vorauseilendem Gehorsam den Eiferern der Maßlosigkeit und des Realitätsverlustes dienlich sein wollen. Oder weil sie in missverständener Solidarität für eine Sache eintreten, für die sich diese Eiferer stark machen. Oder weil sie die Aufmerksamkeit derer erringen können, denen sie gefallen wollen. Und im Burgenland gibt es noch immer viele Obrigkeitsgläubige.

Verkehr und öffentliches Interesse

Unternehmerisches Denken wäre hingegen recht nützlich für die Betrachtung der Angelegenheit. Es stünde gerade jenen sehr gut an, die ständig den Begriff *Wirtschaft* im Munde haben und vorgeben, für deren Prosperität alles zu tun. *Denn wer fahren will, oder wer will, dass andere fahren, der soll auch die Straße bauen oder (zumindest) finanzieren. Es*

wäre das Beste und Gerechteste, wenn die Gemeinden oder die von ihnen gebildeten Regionen, eher weniger oder nur stellvertretend das Land, die Transport- und Verkehrswege von Unternehmen finanzieren, bauen und unterhalten ließen. Da diese nicht nur kalkulieren müssten, wie viel die Kunden (Bürger, Wirtschaftstreibende, Touristen...) für die Nutzung zu zahlen bereit sind, sondern auch, was wie gewünscht wird, würde sich das meiste von selbst regeln.

Die Straßen, die dann nicht gebaut werden, sind entweder ein Segen oder werden *von den Gemeinden aus „öffentlichem Interesse ihrer Bürger“ selbst gebaut und finanziert.* Aber so weit sind wir wahrscheinlich noch lange nicht...

Was aber ist mit dem Ferntransport, der die Menschen so belastet und verärgert? Der gehört nicht auf dieselben Wege! Ist er doch letztendlich ein Problem der Ferntransport-Unternehmer und der (internationalen) Unternehmen, die den Ferntransport benötigen. Sie werden getrennte Wege finden für die - historisch gesehen - kurze Übergangszeit bis zum elektronischen Ferntransport von viel mehr als wir uns heute vorstellen können. Sie werden *ihre Straße dort bauen und finanzieren, wo sie diese brauchen* (ohne staatliche Genehmigung geht das ohnedies nicht).

Dann wäre auch die lächerliche Diskussion vom Tisch, die B 50 wäre ein burgenländisches oder niederösterreichisches Problem, ein österreichisches oder sonst ein Problem. Während nämlich die Globalisierung voranschreitet, die Verkehrsprobleme an Verwaltungs-, Landes- wie Staatsgrenzen festzumachen, ist ein bürokratischer, teurer und das Geld der Bürger missbrauchender Anachronismus.

Die Situation an der B 50

Die Situation an der B 50 wurde aus verschiedenen Motiven künstlich zum Problem hochgespielt. Die Belastung ist bei weitem nicht so, dass ein Ausbau auch nur angesprochen, geschweige denn gerechtfertigt werden könnte. Es ist auch vermessen zu glauben, man könnte prognostizieren, ab wann wie viel Güterverkehr und wie viel motorisierter Individualverkehr in welchem Bereich in welcher Richtung untergebracht werden muss. Zumeist wird auch nur - ohne Rücksicht auf neue Entwicklungen vor allem in der Telekommunikation - einfach hochgerechnet. Außerdem wird man trotzdem getrennte Lösungen für den überregionalen, den regionalen und den örtlichen Verkehr erwägen müssen.

Die Belastungen sind derzeit in den Sommermonaten sicher oft kritisch, aber die meisten Menschen in diesem Raum stehen in Verbindung mit dem Tourismus, der nun einmal auch Belastungen mit sich

bringt. Ein Purbacher meinte: *die Belastungen, die wir eigentlich wollen.*

Diese Belastungen erfordern bestenfalls punktuelle Verbesserungen am Bestand und durchgehende verkehrsorganisatorische Maßnahmen wie Entflechtungen und Verbote (Umlenkungen) bestimmter Verkehre. Die Varianten des Ausbaus, die nun gegen Ende des Jahres 1999 vom Straßenbaureferenten der burgenländischen Landesregierung vorgelegt wurden, beschäftigen sich aber nur mit dem Bau einer Straße zwischen Parndorf und Eisenstadt, die einen aus dem Trend prognostizierten Verkehr aufnehmen kann. Einen Verkehr, der gleichsam wie ein "Schicksal", wie eine Naturgewalt betrachtet wird. Dass so eine Betrachtungsweise äußerst naiv ist, ist wohl schwer zu leugnen.

