

## **Zusammenfassung der Fakten zum Lobau-Tunnel, em. o. Univ. Prof. DI Dr. techn. Hermann Knoflacher:**

### **Grundlagen zur Entscheidung S1:**

- Die Grundlagen aus Wiener Sicht, wie SUPerNow sind fachlich unzureichend für eine verantwortbare Entscheidung zur Beurteilung der Wirkungen der S1 auf Wien und die Zukunft der Stadtentwicklung.
- Die dort angenommene Struktur- und Verkehrsentwicklung sind seither durch die Realität widerlegt.
- Es fehlt sowohl eine quantitative Bewertung als auch eine Risikoabschätzung über die zu erwartende Entwicklung.
- Die von uns vorgeschlagene umfassende Systemuntersuchung wurde nicht beauftragt, sondern zeitlich und finanziell auf ein Minimum reduziert.
- Das Expertengremium war an einer quantitativen Erarbeitung von Sachgrundlagen nicht interessiert.

### **Ergebnisse der verkehrlichen Systemanalysen:**

- Der Vorschlag, eine Zusatzvariante B+ in die Untersuchung aufzunehmen (Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf die gesamte Stadt + ÖV Maßnahmen aber ohne S1) wurde akzeptiert.
- Berechnet wurden die Auswirkungen ohne und mit S1 auf den MIV, den ÖV und die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer.
- Es ist bei der Beurteilung zwischen der Entlastungswirkung im gesamten Donauquerschnitt im MIV und der Entlastungswirkung nur auf der A23 zu unterscheiden.
- Die Entlastungswirkung im MIV im Donauquerschnitt ist bei der Variante ohne S1 am größten.
- Die S1 zieht, wie zu erwarten, weitere MIV-Fahrten im System an und erhöht damit den Autoverkehr im Donauquerschnitt gegenüber B+.
- Die Variante B+ kommt der von der Stadtverwaltung beschlossenen Zielsetzung in der Verkehrsmittelwahl am nächsten.
- Mit der S1 entfernt sich die Verkehrsmittelwahl selbst unter den sehr konservativen Annahmen einer unbeeinflussten Strukturentwicklung durch die S1 wieder von den angestrebten Zielen.
- Zwischen der S1 und den Zielen der Stadt Wien zur Verkehrsmittelwahl besteht ein Zielkonflikt.
- Die S1 bewirkt, dass die Wirkungen der Wiener Verkehrspolitik im Sinne der Smart City teilweise wieder aufgehoben bzw. nicht erreichbar werden.

- Die Ergebnisse der Systemuntersuchungen zeigen, dass die S1 steigend auf den Autoverkehr in Wien wirkt und im System bei der Verkehrsmittelwahl einen Zielkonflikt mit den Beschlüssen für die zukünftige Verkehrsentwicklung erzeugt.

### **Wirkungen auf die Umwelt:**

Angeführt wird nur der Effekt auf das klimaschädigende Abgas CO<sub>2</sub> und nicht auf die gesamte Wirkung der S1 auf Boden- und Naturverbrauch, Ressourcen, Betrieb und Erhaltung der Anlagen etc. direkt und indirekt usw.

- Durch die S1 erhöhen sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Wien um mehr als 100.000 Tonnen jährlich.
- Durch die Ausweitung der Maßnahmen der Wiener Verkehrspolitik auf die gesamte Stadt kann ein Teil dieser Emissionen vermieden werden.
- Da in diesem Fall die Beziehung zwischen Verursacher der zusätzlichen Umweltbelastungen und deren Vermeidung bzw. Kompensation bekannt ist, wird empfohlen, eine direkte finanzielle Abgeltung zwischen Verursacher ASFINAG und der Stadt Wien vertraglich zu vereinbaren. Nach derzeitigem Kostenstand für 1 t CO<sub>2</sub> ist von einem Betrag von jährlich 1 Million Euro auszugehen. Bei realistischerem Preisniveau der Klimaschädigung ist dieser Betrag entsprechend anzupassen.

### **Erreichbarkeit:**

Diese Frage ist sachlich nur durch die Angabe eines Zweckes und des Bezugspunktes im Raum zu beantworten. Hier wird nur die Erreichbarkeit des Flughafens Wien - die im Expertengremium besonders hervorgehoben wurde - mit dem Auto berechnet und in Zeitzeonen dargestellt. Die Ergebnisse kurz gefasst:

- Sowohl der 21. wie auch der 22. Bezirk sind vom Flughafen mit dem Auto gleichwertig wie die rechtsufrigen Wiener Gemeindebezirke erreichbar.
- Durch die S1 verändert sich die Erreichbarkeit für Floridsdorf zum Flughafen überhaupt nicht.
- Die Donaustadt wird mit der S1 nur im östlichen Teil besser erreichbar und orientiert sich damit von der Stadt nach außen.
- Die Wirkungen der durch die S1 besser erreichbaren Gebiete liegt aber vor allem außerhalb der Stadtgrenzen im östlich anschließenden Umland in einem Umfeld, das die Situation in dieser Region und in Wien grundlegend verändern wird – zum Nachteil der Stadt im lokalen Wettbewerb.

