



Faktencheck Lobau-Autobahn

Evidenzbasierte Entkräftung der sieben gängigsten Mythen
rund um die Lobau-Autobahn.



Faktencheck Lobau-Autobahn

Evidenzbasierte Entkräftung der sieben gängigsten Mythen rund um die Lobau-Autobahn.

Die Diskussion um die Lobau-Autobahn ist geprägt von Halbwahrheiten, Mythen und beschwichtigenden Aussagen der politisch Verantwortlichen, die das Projekt seit über 20 Jahren vorantreiben. Zahlreiche Grundannahmen und Argumente der BefürworterInnen sind allerdings uninformiert, faktisch falsch oder bewusst unrichtig formuliert. In diesem Factsheet stellt Greenpeace Österreich die sieben häufigsten Mythen rund um das Megaprojekt Lobau-Autobahn auf den Prüfstand.

Inhaltsverzeichnis

Mythos 1: Die Lobau-Autobahn entlastet den Verkehr in Floridsdorf und der Donaustadt.	3
Mythos 2: Der Lobau-Tunnel schafft und sichert Arbeitsplätze in Wien.	4
Mythos 3: Lobau-Autobahn und Klimaschutz sind miteinander vereinbar.	5
Mythos 4: Die Auswirkungen der Lobau-Autobahn wurden in der Umweltverträglichkeitsprüfung gründlich überprüft.	6
Mythos 5: Der Bau des Lobau-Tunnels hat keinerlei Auswirkungen auf den Nationalpark.	7
Mythos 6: Der Lobautunnel verläuft so tief unter dem Nationalpark, dass er diesen nicht beeinträchtigt.	8
Mythos 7: Es gibt keine Alternativen zur Lobau-Autobahn	9
Greenpeace Forderungen	11

Mythos 1: Die Lobau-Autobahn entlastet den Verkehr in Floridsdorf und der Donaustadt.

Die Verkehrslage für die DonaustädterInnen und WienerInnen ist belastend, daran besteht kein Zweifel. Gerade über die A23 stauen sich in der Rush Hour täglich tausende Autos in die Stadt hinein und abends wieder hinaus. Die Bevölkerung wird auch in Zukunft wachsen, wodurch der Autoverkehr ohne Gegenmaßnahmen unweigerlich steigen wird. Die Lobau-Autobahn wird in diesem Zusammenhang gerne als Lösung für die Verkehrssituation dargestellt. Das ist allerdings eine vielfach belegte Scheinlösung: Die angekündigte Verkehrsentslastung wird ein leeres Versprechen bleiben. **Eine Verbesserung der Verkehrssituation ist durch die Lobau-Autobahn nicht zu erwarten.**

Fakt 1: Mehr Straßen führen zu mehr Autoverkehr. Diese Phänomen wird "induzierter Verkehr" genannt und wurde vielfach wissenschaftlich belegt¹. Gibt es erst mehr Straßen, haben mehr Menschen einen Anreiz, auf das Auto umzusteigen. Meist kommt es nur kurzfristig zu einer Verkehrsentslastung. Nach einer paar Monaten gibt es dann jedoch nicht nur eine volle Straße, sondern zwei. So geschehen beispielsweise beim ersten Teil der S1, der die A23 entlasten sollte: Zwei Jahre später war die kurzfristige Entlastung wieder vom Mehrverkehr aufgeessen².

Fakt 2: Selbst die ASFINAG rechnet mit KEINER langfristigen Verkehrsentslastung auf der A23 und den Zubringerstraßen, trotz Ausbau der Lobau-Autobahn. Sie geht von einer Steigerung in den Jahren 2025 bis 2035 aus.³

Fakt 3: Die Förderung des motorisierten Individualverkehrs geht immer auch mit Lärm- und Gesundheitsbelastungen der AnrainerInnen einher. Die Luftgüte der Stadt Wien ist nach wie vor problematisch: Regelmäßig werden die Grenzwerte für Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastung überschritten⁴. Eine Studie kommt zum Ergebnis, dass sich durch einen Rückgang von fossiler Mobilität in Österreich bis zu eine Millionen Euro an Gesundheitskosten einsparen lassen und rund 60-80 Tote pro 100.000 EinwohnerInnen verhindert werden können⁵. Vor diesem Hintergrund ist der Bau von Straßen und Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr ganz sicher keine Lösung.

