

1. Oktober 2010
Wiener Zeitung

Nach der Wien-Wahl stehen wichtige Infrastruktur-Entscheidungen an – Nicht mehr alles wird leistbar sein Verkehrsplanung in Wien vor Umbau Von Christian Mayr

- U-Bahn-Expansion stößt an geografische und wirtschaftliche Grenzen.
- Autobahnring um Wien mit dem Lobautunnel droht das Aus.
- Parkpickerl vor neuer Ausweitung.

Wien. Wenn morgen, Samstag, das neue Teilstück der U2 zur Aspernstraße feierlich eröffnet wird, werden Stadtpolitiker und involvierte Bauherren die Sektkorken knallen lassen. Der "Erfolgsgeschichte U-Bahn", die jährlich 510 Millionen Menschen befördere und 7000 Arbeitsplätze pro Jahr sichere, wird das Wort geredet werden. Alles andere als zum Feiern zumute ist hingegen Verkehrsplanern, die das Wiener U-Bahn-Netz mit nunmehr 75 Kilometern Länge bereits an der wirtschaftlichen wie geografischen (Stadt-)Grenze angekommen sehen.

Leere U-Bahn-Züge

"Aus finanziellen Gründen sollte man nicht mehr auf den U-Bahn-Ausbau setzen. Denn die U-Bahn fährt schon jetzt in Bereiche, wo es im Verhältnis zu den Investitionskosten nur sehr geringe Auslastungen gibt", sagt Harald Frey vom Institut für Verkehrswissenschaften der TU-Wien. Als Beispiele nennt er die peripheren Abschnitte der U1 nach Leopoldau ebenso wie die U6 nach Siebenhirten – aber auch die neue U2-Strecke, die jenseits der Donau nicht entsprechend ausgelastet sein werde.

Hier pflichtet ihm Gerd Sammer, Leiter des Instituts für Verkehrswesen an der Universität für Bodenkultur, bei: "Standortpolitisch hat die U-Bahn sicher Vorteile, aber bei der Kosten-Nutzen-Rechnung ergibt sich ein Riesenproblem." Nachsatz: "Es gibt halt einen enormen Druck der Bauindustrie, die gerne U-Bahnen errichtet."

Tatsächlich belegen Zahlen aus dem Wiener Budget, dass die U-Bahn den Haushalt immer mehr belastet: Im Vorjahr musste die Stadt Wien 262 Millionen Euro in Form eines Betriebskostenzuschusses beisteuern, insgesamt kamen 685 Millionen Euro von der öffentlichen Hand (das Gesamtbudget der Stadt beträgt 11 Milliarden Euro). Vor zehn Jahren erhielten die Wiener Linien mit "nur" 342 Millionen Euro knapp die Hälfte.

Je größer das U-Bahn-Netz, desto höher werden also die Betriebskosten bzw. auch Anschaffungskosten für die Züge. Die Wiener Linien betonen allerdings, dass die Kosten "jedenfalls unterproportional zum Fahrgast- und Qualitätsgewinn" wachsen würden.

Dennoch sehen Experten Änderungsbedarf – vor allem hin zu mehr Straßenbahnen, "wie es auch der internationale Trend ist", so Frey. "Bau, Erhaltung und Wartung sind da auch viel kostengünstiger." Zudem, sekundiert Sammer, seien moderne Schnellstraßenbahnen fast ebenbürtig zu U-Bahn-Verbindungen.

Darüber hinaus stehen zwei, bereits mit dem Bund als Co-Financier akkordierte Ausbauprojekte auf der Kippe: Mangels städtebaulichem Projekt und Stronach-Stadion wäre die U1 in Rothneusiedl (siehe Grafik oben) auf ziemlich verlorenem Posten; hier wurde

immer wieder kolportiert und teilweise auch bestätigt, die Mittel zur U6-Nord-Verlängerung zum neuen Spital-Nord umzuschichten.

Auch die U2-Süd zur Gudrunstraße steht zur Disposition, zumal sie am neuen Hauptbahnhof vorbeifährt; im Falle einer Koalition würde die ÖVP hier vehement auf eine Änderung drängen. Sammer, der Varianten für eine Bahnhof-Anbindung vorgelegt hat, sieht die U2 ohnehin am Abstellgleis: "Aus wirtschaftlichen Gründen rechne ich lange nicht mit einem Bau."

Während der neue Hauptbahnhof bereits im Werden und ausfinanziert ist, spießt es sich bei einem zweiten Wiener Großprojekt: der **Lobauautobahn** als Teil des Umfahrungsringes um Wien. Erst nach der Wien-Wahl wird der Bund entscheiden, ob das rund zwei Milliarden Euro teure Vorhaben wie geplant bis 2018 durchgezogen werden kann; Insider erwarten, dass aus Spargründen zumindest eine jahrelange Verzögerung kommen wird.

Für Verkehrsexperten ist der Bau aber generell zweifelhaft: "Die Stadt Wien braucht das überhaupt nicht, nur Niederösterreich würde durch neue Shopping-Center profitieren", meint Frey. Zudem würde die mäßig ausgelastete, neue Nordautobahn zeigen, dass die Prognosen bei weitem nicht eingetreten seien und das Projekt daher nicht nötig sei. Hier gibt ihm just ein Vertreter der Autofahrer, ÖAMTC-Experte Willy Matzke, Recht: "Die Verkehrsströme kommen nicht von Norden, sondern vom Donautal, daher braucht es dringend eine Verbindung von der A22 zur Ostautobahn." Zudem führt er grobe Sicherheitsbedenken gegen den 8,2 Kilometer langen Tunnel ins Treffen.

Parkpickerl & Tempo 30

Innerstädtisch wird künftig wohl an zwei Trends festgehalten werden: dem Ausbau des Parkpickerls und der Tempo-30-Zonen. Verkehrsstadtrat Rudolf Schicker (SPÖ) will bei der Kurzparkzonen-Ausdehnung zumindest noch fünf weitere Jahre bzw. einen Urnengang zuwarten, Experten sehen aber schon früher Änderungsbedarf. "Nachdem die Diskussion um eine City-Maut abgedreht wurde, muss das Parkpickerl rasch ausgedehnt werden", fordert Frey. Hierbei sollte gleich der große Wurf versucht werden: mit ganz Wien als Zone, aber gestaffelten Preisen (billiger am Stadtrand). Dann würde sich auch das Problem leerer Park-&-Ride-Anlagen bei zugewandten Siedlungsstraßen auflösen.

Flächendeckend Tempo 30 auf allen Nicht-Vorrangstraßen sieht wiederum Sammer im innerstädtischen Bereich als unabdingbar an – vor allem punkto Verkehrssicherheit und Wohnqualität. Ein Punkt, der auch von Radlervertretern gefordert wird. "Das muss flächendeckend und nicht zitzerweise kommen – derzeit ist das ja ein Kampf um jeden Häuserblock", moniert Hans Doppel von der Radlobby "Argus". Denn Umfragen würden zeigen, dass der Hauptgrund, warum Wiener nicht aufs Rad umsteigen, das schnelle Tempo der Autos sei. Laut Doppel werde es allein mit Radwegeausbau nicht gelingen, den Radfahranteil (derzeit bei mageren 5,5 Prozent, München hat 15 Prozent) zu erhöhen.

Link zum Online-Artikel:

<http://www.wienerzeitung.at/DesktopDefault.aspx?TabID=3902&Alias=wzo&cob=519946>