



*Stellungnahme zur SUPer NOW aus 2002,
Kurzfassung der Ergebnisse der
Szenarienuntersuchung 2016,
Zusammenfassung der ermittelten
Ergebnisse zur Wiener Außenring
Schnellstraße S1 Schwechat - Süßenbrunn*

Vorbemerkung

Der Bericht fasst die seit der Antragstellung einer Untersuchung des Projektes der S1 aus planerischer Sicht gemachten Feststellungen und die wichtigsten sachlich erarbeiteten Ergebnisse auf die in dem Expertengremium bzw. Lenkungsausschuss¹ vorgebrachten Argumente im Zeitraum 2015 bis 2017 zusammen.

Der Bericht wurde am 29.04.2017 verfasst. Die vorliegende Fassung wurde von Frau Spies-Haller formatiert und von Frau DI Laa Barbara durch die Quellenangaben ergänzt.

Anlass für die Studie war die Anregung durch den Autor (Prof. Knoflacher), dass ein Beschluss über ein Projekt fundierter Untersuchungen auf der Planungsebene bedarf, was bei der S1 nicht der Fall war.

Den Bearbeitern der Studie SUPer NOW wurde die Aufgabe gestellt mögliche Trassen unter der Prämisse einer Autobahnquerung der Donau zu bewerten, nicht aber die zentrale Frage zu beantworten, ob es noch bessere, sparsamere, wirtschaftlichere und zweckmäßigere Alternativen gibt, die schneller, risikoloser für die Stadt, ihre Bürger und Wirtschaft, umweltschonender und zukunftsfähiger sind.

Die Aussagen beziehen sich auf die von **Vizebürgermeisterin Vassilakou in Auftrag gegebene** und auf Anregung des Verfassers (Prof. Knoflacher) durchgeführte **Studie**² und die Zusatzarbeiten, die sich aus den Diskussionen während der Bearbeitung ergeben haben.

Der Bericht enthält nur Auszüge aus den präsentierten Berechnungsergebnissen und Diskussionsbeiträgen. Auf die Quellen wird verwiesen.

¹ <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/lobautunnel-pruefung-planungsalternativen.html>

² TU-Verkehrsanalyse: Auswirkungen der Lobauautobahn auf die Stadt Wien. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/tu-auswirkungen-lobauautobahn.pdf>

Inhalt

1	Stellungnahme zu SUPER NOW aus dem Jahr 2002	5
1.1	Validität der Unterlagen	5
1.2	Untersuchungsraum	5
1.2.1	Resümee	6
1.3	Prämissen zum Verkehr	6
1.3.1	Resümee	6
1.4	CO ₂ Emissionen.....	6
1.5	Entwicklung der Wohnbevölkerung	8
1.6	Entwicklung der Arbeitsplätze.....	9
2	Ergebnisse der Szenarienuntersuchung 2016.....	13
2.1	Ausgangssituation.....	13
2.1.1	Zu den Fragen und Fakten	14
2.2	Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl	15
2.2.1	Modal Split im Binnenverkehr der Stadt Wien.....	16
2.2.2	Bedeutung des Modal Split für die Stadtentwicklung, das Verkehrssystem, die Wirtschaft und die Umwelt.....	17
2.3	Auswirkungen auf die Umwelt	17
2.3.1	Schlussfolgerungen.....	19
2.4	Veränderungen der Erreichbarkeit in Wien und Umland.....	19
2.4.1	Isochronen Szenario B+	20
2.4.2	Erreichbarkeitsveränderungen durch die S1 (Vergleich Szenario B+ und D)	21
3	Auswirkungen auf die Stadtentwicklung	21
3.1	Im regionalen Kontext	21
3.1.1	Strukturentwicklungen, die von den Planungen abweichen: Die Eigendynamik von Autoverkehr und Stadtstrukturen	22
3.1.2	Zersiedlung der Wohngebiete	24
3.1.3	Vergleich der Potentialveränderungen durch die S1 im Umland und in Donaustadt.....	24
3.2	Im lokalen Kontext.....	25
3.2.1	Zur Frage der UVP-Verfahren	26
4	Zur Wettbewerbsfähigkeit der Stadt Wien ohne und mit S1	26
4.1.1	Schlussfolgerung.....	26
5	Zusammenfassung der Fakten	27
5.1	Grundlagen zur S1	27
5.2	Ergebnisse der verkehrlichen Systemanalysen	27
5.3	Wirkungen auf die Umwelt.....	27

5.4	Erreichbarkeit	28
5.5	Internationale Wettbewerbsfähigkeit	28
5.6	Auswirkungen auf die Betriebsansiedlung und Arbeitsplätze	28
5.7	Stadtentwicklung und Verkehr	29

1 Stellungnahme zur SUPer NOW aus dem Jahr 2002

1.1 Validität der Unterlagen

Jede fachliche Beschäftigung mit einer gestellten Aufgabe beginnt immer mit einer Überprüfung der Unterlagen auf Validität. Für das Projekt der S1 wird in allen Papieren auf die Arbeiten zur „Strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens“, „SUPer NOW“ aus dem Jahr 2002 verwiesen.