Wettstreit an naiven Betrachtungen

Wenn wir schon bei naiven Betrachtungsweisen sind: die Anwendung des Stehsatzes von der Verlagerung des Verkehrs von der Straße zur Schiene gehört im vorliegenden Fall in diese Kategorie. Denn allein durch die lokale Lage der Bahnlinie und die Möglichkeiten, die eine eingleisige Strecke und ein geringer Erschließungseffekt ergeben, kann nur ein so kleiner Anteil des Verkehrs angesprochen werden, dass auch die Auswirkungen auf die Straßendiskussion nur marginal sein können. Abgesehen von der Sinnhaftigkeit, die ich hier nicht weiter diskutieren

will, stieße ein großzügiger Ausbau die Bahnlinie Eisenstadt – Neusiedl - Parndorf auf ähnliche Probleme wie der Straßenausbau.

Da hochrangige Netzwerke wie Verkehrsverbindungen für die Kommunikationsinfrastruktur unseres arbeitsteiligen Gesellschafts- und Wirtschaftssystems unerlässlich sind, wird ja deren Gestaltung derzeit noch als eine bedeutende, wenn nicht die bedeutendste Lenkungsmaßnahme an staatlichen Vorausleistungen angesehen, gleichsam als *hardware*, die eng verbunden ist mit der Verkehrsorganisation, der dazugehörigen *software*.

Ein staatliches Netzwerk und eine staatliche Verkehrsorganisation innerhalb europäischer Netzwerke sind daher derzeit Bundesaufgaben, wenn auch im Zusammenwirken mit den Ländern. *Wie sehen aber nun die nationalstaatlichen Vorgaben im Raum des nördlichen Burgenlandes aus?* Nicht dass ich nun in die Vorstellung zurückfalle, der Staat müsse alle Wünsche mit dem Geld der Bürger befriedigen. Es geht in erster Linie darum, das öffentliche Interesse auszuloten, weil es für die Genehmigungsverfahren von Belang sein würde. Und zweitens, wenn dem öffentliche Interesse finanzielle Probleme entgegenstehen, wie weit es noch immer gerechtfertigt sein kann, Steuermittel zu deren Überwindung einzusetzen.

Also, wie sehen diese Vorgaben aus? Österreichisch! Damit meine ich, dass derzeit für den Ausbau des Straßennetzes in Österreich zumindest zwei Varianten bekannt sind, eine des ehemaligen Verkehrsministers und eine des ehemaligen Wirtschaftsministers als Bautenminister. Nun liegen beide Kompetenzen beim Infrastrukturminister. Was dieser übernimmt oder neu erdenkt und wer sonst noch Netze „strickt“, sei dahingestellt. Ich weiß es nicht.

Über die Finanzierung schwiegen sich die früheren Minister mehr oder weniger aus. Straßenbauten im nationalen und internationalen Netz sollten nach der Funktion und der Bedeutung finanziert werden. Wobei die unterschiedlichen natürlichen Gegebenheiten sowie die verkehrsorganisatorischen Möglichkeiten bei den Kosten zu berücksichtigen wären. *Ob und wie viele Mittel für den Raum des nördlichen Burgenlandes - wenn diese unzulässige Eingrenzung als derzeitige Betrachtungsweise unterstellt wird - in welchem Zeitraum zur Verfügung stehen, ist offenbar nicht zu sagen. Umso mehr scheint dieser Umstand dazu zu verleiten, der Phantasie freien Lauf zu lassen.*

Man weiß zwar nicht, was man bauen will, aber dafür fängt man schneller an

In Anlehnung an den legendären „Wilden mit seiner Maschin“, der nicht weiß wohin er will, aber dafür umso schneller dort ist, wird also wird frisch drauflos

geplant. Das könnte heißen, dass man eine Straße, die man vielleicht gar nicht braucht, sicher aber nicht sehen und hören, vielleicht auch nicht riechen will, in einem Berg versteckt, unter die Oberfläche vergräbt oder sonst etwas. Schließlich hat man in Graz ein Vorbild. Fehlte nur noch, die Straße in die Luft hängen zu wollen... Solange ein anderer – und es ist immer der Steuerzahler! – zahlt, ist ja nichts teurer genug!

