

Pressemitteilung

Alternative Verkehrslösungen für die Donaustadt

TU-Verkehrswissenschaftler Günter Emberger meldet sich vor dem Hintergrund der hitzigen Debatte um Lobautunnel und Stadtstraße Aspern in einer Presseaussendung mit Vorschlägen für eine alternative Verkehrsanbindung der Donaustadt zu Wort, die im Gegensatz zu den geplanten Straßenbauprojekten mit den Klimazielen im Einklang sind:

[Wien / 03.02.2022] Das Aus für den Lobau-Tunnel durch das BMK¹ im November 2021 hat die Diskussion bzgl. der Notwendigkeit dieses Straßenneubaus neu angefacht. Während die Befürworter*innen des Straßenausneubaus 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 UVP²-Verfahren wurde der Straßenbau als einzige Lösung berücksichtigt. Bei der UVP wurde außerdem nicht auf aktuelle Ziele im Klimaschutz und der Versiegelung Rücksicht genommen. Es braucht eine Neubewertung der Situation. Neben Straßenneubauvarianten müssten auch Alternativen erarbeitet und hinsichtlich der Ziele neu evaluiert werden.

Es ist unbestritten, dass Stadtentwicklungsprojekte eine Adaption der Verkehrsinfrastruktur bedingen. Es ist jedoch dringend zu hinterfragen, warum nur ein Straßenausbau (Stadtstraße) in den UVP-Bescheid aufgenommen wurde, aber eine den Klima- und Verkehrszielen der Stadt entsprechende alternative Erschließung mittels öffentlichen Verkehrs (ÖV) nicht einmal erwähnt wird.

Fakt ist, dass die Stadtstraße als zusammenhängendes Projekt mit dem Lobautunnel, S1 und S1-Spange geplant wurde. Nach der gerechtfertigten Absage dieser Projekte muss aus verkehrsplanerischer Sicht auch die Stadtstraße neu evaluiert werden!

Wie könnte nun eine klimagerechte Verkehrserschließung in der Donaustadt aussehen?

Die Stadt Wien hat sich in ihrer Smart-City-Strategie das Ziel auferlegt, bis zum Jahr 2030 den Anteil des MIV auf 15% zu senken und jenen des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs

¹Bundesministerium Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

²Umweltverträglichkeitsprüfung

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 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, muss der Verkehr auf allen Ebenen in Richtung einer Bevorzugung umweltfreundlicher Verkehrsmittel wie ÖPNV, Rad- und Fußverkehr umgestaltet werden. Neben dem Aufbau entsprechender Infrastrukturen sind dafür fiskalische und regulatorische Anpassungen erforderlich, auf der Stadt- wie auch auf der Bundesebene: Klimaschädliche Subventionen³ müssten abgeschafft und „externe Kosten“ des Verkehrs (Lärm, Luftschadstoff, Unfälle, Treibhausgasemissionen, etc.) im Preis berücksichtigt werden.⁴

Zusätzlich gilt es, regulatorische Maßnahmen bezüglich des (Gratis-)Parkens 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 Straßenbenutzung nach sich zieht – Stichwort „Wer Straßen sät wird mehr Verkehr ernten“.

Befürworter*innen von Lobau-Tunnel, S1, S1-Spange und Stadtstraße erwarten sich von diesen Projekten die Anbindung von Wohnungsneubauten, eine Entlastung der Durchzugsstraßen sowie der A23/Tangente und eine räumliche Verlagerung des LKW-Transitverkehrs. 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 nordöstlichen 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 selbstaufgelegte 15%-MIV-Ziel der Stadt Wien zu erreichen.

Dafür bräuchte es aber eine Wien-weite ÖV- und Radinfrastrukturoffensive. Hier ist zwar in der Vergangenheit schon einiges geschehen, wie zum Beispiel der Ausbau der U-Bahnen

³ Hierzu zählen z.B. das Diesel- und Dienstwagenprivileg, oder auch die Pendlerpauschale, die alternativen zum Auto bisher von der Förderung ausschließt.

⁴ Dies könnte etwa in Form einer „smarten“ Straßenbenutzungsabgabe geschehen. 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.

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 Jahr 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 in der Donaustadt ein Ausbaubedarf herrscht, ist im österreichweiten Vergleich die ÖV-Erreichbarkeit heute schon sehr hoch. Zieht man zum Beispiel den ÖROK-Erreichbarkeitsatlas 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).

