



# Warum ist ein Ja zum Waldviertel ein Nein zur Waldviertel-Autobahn?

## Annahmen:

- dzt. kolportierte Linienführung Karlstift-Schrems-Horn-Hollabrunn-Stockerau wird gebaut
- LKW-Transitfahrverbot B2 wird aufgehoben

### 1 . Mit der Autobahn ist man nicht schneller in Wien!

Per PKW bringt die Autobahn 12 min. Reisezeitersparnis nur, wenn man nicht bedenkt, dass sie den derzeit durch das LKW-Verbot abgezogenen Verkehr zurückbringt und viel neuen Verkehr (Deutschland-Rumänien) bringt, der sich dann vor allem auf der Donauuferautobahn, der Nordbrücke, dem Gürtel und der Südosttangente staut. Die Nordautobahn hat über 10.000 Fahrzeuge/Tag zusätzlich auf diese Strecke gebracht, jetzt ist sie am Limit - die Trassen können im Raum Wien nicht mehr verbreitert werden. Weitere „Nadelöhre“ und damit Folgekosten entstehen infolge der Autobahn (z.B. Suchdöl).

Nimmt man an, dass bei noch mehr Verkehr auf der Donauuferautobahn und auf den Autobahnabschnitten bei Horn und Hollabrunn mittelfristig ein Feinstaubhunderter kommen muss (EU-Rechtsumsetzung), verliert der PKW 2 min Reisezeit, was erhebliche „Mautflucht“ zurück auf die B2 zwischen Horn und Stockerau (Abkürzen Hollabrunner Eck der Autobahn) auslösen wird. Auch aus Lärmgründen wird man auf vielen Abschnitten max. 100 fahren dürfen (s. Freistadt-Linz).

Ca. die Hälfte der PKW wird zu stark belasteten Zeiten nach Wien unterwegs sein und wird ab Stockerau ca. 10-15 min. Reisezeit verlieren, so dass ohne Annahme eines Feinstaubhunderters die Reisezeit je nach Tageszeit um bis zu 12 min. sinkt oder (für ca. 50% der PKW-FahrerInnen) zwischen einer Ersparnis von 2 min. und einem Zeitverlust von 3 min. liegen wird.

	Neue Autobahn	B2dzt.	Diff min	Anmerkung
Strecke Vitis-Wien km	127	118	9	
Reisegeschwindigkeit b. dzt. Verkehr	102,13	81,38	20,75	lt. Google Routenplaner
Reisegeschwind. nach LKW-Transitöffnung und Verkehrsanziehung	94	81,38		Annahme: Transitöffnung bei Autobahn unerlässlich (Mautquelle)
Reisegeschwind. bei Feinstaub-100er Horn, Hollabrunn, A23	86	81,38		Annahme: Durch Mehrverkehr kommt per EU-Recht Feinstaub-"100"
Fahrzeit h PKW	1,24	1,45	-0,21	
Fahrzeit PKW min. ohne Berücksichtig.v. Mehrverkehr	74,61	87,00	-12,39	PKW wäre 12 min. schneller in Wien, würde Verkehr nicht zunehmen
Fahrzeit h PKW wahrscheinliches Szenario	1,48	1,45	+0,03	PKW braucht minimal länger, da Umweg UND Mehrverkehr
Fahrzeit min.PKW mit Berücksicht. Mehrverkehr, teilw. Feinstaub-100er	88,60	87	+1,60	Feinstaub-"100". Nur Mehrverkehr außerhalb der Stauzeiten gerechnet!
Fahrzeit Std.LKW (Tag-/Nacht-Mix)	1,69	1,69	+0,01	Autobahn verlängert Fahrzeit durch Umweg und verteuert Fahrt durch Maut. Berechnung außerhalb Stauzeit!

**Durch Fahrzeitverlängerung f. PKW und LKW und Maut benachteiligt die Autobahn die Wirtschaft. Wer nicht direkt von einer Autobahnauffahrt losfährt, wird zusätzlich noch Umwege zur Erreichung einer Autobahnauffahrt haben.**

### 2 . Doppelstrategie Bahn- und Straßenausbau gleichzeitig ist widersinnig

Straßenausbau arbeitet dem Bahnausbau nicht zu, sondern entgegen. Jede Minute Zeitersparnis im Straßenausbau macht eine im Bahnausbau mühsam erreichte Minute Zeitersparnis zunichte und kostet Fahrgäste, sodass das Zugangebot reduziert wird. Güterverkehrsverlegung auf die Bahn wäre fürs Klima und zur Durchsetzung der Zweigleisigkeit gut, eine Autobahn lenkt Verkehr von der Schiene auf die Straße und erzeugt ein Umweltproblem samt Klima-Strafzahlungen.

Politiker verbreiten, um es allen recht zu machen, gegen besseres Wissen die Mär, man müsse Autobahn UND Schiene gleichzeitig ausbauen.

