

Für den Systemübertritt muss entweder in spezielles Rollmaterial investiert, müssen Fahrzeuge umgebaut (Tausch der Drehgestelle) oder umgeladen werden. Jetzt gibt es die Idee, die russische Breitspur (1520 mm) entgegen allen bisherigen EU-Harmonisierungen bis Wien zu verlängern. Der Systemübertritt wäre zwar weiter notwendig, hätte aber für Österreich wirtschaftliche Vorteile. Versprochen wird schon einmal viel: 3.000 neue Jobs, 120 Millionen Euro zusätzliche jährliche Wertschöpfung, die Verlagerung der Güterströme und die „Stärkung des Staatsbudgets“. Ob mit der Breitspur nur strategische russische Interessen bedient werden sollen oder ob hier das Eisenbahnzeitalter neu erfunden wird und dadurch die fantastischen Prognosen tatsächlich eintreten, soll nun eine Machbarkeitsstudie klären. **GL**

SCHIENENMAUT

DEUTSCHE FLÜSTERSCHIENE

In Deutschland gibt es seit 1. Juni eine lärmabhängige Schienenmaut.

Grundsätzlich wird für den Güterverkehr ein Aufschlag von ein Prozent auf das Infrastrukturbenutzungsentgelt verrechnet. Diese Mehrkosten entfallen bei Zügen, bei denen mindestens 80 Prozent der Waggonen aus lärmarmen Güterwagen bestehen. Dieser Wert soll stufenweise auf 100 Prozent erhöht werden. Zusätzlich gibt es in Deutschland seit 2012 ein Programm zur Umrüstung von Güterwägen. Finanzielle Unterstützung gibt es, wenn deren Lärmemissionen dauerhaft gesenkt werden. Umrüstungskosten: 152 Millionen Euro. Verglichen mit dem 620 Millionen Euro teuren Förderprogramm der zehnmal kleineren Schweiz ist das zwar

KOMMENTAR VON RUUD KLEIN



KOMMENTAR VON THOMAS HADER SIE HAB ´N A STROSSN BAUT

Wien ist anders – ist Wien anders? Beispiel Transdanubien: Trotz Bekenntnissen zu nachhaltigen Verkehrslösungen wird dem angeblich wachsenden Pkw-Aufkommen noch immer mit Straßenausbau begegnet.

Rund 400.000 Menschen werden sich bis 2030 in und rund um Wien niederlassen. Das entspricht der aktuellen Einwohnerzahl der Landeshauptstädte St.Pölten, Linz und Salzburg. Dass sich damit auch im Verkehrsbereich einiges ändern muss, liegt auf der Hand, doch trotz Bekenntnissen zu mehr öffentlichem Verkehr, Rad- und Fußverkehr werden in der konkreten Umsetzung noch immer Einkaufszentren auf der grünen Wiese oder Entlastungsstraßen geplant wie aktuell in Wien Donaustadt. Bereits jetzt ist in der Ostregion die eineinhalbfache Größe von Wien mit Verkehrsflächen zubetoniert. Wenn weiterhin nach der Logik „mehr Menschen = mehr Autos = mehr Straßen“ agiert wird, hat das zwangsläufig die Folge, dass wir in den nächsten Jahren Grünflächen opfern werden, die größer sind als erster, zweiter und dritter Bezirk gemeinsam. Dabei sind Autobesitz und -nutzung in Wien rückläufig und die für Ballungsräume

geeigneteren Verkehrsmittel bereits vorhanden. Auf einer Fläche, die zehn Personen mit jeweils einem Auto beanspruchen, könnten 50 mit der Bim, 78 mit dem Rad und fast 600 zu Fuß vorwärtskommen. In München geht diese Rechnung auf, dort wurde in einem Stadtentwicklungsgebiet statt einer Entlastungsstraße eine Straßenbahn gebaut. Von Anfang an waren damit 13.000 Personen täglich unterwegs, d.h. die Stadt wurde tatsächlich um mindestens 11.000 Pkw pro Tag entlastet. Auch die Kosten waren mit 40 Millionen Euro im Vergleich zu den ca. 240 Millionen für die gleich lange Stadtstraße in Wien Donaustadt sehr bescheiden. Straßenausbau bedeutet für uns alle neben hohen Kosten Vernichtung von Erholungsraum und verschmutzte Luft in der Wohnumgebung. Da v.a. besserverdienende Männer das Auto nutzen, ist der Straßenbau in Summe weder sozial gerecht, noch unterstützt er die Gleichstellung von Mann und Frau.



* **Mag. Thomas Hader** ist Arbeits- und Wirtschaftspsychologe und Mitarbeiter der Abteilung Umwelt & Verkehr in der AK Wien