¹ <https://www.nber.org/papers/w15376> und <https://link.springer.com/article/10.1007/BF00166218> und <https://www.sightline.org/2013/12/23/traffic-forecast-follies/>

² <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/01441647.2010.534570> (S. 275)

³ <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wirtschaft/oesterreich/2030683-Lobautunnel-Welche-Entlastung.html>

⁴ Beispiel 2018 (siehe Greenpeace Mobilitätsranking https://drive.google.com/file/d/1cXCpjE1Nyx1eD_Cj7sF_uXUpWHhYivq/view)
Stickstoffdioxid: Jahresmittel 42,5 µg/m³ - EU-Grenzwert 40 µg/m³

Feinstaub: Tagesmittelwert-Überschreitungen (über >50 µg/m³) 15x - WHO Empfehlung 3x

⁵ https://austriaca.at/APCC_ASR18.pdf (S. 21 ff)

Fakt 4: Was für den Individualverkehr gilt, gilt auch für den Schwerverkehr. Die Lobau-Autobahn wird nicht nur für die AnrainerInnen gebaut, wie oftmals behauptet. Sie soll einen wichtigen Teilabschnitt einer europaweiten Transitroute (TEN25) darstellen, die von der Ostsee (Danzing) bis an die Adria und das Schwarze Meer reicht. Und wie wir wissen: Wer Verkehrsrouten für den Güterverkehr auf der Straße baut, wird auch entsprechende Verkehrsbelastung ernten.

Klüger investiert ist das Geld in den Ausbau des Gütertransports auf der Bahn (TEN23), die dieselbe Strecke abdeckt wie die TEN25.

Mythos 2: Der Lobau-Tunnel schafft und sichert Arbeitsplätze in Wien.

Von den Lobau-AutobahnbefürworterInnen wird ein düsteres Bild gezeichnet. Kommt die Straße nicht, würden Wohnbau und Stadtentwicklung im 22. Bezirk zum Stillstand kommen und Arbeitsplätze könnten nicht geschaffen werden. Das Gegenteil ist jedoch der Fall. Die Lobau-Autobahn treibt die Zersiedlung voran und nährt primär den Speckgürtel, nicht die Donaustadt.

Fakt 1: Die Lobau-Autobahn begünstigt die Entwicklung im Niederösterreichischen Umland, nicht im Nordosten Wiens. Die jetzt vom Projektwerber ASFINAG geplante Lobau-Autobahntrasse wurde schon 2003 in der SUPER NOW Studie als die mit der größten Speckgürtelentwicklung identifiziert⁶. Bei der geplanten Variante der S1 Lobau-Autobahn gehen 90% der Erreichbarkeitsvorteile in das nordöstliche Umland von Wien und nicht in den 22. Bezirk, wie eine Studie der TU resümiert⁷. Die Lobau-Autobahn schafft Anreize, den eigenen Wohnort von Wien nach Niederösterreich zu verlegen, wo die Preise entsprechend geringer sind. Anschließend wird mit dem PKW in die Stadt gependelt, da sich die neue Autobahn dafür anbietet. Ein konkretes Beispiel, wie induzierter Verkehr erzeugt wird. Und auch umgekehrt - ähnlich der Shopping City Süd - könnten große Einkaufszentren oder Firmensitze außerhalb Wiens entstehen, die wiederum praktisch nur mit dem Auto erreichbar sind. Vergleichbare Entwicklungen sind bereits in der Vergangenheit gut dokumentiert: Die Verlängerung der A23 in Richtung Norden führte genau zu so einem Ergebnis mit dem Gewerbepark Stadlau und dem Einkaufszentrum G3 in Gerasdorf.

