

*Working Paper:*

## Alternative Verkehrslösungen für die Donaustadt

(Günter Emberger, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, TU Wien:  
[guenter.emberger@tuwien.ac.at](mailto:guenter.emberger@tuwien.ac.at))

Das Aus für den Lobau-Tunnel durch das BMK im November 2021 hat die Diskussion bzgl. der Notwendigkeit dieses Straßenneubaues neu angefacht. Während die Befürworter\*innen des Straßenneubaues die wirtschaftliche Entwicklung der gesamten Region in Frage stellen und so tun, als ob es in der Donaustadt keine Straßen(-kapazitäten) gäbe, diskutieren und erarbeiten Befürworter\*innen des Straßenbaustopps Vorschläge, wie man die Erreichbarkeit der Donaustadt multimodal und klimagerecht mit einem Bruchteil der Kosten und versiegelten Flächen gewährleisten könnte.

Dabei ist festzuhalten, dass bereits im Jahr 2003 mit der strategischen Umweltprüfung SUPerNOW (TRAFICO, stadtländ et al. 2003) eine Analyse von Alternativen durchgeführt wurde. Dabei wurde jenes Szenario am besten bewertet, welches ohne zusätzliche Donauquerung auskommt und stattdessen stark auf Öffis und nichtmotorisierten Verkehr setzt. Von der ASFINAG wurde jedoch jene Trassenführung gewählt, die bei der SUPerNOW am Schlechtesten abgeschnitten hat. Im anschließenden UVP<sup>1</sup>-Verfahren fand nur noch eine monomodale Betrachtung statt, wodurch der Straßenbau als einzige Lösung für die prognostizierte MIV-Steigerung berücksichtigt wird. Bei der UVP wird außerdem nicht auf aktuelle Ziele im Klimaschutz und der Versiegelung Rücksicht genommen. Formalrechtlich sollte zur Neubewertung der Situation eine sogenannte SP-V (Strategische Prüfung – Verkehr) durchgeführt werden, in welcher neben Straßenneubauvarianten auch multimodale Alternativen erarbeitet und hinsichtlich der Zielerreichung evaluiert werden müssten.

Im städtebaulichen UVP-Bescheid zum Projekt „Aspern Seestadt Nord“ (Wiener Landesregierung, 2017) wurde die Verkehrsfreigabe der Anschlussstellen zum nördlich der Seestadt Aspern gelegenen Straßennetz (S1 Spange Seestadt Aspern und Stadtstraße Aspern) als Vorschreibung für den Start der Bebauung für die Seestadt Nord festgeschrieben.

Es ist unbestritten, dass Stadtentwicklungsprojekte eine Adaption der Verkehrsinfrastruktur bedingen. Es ist jedoch nicht vorgeschrieben für welche Mobilitätsformen und in welchem Detaillierungsgrad dies zu geschehen hat. Im gegenständlichen Fall wurde nur eine MIV-Erschließung mittels der S1 Spange und Stadtstraße vorgeschrieben. Es ist dringend zu hinterfragen, warum nur ein Straßenausbau inklusive genau spezifizierter Straßendimensionierung in den UVP-Bescheid aufgenommen wurde, aber eine den Klima- und Verkehrszielen der Stadt entsprechende alternative Erschließung mittels öffentlichem Verkehr (ÖV) nicht einmal erwähnt wird.

Wie könnte nun eine klimagerechte Verkehrserschließung in der Donaustadt aussehen?

Um diese Frage beantworten zu können muss man ein wenig ausholen und ein paar Begriffe erklären:

---

<sup>1</sup> Umweltverträglichkeitsprüfung

- 1) Der Modal-Split - also die Verkehrsmittelwahl - spiegelt das Verhalten der einzelnen Verkehrsteilnehmer\*innen (Personen- und Güterverkehr) im Bezug zur Struktur wider.
- 2) Unter „Struktur“ wird die Gesamtheit aus Verkehrsinfrastruktur (Gehsteige, Radinfrastruktur, ÖV-Linien und -Fahrpläne, Fahrbahnen), sowie fiskalischen und regulativen Rahmenbedingungen verstanden.

