

## Donaustadt droht Verkehrsinfarkt Ortskerne müssen entlastet werden

Donaustadt wächst und wächst; immer mehr Leute wollen im 22. Bezirk zu Hause sein und – wenn möglich – einen Arbeitsplatz in Wohnnähe finden. In den vergangenen zwanzig, dreißig Jahren wurden zahlreiche neue Straßen gebaut, und auch auf den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel wurde nicht vergessen. Doch das alles war und ist zu wenig. Zu gewissen Tageszeiten droht die Donaustadt im Verkehr zu ersticken. Dem Trend zum Zweitauto dürfte in den nächsten Jahren jener zum Drittauto folgen. In vielen Familien gibt es jetzt bereits drei und mehr Fahrzeuge. Wie dieser Trend wenn schon nicht gestoppt, so zumindest verzögert werden kann, das kann heute niemand sagen.

Sicher ist aber, dass der Nordosten Wiens ein neues Verkehrskonzept braucht. SUPERNOW (Strategische Umweltprüfung für den Nordosten Wiens) nennt sich die von der Magistratsabteilung 18 in Auftrag gegebene Studie, die nicht nur eine Bestandsaufnahme macht, sondern auch Vorschläge erarbeitet. Es geht darum, jetzt die Weichen für die Zukunft zu stellen. Obwohl die Zukunft längst schon begonnen hat – in den nächsten Jahren wird die Zahl der Donaustädter wiederum um etwa 30.000 wachsen –, ist eine Realisierung der vorgelegten Projekte nicht vor zehn Jahren möglich. Allein die Umweltprüfungen – jeder Einwand soll tumlicht berücksichtigt werden – werden sich auf einen Zeitraum von sechs Jahren erstrecken. Vom Baubeginn bis zur Fertigstellung werden etwa vier Jahre vergehen.

In der aktuellen Stunde im Wiener Gemeinderat hielt der Donaustädter Abgeordnete Robert Parzer zum Thema SUPERNOW eine vielbeachtete Rede, die Bestandsaufnahme und Zukunftsvision gleichermaßen war. Freilich kann Parzers engagiertes Plädoyer für eine bessere Verkehrszukunft unseres Bezirks nur auszugswise wiedergegeben werden:

Meine Damen und Herren! Mit der Schaffung einer sechsten Donauquerung steht die Wiener Verkehrspolitik vor einer längst fälligen und dringend notwendigen Entscheidung. Betroffen von dieser Entscheidung ist ein Bezirk, der geradezu mit einem explosionsartigen Wachstum sowohl bei der Bevölkerung als auch beim Autoverkehr konfrontiert ist. Besonders die alten Ortskerne der Donaustadt müssen in Hinkunft von der zunehmenden Verkehrsbelastung befreit werden. Daraus leitet sich auch die Brisanz der vorliegenden Entscheidung ab. Noch dringender als Wien braucht die Donaustadt diese Umfahrung,

1. um die Lebensqualität des Bezirks zu sichern,
2. um die Attraktivität als Wirtschaftsstandort zu garantieren und
3. um den hausgemachten und den in naher Zukunft zu erwartenden Transitverkehr bewältigen zu können.

Angesichts dieser Aufzählung ist die Nordostumfahrung für Wien mit einer damit verbundenen sechsten Donauquerung zu einer der wichtigsten Projektentscheidungen dieser Legislaturperiode geworden.

Allerdings bleibt nach dieser Feststellung immer noch die Frage nach einer Variantenscheidung. Und da sind schon noch einige Dinge zu klären, vor allem aus der Sicht des vom Bau betroffenen Bezirks, der Donaustadt. Denn bei dem vorliegenden Projekt handelt es sich nicht nur um eine verkehrspolitische Weichenstellung für die Zukunft des Wiener Verkehrs, es bedeutet auch einen Eingriff in die gesamte Bezirksstruktur. Vor allem vom Bau werden je nach Variante Einwohner betroffen sein. Und außerdem gibt es noch die Lobau im Nationalpark, die ebenfalls nicht in Mitleidenschaft gezogen werden darf. Dies ist aber nur garantiert, wenn es eine Untertunnelungslösung beim Alberner Hafen gibt, die dann in eine untertunnelte Trasse unterhalb der Lobau weiterführt.

Noch steht die genaue Trassenführung nach der Querung nicht fest, aber für uns ist schon heute klar: eine Trassenführung, die über niederösterreichisches Gebiet führt, kommt für uns nicht in Frage. Das dient weder der Attraktivierung des Verkehrs noch ist dies aus der Sicht des Wirtschaftsstandortes Wien sinnvoll.

Punkto Trasse für uns aber noch besonders wichtig: die im SUPER-



▲ Diese Planungsvariante von SUPERNOW, nämlich Szenario 4, ist für Gemeinderat Robert Parzer eine gute Diskussionsgrundlage, wie der Verkehr in der Donaustadt besser bewältigt werden kann. Die blau eingezeichneten Linien gehören der Schiene, die roten den Straßen, wobei die von Albern kommenden und Richtung Lobau führenden untertunnelt werden müssen.



▲ Robert Parzer, Donaustadts ÖVP-Gemeinderat, sagt ja zur sechsten Donauquerung und zur Untertunnelung von Raffineriestraße und Weiterführung durch die Lobau.

NOW angesprochene Einhausung der gesamten Strecke ist für uns eine wesentliche Voraussetzung für die Bürgerfreundlichkeit des Projekts. Vorbild hierfür sollte die Einhausung der Raffineriestraße im Bereich Kaisermühlen sein, die eine gelungene Kombination von Verkehrslärmschutz und Grünraumschaffung darstellt.

Ich möchte nicht verhehlen, dass ich aus der Sicht der Donaustadt die Variante 4 bevorzuge – und zwar mit der Lobauquerung beim Alberner Hafen. Auch die Kostenseite spricht für diese Variante. Besonders wichtig scheint mir aber auch, dass die Nationalparkquerung ohne Beeinträchtigung der Lobau erfolgt.

Am 7. April hatten interessierte Bezirksbewohner im Haus der Begegnung die Möglichkeit, sich über das vorliegende Projekt zu informieren. Zwar wurde noch keine Trassenfestlegung beschlossen, es gab aber viele konstruktive Diskussionsbeiträge. Nur eine

Sprecherin der Grünen und ein Mitarbeiter von Global 2000 äußerten sich ganz entschieden gegen das vorgelegte Projekt. Sie wollen erst dann über neue Trassen und Umfahrungsmöglichkeiten diskutieren, wenn der öffentliche Verkehr hundertprozentig ausgebaut sein wird. Andiskutiert wurde zum Beispiel auch die Verlängerung der U-Bahn bis Großenzersdorf, ebenso eine Weiterführung der Straßenbahnlinie 26 bis über Eßling hinaus. Ich bin natürlich ebenfalls für diese Maßnahmen, glaube aber doch, dass parallel dazu auch die sechste Donauquerung und Umfahrungsmöglichkeiten für den Individualverkehr, natürlich möglichst umweltschonend, gebaut werden müssen.