Fakt 2: Der Straßenbau frisst extrem viel Geld, ohne entsprechende Wirtschaftsleistung oder Arbeitsplätze zu schaffen. So zeigten etwa ExpertInnen der TU Wien in einer Studie auf, dass beim Bau von Bahnhöfen, Zug-Infrastruktur und sogar Radwegen im Verhältnis zu den getätigten Investitionen deutlich mehr Arbeitsplätze geschaffen werden als beim Bau von Autobahnen⁸. Eine Studie des IHS beziffert die Baukosten

⁶ SUPer NOW. Strategische Umweltprüfung für den Nordosten Wiens

⁷ https://www.fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Bilder/Forschung/Online_Volltext_Publikationen/tu-auswirkungen-lobauautobahn.pdf S.39-41

⁸ <https://www.ub.tuwien.ac.at/dipl/2005/AC04459936.pdf>

für die Lobau-Autobahn mit 3 Milliarden Euro und kommt zum Schluss, dass diese Summe praktisch überall anders besser investiert wäre als in der Lobau-Autobahn. Eine Lobau-Autobahn könnte das reale BIP um nur 0,25 Mrd Euro steigern, während derselbe Betrag im Bildungsbereich 1,6 Mrd Euro auslösen würde, in der Schieneninfrastruktur 0,73 Mrd Euro, sowie in der Forschung 1,1 Mrd Euro⁹. Der hochrangige Straßennetz ausbau - wozu die Lobau-Autobahn gehört - hat die schlechtesten Beschäftigungseffekte im Verkehrsbereich.

Mythos 3: Lobau-Autobahn und Klimaschutz sind miteinander vereinbar.

Der Sommer 2021 war einmal mehr geprägt von Hitzewellen, Überflutungen, Rekordtemperaturen und ungesesehenen Waldbränden. Dass es Klimaschutz braucht, kann mittlerweile keine Partei und EntscheidungsträgerIn leugnen. Sowohl der Bund als auch die Stadt Wien heften sich Klimaneutralität 2040 auf die Fahnen. Wenn es aber um die Umsetzung geht, scheiden sich die Geister und mit dem Finger wird auf andere Projekte und Umsetzungen verwiesen. Auch bei der Lobau-Autobahn wird der klimaschädliche Effekt kleingeredet oder der wachsende Anteil von E-Autos ins Treffen geführt. Es steht aber fest, wer Klimaschutz ernst nimmt, kann nicht gleichzeitig mit Mega-Infrastruktur auftrumpfen.

Fakt 1: Der Verkehr ist das größte Sorgenkind der Klimapolitik Österreichs und für rund ein Drittel der heimischen Emissionen verantwortlich. Während die Treibhausgasemissionen der meisten anderen Sektoren zumindest leicht sinken, sind jene im Verkehrsbereich von 1990 bis 2019 um fast 75 Prozent gestiegen¹⁰. Ein ähnliches Bild zeichnet sich auch in der Stadt Wien ab: Seit 1990 ist der verkehrsbedingte Ausstoß klimaschädlicher Gase um 33 Prozent gestiegen¹¹. Diese haben einen Anteil von 42 Prozent an den gesamten Treibhausgasemissionen der Stadt¹².

Fakt 2: Im Bereich Klimaschutz droht der Ausbau der Lobau-Autobahn in Wien, die ohnehin dramatische Situation deutlich zu verschlechtern. Ein Ausbau der S 1 ohne begleitende Verkehrsmaßnahmen (Öffi-Ausbau, Parkraumbewirtschaftung) führt im Vergleich zu einer Variante, bei der ausschließlich der öffentliche Verkehr gestärkt wird, zu massiven Mehr-Emissionen. Somit droht der Ausbau der S 1, die Emissionen in Wien um mehr als 105.000 Tonnen jährlich zu erhöhen und die eskalierende Klimakrise aktiv voranzutreiben¹³. Die ASFINAG rechnet insgesamt mit einer Steigerung der Emissionen in der Umgebung

⁹ <https://irihs.ihs.ac.at/id/eprint/2165/1/IHSPR5951063.pdf>

¹⁰ Klimaschutzbericht 2020 (S. 59) https://www.umweltbundesamt.at/studien-reports/publikationsdetail?pub_id=2340&cHash=04535f1c207c6ac8814ee0edb3809750

¹¹ Klimaschutzprogramm Stadt Wien <https://www.wien.gv.at/umwelt/klimaschutz/pdf/klip-fortschrittsbericht-2019-2020.pdf> (S. 4)

¹² <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/wien-hat-pro-kopf-die-niedrigsten-co2-emissionen-des-verkehrs-aber-verkehr-i-st-wiens-groesstes-co2-problem>

¹³ <https://www.nau.ch/news/europa/alarmierender-ruckgang-der-feuchtgebiete-weltweit-65432428>

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/tu-auswirkungen-Lobau-Autobahn.pdf> (S. 46)

um 60% (1,4 Mio Tonnen Treibhausgase) - das entspricht 0,7% der österreichischen Treibhausgase. Das führt zu einer weiteren Verschärfung der Klimaproblematik in der Hauptstadt.