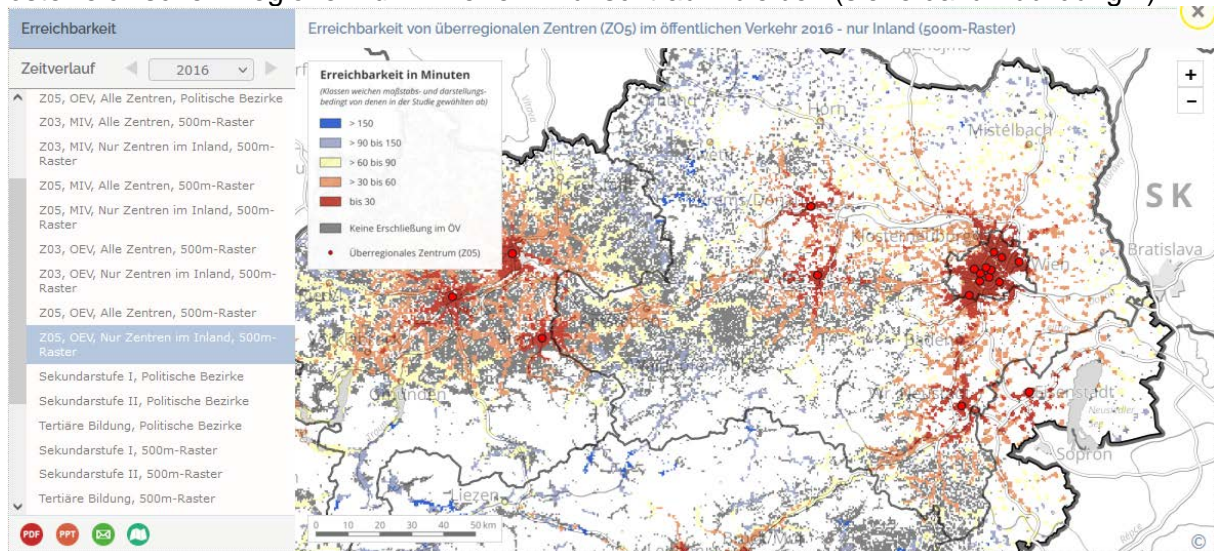


Abbildung 1: ÖROK Erreichbarkeitsatlas, abgefragt 6.Dezember 2021, <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/85>

Nichtsdestotrotz gibt es im Bereich der Donaustadt einiges an Verbesserungspotentialen für den ÖV, 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: viergleisiger 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-Spur⁵ 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“⁶) als sicher empfunden wird. Das beinhaltet den Ausbau baulich getrennter Radwege an Hauptstraßen und Rad-Routen bzw. Fahrradstraßen in Kfz-verkehrsberuhigten Bereichen. Um das Radfahren für PendlerInnen aus dem Umland attraktiv zu machen, sollten auch Radschnellwege errichtet werden, wie sie sich bereits in den Niederlanden und Dänemark⁷ 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.

Um für die Zukunft gerüstet zu sein braucht die Stadt Wien einen ökosozialen Wohnbau, der nicht auf den Autoverkehr ausgelegt ist. Sonst werden weder die Ziele des Klimaschutzes noch die der Bodenversiegelung erreicht!

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 setzen!

Literatur:

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.

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 „aspersn Seestadt Nord“ - UVP Bescheid.

⁵High 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

⁶https://nacto.org/wp-content/uploads/2017/12/NACTO_Designing-for-All-Ages-Abilities.pdf

⁷<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/radwege/langstrecken/qualitaetskriterien.html>

Über den Experten

[Ao.Univ.-Prof Mag. Dr. Günter Emberger](#) ist Verkehrswissenschaftler und leitet den Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik am Institut für Verkehrswissenschaften der Technischen Universität Wien. Seine Forschungsschwerpunkte liegen auf dynamischer Raumnutzungs- und Verkehrsmodellierung, nachhaltiger und menschengerechter Verkehrsplanung sowie Mobilitätsforschung:
guenter.emberger@tuwien.ac.at

Kontakt für Rückfragen

Dr. Alexander Behr

Diskurs. Das Wissenschaftsnetz

+43 650-34 38 37 8

office@diskurs-wissenschaftsnetz.at

<https://diskurs-wissenschaftsnetz.at/>

Eine Initiative von *Diskurs. Das Wissenschaftsnetz*

Über Diskurs

Diskurs. Das Wissenschaftsnetz ist eine Initiative zum Transfer von wissenschaftlicher Evidenz engagierter Wissenschaftler*innen in die Öffentlichkeit. Wir setzen uns dafür ein, dass wissenschaftliche Erkenntnisse entsprechend ihrer Bedeutung im öffentlichen Diskurs und in politischen Entscheidungen zum Tragen kommen. Mehr Informationen finden Sie auf unserer Website <https://diskurs-wissenschaftsnetz.at/>

Sie möchten über unsere zukünftigen Mediengespräche und Pressemitteilung informiert werden? Dann melden Sie sich doch bei unserem **Presseverteiler** an: <https://www.diskurs-wissenschaftsnetz.at/presseverteiler/>