



# Stellungnahme zur Lobau-Autobahn und zugehörigen Straßenbauprojekten

Scientists for Future Österreich ist ein Zusammenschluss von über 1500 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern aller Disziplinen, die sich für eine wissenschaftsbasierte Klimapolitik einsetzen.

Die Scientists4Future (S4F) unterstützen die zivilgesellschaftliche Kritik an dem Gesamtprojekt Lobau-Autobahn, Stadtstraße und SI-Spange. Dieses Projekt ist aus wissenschaftlicher Sicht mit den Zielen der Pariser Klimakonferenz und auch mit den Klimazielen, zu denen sich Österreich und die Stadt Wien verpflichtet haben, nicht in Einklang zu bringen.

## **Der Lobautunnel und die Stadtstraße sind Projekte aus dem letzten Jahrhundert. Die Konzeption entspricht nicht dem Stand der Wissenschaft für Verkehrsplanung und Stadtgestaltung.**

Im 20. Jahrhundert folgte Verkehrsplanung dem Konzept „predict & provide“: Aus der historischen Entwicklung des Verkehrsaufkommens wurde der zukünftige Bedarf an Straßen-Infrastruktur für die nächsten Jahre prognostiziert und das hochrangige Straßennetz dementsprechend ausgebaut, um Stau zu vermeiden. Die Wissenschaft und einige politische Entscheidungsträger\*innen haben mittlerweile erkannt, dass dieser Ansatz die Auswirkungen von neuen Straßen auf das Nutzungsverhalten der Bürger\*innen nicht ausreichend berücksichtigt. Im Gegenteil: Der Neubau von Straßen führt zu mehr Autoverkehr, aber in den meisten Fällen nicht zu weniger Stau. Dieser Effekt wird in der Wissenschaft als „induzierte Nachfrage“ bezeichnet und konnte in den letzten Jahrzehnten an dutzenden Fallbeispielen in Millionenstädten auf

der ganzen Welt gezeigt werden. Große Straßenneubauten führten hier nicht zu einer nachhaltigen Entlastung. Andererseits lösten auch der Rückbau von Autobahnen oder die Verringerung von Parkplätzen keinen Verkehrskollaps aus. Dementsprechend kommen sowohl die Prognosen der ASFINAG als auch Studien der TU Wien zu dem Schluss, dass es bei Errichtung des Lobautunnels nicht zu einer Entlastung auf anderen höher-rangigen Straßen in Wien (z.B. A23) kommen wird.

## **Der Lobautunnel und die Stadtstraße sind mit dem erklärten Ziel „Klimaneutralität 2040“ der österreichischen Bundesregierung und der Wiener Stadtregierung sowie anderen erklärten Zielen nicht in Einklang zu bringen.**

Im Klimaabkommen von Paris hat sich die internationale Staatengemeinschaft dazu verpflichtet, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2°C zu begrenzen. Seit Beginn der industriellen Revolution ist die Temperatur bereits um etwa 1,0° angestiegen; sollten die Treibhausgas-Emissionen in den kommenden Jahren nicht stark sinken, ist mit einem Durchbrechen des 2°-Limits in den nächsten 30 Jahren zu rechnen.

Die Bundesregierung hat die Ziele des Pariser Abkommens für Österreich als „Klimaneutralität 2040“ definiert, und auch die Wiener Stadtregierung hat dieses Ziel zum Leitmotiv für die Stadtpla-

nung erhoben (STEP 2035). Österreich hat in den vergangenen Jahren in einigen Bereichen große Fortschritte auf dem Weg zu einer CO<sub>2</sub>-neutralen Gesellschaft gemacht; alle Emissionsreduktionen in Bereichen wie Stromerzeugung oder Industrie wurden aber durch Steigerungen der Emissionen im Verkehrssektor zunichte gemacht. Projekte wie der Lobautunnel und die Stadtstraße sind Maßnahmen, die den erklärten Zielen einer Reduktion von Treibhausgas-Emissionen entgegenstehen.

### **Der Lobautunnel und die Stadtstraße gefährden den Grundwasserhaushalt und damit das Ökosystem des Nationalparks Donau-Auen.**

Die Lobau ist ein Teil des Nationalparks Donau-Auen und damit ein Naturschutzgebiet. Der Grundwasserhaushalt ist essentiell für das Auen-Ökosystem, die Wasserversorgung von landwirtschaftlichen Betrieben in der Umgebung sowie für die Trinkwasserversorgung der Wiener Bevölkerung. Der Erhalt des international anerkannten Status als Nationalpark ist im Wiener Nationalparkgesetz, StF: LGBl. Nr. 37/1996 vorgeschrieben. Der Bau des Tunnels könnte durch die dafür notwendige Absenkung des Grundwasserspiegels nicht nur den Lebensraum geschützter Tierarten zerstören, sondern das vom Grundwasser abhängige Ökosystem dau-

erhaft gravierend beeinträchtigen. Die aktuelle Warnung der Weltnaturschutzunion IUCN, der Lobau den Status als Nationalpark im Fall eines Baubeginns abzuerkennen, verdeutlicht das Risiko für Mensch und Umwelt im Großraum Wien.