Fakt 3: Die Lobau-Autobahn ist nicht mit den Klimazielen der Stadt Wien vereinbar. Mit Blick auf die politisch festgelegten Klimaziele Österreichs, aber auch die Klimaziele der Stadt Wien im aktuellen Regierungsprogramm, ist diese zusätzliche Belastung im Sorgenbereich Verkehr nicht argumentierbar. Die Stadt Wien bekennt sich klar zum Erreichen der Klimaneutralität bis 2040 und sieht gleichzeitig eine Halbierung der PKW-PendlerInnen bis 2030 vor¹⁴. Der derzeitige geplante Ausbau der fossilen Infrastruktur mit dem Bau der Lobau-Autobahn würde die Klimaziele von Wien und Österreich jedoch in unerreichbare Ferne rücken.

Mythos 4: Die Auswirkungen der Lobau-Autobahn wurden in der Umweltverträglichkeitsprüfung gründlich überprüft.

Die ProjektbefürworterInnen der Lobauautobahn verweisen gerne auf die Umweltprüfverfahren rund um die Lobau-Autobahn, um der Bevölkerung zu versichern, dass die Auswirkungen des Projekts auf Natur, Umwelt und Klima sorgsam abgewogen wurden. Eine kritische Analyse zeigt schnell, dass dies nur eingeschränkt der Fall ist. Behördliche Prüfverfahren wie die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) können maximal eine Risikoabschätzung eines spezifischen Projektvorschlages sein. Sie beruhen teils auf Gutachten, die mit falschen Annahmen rechnen, sowie auf unzureichender Berücksichtigung zahlreicher Umweltfaktoren. Eine strategische Prüfung, ob es diesen spezifischen Projektvorschlag überhaupt braucht und ob es klügere Alternativen zur Problemlösung gäbe, enthalten sie nicht.

Fakt 1: Wichtige Aspekte wurden in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nicht oder falsch berücksichtigt. Als man die Auswirkungen auf das Grundwasser untersucht hat, ist man von einem gleichbleibenden Wasserspiegel ausgegangen. In der Realität schwankt dieser aber um bis zu vier Meter¹⁵. Die im Erdreich befindliche Grundwasserfauna ist zudem Teil des Nationalparks. Die Untersuchung der Auswirkungen des Tunnelbaus auf diese besondere Tierwelt wurde verabsäumt, obwohl dies von BürgerInnen-Initiativen in den Verfahren wiederholt eingefordert wurde. Der Forderung nach Beiziehung eines Pilsachverständigen wurde nicht stattgegeben.

¹⁴ Regierungsprogramm der Stadt Wien https://www.wien.gv.at/regierungsabkommen2020/files/Koalitionsabkommen_Master_FINAL.pdf (S. 68)

¹⁵ <https://www.naturschutzbund-wien.at/wp/lobautunnel-folgen-fuer-die-zukunft-der-stadt-wien-das-umland-den-nationalpark-und-das-klima/> - Analyse Geologe Josef Lueger Minute 51

Fakt 2: In den Umweltverträglichkeitsprüfungen zum Projekt Lobautunnel spielt der Klimaschutz nur eine untergeordnete Rolle. Unterschiedliche BeschwerdeführerInnen haben im UVP-Verfahren auf die Problematik des zu erwartenden Treibhausgas-Anstiegs hingewiesen. Das Bundesverwaltungsgericht hat die Steigerung der Treibhausgase zwar anerkannt, im österreichischen Kontext aber als "irrelevant" eingestuft¹⁶. Dies zeigt, dass die Gesamtbetrachtung der österreichischen Treibhausgasemissionen völlig fehlt. Kommt jedes Bauprojekt für sich zum Schluss, dass seine Treibhausgasemissionen irrelevant sind, kann es nie zur bitter nötigen Senkung der Treibhausgase kommen.