Es ist zu erwähnen, dass sich die Stadt Wien in ihrer Smart-City-Strategie das Ziel auferlegt hat, im Binnenverkehr bis zum Jahr 2030 den Anteil des MIV auf 15% zu senken und jenen des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs auf 85% anzuheben (Magistrat der Stadt Wien, 2019). Im gleichen Zeitraum will die Stadt den Pkw-Anteil der Einpendler\*innen nach Wien halbieren. Auch der Bund hat sich im Mobilitätsmasterplan 2030 (BMK, 2021) das Ziel gesetzt, den Modal-Split Anteil des MIV von derzeit über 60% auf unter 40% im Jahr 2040 zu senken.

Will die Stadt Wien den MIV-Anteil wie geplant auf 15% senken und so ihren Beitrag zum Pariser 1,5 Grad-Limit leisten, so muss sie den Straßenverkehr in Wien um fast 40% reduzieren, und das innerhalb von nur 9 Jahren!

Um diesen Wandel erreichen zu können, müssen die Strukturen des Verkehrssystems auf allen Ebenen in Richtung einer Bevorzugung umweltfreundlicher Verkehrsmittel wie ÖPNV, Rad- und Fußverkehr umgestaltet werden.

Die am unmittelbarsten wahrnehmbare Maßnahme ist der Ausbau des Umweltverbunds. Hierunter verstehe ich eine attraktive, komfortable, beschattete Ausgestaltung des Straßenraumes für Zufußgehende, den Bau einer komfortablen und sicheren Radinfrastruktur inklusive Fahrradabstellanlagen an Quell- und Zielpunkten und einen hochwertigen Ausbau des öffentlichen Verkehrs.

Das Verkehrssystem besteht nicht nur als gebauter Infrastruktur, sondern beinhaltet auch fiskalische und regulatorische Strukturen. Um hier den Umstieg auf den Umweltverbund zu erleichtern, müssen solange Anpassungen umgesetzt werden, bis das 15% MIV-Anteil-Ziel erreicht ist. Dabei sind Maßnahmen auf Stadtebene sowie auf Bundesebene erforderlich. Dazuzählen die Abschaffung der klimaschädlichen Subventionen wie das Dieselpriileg, das Firmenwagenprivileg, oder auch die Anpassung der Pendlerpauschale, die alternativen zum Auto bisher von der Förderung ausschließt.

Weiters müssen die „externen Kosten“ des Verkehrs (Lärm, Luftschadstoff, Unfälle, Treibhausgasemissionen, etc.) im Preis berücksichtigt werden, etwa in Form einer „smarten“ Straßenbenützungsgabgabe. Diese könnte z.B. preislich dynamisch in Abhängigkeit des Straßentyps, der Tageszeit, dem Fahrzeugtyp und der Entfernung auf allen Straßen für den Personen- und Güterverkehr erhoben werden.

Zusätzlich gilt es, regulatorische Maßnahmen bezüglich (Gratis-)Parken im öffentlichen Raum von KFZ und Geschwindigkeitsbeschränkungen von 100 km/h auf Autobahnen, 80 km/h auf Freilandstraßen und Tempo 30 in Ortsgebieten zu installieren.

Diese Maßnahmen müssen schrittweise, sozial verträglich und transparent implementiert werden, um den Verkehrssektor in die gewünschte und klimapolitisch unbedingt notwendige Richtung hin zu verändern.

Basierend auf diesen Erkenntnissen ist ein weiterer Ausbau des höherrangigen Straßennetzes in Österreich generell zu hinterfragen, da ja ein Mehr an Straßeninfrastruktur immer ein Mehr an Straßenbenützung nach sich zieht – Stichwort „Wer Straßen sät wird mehr Verkehr ernten“ bzw. im Fachjargon auch „induzierter Verkehr“ genannt.