### **Zukunftsfähige Alternativen verbessern die Lebensqualität an beiden Enden des Lobautunnels und der Stadtstraße**

Der weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Ausweitung einer Parkraumbewirtschaftung mit kleineren Zonen, sowie weitere Maßnahmen wie verkehrsberuhigte Ortskerne und eine Ausbauoffensive von Fuß- und Radinfrastruktur könnten bereits jetzt unabhängig von den Straßenbauvorhaben umgesetzt werden und so ihre Wirkung entfalten. Die Stadt könnte somit einen alternativen Weg als Vorreiterin gehen und international zeigen, wie man durch ein Mobilitätskonzept, das nicht primär auf den Autoverkehr setzt, zukunftsfähig neue Stadtteile entwickeln kann.

Die S4F und das interdisziplinäre S4F-Netzwerk aus Expert\*innen stehen gerne jederzeit bereit, um zukunftsfähige Maßnahmen und Strategien vorzulegen. Besuchen sie unsere Homepage <https://at.scientists4future.org> oder schreiben sie uns eine E-Mail an [kontakt.at@scientists4future.org](mailto:kontakt.at@scientists4future.org).

**Scientists for Future Wien, Niederösterreich, Burgenland, 5. August 2021**



# Factsheet zur Lobau-Autobahn und zugehörigen Straßenbauprojekten

Scientists for Future Österreich ist ein Zusammenschluss von über 1500 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern aller Disziplinen, die sich für eine wissenschaftsbasierte Klimapolitik einsetzen.

**Mitwirkende:** Barbara Laa (TU Wien), Ulrich Leth (TU Wien), Martin Kralik (Universität Wien), Fabian Schipfer (TU Wien), Manuela Winkler (BOKU Wien), Mariette Vreugdenhil (TU Wien), Martin Hasenhündl (TU Wien), Maximilian Jäger (AustriaTech), Barbara Kovacs, Johannes Müller, Josef Lueger (InGEO Institut für Ingenieurgeologie), Markus Palzer-Khomenko, Nicolas Roux (BOKU Wien)

Das Pariser Klimaschutzabkommen von 2015 (UN FCCC, 2015) verpflichtet die Staaten völkerrechtlich verbindlich, die globale Erwärmung deutlich unter 2 °C zu halten. Darüber hinaus haben alle Länder Anstrengungen versprochen, die Erwärmung auf 1,5 °C zu begrenzen. Wie S4F bereits in ihrer initialen Stellungnahme festgehalten haben, ist dafür ein tiefgreifender und konsequenter Wandel notwendig. Dieser Wandel bedeutet auch, dass wir unsere Mobilitäts- und Konsummuster grundlegend verändern (S4F, 2019). Die Basis dafür muss auch ein Wandel in Planung und Bau der zur Verfügung gestellten Infrastruktur sein. Österreich bekennt sich zum Pariser Klimaabkommen, die Regierungen im Bund und in der Stadt Wien haben sich das Ziel gesetzt, bis im Jahr 2040 klimaneutral zu sein. Der Bau weiterer Autobahnen lässt sich damit nicht vereinbaren.

Die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors sind in den letzten Jahrzehnten trotz diverser Abkommen dramatisch angestiegen. Dieser Trend setzte sich auch in den letzten Jahren noch fort (siehe Fakten-Box Pkt. 1). Dadurch wurden Einsparungen in anderen Sektoren zunichte gemacht. Diese kontraproduktiven Entwicklungen müssen gestoppt werden. Effektive Klimapolitik muss auch

den Verkehrssektor adressieren. Ein Weitermachen wie bisher inklusive Ausbau des hochrangigen Straßennetzes kann nicht zum Erfolg führen.

Bei den geplanten Straßenbauvorhaben handelt es sich einerseits um die Errichtung der S1 Wiener Außenring Schnellstraße, die sogenannte Lobau-Autobahn, die zum Teil als Tunnel im Untergrund des Naturschutzgebiets Lobau geführt werden soll (Projekt der ASFINAG), andererseits um die sogenannte „Stadtstraße“ Aspern (Projekt der Stadt Wien), welche die Seestadt Aspern im Norden an die A23/S2 beim Knoten Hirschstetten anschließen soll, sowie die Verbindung der beiden durch die Spange Seestadt Aspern (Projekt der ASFINAG).

Die politische Entscheidung für die Projekte liegt bereits Jahrzehnte zurück. In der Zwischenzeit haben sich nicht nur die globalen Rahmenbedingungen verändert (z.B. Pariser Abkommen und Klimaziele), auch die getroffenen Annahmen für die Wirkungsabschätzungen im Umweltverträglichkeitsprüfungs-Verfahren (UVP) haben sich als unzutreffend herausgestellt. Dazu zählen beispielsweise der deutlich zu hoch prognostizierte Motorisierungsgrad, die Annahme real konstanter Preise im öffentlichen Verkehr sowie keine Änderungen der Parkraum-

bewirtschaftung in Wien (siehe Fakten-Box Pkt. 3).

Ungeachtet der überholten Annahmen (siehe Fakten-Box Pkt. 4), folgt die Planungsweise der Projekte selbst dem veralteten Paradigma des "predict & provide" - bei dem ein Anstieg des Verkehrsaufkommens prognostiziert wird und befürchteten Staus mit Kapazitätserweiterung begegnet wird (vgl. Lyons & Davidson, 2016). Dieser Ansatz ist unvereinbar mit den Herausforderungen der Klimakrise sowie entsprechender Ziele der Stadt Wien, wie der Reduktion des MIV-Anteils bis 2025 auf 20% (Fachkonzept Mobilität) und bis 2030 auf 15% (Smart City Wien Rahmenstrategie). Dieser Anteil stagniert in den letzten Jahren bei 27% (Modal Split, Wiener Linien). Stattdessen sollte mit Backcasting-Ansätzen gearbeitet werden, bei denen ausgehend von einer Vision der Zukunft (wie etwa durch Klimaziele definiert) notwendige Schritte zum Erreichen der Ziele bestimmt werden. Ein Backcasting-Ansatz betrachtet zunächst die Zielvorgaben (z.B. Erreichen der Klimaneutralität in einem bestimmten Jahr), und untersucht dann die Wirkungsweise von Strategien, die zum Erreichen dieser Ziele führen.