### **Internationale Wettbewerbsfähigkeit:**

- Diese wird mit der 4 Stunden Erreichbarkeit in der einschlägigen Studie ausgewiesen.
- Die Wirkung der S1 auf dieses Kriterium ist vernachlässigbar.

- Die S1 ist bezüglich internationaler Wettbewerbsfähigkeit irrelevant. Durch die zu erwartende Verschiebung der Entwicklung von Wien in das Umland ist mit einer Verringerung der internationalen Wettbewerbsposition Wien zu rechnen.

### **Auswirkungen auf die Betriebsansiedlung und Arbeitsplätze:**

In der Expertengruppe wurde die Meinung vertreten, dass die linksufrigen Bezirke durch die Zunahme der Wohnbevölkerung und die schlechtere Erreichbarkeit gegenüber den anderen Bezirken benachteiligt wären. Insbesondere die Erreichbarkeit des Flughafens wurde als wesentlicher Standortfaktor genannt.

### **Die Analysen zeigen:**

- In den vergangenen Jahrzehnten hat sich das Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Einwohnern in den linksufrigen Bezirken, besonders aber im 22. Bezirk sehr positiv entwickelt.
- In den früher von Abwanderung betroffenen Bezirken, in denen die Wiener Verkehrspolitik umgesetzt wurde und die von der Autobahn nicht besser erreichbar sind als die Donaustadt, sind sowohl die Einwohnerzahlen, wie auch die Anzahl stadtverträglicher Arbeitsplätze angestiegen.
- Würde die Behauptung der guten Erreichbarkeit des Flughafens mit dem Auto zutreffen, müsste sich das Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Einwohnern besonders im 11. Wiener Gemeindebezirk deutlich verbessert haben. Das ist aber nicht der Fall, das Verhältnis hat sich im Gegensatz zur Donaustadt in Simmering verschlechtert.
- Die Analysen aus der Zeitreihe können die im Expertenpapier angeführten Behauptungen nicht bestätigen.

### **Stadtentwicklung und Verkehr:**

Der enge Zusammenhang zwischen Stadtentwicklung und Verkehr ist bekannt und lässt sich heute aus den bekannten Systemeigenschaften des Verkehrssystems auch bestimmen. Die kompakte Stadt war und ist das Ergebnis der Fußgänger als Hauptverkehr, ergänzt durch das Fahrrad und den öffentlichen Verkehr und dem für die Wirtschaft erforderlichen motorisierten Verkehr und Sonderzwecke. Zersiedlung und Funktionstrennung sind das Ergebnis primär des Autoverkehrs. Da die Stadt in Zukunft eine kompakte Stadtentwicklung anstrebt, sind die Verkehrsarten des Umweltverbundes, die man im letzten Jahrhundert massiv benachteiligt hat, wieder als zentrale Instrumente einzusetzen.

- Allein daraus ist die Wirkung der S1 im Widerspruch zur angestrebten Strukturentwicklung.
- Die Wirkungen von Fahrbahnen wie der S1 auf die Strukturen sind in der Peripherie von Wien und im Umland direkt nachweisbar und dokumentiert.
- Die Versuche der Stadtplanung, diese städtische Fehlentwicklung zu verhindern sind dokumentiert, ebenso das Scheitern.
- Unter Berücksichtigung der Veränderungen in den Raum-Zeitbeziehungen durch die S1 ist zu erwarten, dass die von der Stadt Wien angestrebte Entwicklung nicht

umsetzbar ist, weil sich auch die Wettbewerbsbedingungen zum Umland verändern werden.

- Kompakte Stadtentwicklung und S1 stehen im Widerspruch.
- Stadtverträgliche Arbeitsplatz- und Betriebsstrukturen und S1 sind schwer kompatibel zu machen, weil die Eigendynamik und Wechselbeziehungen mit Preisunterschieden und Flächenverfügbarkeit zwischen Wien und dem Umland sich mit der S1 nachweisbar zugunsten des Umlandes verschieben werden.

### **Zusammenfassung:**

Der Bau der S1 und des Lobautunnels ist auf dem heutigen Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse und unter Berücksichtigung der praktischen Erfahrungen mit den Wirkungen vergleichbarer Projekte aus folgenden Gründen sachlich nicht zu verantworten:

- Die Entscheidungsgrundlagen für das Projekt entsprechen nicht dem heutigen Stand der qualifizierten Wissenschaft und Praxis.
- Für die Entscheidungsfindung erforderliche Alternativen zur S1, die nicht nur möglich, sondern aufgrund der bereits vorliegenden Erfahrungen im Raum Wien naheliegend sind, wurden nicht berücksichtigt
- Das Projekt widerspricht – quantitativ nachweisbar – den sowohl von Wien, dem Bund als auch der EU angestrebten Zielen nachhaltiger Entwicklung von Verkehrssystem, Siedlungs-, Wirtschaftsstrukturen und Umwelt.
- Das Projekt ist gegenüber zukunftsorientierten Alternativen des Verkehrsmanagements – die in allen Projektunterlagen unberücksichtigt sind – unwirtschaftlich und daher als Fehlinvestition zu bezeichnen.