Die Forderung nach dem Ausbau der B 50 erinnert mich an einen Limerick, den ich 1995 verfasst habe:

*Politiker sind, sprach Fritzen heute,
Probleme zu lösen helfende Leute.
Doch hätten wir sie,
Die Probleme nie,
Ohne Politiker, sprach Fritzen heute.*

Wenn das Ganze wie ein Pferd beim Schwanz aufgezäumt wird, wenn gleichsam untersucht wird, was denn hier um welchen Preis zu welchen Kosten angeboten werden kann, eine Trasse am See, eine zwischen den Ortschaften, eine am Berg, dann wird die Nachfrage die buntesten Blüten treiben. Und die maßlosen Eiferer mit ihren *Quantensprüngen* werden wieder einmal rufen: *Europa braucht uns! Wir sind Europa, denn über uns müssen sie drüber fahren!* Ich darf bescheiden ergänzen: dann werden sie auch über uns drüberfahren, aber eben drüber. Auf ganz

andere, bittere Weise haben wir das ja inzwischen schon erfahren.

Was von den Vorschlägen zu halten ist

Zu den konkreten Trassen, die Ende 1999 der Öffentlichkeit präsentiert worden sind, gibt es nicht viel zu sagen. Nicht einmal die Machbarkeit von einer Variante gegenüber einer anderen ist plausibel. Denn jede läuft quer zu den vielfältigen landwirtschaftlichen, gewerblichen, touristischen ... räumlichen Beziehungen zwischen dem Berg, dem Hang und dem See. Allein deshalb kann eine regionale und örtliche *Lösung nur in Verbesserungen des Bestandes und vor allem in der besseren Verkehrsorganisation des Bestands liegen*. Es wäre gleichsam Bürgerpflicht, im Landesinteresse darauf zu beharren!

Indessen werden die vorgestellten Varianten um weitere Laienplanungen bereichert. So haben die Gemeindefunktionäre einer Partei, die nicht gerade für Erneuerung steht, die Notwendigkeit einer neuen Straße auch gar nicht geprüft, sondern vorgeschlagen, sie im Wald zu verstecken. Damit ist sie dem Bürger aus dem Auge, Ohr und Sinn und der Großgrundbesitzer kann die Flächen eh leicht verkraften. Was sind schon Wald, Wild und sonstiges, was da kreucht und fleucht! Außer den paar Seewinklern werden die Bürger und Unternehmer zwar kaum den Berg hinauffahren, um nach Eisenstadt zu kommen. Und die Fremden tun es hoffentlich nicht, weil sie ja

etwas sehen wollen und *durch* die Ortschaften fahren sollen. Dafür blieben die lästigen und lärmenden Gütertransite im Wald versteckt. (Koste es, was es wolle!)

Schon vorher hat der Bürgermeister und Nationalratsabgeordnete einer anderen Partei, die zumeist in ihrem Erneuerungsbestreben über die Prügel stolpert, die sie sich selbst in den Weg gelegt hat, eine Trasse vorgeschlagen. Natürlich auch ohne Zweifel an deren Notwendigkeit sollte sie noch weiter weg verschoben werden, nämlich hinter das Leithagebirge, durch das dann ein kurzer Tunnel nach Eisenstadt gebohrt werden sollte. Es ist die um den Tunnel bereicherte Variante einer dreißig Jahre alten Idee, an deren Stelle damals die schilfseitige Schnellstraße entlang der Bahn zwischen ins Bundesstraßengesetz 1971 aufgenommen und später wieder gelöscht wurde. In einer der vorgestellten Varianten feiert sie Wiederauferstehung.