Die notwendigen Maßnahmen im Verkehr zum Erreichen der - damals noch weniger ambitionierten - Klimaziele (Klimaneutralität 2050) für Österreich wurden mit dem Backcasting-Ansatz im Sachstandsbericht Mobilität (UBA, 2018, Fakten-Box Nr. 1a) analysiert. Dieser zeigt deutlich, dass es eine enorme Herausforderung wird, die Dekarbonisierung des Verkehrssektors mit dem derzeitigen Verkehrsaufkommen zu schaffen. Technologische Maßnahmen (inklusive Elektromobilität) reichen bei Weitem nicht aus, um die Emissionen ausreichend zu senken (UBA, 2018). Eine Kapazitätserhöhung des hochrangigen Straßennetzes führt unweigerlich zu einer zusätzlichen Kfz-Belastung und einem weiteren Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Auf der anderen Seite haben sich Bund und Stadt mit dem Ziel der Klimaneutralität 2040

eine noch raschere Dekarbonisierung des Verkehrssektors zum Ziel gesetzt.

In der S1 Fachstellungnahme zum Klimaschutz (Lechner, n.d., siehe Fakten-Box Pkt. 5b) wird argumentiert, dass Begleitmaßnahmen (wie etwa Förderung des ÖVs, Parkraumbewirtschaftung, etc.) die negativen direkten Wirkungen des Autobahnbaus reduzieren können. Weiters werden Vermutungen zu indirekten Wirkungen der Siedlungsentwicklung angestellt, wobei unterstellt wird, dass durch den S1 Ausbau mehr Bauten in Wien entstehen werden als im niederösterreichischen Umland von Wien und daher durch mehr verdichtete Wohnformen in Wien, im Vergleich zu Neubauten in NÖ, Treibhausgase kompensiert werden. In der Stellungnahme wird darauf hingewiesen, dass keine genaue Analyse der Klimawirkungen stattfindet sondern "nur grundsätzliche Überlegungen" angestellt werden können.

Selbst bei Berücksichtigung der CO<sub>2</sub>-Wirkungen der Projekte in einem geplanten Klimabudget der Stadt (wie von einem Vertreter der Neos angekündigt und sehr zu begrüßen (Gara, 2021)), ist bisher unklar ob und wie indirekte Wirkungen abgeschätzt werden. Es würden außerdem Begleitmaßnahmen als Ausgleich angedacht werden, um die Projekte insgesamt klimaneutral erscheinen zu lassen. Dringend notwendig ist jedoch die rasche Reduktion aktueller Emissionen und nicht nur ein Ausgleich zukünftig steigender Emissionen.

Die Entscheidungsgrundlage der Stadt Wien für die Lobau-Autobahn - der "Bericht der Expert\*innengruppe" (Ahrens, 2018) - weist erhebliche Mängel des wissenschaftlichen Arbeitens auf. So beinhaltet sie ein falsches und in seinem Sinn verkehrtes, direktes Zitat aus der S1 Fachstellungnahme zum Klimaschutz (Lechner, n.d., siehe Fakten-Box. Nr. 5b). Die Argumentation der Förderung einer kompakten Stadtentwicklung durch den Bau der S1 ist nicht nachvollziehbar und widerspricht den Schlussfolgerungen des SUPerNOW-Prozesses (siehe Fakten-Box.

Nr. 2). Die Behauptung der Notwendigkeit der S1-Donauquerung für die wirtschaftliche Entwicklung stützt sich in dem Bericht auf die "Einschätzung potenzieller Investoren" ohne dies zu konkretisieren.

In der Argumentation der befürwortenden Politiker\*innen (bspw. GR Wien, 2021) - nicht aber im Bericht der Expert\*innengruppe - wird teilweise immer noch von einer Verkehrsentslastung der A23 durch den Bau gesprochen und die Behauptung der Notwendigkeit einer Umfahrungsstraße für Wien in den Raum gestellt.

Die durch die Politik versprochene Entlastung wird jedoch nicht eintreten und entpuppt sich als irreführende Aussage wider besseres Wissen, da

a) das wissenschaftlich gut belegte Phänomen des induzierten Verkehrs zeigt, dass mehr Straßen zu mehr Autoverkehr führen (Goodwin, 1996),

b) selbst die Prognosen in den Einreichunterlagen der ASFINAG nicht von einer Entlastung ausgehen,

c) eine umfassende Szenarienanalyse (TU Studie) belegt, dass mit dem Bau der Autobahn das Kfz-Verkehrsaufkommen auf der A23 genauso hoch sein würde wie heute, und

d) der Durchzugsverkehr nur einen sehr geringen Anteil am Verkehrsaufkommen hat. (siehe Fakten-Box Pkt. 4e)

