



Lobau-Autobahn und Stadtstraße Aspern

Von PROF. DR. LUKAS KENNER und DR. HOMA JORDIS

16

DIE DISKUSSION UM DIE STADTSTRASSE ASPERN und die S1-Spange, die Verbindung, die den verkehrstechnischen Anschluss der Seestadt Aspern sichern soll, und den nachfolgenden Bau des Lobau-Tunnels reißt seit Jahren nicht ab. Die Stadtstraße soll als Teil des »Transeuropäischen Transportnetzwerkes« eine 3,2km lange Verbindungstraße zwischen der Südost-Tangente (A23 Anschlussstelle Hirschstetten) und der S1-Spange Seestadt Aspern bei der Anschlussstelle Seestadt-West sein. Sie ist, wie auch der Bau des Lobau-Tunnels mehr als umstritten. Die politische Entscheidung für diese Bauprojekte ist schon vor vielen Jahren (2014 ohne fachliche Kompetenzen) getroffen worden. In der Zwischenzeit haben sich jedoch die globalen Klima-Bedingungen verändert, wie das Pariser Abkommen mit seinen Klimazielen gut belegt. Zudem haben sich die damals getroffenen Prognosen der Wirkungsabschätzung und der Umwelt-Verträglichkeitsprüfungs-Verfahren als nicht realistisch herausgestellt. Einer der Grundfehler in diesen Prognosen ist der zu hoch angesetzte zukünftige Motorisierungsgrad. Außerdem fehlt in diesen Berechnungen der Faktor der Veränderungen in der Parkraumbewirtschaftung. So können die zugrundeliegenden Berechnungen als überholt angesehen werden. Es ist nicht von der Hand zu weisen (wie auch von namhaften Verkehrsexperten belegt), dass die Kapazitätserhöhung des hochrangigen Straßennetzes unweigerlich zu einer zusätzlichen Kfz-Belastung und einem weiteren Anstieg der CO₂-Emissionen führt. Es muss als eines der erklärten Ziele gelten, dass eine Dekarbonisierung des Verkehrssektors noch rascher erfolgen muss. Die Entscheidungsgrundlage der Stadt Wien kann somit mit erheblichen Mängeln als fehlerhafte wissenschaftliche Arbeit abgewiesen werden. Dass der Bau der S1 und des Tunnels eine Notwendigkeit für den Wirtschaftssektor sei, stützt sich

lediglich auf einen diffusen Bericht über die »Einschätzung potenzieller Investoren«. Dazu kommt die fehlerhafte hydrologische Berechnung, auf die später noch eingegangen wird. Resümierend kann über diesen Bericht nur gesagt werden, dass er irreführend ist. (Vgl. Laa, Barbara et. al. Factsheet zu Lobau-Autobahn und zugehörigen Straßenbauprojekten. In: <https://at.scientists4future.org/wp-content/uploads/sites/21/2021/08/Stellungnahme-und-Factsheet-Lobautunnel.pdf>. 13.09.2021).

Pro-Stimmen für den Bau

Für Stadträtin Ulli Sima (SPÖ) ist der Bau der Stadtstraße und der Verbindung Voraussetzung, der städtetech-nischen Entwicklung der Seestadt. Sima und weitere Befürworter (Gerhard Schuster (Vorstandssprecher der Wien 3420 Aspern Development AG), Michael Pech (Generaldirektor der ÖSW-Gruppe), Walter Koch (Vorstandsmitglied der Wien Süd), Thomas Drozda (Vorstandsdirektor der ARWAG-Holding AG) und zu guter Letzt Gregor Puscher vom Wohnfonds Wien) setzen dabei auf die Sicherung von Arbeitsplätzen und

Wohnraum im Nord-Osten Wiens. Die Stadtstraße und die S1-Spange seien von der städtebaulichen Umweltverträglichkeitsprüfung zwingend vorgeschrieben, damit die Seestadt überhaupt existieren könne, so die Stimmen für den Bau. Der Bund sei für die Finanzierung der S1-Spange verantwortlich. In diese Kerbe schlägt auch Wirtschaftsstadtrat Peter Hanke (SPÖ), der damit argumentiert, dass ein vernünftiges Verkehrsnetz errichtet werden müsse, außerdem sieht er den Fokus eher im Ausbau der E-Mobilität (vgl. Hagen, Lara. In: Der Standard online, Panorama vom 30.08.2021. <https://www.der-standard.at/story/2000129268024/etwa-100-aktivistinnen-und-aktivisten-blockieren-stadtstrasse-baustellen-in-wien>).

