

21. September 2006  
Der Standard

## **Thema "Autohöhle Ost": Wenige Alternativen zum Stauverbund Ost**

**Die Standard-Debatte bewegt Politik und desillusionierte Pendler - Konkurrenzkampf zwischen Speckgürtel und Zentrum**

Wien - "Visionäre Politiker braucht das Land," stellte eine sichtlich desillusionierte Dame aus dem Publikum gegen Ende der dienstagabendlichen Standard-Debatte zum Thema "Autohöhle Ost" im Wiener Haus der Musik fest.

### **Gibt es Alternativen im Verkehr**

Die Fragestellung, "Gibt es Alternativen im Verkehr?", war schließlich durchaus als Appell an das visionäre Vorstellungsvermögen der geladenen Diskutanten aus Wissenschaft, Politik und Verwaltung gedacht. Diese beschränkten sich aber hauptsächlich auf allgemein gefasste Wunschziele, das einhellige Bekenntnis zu einem besseren Öffi-Angebot und mehr Radverkehr als Alternativen zur Verkehrshöhle - Maßnahmen, die angesichts der derzeitigen Prognosen ohnehin unumgänglich sind.

### **90-prozentiges Wachstum des Regionalverkehrs**

Dem vom Wiener Verkehrsstadtrat Rudi Schicker (SP) angepeilten Ziel, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Verkehrsaufkommen zu senken (*siehe Wissen, nachstehend*), stehen düstere Trends entgegen, wie Gerd Sammer, Leiter des Instituts für Verkehrswesen an der Universität für Bodenkultur prognostiziert: Aufgrund des Straßenausbaus und der Zersiedelung am Stadtrand sei künftig ein bis zu 90-prozentiges Wachstum des Regionalverkehrs in Richtung Wien zu erwarten, das bei Gegensteuerung auf 30 Prozent reduziert werden könnten. Wobei die Prognosen als Ausgangslage für die Planung "in den letzten 20 Jahren alle zu vorsichtig" gewesen seien.

### **Psychologie nach Technik**

Auch die Umweltziele könnten ohne entsprechende Maßnahmen nicht erreicht werden, ergänzte Georg Rebernik, Geschäftsführer des Umweltbundesamtes, mit Verweis auf regelmäßige Grenzwertüberschreitungen bei Feinstaub und Stickoxiden.

"Wir haben uns zu wenig um den sozialen Kontext und Bewusstseinsbildung bei den Konsumenten gekümmert," gestand Werner Wutscher, Generalsekretär im Umweltministerium, der Minister Josef Pröll (VP), der kurzfristig absagte, vertrat. Rein technische Maßnahmen würden nicht ausreichen. "Erst muss die Technik funktionieren, dann kann man mit Psychologie kommen," hielt Schicker dagegen. Gerade Pendler würden sofort auf notorisch verspätete Regionalzüge oder Benzinpreissteigerungen reagieren.

### **Benzinpreisplus**

"Autofahren ist viel zu billig," konstatierte Sammer: "Wenn wir Kostenwahrheit herstellen wollen, die auch die negativen Auswirkungen des Autoverkehrs auf Umwelt und Gesundheit berücksichtigt, müsste es einen Zuschlag von drei Euro pro Liter Treibstoff geben". Nur dann könnten auch Straßenprojekte wie der umstrittene Regionering hinterfragt werden.

### **Kritik an Autobahnring**

Der geplante Autobahnring und insbesondere der Abschnitt, der in einem Tunnel unter dem Naturschutzgebiet Lobau verlaufen soll, stieß bei den im Publikum stark vertretenen

Bewohnern des Wiener Umlands auf heftige Kritik. "Warum lässt man die Bürger um jedes Stück Grün kämpfen?" fragte eine Frau aus Groß Enzersdorf, die in Sichtweite des Turms wohnt, aus dem die Abgase des Lobau-Tunnel an die Oberfläche geblasen werden sollen.

### **Geld für öffentlichen Nahverkehr**

Vielmehr müsste mehr Geld in den öffentlichen Nahverkehr an den Stadtgrenzen gesteckt werden, plädierte ein anderer Groß Enzersdorfer für die Einrichtung einer "Öffinag", die analog zur Asfinag die Öffis aus einem Topf finanzieren sollte. Pendler seien mit wenigen heillos überfüllten Bussen konfrontiert, die einen Verzicht aufs Auto nicht gerade schmackhaft machen.

### **Konkurrenzkampf zwischen Speckgürtel und Zentrum**

Der Konkurrenzkampf zwischen Speckgürtel und Zentrum spielt auch eine Rolle in der unendlichen Debatte um eine City-Maut. Eine auf das Zentrum beschränkte Maut wäre für das Umland nicht optimal, erklärte Wissenschaftler Sammer. Eine flächendeckende, kilometerabhängige PKW-Maut wäre hingegen zu empfehlen. Das ging City Maut-Gegner Schicker dann doch zu weit. "Wir werden in zehn Jahren genauso dasitzen, weil keiner der Handelnden den Mumm hat, eine Richtungsänderung durchzuführen," lautete das Fazit aus dem Publikum. (Karin Krichmayr, DER STANDARD Printausgabe 21.9.2006)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?url=/?id=2594560>

### ***Wissen:***

## **Prognose versus Ziel**

Zur Verkehrszukunft in Wien und Umgebung weichen Prognosen und Zielvorstellungen voneinander ab. Ohne Gegensteuern werde der Pkw-Anteil am Verkehr bis 2035 in der Stadt von 34 auf 45, im Umland von 65 auf 69 Prozent steigen, sagt die vom Ölkonzern Shell gesponsorte Studie "Mobilitäts-Szenarien 2035" voraus.

Selbst wenn Maßnahmen zur Infrastruktur- und Verkehrsorganisationsverbesserung gesetzt würden, sei mit einem Sinken des Öffi-Anteils um rund drei Prozent zu rechnen. Der Masterplan Verkehr Wien 2003 hingegen sieht als Ziel die Verringerung des Autoanteils auf 25 Prozent bis zum Jahr 2020 vor. (bri, DER STANDARD Printausgabe 21.9.2006)

Link zum Online-Artikel:

<http://derstandard.at/?url=/?id=2594560>