In den UVP Verfahren kam es zu zahlreichen Einsprüchen. So bemängelt etwa die Umweltschutzorganisation VIRUS unterstützt durch mehrere Fachgutachten (Lueger 2013, 2019, Lahodinsky 2015), dass bei der hydrologischen Beurteilung des Lobautunnels Fehler gemacht wurden. Zudem stehe der von der Wasserrechtsbehörde und im UVP-Verfahren vom Bundesverwaltungsgericht beigezogene Sachverständige in laufender Geschäftsverbindung mit der Asfinag und habe von dieser mehrere große Aufträge erhalten (Agrargemeinschaft Mannswörth 2021). Der Nationalpark Donauauen bemängelt, dass keine Erhebung des Ausgangszustands der Grundwasserfauna erfolgt ist, obwohl der Grundwasserkörper vom

Autobahnprojekt betroffen sein kann (Nationalpark Donauauen 2020). Der Grundwasserhaushalt ist essentiell für das Auen-Ökosystem, die Wasserversorgung von landwirtschaftlichen Betrieben in der Umgebung sowie für die Trinkwasserversorgung der Wiener Bevölkerung. Die Lobau ist ein Naturschutzgebiet und gehört dem Nationalpark Donau-Auen an. Der Erhalt des international anerkannten Status als Nationalpark ist im Wiener Nationalparkgesetz, StF: LGBl. Nr. 37/1996 vorgeschrieben. Der Bau der Autobahn könnte nicht nur den Lebensraum geschützter Tierarten wie zB Fledermäuse, Neuntöter und Nachtigall, sowie durch die Absenkung des Grundwasserspiegels die Lebensgemeinschaft wassergebundener Pflanzen und Tiere schwer beeinträchtigen (Zwicker 2020), sondern auch die Lobau den Nationalpark-Status kosten.

Es existieren Alternativen zu den geplanten Bauvorhaben: Eine Studie der TU Wien (Knoflacher et al. 2017, siehe Fakten-Box Nr. 4a) kam zu dem Schluss, dass in der Variante ohne Lobau-Autobahn, jedoch mit einem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und einer Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, die Reduktion des Kfz-Verkehrs am größten wäre. Diese und weitere Maßnahmen wie verkehrsberuhigte Ortskerne und eine Ausbau-Offensive von Fuß- und Radinfrastruktur könnten bereits jetzt unabhängig von den Straßenbauvorhaben umgesetzt werden und so ihre Wirkung entfalten. Auch der Bericht der Expert\*innengruppe kommt zu dem Schluss: "Die verkehrlichen Wirkungen ergeben, dass [...] ein wienweites Maßnahmenprogramm zum öffentlichen Verkehr und eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung unabhängig von der S1-Donauquerung notwendig sind, um den Klimazielen und den Modal Split-Zielen näherzukommen." Die Stadt könnte somit einen alternativen Weg als Vorreiterin gehen und international vorzeigen wie man durch ein Mobilitätskonzept, das nicht primär auf den Autoverkehr setzt, zukunftsfähig neue Stadtteile entwickeln kann.

Daher halten wir fest: Die Notwendigkeit der geplanten Straßenbauvorhaben ist aus wirtschaftlicher, verkehrstechnischer und raumplanerischer Sicht nicht gegeben bzw. sogar kontraproduktiv, während gleichzeitig dramatisch negative Auswirkungen auf Klima- und Umweltschutz zu erwarten

sind bzw. in den Genehmigungsverfahren nicht ausreichend abgeschätzt wurden. Am Beispiel des Umgangs mit diesen Projekten könnten die verantwortlichen Politiker\*innen zeigen, dass sie bereit sind, die Wende hin zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilität einzuleiten.

## Faktenbox

### Klimarelevanz und Zielsetzungen

1. Die Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors in Österreich sind seit 1990 um rund 74,4% gestiegen, während die Gesamtemissionen im selben Zeitraum praktisch unverändert geblieben sind (UBA, 2021). Der Anteil des Verkehrssektors an den Gesamt-THG-Emissionen ist von 18% (1990) auf 30% (2019) gestiegen. In Wien beträgt der Anteil aktuell sogar 42% (Wiener Klimarat, 2020).

Im gegenläufigen Trend zum angestrebten Reduktionspfad sind die Emissionen im Verkehr in Österreich seit dem Jahr 2014 wieder kontinuierlich gestiegen (UBA, 2020).

1a. Die Bundesregierung hat sich das Ziel der Klimaneutralität 2040 gesteckt. Im Sachstandsbericht Mobilität (UBA, 2018) sind Maßnahmen gelistet, die notwendig wären, um weniger ambitionierte Klimaziele zu erreichen [Ziel 2050 neutral]. Technologische Maßnahmen (inkl. Elektromobilität) reichen bei weitem nicht aus.

1b. Auch die Stadt Wien hat sich auf Empfehlung des 2020 eingesetzten Klimarats entschlossen, das Ziel der Klimaneutralität auf 2040 vorzuziehen (SPÖ/NEOS, 2020). Der Wiener Klimarat empfiehlt - neben der Reform der Parkraumbewirtschaftung, der Forcierung von Investitionen in den Umweltverbund und dem Ausstieg aus fossilen Treibstoffen - "die Kompatibilität hochrangiger Projekte (6. Donauquerung, Stadtstraße, 3. Piste Flughafen Wien etc.) mit den CO<sub>2</sub>-Zielen [zu überprüfen], um Investitionsmittel

ggf. anderweitig einzusetzen." (Wiener Klimarat, 2020).

