

# Lobautunnel - Kritik an Projekt ohne Blick auf Realität

**Bald kann der Bau der Nordostumfahrung der S1 (Wiener Außenring Schnellstraße) starten, die Asfinag hat diesen für das Frühjahr angesetzt.**



Grünes Licht gibt es vorerst aber nur für den Abschnitt Groß-Enzersdorf bis Süßenbrunn, bei jenem mit dem Lobautunnel sind noch Verfahren anhängig. Harald Frey von der TU Wien bezweifelt die Sinnhaftigkeit des Projekts, dem ein "klarer Blick" auf die Realität fehle - und sowohl bei Annahmen, wie auch bei den Erwartungen.

Verkehrsminister Peter Hanke (SPÖ) erwartet sich etwa, dass die ausgebaute S1 wie ein "Bypass für die überlasteten Verkehrsgefäße" wirken werde. Das sagte er Ende September 2025, nachdem er sich "monatelang intensiv mit allen Facetten des Projektes beschäftigt" habe. Die Entscheidungsgrundlagen für den bereits 2009 eingereichten "Lückenschluss" haben laut Frey nichts mit der tatsächlichen Entwicklung zu tun. Schon vor 17 Jahren sei klar gewesen, dass hier mit "stark überhöhten Motorisierungsentwicklungen" argumentiert worden sei, wie es auch Kritik am verwendeten Verkehrsmodell gegeben habe. "Heute sind wir in der Lage, diese Fehler als offensichtlich aufzuzeigen", sagte der Experte vom Institut für Verkehrswissenschaften im Gespräch mit der APA.

Bei einem Vortrag für "Diskurs. Das Wissenschaftsnetz" untermauerte Frey seine Kritik und stellte die alten Verkehrsentwicklungs-Prognosen den tatsächlichen Zahlen gegenüber. So hieß es auf der Website der Asfinag im Jahr 2012 - unter dem Hinweis, dass die Zahlen für sich sprechen würden -, dass ohne S1 im Jahr 2025 etwa täglich rund 30.000 Kraftfahrzeuge durch Essling fahren würden. In Wirklichkeit sank das Verkehrsaufkommen entlang der Esslinger Hauptstraße in den vergangenen Jahren sogar, der Mittelwert lag im Jahr 2024 bei unter 20.000 Kfz. Ähnliches gilt für die Breitenleer Straße (beide Wien-Donaustadt), wo 23.000 Fahrzeuge ohne S1 angenommen wurden und das tatsächliche Aufkommen bis 2024 jedoch bei 15.000 gelandet war und somit nicht einmal die Asfinag-Prognose mit einer bereits ausgebauten S1 erreichte.

Umfahrung für die Umfahrung

Die als Stauzone bekannte Südosttangente (A23) soll ebenfalls vom "Lückenschluss" profitieren. Sie ist mit rund 17 Kilometern Länge einerseits die kürzeste Autobahn, aber laut Asfinag-Daten gleichzeitig die am stärksten frequentierte Straße Österreichs. Rund 220.000 Fahrzeuge benutzen sie im Schnitt täglich - ausgelegt war sie jedoch

nur für 45.000 Fahrzeuge pro Tag. Wenn für eine Entlastungsstraße eine weitere Entlastungsstraße gebaut würde - "also eine Umfahrung für die Umfahrung, wenn man so will" -, dann folge man hier "einer Argumentation wie vor 50, 60, 70 Jahren". Die Kapazitätsgrenze werde bei der A23 vor allem deswegen erreicht, weil der Pkw-Besetzungsgrad bei knapp über eins liege: "Wir fahren also zu vier Fünftel leer herum. Würden alternative Schnellbussysteme genutzt, könnte der Überlastung so entgegen gewirkt werden."

Hanke unterstrich im Vorjahr auch, dass der S1-Ausbau Voraussetzung für neuen Wohnraum in der Donaustadt für 55.000 Menschen sei. Eine derart mit Automobilität verknüpfte Stadtentwicklung erinnere jedenfalls an Argumentationsketten aus der Vergangenheit, sagte Frey unter Hinweis auf Projekte wie die Siedlung Rennbahnweg in der Donaustadt (1973 bis 1977), oder die von 1966 bis 1973 erbauten Großfeldsiedlung am Rande von Wien-Leopoldau.

### Zwangsmobilität durch Verkehrsplanung

Der S1-Ausbau werde in Wahrheit für eine Zunahme des Verkehrsaufkommens sorgen, teilte Frey eine Meinung, die schon viele Kritiker äußerten. Diese Entwicklung erlebe man seit den 60er- bzw. 70er-Jahren im Süden von Wien. Als Beispiel nannte er etwa "das Ersetzen von kleinen Strukturen durch größere", wie etwa im Handel. "Diese sind dann schlecht mit öffentlichen Verkehr, zu Fuß oder per Rad erreichbar, sondern klarerweise mit dem Auto."

Eine derartige Verkehrsplanung führe zu Zwangsmobilität und Autoabhängigkeit. So könne etwa die Shopping City Süd in Vösendorf in Niederösterreich auch öffentlich erreicht werden, "aber die meisten fahren mit dem Auto." Die Nordostumfahrung und somit die Einbindung des dortigen Wiener Umlandes werde dort auch den Speckgürtel und somit die Zahl der Pendler anwachsen lassen. Und so könnte der Ausbau mit seinen Folgen für Umwelt und Klimawandel zusätzlich auch zur Hürde zur angestrebten kompakten Stadtentwicklung in Wien werden.

(S E R V I C E - Asfinag-Informationen zur Wiener Außenring Schnellstraße (S1) unter <https://go.apa.at/UmZkjNTM>

Quelle	sn.at
Typ	News Site
Land	AT
Sprache	Deutsch
Adresse	<a href="https://www.sn.at/panorama/oesterreich/lobautunnel-kritik-an-projekt-ohne-blick-auf-realitaet-art-639219">https://www.sn.at/panorama/oesterreich/lobautunnel-kritik-an-projekt-ohne-blick-auf-realitaet-art-639219</a>