Dazu sind folgende fachliche Feststellungen zu machen:

- Zeitpunkt und Zeitraum: diese offensichtlich wesentliche Entscheidungsgrundlage lag zum Bezugsjahr der Studie (2017) bereits 15 Jahre zurück.
- In diesem Zeitraum haben grundlegende Veränderungen in den Randbedingungen sowohl in der Dynamik des Systems, wie auch im rechtlichen Umfeld stattgefunden, die zu berücksichtigen sind.

1.2 Untersuchungsraum

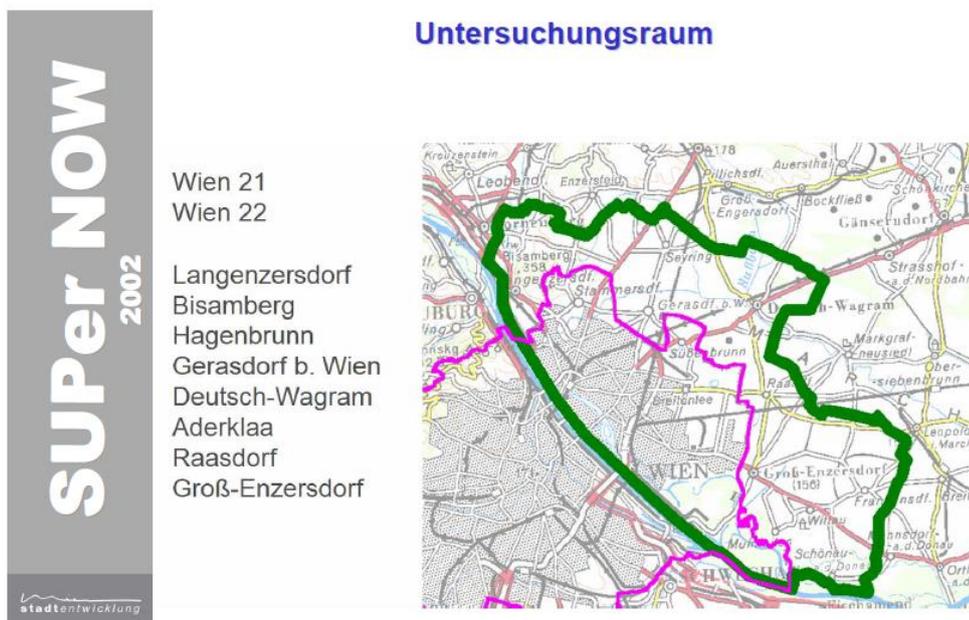


Abbildung 1: Untersuchungsraum SUPer NOW³

Der Untersuchungsraum ist für die Fragestellung so festzulegen, dass an den Rändern des Untersuchungsgebiets durch Maßnahmen im betreffenden Gebiet, keine wesentlichen Unterschiede bzw. Veränderungen zu erwarten sind. Die Wirkung eines so massiven Eingriffes in das Verkehrssystem wie der Bau einer zusätzlichen Autobahn reicht weit über die gewählten Grenzen des Untersuchungsraumes hinaus. So wird etwa die Zerschneidung des Marchfeldes durch die Schnellstraße S8 ausgeblendet, wie aus dem Lageplan der ASFINAG (Abbildung 2) zu entnehmen ist. Es sind daher neben den regionalen auch internationale Verkehrsbeziehungen, die sich neu strukturieren werden, einzubeziehen.

³ Stadt Wien (o.J.). SUPer NOW Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens. URL <https://docplayer.org/22340784-Super-now-gesamtschau-der-zukuenftigen-raum-und-verkehrsentwicklung-im-nordosten-wiens.html> (letzter Zugriff 04.08.2021)