### Verkehrsführung

2. Der Entscheidung für eine Routenführung der Wiener Nordostumfahrung ging eine Variantenuntersuchung voraus - der SUPER NOW-Prozess (Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens). Die nun geplante und zur UVP eingereichte Trassenführung (Szenario 2) wurde dabei am schlechtesten bewertet: "Nach übereinstimmender Ansicht werden im Szenario 2 Fehlentwicklungen im Planungsgebiet nicht kompensiert, eine geordnete, ressourcensparende und ökologisch vertretbare Stadtentwicklung nicht erreicht und auch die Ziele des Gender Mainstreaming verfehlt." (Stadt Wien - MA18, 2003). Als Gründe werden im Detail genannt (Stadt Wien, o.J.):

- "Standorte an der Stadtgrenze und um Umland gefördert (Speckgürtel), aber mit ÖV nicht ausreichend erschließbar
- Innere Stadtbereich (Flugfeld Aspern) und Ortskerne in NÖ werden geschwächt
- Massive Zunahmen im MIV (Modal Split + 50%!) und der CO<sub>2</sub>-Emissionen
- Nahversorgung durch Einkaufszentren in der Peripherie geschwächt
- Marchfeldlandschaft zerschnitten"

Die im SUPER NOW-Verfahren präferierte Trassenführung sei heute "wegen veränderter Rahmenbedingungen nicht mehr aufrechtzuerhalten". Die damals schlechtest bewertetete wird weiterverfolgt: "Zusammenfassend wird festgestellt, dass es zum vorliegenden Projekt keine

andere, sinnvolle Trassenvariante gibt.“ (Ahrens et al., 2018)

### **Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)**

3. Für die Verkehrsmodelle der ASFINAG im UVP-Verfahren zur Lobauautobahn wurden Annahmen getroffen, die sich aus heutiger Sicht als falsch herausstellen: 3a. Prognosen gingen von einer Steigerung des Motorisierungsgrades in Wien von 406 Pkw/1000EW im Jahr 2005 auf 440 Pkw/1000EW im Jahr 2025 aus (Snizek, 2011). Der Wert ist jedoch gesunken und betrug schon im Jahr 2019 nur noch 374 Pkw/1000EW (Statistik Austria, 2020). 3b. In Snizek (2011) ist außerdem festgehalten, dass zu den Annahmen im Verkehrsmodell zählen:

- Die Fahrpreise im Öffentlichen Personenverkehr bleiben real konstant. (Widerspruch zum im Jahr 2012 eingeführten 365 Euro Ticket in Wien und zum geplanten 1-2-3-Ticket)

- Die Parkraumbewirtschaftung in Wien bleibt räumlich auf dem Stand von heute (2011), die Preise bleiben real konstant. (Widerspruch zur bereits auf die Bezirke 10, 12 und 14 bis 19 erweiterten und geplanten flächendeckenden Einführung der Parkraumbewirtschaftung)

### **Verkehrsnachfrage**

Der Lobautunnel entlastet die bestehende Straßeninfrastruktur nicht, er induziert neuen Kfz-Verkehr.

4a. Eine Studie der TU Wien (Knoflach et al. 2017) kam zu dem Schluss, dass die Verminderung des Autoverkehrs in der Variante ohne Lobauautobahn, jedoch mit einem Ausbau des ÖV und einer Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (Szenario B+) am größten wäre. Diese Maßnahmen könnten bereits jetzt unabhängig von den Straßenbauvorhaben umgesetzt werden und so ihre MIV-reduzierende Wirkung entfalten.

4b. Die prognostizierten Kfz-Verkehrsmengen (2025) auf der A23 sind bei Errichtung des Lobautunnels exakt gleich hoch wie im Bestand (2015). Selbst der ÖAMTC

räumt ein, dass „[d]er Bau des Lobautunnels oder die Errichtung einer neuen Straße [...] nur kurzzeitige Verbesserungen auf der Tangente bringen“ und sieht eine langfristige Lösung unter anderem im Ausbau des ÖV und Fahrgemeinschaften. 4c. Durch den Bau von Straßen wird zusätzlicher Autoverkehr erregt. Eine erhoffte Entlastung des bestehenden Netzes durch neue Straßen tritt, wenn dann meist nur kurzfristig auf. Dieses Phänomen des induzierten Verkehrs ist seit Jahrzehnten bekannt, theoretisch erklärt und durch zahlreiche empirische Daten belegt. (vgl. Cervero, 2016; Mattioli et al., 2020; Nolan & Lem, 2002).

4d. Entgegen üblichen Behauptungen existieren bereits 11 Donauquerungen. Der Lobautunnel als 12. Donauquerung würde die Gesamtkapazität nur um 6,2% steigern. (FVV, 2015)

4e. Auf der Tangente waren 2012 ca. 185.000 Pkw/Tag (ZSt Handelskai) unterwegs, 2019 ca. 180.000 Pkw (ZSt Praterbrücke) bzw. 200.000 Pkw (ZSt St. Marx) - jeweils DTV Mo-FR (also werktäglicher Verkehr) (ASFINAG c). Donauquerender Durchzugsverkehr durch Wien beziffert sich auf 10.800 Personen/Tag (2008-2010), also ca. 9.000 Pkw. Das ist das Potenzial, das auf den Lobautunnel verlagert werden könnte (PGO, 2008/2010). Dies entsprach 2010/2012 nur ca. 5% des Pkw-Verkehrsaufkommens auf der Tangente.