Fakt 4: Beispiele aus der jüngsten Vergangenheit zeigen, dass Tunnelbauten dramatische Auswirkungen auf die Natur haben können - trotz positivem UVP-Bescheid. So beim Götschkatunnel der S 10 Freistadt-Linz 2015: Durch den Tunnelbau kam es zu einer Grundwasserabsenkung. Dadurch sind an die 50 Brunnen versiegt, ein Bachlauf ist ausgetrocknet, der Wald droht zu sterben. In Folge mussten Pumpen installiert werden, um das Grundwasser wieder in die Höhe zu bringen. Diese mussten wiederum eigens gebaut werden. Von den nächsten Generationen müssen diese Brunnen nun in Stand gehalten werden, um eine komplette Austrocknung der Gegend zu verhindern. Auch dem Götschkatunnel ging ein positiver UVP-Bescheid voraus. Genauso beim Tradenbergunnel (S 1 West): auch hier fielen Brunnen durch den Bau trocken. Für die Donau-Auen wäre eine ähnliche Situation katastrophal: Das Auen-Ökosystem lebt davon, dass seine Gewässer mit dem Grundwasser kommunizieren. Durch den Tunnelbau droht eine Absenkung, stellenweise ein Anstau des Grundwassers - mit fatalen Folgen für das ganze System.¹⁷

Mythos 5: Der Bau des Lobau-Tunnels hat keinerlei Auswirkungen auf den Nationalpark.

Österreich hat nur sechs Nationalparks. Diese einzigartigen und ökologisch wertvollen Lebensräume stehen unter besonderem Schutz. Ihr Erhalt sollte oberste Priorität haben. Und doch wird genau auf den letzten Quadratmetern verbleibender intakter Auenlandschaft ein Mega-Infrastruktur-Projekt geplant. Zwei Tunnelröhren, die jeweils so hoch wären wie ein sechsstöckiges Haus und pro Tunnelröhre zwei Spuren plus Pannestreifen umfassen, sollen durch das hochsensible Auengebiet getrieben werden. Die BefürwortInnen behaupten, eine Auswirkung auf den Nationalpark sei nicht gegeben. Zahlreiche Gutachten kommen jedoch zu einem anderen Schluss.

Fakt 1: Die heute geplante Donauquerung in Außenvariante mit Lobautunnel bietet hohes bis sehr hohes Beeinträchtigungsrisiko für den Nationalpark. 2003 ließ die Stadt Wien (MA 18) im Rahmen der

¹⁶ https://www.bvwg.gv.at/amtstafel/W248_2205132-1_S_1_Wiener_Aussenring_Schnellstrasse_Abschnit.pdf?7vjbon - S.83 ff.

¹⁷ <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/politik/wien-politik/926917-Sie-haben-sich-gedacht-es-wird-schon-gutgehen.html>

SUPer NOW (Strategische Umweltprüfung Nordost Wien)¹⁸ unterschiedliche Varianten für Verkehrsentwicklungen auf mögliche Beeinträchtigung des Nationalparks und der Schutzgebiete prüfen, beispielsweise eine Umfahrung oder auch nur den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel. Der Lobautunnel wurde damals als die schlechteste Variante mit dem höchsten Risiko für den Nationalpark eingestuft.

Fakt 2: Die Auswirkungen des Tunnelbaus könnten fatale Konsequenzen für den sensiblen

