

S1 Lobautunnel: Ein Projekt von der Gegenwart überholt. Heute nicht mehr verantwortbar, morgen als Umweltverbrechen bezeichnet

Em. O. Univ. Prof. DI Dr. techn. Hermann Knoflacher*, Assoc. Prof. Dr. Herbert Formayer, Dr. Josef Unterweger*, Univ. Prof. Dr. Bernd Lötsch*, Ing. Werner Schandl***, Wolfgang Rehm**** sowie Univ.-Doz. Dr. Peter Weish*******

forderten beim Pressegespräch am 24.02.2021 das Aus für den Lobau-Tunnel und die Stadtstraße in Wien und präsentieren Alternativen aus juristischer, ökologischer, ökonomischer und sozialer Sicht

Vorrang für Lebensqualität und Klimaneutralität 2040!

„2015 wurde eine, von Teilen des Rathauses zu verhindern versuchte Studie durchgeführt, die nachvollziehbar folgende Ergebnisse erbrachte:

- Die S1 ist aus Gründen des Verkehrsaufkommens sachlich nicht begründbar.
- Sie widerspricht damit den Vorgaben der Bundesverfassung betreffend Zweckmäßigkeit, Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit der Verwendung der öffentlichen Mittel.
- Sie führt, wie es alle bisherigen Erfahrungen zeigen, zu mehr Autoverkehr, mehr Lkw-Transit, mehr Betriebs- und Erhaltungskosten.
- Die S1 widerspricht quantitativ nachweisbar den Zielsetzungen der Stadt Wien zur Verkehrsmittelwahl, den Umweltzielen Österreichs, den Klimazielen, dem Pariser Umweltabkommen und den EU-Vorgaben für die Reduktion des Autoverkehrs.
- Die S1 wird die Umwelt jährlich mit zusätzlich mehr als 100.000 Tonnen Treibhausgasen im Wiener Raum belasten, die Zersiedlung nach außen fördern, die Abwanderung von Betrieben in das Umland beschleunigen und damit die Wiener Wirtschaft schädigen. Eine Dynamik, die sich empirisch belegen lässt.

Die Stadt Wien hat das Ziel den Anteil des Autoverkehrs von derzeit 28% auf 20% zu reduzieren, die EU sieht als Ziel eine Reduktion um 50 % bis 2025 vor um den Klimazielen zu entsprechen und eine wirksame Verlagerung des Lkw-Verkehrs in diesem Ausmaß auf klimaverträgliche Verkehrsarten.“

„Die ökonomisch, sozial und ökologische Alternative, die sowohl den Klimazielen und den Verkehrszielen der Stadt Wien, des Bundes und der EU entspricht, ist die Verdichtung des Öffentlichen Verkehrs, das zeitgemäße Verkehrsmanagement, Parkraumbewirtschaftung und Förderung der Fußgänger und des Radverkehrs. Genau die Maßnahmen, die in den Bezirken 1 – 20 zum internationalen Erfolg der Stadt Wien geführt haben.“, so em. o. Univ. Prof. DI Dr. techn. Hermann Knoflacher.

„Aus wissenschaftlicher Sicht hat das Erreichen des Pariser Klimazieles höchste Priorität und das Ziel der Regierung bis 2040 CO₂-Neutralität in Österreich zu erreichen, kann hierfür einen relevanten Beitrag leisten. Um dies aber noch erreichen zu können, müssen umgehend Maßnahmen gesetzt werden und auch der Verkehrssektor muss seinen Beitrag leisten. Zudem sind gerade in diesem Sektor durch zeitaufwändige und kostenintensive Infrastrukturmaßnahmen Lock-In-Effekte häufig, welche aber unbedingt verhindert werden müssen und der Lobautunnel würde eben genau so einen Lock-In-Effekt auslösen“, so Assoc. Prof. Dr. Herbert Formayer**.