4f. Das Koalitionsübereinkommen sieht eine Halbierung der Kfz-Einpendler\*innen bis 2030 vor, was zu einer starken Entlastung der A23 führen würde. (SPÖ/NEOS, 2020)

### **Klimaschutzwirkungen und Emissionen**

5. Direkte Wirkungen: In der Fachstellungnahme zu den Effekten der S1 / 6. Donauquerung für den Klimaschutz (Lechner, n.d.) wird in aller Deutlichkeit festgehalten “dass von keinem Ausbau der hochrangigen Straßenverkehrsinfrastruktur positive direkte Wirkungen auf den Klimaschutz ausgehen können.”

5a. In (Lechner, n.d.) werden die Aussagen zum Klimaschutz aus dem UVP-

Gutachten wie folgt zusammengefasst: "Gegenüber dem Bestandsszenario (2005) führen die generellen Zuwachsraten des Mobilitätssektors ohne Umsetzung der S1 zu einer Erhöhung der MIV-Fahrleistungen um 52 Prozent, bei Umsetzung der S1 um 56 Prozent im Jahr 2025." Hinsichtlich der daraus resultierenden Treibhausgase wird von einer zusätzlichen Gesamtbelastung von 526.625 t CO<sub>2</sub> (Planfall M13/HR 2025, mit S1) pro Jahr ausgegangen.

5b. Abminderung durch Begleitmaßnahmen: In (Lechner, n.d.) wird vorsichtig formuliert: "Die vom Expertenbeirat vorgestellten Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV und Umweltverbunds, zur Parkraumbewirtschaftung und zur stadt- und Siedlungsstrukturellen Entwicklung im Planungsgebiet können dazu beitragen, dass die negativen direkten Wirkungen auf die Treibhausgasemissionen durch den Ausbau der S1/6. Donauquerung deutlich reduziert werden". Diese Schlussfolgerung wird im Expert\*innenbericht (Ahrens, 2018) als falsches(!) direktes Zitat aus (Lechner, n.d.) so wiedergegeben: "dass die negativen direkten Wirkungen auf die Treibhausgasemissionen durch den Ausbau der S1-Donauquerung mehr als kompensiert werden"

5c. Indirekte Wirkungen: es gibt keine (öffentliche) umfassende Analyse zu indirekten THG-Wirkungen. In (Lechner, n.d.) werden dazu lediglich Vermutungen angestellt; so wird hypothetisch unterstellt, dass durch den S1 Ausbau mehr Bauten in Wien entstehen werden als im suburbanen Raum in NÖ und diese bessere Klimawirkungen haben. Mit dem Hinweis, dass in der Stellungnahme keine genaue Analyse der Wirkungen stattfindet sondern "nur grundsätzliche Überlegungen" angestellt werden können und nicht alle Wirkungen abgeschätzt werden. So bleiben wesentliche Effekte unberücksichtigt, zB: "Ebenfalls unberücksichtigt bleibt natürlich der zusätzlich zu erwartende Pendlerverkehr vom Umland in die Stadt Wien."; Umstieg auf E-Pkw werden als Schlüsselbereich für CO<sub>2</sub>-Reduktion

angeführt, die den Effekt des Baus mehr als kompensieren könnten

### **Wirtschaftliche/Arbeitsplatz-Auswirkungen**

6. Die Argumentation für den Bau im Bericht der Expert\*innengruppe (Ahrens et al., 2017) stützt sich auf nicht nachvollziehbare Begründungen zur Schaffung von Arbeitsplätzen. Die zugrunde gelegten betriebswirtschaftlichen und raumplanerischen Hypothesen sehen die Erreichbarkeit mittels hochrangiger Straßeninfrastruktur als wesentlichen Produktionsfaktor und Standortgröße. Dabei wird

6a. die Konkurrenz zwischen Regionen vernachlässigt,

6b. nicht klar dargestellt, inwieweit Verbesserungen der Erreichbarkeit zu zusätzlicher Wertschöpfung oder nur zur Umverteilung zwischen konkurrenzierenden Standorten führen,

6c. von der vereinfachenden Annahme ausgegangen, dass die Verkehrsinfrastruktur außerhalb des Gebiets unverändert bleibt. (vgl. Frey, 2011)

### **Kosten**

7. Die geschätzten Kosten der Projekte belaufen sich insgesamt auf etwa 2,5 Mrd. EUR

7a. S1 Schwechat - Süßenbrunn 1,9 Mrd. EUR (ASFINAG, a)

7b. Spange Seestadt Aspern 225 Mio. EUR (ASFINAG, b)

7c. Stadtstraße 460 Mio. EUR - davon 50% durch Bund finanziert (GR Wien, 2021)

### **Sonstige Auswirkungen**

Grundwasser (Auen-Ökosystem, Trinkwasser, Landwirtschaft): Der Bau des Tunnels könnte durch die dafür notwendige Absenkung des Grundwasserspiegels nicht nur den Lebensraum geschützter Tierarten zerstören, sondern das vom Grundwasser abhängige Ökosystem dauerhaft gravierend beeinträchtigen (Lahodinsky 2015, Lueger 2019, Zwicker 2020).



Flächenversiegelung: Die Schaffung neuer Straßeninfrastruktur bedeutet auch eine Versiegelung des Bodens, der dadurch permanent nicht mehr biologisch produktiv zur Verfügung steht. Neben der eigentli-

chen Fahrfläche wird auch Fläche für den Mittelstreifen und die Bankette versiegelt. Bei Autobahnen belüftet sich der Straßenquerschnitt je nach Ausführung zwischen 30 - 40 m (FSV 2021, FSV, 2019).