Bricht man diese generellen Überlegungen auf die konkreten Projekte Lobau-Tunnel, S1, Stadtstraße, S1-Spange herunter, so sind folgende verkehrlichen Erwartungen von den Befürworter\*innen des Straßenausbaus erkennbar:

1. Aufnahme des durch Wohnungsneubauten entstehenden MIV-Neuverkehrs
2. Entlastung der an den Durchzugsstraßen lebenden Bevölkerung
3. Entlastung der A23/Tangente – Staureduktion
4. Umfahrung/räumliche Verlagerung des LKW-Transit-Verkehrs

Hierzu ist aus fachlicher Sicht folgendes zu sagen:

Eine Entlastung an den Durchzugsstraßen ist durch einen Neubau der oben genannten Straßenprojekte nur kurz- bis mittelfristig erwartbar, da durch die Kapazitätsausweitung im Straßennetz der „induzierte“ Verkehr die Entlastungswirkungen in nur wenigen Jahren wieder kompensiert. So wird es durch die verbesserte Straßenerreichbarkeit der an Wien anschließenden nord-östlichen Regionen zu autoaffinen Siedlungsentwicklung kommen, die für einen Großteil des „induzierten“ Verkehr verantwortlich sein werden.

Bezüglich LKW-Transit ist festzuhalten, dass die Europäische Union den Umstieg vom LKW auf die Schiene forciert. Eine Kapazitätsausweitung auf der Straße anstatt auf der Schiene konterkariert daher die Klimaziele.

Der LKW-Anteil (Quell-, Ziel- und Transitverkehr) auf der A23 ist mit rund 7,7% (Zählstelle Donauinsel, Jahr 2019) im Vergleich zu anderen österreichischen Autobahnen als eher gering einzustufen. Die A23 wird also hauptsächlich vom Wien-affinen PKW-Verkehr ausgelastet. Dieser PKW-Verkehr muss durch einen adäquaten Ausbau des öffentlichen Verkehrs und weitere Begleitmaßnahmen auf umweltfreundliche Verkehrsträger verlagert werden um das selbstauferlegte 15%-MIV-Ziel der Stadt Wien zu erreichen.

Festzuhalten ist, dass das 15% Modal-Split Ziel für das ganze Stadtgebiet von Wien gilt, es also eine Wien-weite Offensive bzgl. Modal-Split Verlagerung benötigt. Hier ist in der Vergangenheit schon einiges geschehen, wie zum Beispiel der Ausbau der U-Bahnen und der Neubau bzw. die Verlängerung einiger Straßenbahnlinien, das 365 Euro Öffi-Ticket, der teilweise Ausbau der Radinfrastruktur, die Ausweitung von Tempo 30 km/h Zonen oder die nun für ganz Wien eingeführte flächendeckende Parkraumbewirtschaftung. All diese Maßnahmen haben dazu geführt, dass der MIV-Modal-Split von 40% im Jahre 1993 auf rund 29% im Jahr 2018 gesunken ist. Es ist einleuchtend, dass jeder weitere Prozentpunkt MIV-Modal-Split-Verlagerung immer schwieriger zu erreichen sein wird.

So sind dem ÖV-Ausbau, zumindest im Kernstadtgebiet von Wien, physische Grenzen gesetzt. ÖV-Fahrzeugfolgen von unter 3 Minuten (U-Bahn) bzw. unter 7 Minuten (Straßenbahn/Bus) in Spitzenzeiten und eine Haltestellenabdeckung von unter 300 Metern Fußweg sind fast nicht mehr verbesserbar. Anders sieht es im Bereich der Donaustadt aus. Das Gebiet war in der Vergangenheit weniger dicht besiedelt und daher auch nicht so gut mit ÖV versorgt wie innerstädtische Bezirke. Das soll sich nun aber durch diverse Stadtentwicklungsprojekte, wie etwa die Seestadt Aspern, ändern. Obwohl beim ÖV Ausbaubedarf herrscht, finden sich in der Donaustadt bereits gute Voraussetzungen für die Nachverdichtung. Zieht man zum Vergleich der Erreichbarkeiten den ÖROK-Atlas heran, so sieht man, dass die Erreichbarkeit in ganz Wien – also auch in Transdanubien - in der höchsten ÖV-Erreichbarkeitsklasse liegt. Dieses Erreichbarkeitsniveau wird für einen Großteil der österreichischen Regionen für immer ein Wunschtraum bleiben (siehe dazu Abbildung 1).