Grundwasserspiegel in der Lobau haben. Zwar soll in der Lobau nicht gerodet werden, jedoch sind die Auswirkungen auf den sensiblen Wasserhaushalt des Auwaldes und seine BewohnerInnen kaum abzusehen. ExpertInnen wie Univ.-Prof. Dr. Friedrich Schiemer (Gewässerökologe) und Dr. Josef Lueger (Ingenieurgeologe) warnen davor, dass für den Bau der zwei Tunnelröhren der Grundwasserspiegel durchstoßen und tiefere Grundwasserstockwerke gequert werden sollen. Es könnte zu einer Grundwasserabsenkung kommen, da das Grundwasser in die Baugruben abfließen und permanent weggepumpt werden müsste. Undichte Tunnelabschnitte könnten im schlimmsten Fall zu einer Kontamination des Grundwassers führen. Das Grundwasser ist durch Überregulierung im Donauebiet, laufende Sperrbrunnen rund um die Altlast Tanklager Lobau, sowie unzureichende oberirdische Wasserzuleitung vom Groß Enzersdorfer Arm und verstärkte Verdunstung durch die Klimaerhitzung ohnehin schon oft zu knapp. Dadurch leidet die Lobau schon heute unter Wasserknappheit. Der geplante "Tunnel Donau Lobau" droht somit zu einer Gefährdung des Wasserhaushalts des Nationalparks zu werden, wie renommierte ExpertInnen warnen.¹⁹

Mythos 6: Der Lobautunnel verläuft so tief unter dem Nationalpark, dass er diesen nicht beeinträchtigt.

Der Nationalpark Donau-Auen zählt zu einem der letzten Rückzugsgebiete für selten gewordene Tiere und Pflanzen. Ihr Überleben ist von einem intakten Lebensraum abhängig, der auf einem sensiblen Grundwassersystem beruht. Ein Tunnelbau durchdringt Wasser-Segmente und unterschiedlich stabile Gesteinsschichten. Das wird nicht ohne Auswirkungen bleiben.

Fakt 1: Die Donau-Auen, zu denen die Lobau zählt, sind eine der letzten intakten Auenlandschaften

Europas und stehen als Nationalpark unter strengem Schutz. Zurecht, denn Feuchtgebiete gehören zu den am stärksten bedrohten Lebensräumen auf diesem Planeten. Nur noch ein Prozent unserer Flüsse werden von naturbelassenen Auen begleitet²⁰ und bieten Zuflucht für seltene Tier- und Pflanzenarten. Zu den besonders relevanten Arten zählen Reptilien und Amphibien, wie die stark bedrohte europäische Sumpfschildkröte und der

¹⁸ <https://docplayer.org/134418155-Strategische-umweltpruefung-fuer-den-nordosten-wiens-stadtland-dipl-ing-sibylla-zech.html>

¹⁹ Lahodinsky, Roman. (2015). Gegenschritt im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren S1 Schwechat-Süssenbrunn - Erdbebengefährdung Lobauer Tunnel, Fachliche Stellungnahme aus geowissenschaftlicher Sicht... 10.13140/RG.2.1.4871.3761

²⁰ https://www.wwf.at/de/view/files/download/showDownload/?tool=12&feld=download&sprach_connect=3631

beliebte Laubfrosch. Säugetiere wie der Biber oder der Feldhase und einzigartige Vögel wie der Eisvogel, der Kormoran und majestätische Greifvögel wie der Seeadler oder der Rote Milan bewohnen dieses Gebiet²¹. Auch der außerordentlich seltene und vom Aussterben bedrohte Einhorn-Trüffelkäfer ist in der Lobau heimisch²².

Fakt 2: Die Weltnaturschutzunion IUCN schlägt Alarm und droht damit, den Nationalpark-Status abzuerkennen.

Seit 1996 wird der Nationalpark Donau-Auen seitens der Weltnaturschutzunion IUCN international als schützenswürdig anerkannt. In der 1996 unterzeichneten "Vereinbarung gemäß Artikel 15a B-VG zwischen dem Bund und den Ländern Niederösterreich und Wien zur Errichtung und Erhaltung eines Nationalparks Donau-Auen"²³ wurde festgehalten, dass die repräsentativen Landschaftstypen sowie Tier- und Pflanzenwelt samt ihrer Lebensräume zu bewahren und die Grundwasservorkommen in den Donau-Auen zu sichern sind. Der Bau des Lobau-Tunnels läuft jedoch all diesen Zielen klar entgegen.

Auch der Nationalpark selbst orientiert sich nach eigenen Management-Angaben an den IUCN-Richtlinien²⁴. Zusätzlich betonen die Richtlinien der IUCN den dreidimensionalen Aspekt von Naturschutzgebieten: Erde, Wasser und Luft. Laut den Vorgaben sollen daher menschliche Aktivitäten unter der Erde von Schutzgebieten unterlassen werden.