Ing. Werner Schandl*** teilt mit: „Eine Autobahn ist die Stadtstraße heute auch noch, nur mit Tempolimit 50 km/h. 3,2 km lang 100.000 m² versiegelte Fläche. Mit der Spange S1 werden nochmals rund 230.000 m² Grünland versiegelt. Da das Projekt als A 23 keine UVP-Prüfung überstanden hätte, wurde diese aus dem Bundesstraßengesetz durch Aufteilung in 2 Teile und Umbenennung herausgenommen und schon war der gesetzliche Rahmen für eine Genehmigung desselben Projekts geschaffen. Dass das Projekt keine Entlastung der alten Ortskerne bringt, gibt mittlerweile selbst die ASFINAG zu (Essling: Erhöhung des MIV; Hirschstetten: Überquellventil der ohnehin bereits verstopften A 23). Trotzdem will man stur an Denkweisen aus den 1970er Jahren des vorigen Jahrhunderts festhalten.

In den jeweiligen UVP-Verfahren geht es um „Schutzgüter“. Z.B. auch im Bereich der geplanten „Stadtstraße Aspern“ befinden sich solche schützenswerten Lebewesen, deren Lebensraum bzw. ihre Gesundheit durch den Bau dieser „hochrangigen Straße“ massiven Schaden nehmen würde.

In diesen Bereichen sind es in erster Linie Menschen und an den künftigen Hotspots, wie in der Spargelfeldstraße, besonders viele kleine Menschen - Kinder. Kinder die 50 Meter neben der Trasse in den Kindergärten ihren Tag verbringen. Vorwiegend im Freien des Schlossparks Hirschstetten oder gleich daneben im Garten der ‚Sprösslinge‘ in der Claretnergasse. Eingehüllt in einer ständigen, unsichtbaren Wolke aus toxischem Feinstaub, der wie wissenschaftliche Studien belegen, bei Kleinkindern auch die

Blut/Hirnschranke überwinden und somit schwere gesundheitliche Schäden verursachen kann.

Derzeit liegt unsere Revision gegen die Erkenntnis des BVwG beim Höchstgericht, dem Verwaltungsgerichtshof. Ergebnis offen!“

Wolfgang Rehm von der Umweltorganisation VIRUS ergänzt: "Die S1-Lobauautobahn bringt zwar nicht einmal nach dem Asfinag-Einreichprojekt die in Ankündigungen überstrapazierte Verkehrsentslastung, zählt aber zu den klimaschädlichsten und bodenfressendsten Autobahnen Österreichs. Sie steht für ein Szenario mit 60% Treibhausgasemissionsanstieg im Untersuchungsgebiet und weist eine dauerhafte Flächenbeanspruchung von rund 157 ha auf. Die Umweltverträglichkeitsprüfung sieht keine Kriterien für diese zentralen Umweltfaktoren vor - auch deshalb braucht es eine politische Lösung". Hier seien neben der Bundesregierung auch die Länder Niederösterreich und Wien gefordert, von dem nicht mehr zeitgemäßen Vorhaben Abstand zu nehmen. Wesentliche Tunnelwirkungen betreffend Gefährdung des Grundwassers und damit auch des Nationalparks Donauauen seien auch nach Jahren der Planung nicht adäquat untersucht. "Beim zeitlich noch weit entfernten Tunnel werden ebenso wie bei anderen Tunnelprojekten sich hinterher bestätigende Warnungen im Vorfeld verworfen und Probleme eines Tunnelvortriebs im Grundwasser bei heikler Geologie weggeredet. In der Zwischenzeit will die Asfinag in unverantwortlicher Weise bereits im Nordteil des Abschnitts Süßenbrunn-Schwechat - hier sind die Verfahren weiter fortgeschritten - mit dem Bau beginnen und Fakten schaffen, es droht somit auch ein weiterer Autobahn-Torso." so Rehm.

„Das BMK ist zugleich Antragsteller, Sachverständiger und Entscheider – eine bedenkliche Dreifachrolle. Alternativen sind nicht überprüfbar. Der Bedarf ist nicht zu prüfen. Die Wirtschaftlichkeit ist nicht zu überprüfen, weil die Unterlagen geheim gehalten werden. Die Kriterien für eine Bewilligung eines Milliarden Euro teuren Projektes erscheinen nicht allzu hoch. Die Bürger dürfen zahlen, sie dürfen aber nicht wissen und können auch nicht kritisieren.“, so Dr. Josef Unterweger*.