### **3 . Das ist keine Autobahn für die Waldviertler und ihre Wirtschaft**

Die Trasse der neuen Waldviertelautobahn ist nicht an Waldviertler Bedürfnissen, sondern an Akquise zusätzlicher Transit-LKWs ausgelegt. Eine Spange hat keine Entlastungsfunktion. Spangenförmige Autobahnen machen, wenn überhaupt, nur am Rand von Großstädten Sinn. Bis vor kurzem hat die Waldviertler Wirtschaft sich eher nicht für eine Autobahn engagiert. Handwerker verlieren durch die Mautkosten massiv Aufträge in Wien.

### **4 . Was man mit diesem Geld für das Waldviertel tun könnte:**

Mit 5 Milliarden könnte man 500 Jahre lang der ÖBB das Defizit ausgleichen, das sie hätten, wenn sie allen WaldviertlerInnen ein 365€-Jahresticket für ganz Wien und NÖ anbieten würde.

Mit 5 Milliarden könnte man die Franz-Josefs-Bahn zur zweigleisigen Schnellverbindung über Horn mit 90 min. Reisezeit und Direktanbindung an den Flughafen Wien, den Wiener und Prager Hauptbahnhof und alle Wiener U-Bahnen plus Gratis-Park & Ride ausbauen und es bliebe noch immer genug Geld über, um das Waldviertel mittels Sonnenenergie und Biomasse energieautark zumachen. Die 5 Milliarden € Mehrkosten (Planung, Grunderwerb, Finanzierung, Bau inkl. Instandhaltungsinfrastruktur, Telematik, Kosten für Zubringer und zur Konstanthaltung der Fahrgastzahlen auf der Bahn - ohne Betriebskostenabgang!) werden für im Endeffekt längere Reisezeit, für Mautbelastung für PKW und LKW, für 29% mehr Treibstoffverbrauch (+20% durch die höhere Geschwindigkeit und Stau, + 9% durch Umweg) verbraucht, das wird man den NiederösterreicherInnen mit einer noch so gut geölten PR-Maschine nicht verkaufen können!

Umfragen zu Autobahnprojekten verzerren das Bild, wenn man nur dort fragt, wo gebaut wird, aber die Vorarlberger z.B. nicht. Die Autobahn ist Teil eines Gesamtplans, in dem wir vor allem Strecken bezahlen, die wir unser Lebtage nicht nützen.

### **5 . Autobahnen bremsen die Abwanderung nicht**

Nach Autobahnbau durchgeführte Analysen beweisen dies (VCÖ-Studie: Lungau verlor 9% Wirtschaftskraft)

### **6 . Widerstand kommt nicht zu früh**

Viele Bürgerinitiativen sind gescheitert, weil sie erst kurz vor Baubeginn entstanden sind, als eine Änderung der Planung ohne immense Mehrkosten nicht mehr möglich war. Die Diskussionsbereitschaft der Gegenseite ist umso geringer, je weiter die Vorbereitung gediehen ist. In einer Diskussionsphase ist der Gegenseite ein Rückzug ohne Gesichts- und Stimmenverlust möglich. Noch sagt Mikl-Leitner: „Nur wenn diese Vision von der Region mitgetragen wird, kann die Umsetzung auch erfolgreich in Angriff genommen werden“ und lässt sich die Hintertür offen.

### **7 . Bodenverlust, Lärm, Biodiversität, Unfälle**

2000-2600 ha Land gehen dauerhaft verloren, weitere benachbarte 10.000 ha werden durch Lärm, Schwermetallabrieb und Landschaftsbild massiv entwertet. Ca. 25% der Strecke erfordern Lärmschutzwände. Böschungen und Betonwände prägen den Eindruck vom Waldviertel für Durchreisende. Auch mit einigen Grünbrücken zerstören Autobahnen die Lebensgrundlage vieler Tiere. Neben Autobahnen wachsendes Gras ist als Sondermüll zu entsorgen. Die Statistik zeigt, dass die Unfallzahl nach Autobahnbau zwar abnimmt, die Unfallschwere aber stark steigt.

### **8 . Verkehrssysteme sind auf lange Zeit auszulegen**

Dann ist der Verkehr aber nicht mehr derselbe wegen „Peak Oil“ (Öl und Gas werden knapp und teuer), wegen autonomer Verkehrsmittel (fahrerlose LKW und PKW, dadurch geringere Abstände und mehr Fahrzeugdurchsatz, Trend zu Mobilität als webbasierender Dienst anstatt privat gekaufter Fahrzeuge). Für den Verkehr des Jahres 2060 ist eine Autobahn der Bauweise der 1970er-Jahre unbrauchbar.

**Verfasser: Dipl.-Ing. Dr. Bernhard Schneider**, Schrems, Ingenieurkonsulent für Raumplanung und Infrastrukturökonom, Lektor an der Fachhochschule Joanneum, Evaluator für EU-Förderstellen, Tel. 06767614000