Die IUCN ist wegen der geplanten Lobau-Autobahn besorgt. Sie fürchtet erhebliche negative Auswirkungen auf den Nationalpark und hat bereits in Erwägung gezogen, den Status des Nationalparks Donau-Auen abzuerkennen, wenn die Ökosysteme in der Lobau gefährdet werden²⁵. Sie fordert Beweise, dass die Donau-Auen - insbesondere das Grundwasser - durch den Bau der Autobahn keinen Schaden nehmen, bevor dieser bewilligt werde²⁶.

Mythos 7: Es gibt keine Alternativen zur Lobau-Autobahn

BefürwortInnen der Lobau-Autobahn erwecken gerne den Eindruck, dass die Lobau-Autobahn die einzige Möglichkeit für eine Verkehrsentslastung darstellt und es keine weniger invasiven oder klimafreundlichen Alternativen gibt. Das stimmt nicht.

Fakt 1: Eine 2015 von der Stadt Wien (MA18) beauftragte Studie kommt zu dem Ergebnis, dass eine Entlastung der Verkehrsprobleme in der Donaustadt auch ohne den Ausbau des Straßennetzes und den Bau der Lobau-Autobahn möglich ist.

²¹ <https://www.wien.gv.at/umwelt/wald/erholung/nationalpark/lebensraum/tiere.html#:~:text=Die%20Artenzusammensetzung%20der%20Fischfauna%20ist,%2C%20Wei%C3%9Fflossengr%C3%BCndling%2C%20Bitterling%20und%20Schlampeitzger.>

²² http://www.entomologie.at/uploads/www.entomologie.at/71_2009_007-0011_dostal_barries_bolbelasmus.pdf

²³ <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrNO&Gesetzesnummer=20000648>

²⁴ https://www.nationalparksaustria.at/files/Inhalte/downloads/BMNT_Broschuere_Nationalparkstrategie_Oesterreich_2020_final.pdf

²⁵ <https://www.wienerzeitung.at/meinung/gastkommentare/2108456-Ein-Nationalpark-an-der-Kippe.html>

²⁶ vgl. KURIER vom 17.05.2021

In einem Szenario mit intensivem Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel und flächendeckender Parkraumbewirtschaftung wird davon ausgegangen, dass eine Reduktion des Gesamtverkehrsaufkommens sowie des Verkehrs auf allen Donaubrücken möglich ist - und dies bei gleichzeitigem Bevölkerungswachstum. Zusätzlich hat dieses Szenario eine deutlich positivere Auswirkung auf eine Verschiebung des Modal Split in Richtung klimafreundlicher Verkehrsmittel wie Rad, Öffis und zu Fuß gehen. Ein Szenario ohne Autobahn unterstützt also auch die Ziele der Stadt Wien, den Autoverkehr weiter einzudämmen (z.B. das Ziel, die Anzahl der PKW-PendlerInnen bis 2030 zu halbieren). Ein geringer Autonutzungsgrad geht außerdem einher mit weniger Zersiedlung, besserer Luftqualität, höherer Verkehrssicherheit und mehr Flächen für die Biodiversität²⁷.

Fakt 2: Wien hat in der Vergangenheit bereits gezeigt, welche reduzierende Wirkung der erfolgreiche Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln auf den Autoverkehr hat. Seit Anfang der 2000er Jahre sieht man eine Entkoppelung des PKW-Bestands von der Bevölkerung - das heißt: Obwohl die Bevölkerung der Stadt wächst, nimmt der PKW-Besitz ab²⁸. Dies führt dazu, dass heute nur mehr 27% der Verkehrswege in Wien mit dem PKW zurückgelegt werden²⁹. Der Bau des Megaprojekts S 1 mit Lobautunnel - der wiederum auf jahrzehntealten, mittlerweile als falsch erwiesenen Prognosen zur PKW-Verkehrssteigerung beruht - könnte dies aber wieder ändern.