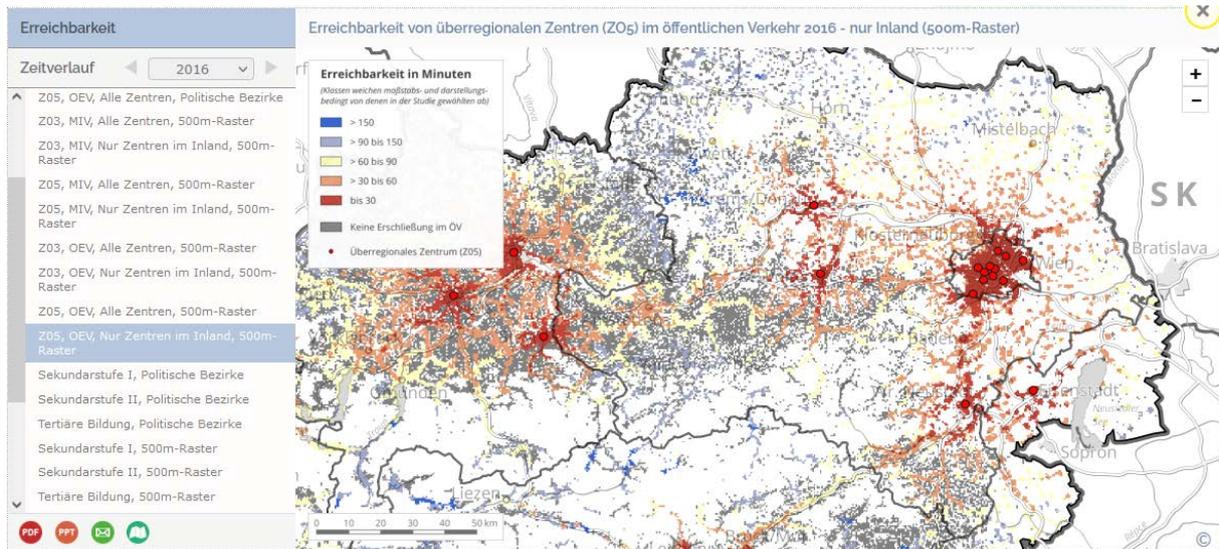


Abbildung 1: ÖRÖK Erreichbarkeitsatlas, abgefragt 6. Dezember 2021, <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/85>

Nichtsdestotrotz gibt es im Bereich Donaustadt einiges an Verbesserungspotentialen für den öffentlichen Verkehr, den Radverkehr und den Fußverkehr.

Potentielle Maßnahmen ÖV:

- Schnellbahn
  - S45: Schließen des S-Bahn-Rings um Wien über Kaiserebersdorf und Hafen Wien
  - S10: Reaktivierung der Laaer Ostbahn zwischen Erzherzog-Karl-Straße und Süßenbrunn für Personennahverkehr, neue Station Rautenweg
  - S80: Taktverdichtung und Reaktivierung der Station Hausfeldstraße
  - Langfristig: vierspuriger Ausbau der Ostbahnbrücke
- Straßenbahn
  - Verlängerung Linie 25 als Stadt-Regio-Tram bis Groß-Enzersdorf bzw. über Groß-Enzersdorf hinaus inklusive Errichtung einer P&R Anlage
- Bus
  - Anpassung des Busnetzes an neue Stadtentwicklungsgebiete
  - Busspuren (z.B. Breitenleer Straße, Hirschstettner Straße)
  - Busspur und HOV-Spur<sup>2</sup> auf der Tangente A 23
  - Eventuell zusätzliche Buslinien, auch als Expressbuslinien ausführbar