## Referenzen

Agrargemeinschaft Mannswörth (2021). Antrag auf Ablehnung des nichtamtlichen Sachverständigen Dr. Gerhard Poscher and Landeshauptmann von Wien eingebracht von der Agrargemeinschaft Mannswörth vertreten durch Mag. Reinhard Pröbsting, GZ: 1020187-2018

Ahrens, G.-A., Himpele, K., Mentz, H., Rosinak, W., Scholl, B., Schremmer, C., Zech, S. (2018). Bericht der ExpertInnengruppe - Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat -Süßenbrunn S1-Donauquerung. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/bericht-expertinnen-donauquerung.pdf> (letzter Zugriff 14.05.2021).

ASFINAG (a). S1 Wiener Außenring Schnellstraße Neubau Schwechat bis Süßenbrunn. URL: <https://www.asfinag.at/verkehrssicherheit/bauen/bauprojekte/s-1-wiener-aussenring-schnellstrasse-neubau-schwechat-bis-suessenbrunn/> (letzter Zugriff 14.05.2021).

ASFINAG (b). S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Neubau Spange Seestadt Aspern. URL: <https://www.asfinag.at/verkehrssicherheit/bauen/bauprojekte/s-1-wiener-aussenring-schnellstrasse-neubau-seestadt-aspern/> (letzter Zugriff 14.05.2021).

ASFINAG (c). Verkehrsentwicklung. URL: <https://www.asfinag.at/verkehr/verkehrszaehlung/> (letzter Zugriff 15.06.2021)

Cervero, R. (2016). Induced Travel Demand: Research Design, Empirical Evidence, and Normative Policies. Journal

of Planning Literature, 17, 3-20. <https://doi.org/10.1177/088122017001001>

Frey, H., (2011). Stellungnahme zur UVP Lobau-Autobahn (S1 Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat – Süßenbrunn) Teilbereich Verkehr. November, 2011. URL: <https://wien.gruene.at/verkehr/lobauautobahn-zurueck-an-den-start/langfassg-studie-uvp-annahmen-lobauautobahn.pdf> (letzter Zugriff 19.05.2021).

FVV (2015). FVV-Faktencheck: Braucht Wien eine „6. Donauquerung“? URL: <https://blog.fvv.tuwien.ac.at/2015/12/fvv-faktencheck-braucht-wien-eine-6-donauquerung/>

FSV (2018). RVS 03.03.30 Freilandstraßen - Querschnitte. <http://www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=57cef400-044f-4d96-a596-e411986f7a6f>

FSV (2019). FSV aktuell Straße - Jänner 2019 <http://www.fsv.at/publikationen/getfsvaktuell.aspx?ID=c9b6b77a-8932-42e2-9a09-4a3ab2e5172c>

Gara, S. (2021). Tweet vom 15.04.2021: "Ja, für jedes Infrastrukturprojekt wird ein Carbon-Footprint berechnet als Input für das Klimabudget. #klimaneutral2040" des Accounts @docgara. URL: <https://twitter.com/docgara/status/1382609404533571584?s=20> (letzter Zugriff 14.05.2021).

Gemeinderat (GR) Wien. (2021). Protokoll Gemeinderat der Bundeshauptstadt Wien. 21. Wahlperiode. 9. Sitzung vom 28. April 2021 URL: <https://www.wien.gv.at/mdb/gr/2021/gr-009-w-2021-04-28.pdf>

- Goodwin, P. B. (1996). Empirical evidence on induced traffic. *Transportation*, 23(1), 35-54. <https://doi.org/10.1007/BF00166218>
- Knoflacher, H., Frey, H., Ripka, I., Leth, U. (2017). Auswirkungen der Lobauautobahn auf die Stadt Wien. Institut für Verkehrswissenschaften TU Wien - Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, beauftragt durch die MA18. Wien, 2017. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/tu-auswirkungen-lobauautobahn.pdf> (letzter Zugriff 14.05.2021).
- Lahodinsky, R. (2015). Gegenschrift im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren S1 Schwechat-Süssenbrunn - Erdbebengefährdung Lobauer Tunnel, Fachliche Stellungnahme aus geowissenschaftlicher Sicht –zu den Antworten der Amtsgutachter Flesch (A,B), Sochatzky (C), Taschke (D) auf das Gutachten zur Seismizität & Seismotektonik vom 28.11.2013 und ergänzende Bemerkungen zum Teilgutachten Geotechnik (E) und zur Ermittlung der Erdbebenbeanspruchung im Einreichprojekt Lobauer Tunnel und den sich daraus ergebenden Konsequenzen (F), (Korrigierte Fassung vom 24.03.2015). Im Auftrag der Bürgerinitiative Rettet die Lobau - Natur statt Beton. Wien.
- Lechner, R. (n.d.). S1 / 6. Donauquerung und Effekte für den Klimaschutz Fachstellungnahme URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/donauquerung-effekte-klimaschutz.pdf> (letzter Zugriff 14.05.2021).
- Lueger, J. (2013) S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat - Süßenbrunn km 16.2+17,00 - 35.0+78,21 - Gegenschrift aus hydrogeologischer Sicht zu Äußerungen behördlich bestellter Sachverständiger (Gutachtliche Stellungnahme vom 20.03.2013, 8G), Ingeo GZ 328/13, 41p.
- Lueger, J. (2019). Beeinträchtigung des Grundwasserstromes durch den geplanten Lobau-Tunnel der S1-Wiener Außenring-Schnellstraße Schwechat-Süßenbrunn und die sich daraus ergebenden Auswirkungen auf den Nationalpark Donau-Auen. Zusammenfassung im Auftrag von Alliance for Nature. Ingeo, St. Leonhard am Forst, Österreich
- Lyons, G., & Davidson, C. (2016). Guidance for transport planning and policy-making in the face of an uncertain future. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 88, 104-116. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.03.012>
- Mattioli, G., Roberts, C., Steinberger, J. K. und Brown, A. (2020). The political economy of car dependence: A systems of provision approach. *Energy Research & Social Science*, 66. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2020.101486>
- Nationalpark Donauauen (2020). Stellungnahme GZ. MA 22 - 4529/2019 und GZ. MA 22 - 4680/2019 S1 Wiener Außenring Schnellstraße. Orth an der Donau, 9.3.2020.
- Noland, R. B. und Lem, L. L. (2002). A review of the evidence for induced travel and changes in transportation and environmental policy in the US and the UK. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 7, 1-26. [https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(01\)00009-8](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(01)00009-8)
- ÖSTERREICH (2015). Tangente: Fast täglich steht ganz Wien still. URL: <https://www.österreich.at/chronik/tangente-fast-taeglich-steht-ganz-wien-still/210863206> (zuletzt abgerufen 15.06.2021)
- PGO (2008/2010). Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008-2010. URL: [https://www.planungsgemeinschaft-ost.at/no\\_cache/studien/ansicht/detail/studie/kordonenerhebung-wien-in-den-jahren-2008-2010/](https://www.planungsgemeinschaft-ost.at/no_cache/studien/ansicht/detail/studie/kordonenerhebung-wien-in-den-jahren-2008-2010/) (letzter Zugriff 15.06.2021)

