

Fakten und Alternativen zum Lobau-Tunnel, em. o. Univ. Prof. DI Dr. techn. Hermann Knoflacher, Vizepräsident des Forum Wissenschaft & Umwelt

Durch die Entwicklung überholte Grundlagen

In Städten mit zukunftsorientierter, verantwortungsbewusster Verkehrspolitik werden Autobahnen abgetragen, renaturiert und in Lebensräume umgewandelt. Die ASFINAG betreibt in Wien das Gegenteil zum Schaden der Stadt, der Umwelt, der Bürger und der lokalen Wirtschaft.

Der Lobau-Tunnel ist eine Idee aus den 1970er Jahren und beruht auf überholten und falschen Annahmen.

- Die Basisdaten und Modellgrundlagen zur Überprüfung der Verkehrswirksamkeit sind mindestens 15 Jahre alt oder noch älter und wurden von der Realität bereits widerlegt (2001: Zahl der Wege im MIV in Wien um 10% höher als heute).
- Die Prognose oder Vorhersage erfolgte als Extrapolation der Vergangenheit, tatsächlich gab es aber Trendbrüche im Verkehrssystem als Folge von umgesetzten Maßnahmen und den verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt.
- Das Kfz-Verkehrsaufkommen am Wiener Gemeindestraßennetz geht deutlich zurück: Im 21. und 22. Bezirk von 2010 bis 2015 um 6%! Das Bevölkerungswachstum stieg im gleichen Zeitraum um 15%. Es liegt somit eine Entkoppelung von Bevölkerungswachstum und MIV-Aufkommen vor.
- Der Motorisierungsgrad sinkt.
- Auch auf mehreren Abschnitten des hochrangigen Autobahnnetzes ging das Verkehrsaufkommen zwischen 2010 und 2015 zurück (Absbergtunnel, Inzersdorf, St.Marx A23, Brigittenauerbrücke, Kaisermühlentunnel A22). Kordonstudie der PGO: rein donauquerender Transit ca. -4%.
- Es gab bis zur Studie 2017 im Auftrag der MA 18 der Stadt Wien keine Untersuchung von Alternativszenarien, sondern nur Untersuchungen zu Trassenvarianten. Daher sind die Entscheidungsunterlagen sachlich unvollständig.

Alternativszenarien des Verkehrsmanagements beweisen die Unhaltbarkeit der Entscheidung für den Bau des Lobau-Tunnels

Auswirkungen des Lobau-Tunnels auf die Stadt, die Wirtschaft, die Verkehrsträger und die Umwelt wurden erst durch die Studie 2017 dem heutigen Wissensstand entsprechend untersucht. Die wichtigsten Ergebnisse im Überblick sind nachfolgend dargestellt:

- Die Zahl der Autofahrten im Donauquerschnitt wird durch den Lobau-Tunnel signifikant erhöht, die Zahl der Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr wird zurückgehen.
- Die hohen Investitionen in den öffentlichen Verkehr werden damit entwertet.
- Die Verkehrsmittelwahl verschiebt sich durch den Lobau-Tunnel zugunsten des Autoverkehrs. Der Tunnel steht daher sowohl im Gegensatz zu den Zielen der Stadt Wien als auch zu den Umweltzielen der Republik.
- Die erwartete Entlastung der A23 wird nicht eintreten, sondern durch Neuverkehr wird die kurzfristige Entlastung wieder wettgemacht. Es kommt im System zu einem zusätzlichen Anstieg des Autoverkehrs um 9%.
- Der Standort Wien wird gegenüber dem Umland deutlich geschwächt.
- Die derzeitige positive Entwicklung der Betriebsansiedlungen in der Donaustadt wird durch den Lobautunnel unterbrochen und die Ansiedlung der Betriebe in das Umland verlagert.
- Durch die Erhöhung des Auto-Verkehrsaufwandes in Wien steigt die CO₂ Belastung.
- Die erwarteten Entlastungswirkungen im Sekundärnetz erweisen sich bei sachlich fundierter Prüfung als Illusion.

Unter den sieben untersuchten Szenarien mit und ohne Lobau-Tunnel weist das Szenario **B+: kein Lobau-Tunnel, Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die gesamte Stadt und Ausbau des öffentlichen Verkehrs** wie von der Stadt vorgesehen, folgende Vorteile auf:

- Erhöhung der Fahrten im öffentlichen Verkehr im Sinn der beschlossenen Ziele der Stadt Wien.
- Reduktion der CO₂ Emissionen um mehr als 100.000 Tonnen jährlich.
- Stärkung des Standortes Wien gegenüber dem Umland.
- Entlastung im Donauquerschnitt im Autoverkehr.
- Kosteneinsparung für die Republik allein durch die vermeidbaren Baukosten um mindestens 2 Milliarden Euro und die folgenden hohen Betriebs- und Erhaltungskosten des Tunnels und Anlagen der S1.
- Höherer Kostendeckungsgrad im öffentlichen Verkehr in Wien und dem Umland.
- Schonung des Nationalparks und der Grundwasserströme.

- Bezüglich der Verwendung öffentlicher Mittel ist dieses Szenario das einzige, das verfassungskonform ausgeführt werden kann.
- Das Szenario passt in die Zukunftsentwicklung und die Nachhaltigkeitsziele der EU und des Landes.
- Das Szenario entspricht dem heutigen Stand des Wissens im Verkehrssystem und der nachhaltigen Stadtentwicklung und setzt das bisher erfolgreiche Verkehrsmanagement fort.

Ich gehe von der Lernfähigkeit der Politik und der Wiener Bevölkerung aus, die in Wien erreicht hat, dass die Ringstraßenbahnen immer noch fahren und dass es keine Autobahnen am Gürtel und am Donaukanal - wie seinerzeit beschlossen - gibt.

Schlussfolgerung

Sachlich fundiert nachgewiesen ist:

Der Lobau-Tunnel ist gemäß dem heutigen Stand des Wissens im Verkehrswesen und der Stadtentwicklung aus Gründen der Wirtschaftlichkeit, der Umwelt und der Anforderungen an eine nachhaltige Zukunft nicht zu verantworten.

Die Alternative - kein Lobau-Tunnel, Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die ganze Stadt und Ausbau des öffentlichen Verkehrs nach den Plänen der Stadt - weist zahlreiche Vorteile auf (Wirtschaftlichkeit, Umwelt, Klima, Lebensraum Stadt) und entspricht internationalen Verpflichtungen wie dem Klimaschutzübereinkommen von Paris.