Maßnahmen Radverkehr:

Das Radwegnetz der Donaustadt muss zu einem Netz von miteinander verbundenen Radinfrastrukturen werden, welches von Menschen allen Alters und Fähigkeiten (Konzept „All Ages and Abilities“<sup>3</sup>) als sicher empfunden wird. Das beinhaltet den Ausbau baulich getrennter Radwege an Hauptstraßen und Rad-Routen bzw. Fahrradstraßen in Kfz-verkehrsberuhigten Bereichen. Um das

<sup>2</sup> High Occupancy Vehicles-Spur: eine Spur, die nur von Fahrzeugen genutzt werden darf, die einen erhöhten Besetzungsgrad aufweisen, z.B. min. 3 Personen in einem Pkw

<sup>3</sup> [https://nacto.org/wp-content/uploads/2017/12/NACTO\\_Designing-for-All-Ages-Abilities.pdf](https://nacto.org/wp-content/uploads/2017/12/NACTO_Designing-for-All-Ages-Abilities.pdf)

Radfahren für PendlerInnen aus dem Umland attraktiv zu machen sollten auch Radschnellwege errichtet werden, wie sie sich bereits in den Niederlanden und Dänemark<sup>4</sup> bewährt haben.

Maßnahmen Fußverkehr:

- Herstellung der Mindestgehwegbreiten von 2m
- Flächendeckend Tempo 30 für KFZ-Verkehr, wo notwendig auch auf Durchzugsstraßen
- Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität durch ästhetisches Design und natürliche Beschattung durch Bäume
- Schaffung von Plätzen und konsumzwangfreier Zonen mit Sitzgelegenheiten
- Etc.

Die hier vorgeschlagenen Maßnahmen für die Donaustadt in Kombination mit weiter vorne im Text erwähnten, Wien-weit zu implementierenden Pull- und Push-Maßnahmen würden den Modal-Split in Richtung Umweltverbund und damit in Richtung Zielerreichung verändern. Die schrittweise Umsetzung der Maßnahmen muss zusätzlich mit einem unabhängigen Monitoring begleitet werden, damit die Maßnahmenstärken nachjustiert werden können, falls die Ziele nicht erreicht werden.

Ich hoffe, die Stadt Wien erkennt und nutzt die sich nun bietende Gelegenheit und kann einige der durch die Einsparung des Tunnels freiwerdenden finanziellen Ressourcen vom Bund lukrieren. Diese zusätzlichen Mittel würden die Stadt Wien in die Lage versetzen, ihr Verkehrssystem wie oben vorgeschlagen zu adaptieren, und so in Bezug auf Lebensqualität, Erreichbarkeit und Klimaschutz wieder einen weltweiten Maßstab zu setzen!

BMK. (2021). Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich - Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor Nachhaltig – resilient – digital. URL: [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:6318aa6f-f02b-4eb0-9eb9-1ffabf369432/BMK\\_Mobilitaetsmasterplan2030\\_DE\\_UA.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:6318aa6f-f02b-4eb0-9eb9-1ffabf369432/BMK_Mobilitaetsmasterplan2030_DE_UA.pdf).

Magistrat der Stadt Wien. (2019). Smart City Wien Rahmenstrategie 2019 – 2050

Die Wiener Strategie für eine nachhaltige Entwicklung. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008551.pdf>.

Wiener Landesregierung, M. (2017). Städtebauvorhaben und Straßenbauvorhaben „asperrn Seestadt Nord“ - UVP Bescheid.

---

<sup>4</sup><https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/langstrecken/qualitaetskriterien.html>