S4F (Scientists for Future) (2019). Stellungnahme von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern zu den Protesten für mehr Klimaschutz – #Scientists4Future: Die Anliegen der demonstrierenden jungen Menschen sind berechtigt. URL: <https://de.scientists4future.org/ueber-uns/stellungnahme/> (letzter Zugriff 14.05.2021).

Snizek (Snizek + Partner Verkehrsplanungs GmbH) (2011). S1 Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat - Süßenbrunn - Einreichprojekt 2009 Verkehrsuntersuchung Bericht, Einlage 1.C - 2.

SPÖ/NEOS (2020). Die Fortschrittskoalition für Wien. URL: [https://www.wien.gv.at/regierungsabkommen2020/files/Koalitionsabkommen\\_Master\\_FINAL.pdf](https://www.wien.gv.at/regierungsabkommen2020/files/Koalitionsabkommen_Master_FINAL.pdf) (letzter Zugriff 15.06.2021)

Stadt Wien (o.J.). SUPER NOW Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens. URL <https://docplayer.org/22340784-Super-now-gesamtschau-der-zukuenftigen-raum-und-verkehrsentwicklung-im-nordosten-wiens.html> (letzter Zugriff 20.05.2021)

Stadt Wien - MA18 (2003). SUPER NOW Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens. Kurzfassung. URL <https://docplayer.org/31130079-Super-now-strategische-umweltpruefung-entwicklungsraum-nordosten-wiens.html> (letzter Zugriff 20.05.2021)

Statistik Austria (2021). Kfz-Bestand sowie Statistik des Bevölkerungsstandes. - 1) Vorläufige Ergebnisse; Gebietsstand 1.1.2021. - 2) Inklusive Leichtmotorräder. Tabelle 6: Kfz-Bestand am 31.12.2020 Motorisierungsgrad. URL: [https://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/energie\\_umwelt\\_innovation\\_mobilitaet/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge\\_-\\_neuzulassungen/index.html](https://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_neuzulassungen/index.html) (letzter Zugriff 14.05.2021).

UBA (Umweltbundesamt) (2020). Klimaschutzbericht 2020. REPORT REP-0738, Wien 2020. URL: <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0738.pdf> (letzter Zugriff 14.05.2021).

UBA (Umweltbundesamt) (2021). Rückblick 2019 - Anstieg der Emissionen. URL: <https://www.umweltbundesamt.at/news210119/rueckblick2019> (letzter Zugriff 14.05.2021). UBA (Umweltbundesamt) (2018). Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Zielpfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030. Kurzbericht. URL <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0667.pdf> (letzter Zugriff 14.05.2021).

UNFCCC (United Nations Framework Convention on Climate Change) (2015). Paris Agreement. URL: [https://unfccc.int/files/essential\\_background/convention/application/pdf/english\\_paris\\_agreement.pdf](https://unfccc.int/files/essential_background/convention/application/pdf/english_paris_agreement.pdf) (letzter Zugriff 14.05.2021).

UN FCCC (United Nations Framework Convention on Climate Change) (2015). Adoption of the Paris Agreement. Paris 2015. <https://unfccc.int/resource/docs/2015/cop21/eng/l09r01.pdf> (letzter Zugriff 14.05.2021).

Wiener Klimrat (2020). Prioritäten zur Erreichung der Wiener Klimaziele (Vers. 2.2). URL <https://www.wien.gv.at/umwelt-klimaschutz/pdf/klimarat-prioritaetenpapier2.pdf> (letzter Zugriff 20.05.2021)

Zwicker, E. (2020). Mängel des Einreichoperates Naturschutz Wien und des Gutachtens Wien 22, S1 Wiener Außenring Schnellstraße, Schwechat – Süßenbrunn, 2. Verwirklichungsabschnitt Schwechat bis Groß-Enzersdorf; Antrag auf naturschutzrechtliche Bewilligung. Technisches Büro für Biologie, Egon Zwicker. Wien.