²⁷ https://www.fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Bilder/Forschung/Online_Volltext_Publikationen/tu-auswirkungen-lobauautobahn.pdf

²⁸ https://www.fvv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-verkehrsplanung/Bilder/Forschung/Online_Volltext_Publikationen/tu-auswirkungen-lobauautobahn.pdf (S. 14)

²⁹ <https://www.wienerlinien.at/web/wiener-linien/r%C3%BCckblick-2020-ausblick-2021>

Greenpeace Forderungen

Das fossile Megaprojekt Lobau-Autobahn muss sofort gestoppt werden, denn die ökologischen Auswirkungen sind unberechenbar, die Klimaschutzbilanz katastrophal und die Alternativen für eine bessere Planung zahlreich.

Konkret fordert Greenpeace für die Verkehrsentslastung Wiens und insbesondere der Donaustadt:

- **Massiven Öffi-Ausbau:** Die U2 Verlängerung kann erst der Beginn gewesen sein. Es braucht ein dichtes Straßenbahnnetz und Schnellbahnverbindungen mit attraktiven Intervallen, beispielsweise mit einem Wiener S-Bahn Ring, der auch im Programm der Stadtregierung festgeschrieben ist. Seine Kosten würden sich auf 310 Mio. Euro belaufen, also rund ein Sechstel der derzeit geplanten Kosten des Lobau-Tunnels³⁰. Besonders groß ist der Bedarf an schienengebundenen Verkehrsmitteln über die Stadtgrenze hinaus, um den PendlerInnen umweltfreundlichere Mobilität zu ermöglichen.
- **Es braucht Radschnellwege**, die es ermöglichen, sicher und rasch ins Stadtzentrum und zurück zu gelangen. Mit E-Bikes sind mittlerweile auch weitere Distanzen leicht und zügig zurückzulegen. Auch das Radwegenetz in der Donaustadt muss noch deutlich ausgebaut und verbessert werden.
- Und natürlich muss an der **Verkehrsreduktion** gearbeitet werden: Indem Ortszentren gestärkt und der Arbeitsplatzausbau in der Donaustadt gefördert werden, wird pendeln überflüssig.
- **Ein starke Parkraumbewirtschaftung** (idealerweise in Kombination mit einer City-Maut) in ganz Wien sorgt zusätzlich dafür, dass Verkehrsmittel abseits vom Auto attraktiver werden.
- **Mehr Personen pro PKW.** Auf 100 Autos kommen im Frühverkehr 110 Personen - praktisch jede und jeder fährt alleine mit dem Auto in die Arbeit. Sitzen mehr Menschen in einem Auto, verringert sich das Verkehrsaufkommen rasant. Die verpflichtende Besetzung von mindestens 2 Personen je Auto im Rush-Hour Verkehr sind ein starkes Lenkungsmittel, wie Beispiele in Jakarta³¹ und Kalifornien³² zeigen.
- **Langfristig braucht es eine Änderung der Flächenwidmung.** Wenn die Wege des täglichen Bedarfs, wie Arbeit, Ausbildungsplatz, Postamt, Geschäft, Freizeitangebot, Erholungsmöglichkeit im Grünen, Gesundheitsvorsorge usw. in Fuß- bzw. Fahrraddistanz erreichbar sind, braucht es kein Auto mehr. Dieses Konzept der "Stadt der kurzen Wege" sollte dringend umgesetzt werden. Große Shoppingtempel oder Betriebsansiedlungen auf der Grünen Wiese außerhalb der Stadtgrenze oder weit abseits von Ortszentren sollten nicht mehr erlaubt werden.
- **Weniger LKW-Leerfahrten, Verlagerung auf Lastenräder:** Fast jeder zweite Lkw ist leer unterwegs, jeder dritte Kilometer wird leer zurückgelegt³³. Große Mengen des Güterverkehrs wären mit Lastenrädern, die bis zu 200 kg transportieren können, zu bewältigen. Hier braucht es mehr Förderung der öffentlichen Hand, ein attraktiveres Angebot und ein ordentlich ausgebautes Radnetz mit breiteren Wegen.

³⁰ https://www.wien.gv.at/regierungsabkommen2020/files/Koalitionsabkommen_Master_FINAL.pdf (S. 157)

³¹ <https://science.sciencemag.org/content/357/6346/89>

³² <https://link.springer.com/article/10.1007/BF02125334>

³³ <https://www.derstandard.at/story/2000121401180/fast-jeder-zweite-lkw-ist-leer>