Immerhin ist damit die Bundesstraße nicht – wie ihr Name schon sagt - auf ein Landesgebiet begrenzt worden. Aber es ist wohl auch offenkundig geworden, dass diese Straße vornehmlich als Transitroute gedacht ist, an der man zumindest Eisenstadt anbinden und damit einen Netzknoten bilden möchte. Womit wir wieder bei den Fragen des Maßes und der Realität angekommen wären.

Mehr Fragen als Antworten

Die Untersuchungen des Bedarfes, die Festlegung von Zielgrößen und letztlich der Vergleich verschiedener Lösungsvarianten muss die Infrastruktureinrichtungen als *hardware* und die Organisationsmaßnahmen als *software* umfassen. Es ist daher auch methodisch falsch, bei den vorgelegten Untersuchungen den Bestand nicht als Variante zu behandeln. Dieser Fehler resultiert wahrscheinlich aus der eingangs kritisierten Annahme, dass ein bestimmtes Verkehrsaufkommen schicksalhaft auf die Region hereinbricht. Ein weiterer Fehler, auf den ich ebenfalls schon hingewiesen habe, ist es, den Landes- oder Bezirksgrenzen eine besondere Bedeutung vor allem für die räumlichen Beziehungen einzuräumen. Regionale, nationale und internationale Interessen führen zu verschiedenen Lösungen.

Vom Naturschutz war noch gar nicht die Rede. Er sollte nicht über den Menschenschutz gestellt werden. Denn ich meine, wenn etwas für die Menschen als notwendig erkannt wird, dann erhebt sich wohl die Frage, wie weit dabei ein Einklang mit der Natur gefunden werden kann. Diese Vorgangsweise scheint mir für eine rationale Diskussion unentbehrlich. Es sollte nicht zuerst danach gesucht werden, wo etwas möglich erscheint, und dann ohne Rücksicht auf die Grundsatzfrage, ob das Ganze überhaupt Sinn macht, drauflos gefuhrwerkelt werden.

Vor allem aber sollten die Eiferer mit ihren *Quantensprüngen*, zu denen – ich weiß nicht - vielleicht auch abgehende Politiker zu zählen sind, endlich aufhören, in ihrer Torschlusspanik zu glauben, sie müssten sich bleibende Denkmäler setzen, um ihren Zwängen folgen oder ihre Komplexe noch schnell mit Hilfe von Steuergeldern abbauen zu können. Denn es wird vor allem auch im Burgenland – und es ist höchst an der Zeit – nachzuvollziehen sein, was schon vor gut zehn Jahren hätte bewusst werden müssen, dass nämlich in unserem „Parteistaat das Leben - verstaatlicht, staatsgelenkt, reguliert, kontrolliert, sicher, konformistisch und manchmal erstickend - dem Ideal des real existierenden Sozialismus sehr nahe kam. Der Zusammenbruch des österreichischen Parteienstaates ... ähnelt auf eigenartige Weise dem Auseinanderbrechen der autoritären Staaten im Osten“, schrieb der Brite *Tony Judt* unlängst im *New York Review of Books* in Hinblick auf unsere aktuelle politische Situation. Seit vierzig Jahren lebten wir gleichsam in einem Zeit- und Raumloch. Das trifft das Bild unserer Wirklichkeit – denke ich – recht gut.

Sind wir uns bewusst, dass diese vierzig Jahre seit dem Kalten Krieg erst aufgeholt werden müssen? Anstatt an Erneuerungen zu denken, werden aber immer wieder Reformen verlangt. Das ist zu wenig. Verrät doch schon das Wort, dass damit die Rückkehr zur ursprünglichen Form, zur Ideologie, zur Kern-

kompetenz gemeint ist. Manchmal kann das wahrscheinlich richtig sein, auch Nostalgie und die Mär von der „guten alten Zeit“ schwingen mit. Aber, so schrieb ich 1993 in einem Limerick,

*Reformen sind ein alter Hut,
Innovationen wären gut.
Alte vergehen
Mit neuen Ideen.
Die aber zaubert man nicht aus dem Hut.*

Was fehlt, sind tatsächlich echte Erneuerungen, vor allem in der Politik. In der Verkehrspolitik ist es offenbar nicht anders.