Ein weiteres Argument für den Ausbau sei die Errichtung von leistbarem Wohnraum, so Sima. Das hätte vor allem wirtschaftliche Auswirkungen für die darin involvierte Baubranche. Dem gegenüber stehen in etwa 100.000 leerstehende Gemeindebauwohnungen in Wien. Die verkehrstechnische Freigabe ist für 2026 geplant. Die valorisierten Baukosten betragen rund 460 Millionen Euro. Gegner des Ausbaues bezeichnen die SPÖ als Betonpartei.

Staufalle oder Klimasünde?

Weitere Argumente gegen den Bau einer vierspurigen Stadtautobahn: Betonwüste, Emissionen, Zunahme von Verkehr, insbesondere dem Schwerverkehr, Absenkung des Grundwasserspiegels, Hervorbringung von Kriegsrelikten im Unterbau des Naturschutzgebietes. Zu diesem Thema hat auch der Geologe Professor Bernhard Lötsch Stellung bezogen: Die Sperrbrunnen wegen der Öl-Altlasten aus dem 2. Weltkrieg – und das hydro-geologische Umweltproblem daraus, unter: <https://wien.orf.at/stories/3116746/>

Anrainer von Einfamilienhäusern (Stichwort: Dorfzersiedelung) sehen

sich mit Dauerlärm und Beton konfrontiert. Die umliegenden Gärtnereien sehen ihre Zukunft ohne Wasserversorgung durch das Grundwasser als beendet an. Klima-Aktivist*innen und Naturschützer*innen sehen den Bau eines Autobahntunnels zudem als »krank« an. Die Lobau ist ein weltweit anerkanntes Naturschutzgebiet und als solches europaweit das letzte zusammenhängende Gebiet, und es würde mit dem Bau – einen Autobahntunnel erhalten. Außerdem wurde bereits im öffentlichen Verkehrsnetz die U2 extra zur Seestadt verlängert, also wofür der Bau einer hochrangigen Straße, fragen sich die Gegner. In der Vergangenheit hatte der Bezirksvorsteher (Ernst Nevrivy, SPÖ) die Seestadt als fast verkehrsfrei angepriesen und nun kann sie ohne Stadtautobahn nicht mehr auskommen? Die Aktivisten gegen den Ausbau sind der Meinung, dass der Verzicht auf den Bau von Lobau-Tunnel und Stadtstraße ein Beitrag zum Klimaschutz wären und das würde als zusätzlicher Vorteil die Einsparung ungeheurer finanzieller Mittel einsparen helfen, die an anderer Stelle sinnvoller eingesetzt werden könnten. So stehen hier nun: politische, wirtschaftliche, ökologisch-naturnahe und Argumente der besorgten Bewohner einander gegenüber. Wolfgang Rehm, Sprecher der Umweltorganisation VIRUS meint dazu, dass es für eine Verkehrsanbindung der Seestadt mehr öffentlichen Verkehr, zusätzlich zur U2, aber straßenseitig keine vierspurige Stadtautobahn und keine Weiterverfolgung jener Bundesstraße in Gestalt der S1-Lobau-Autobahn brauche, bei deren Verlegung an die Stadtgrenze seinerzeit Niederösterreich seine klimaschädlichen Entwicklungsinteressen gegen Wien durchgesetzt hat. (Vgl. https://www.meinbezirk.at/donaustadt/c-lokales/politik-und-wohnbau-warnen-vor-stopp-der-stadtstrasse_a4770047?ref=curat).

Ziel in der Seestadt sei es, den Fuß- und Radverkehr auf 40 Prozent zu bringen, gleiches gelte für den öffentlichen Verkehr. Der motorisierte Individualverkehr soll jedoch nur 20 Prozent ausmachen (ebenda).

Aktivisten

Nun blockierten mehrere aktivistische Organisationen die Baustellenzufahrten zur Stadtstraße. Den Bau der Stadtautobahn bezeichnen sie als fossiles Bauprojekt, das das Naturdenkmal Lobau und den Klimaschutz gefährde (vgl. Arends, Johannes: Junge Aktivisten drohen bei Lobau-Tunnel mit »zweitem Hainburg«. In: <https://kurier.at/chronik/wien/junge-aktivisten-drohen-bei-lobau-tunnel-mit-zweitem-hainburg/401383295>).

Fortsetzung folgt

DIE AUTOREN

PROF. DR. LUKAS KENNER
Institut für Pathologie, Medizinische Universität Wien
sowie Abteilung für Labortierpathologie, Universität für Veterinärmedizin Wien

DR. HOMA JORDIS
h.jordis@jordis-immo.at
Hasenauerstrasse 61, 1180 Wien