Univ. Prof. Dr. Bernd Lötsch* meint: „Der Lobau-Tunnel wäre ein Milliarden Grab in hydrogeologisch äußerst kritischen Schichten. Seine Absage angesichts des Corona-bedingt zerrütteten Budgets eine der am leichtesten verkraftbaren Einsparungen, zumal es sich bei solch großtechnischen Tiefbauprojekten um den geringsten Beschäftigungseffekt pro €-Milliarde handelt (überwiegend Maschinenamortisation - ohne Chance auf Geldrückfluß, da sicher keine Mautstrecke). Die Republik würde somit mit Budgetmitteln für eine Verkehrsform bzw. Transportmethoden haften, wie wir sie dringend reduzieren müssen, keinesfalls mehr fördern dürfen - da sie allen Umwelt- und Klimazielen widersprechen. Überdies zeigen kritische Analysen und Prognosen zur Verteilung der Verkehrsströme eindrucksvoll, dass der behauptete/erhoffte ‚Entlastungseffekt‘ für derzeit unter dem Verkehr

leidende Stadt- und Stadtrandregionen so gar nicht zutreffen würde, ...“

„Wir sind heute mit bedrohlichen Entwicklungen konfrontiert: Artensterben, Klimawandel, sozialen Krisen uva. Die zerstörerischen Trends müssen möglichst rasch umgekehrt werden, um die Nachhaltigkeitsziele, zu deren Einhaltung sich auch Österreich verpflichtet hat, zu erreichen. Technikbewertung aus humanökologischer Sicht geht von der Frage aus, wie sich ein Vorhaben auf eine zukunftsfähige Entwicklung auswirkt. Ist es neutral, förderlich oder behindernd.

Im Fall Lobautunnel ist die Antwort eindeutig: Ballungszentren und gigantische Verkehrssysteme sind das Ergebnis des Erdölzeitalters, das wir im Sinne einer Energiewende und aus Gründen einer wirksamen Klimapolitik so rasch wie möglich beenden müssen. Eine zukunftsfähige Wirtschaft und Gesellschaft im Solarzeitalter wird wieder dezentral zu organisieren sein. Statt mit ganzer Kraft den notwendigen Umbau der Infrastruktur in Richtung Energie- und Materialeinsparung sowie Ausbau des öffentlichen Verkehrs vorzunehmen, ist geplant, gigantische Summen in ein Autobahnprojekt zu investieren, das überhaupt nicht in eine zukunftsfähige Entwicklung passt. Dies wäre ein folgenschwerer Schildbürgerstreich, den es zu verhindern gilt!“, so Univ.-Doz. Dr. Peter Weish*****

„Das Forum Wissenschaft & Umwelt appelliert an alle Entscheidungsträger, Abstand zu nehmen von diesem und anderen rückwärtsgewandten Monsterprojekten, die nur den Interessen und Profiten einiger (allerdings einflussreicher) Lobbys dienen, die Allgemeinheit, die Umwelt und die zukünftige Lebensqualität aber schädigen.“, so Prof. Dr. Reinhold Christian*****

„Die Mobilitätspolitik muss geprägt sein von der Prioritätenreihung:

- Verkehr vermeiden (Funktionsmischung, kurze Wege, kompakte Siedlungen)
- Verkehr verlagern (ÖV, Rad, Fuß)
- Verkehr verbessern (E-Mobilität).“

Rückfragen bitte an: Dr. Reinhold Christian: Tel: 01/2164120; office@fwu.at

*Mitglied des Vorstands des Forum Wissenschaft & Umwelt, **Universität für Bodenkultur, Institut für Meteorologie und Klimatologie, *** BI Hirschstetten-retten, ****Umweltorganisation VIRUS, *****Präsident des Forum Wissenschaft & Umwelt