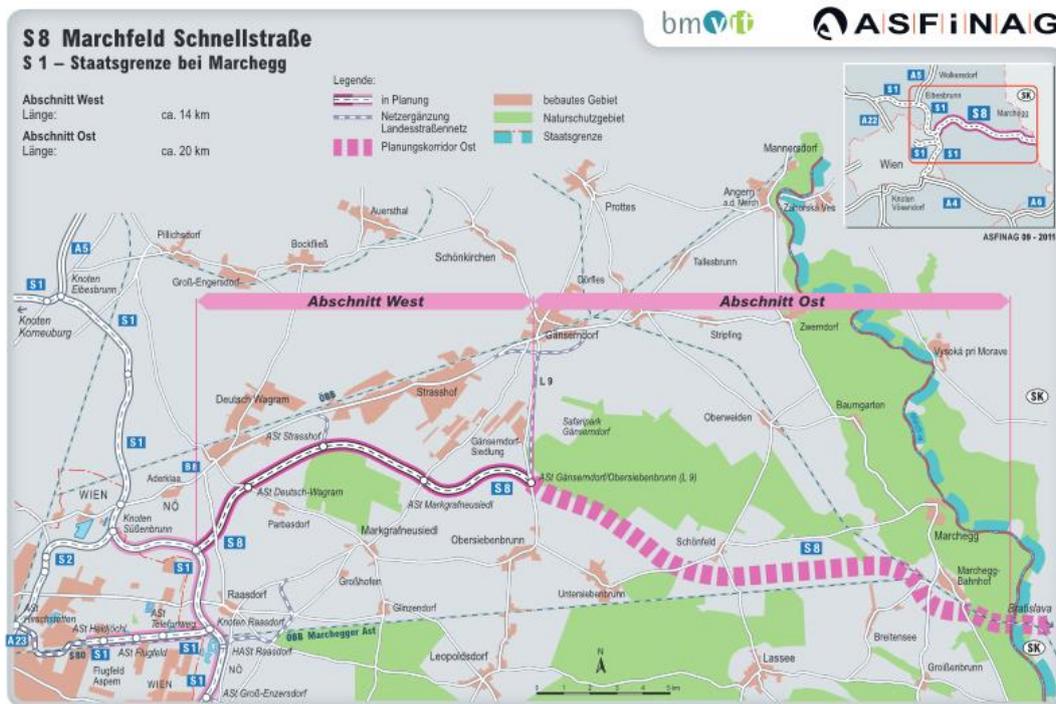


Abbildung 2: Lageplan der geplanten S8 Marchfeld Schnellstraße⁴

1.2.1 Resümee

Der für die SUPer NOW gewählte Untersuchungsraum ist nicht geeignet als Grundlage für eine sachlich fundierte Expertise verwendet zu werden.

1.3 Prämissen zum Verkehr

In der SUPer NOW wird die Verkehrsmittelwahl in Wien des Jahres 2001 mit dem Verhältnis nmIV:ÖV:MIV von 30:33:37 (nicht motorisierter Individualverkehr : öffentlicher Verkehr : motorisierter Individualverkehr) angegeben. Im Jahr 2015 lag die Verkehrsmittelwahl bei 33:39:27. Eine Folge, der in der Stadt Wien seit über vier Jahrzehnten erfolgten zukunftsweisenden Verkehrspolitik, die 1981 in ihren Grundzügen beschlossen wurde. Die Situation ist nicht nur aufgrund dieser Daten, sondern auch aufgrund der geänderten Dynamik im System grundsätzlich anders zu bewerten.

1.3.1 Resümee

Die Prämissen von SUPer NOW sind für die dort getroffenen Empfehlungen heute nicht mehr gültig. Daher sind auch politische Entscheidungen auf der Grundlage von SUPer NOW aus heutiger Sicht sachlich nicht mehr tragbar.

1.4 CO₂ Emissionen

Österreich und die Stadt Wien haben sich zu CO₂-Reduktionszielen im Einklang mit dem Pariser Klimaabkommen verpflichtet. Diese Ziele sind unter Berücksichtigung der Wirkungsmechanismen im

⁴ <https://www.asfinag.at/verkehrssicherheit/bauen/bauprojekte/s-8-marchfeld-schnellstrasse-neubau-knoten-s-1s-8-gaenserndorfobersiebenbrunn/> (letzter Zugriff 04.08.2021))

Verkehrs- und Siedlungssystem nur durch Verringerung der Anreize zur Benützung des MIV zu erreichen. Das Angebot neuer Autobahnflächen ist daher absolut kontraproduktiv. Dazu sind die Werte aus SUPer NOW in

SUPer NOW
2002

Verkehrsbedingte CO₂ Emissionen überschreiten die Kyoto-Zielwerte

- Der verkehrsbedingte tägliche CO₂-Ausstoß im SUPer NOW-Raum beträgt derzeit 1.080 Tonnen.
- Die zum Vergleich heranzuziehende Ausgangssituation von 1990 wird somit um 80 Tonnen überschritten.
- Der Zielwert für die Verpflichtungsperiode 2008 bis 2012 würde erfordern, dass hier nur 870 Tonnen aus dem Verkehrsbereich emittiert werden dürften.

Stadtentwicklung
StoDt+Wien

Abbildung 3 angeführt.

SUPer NOW
2002

Verkehrsbedingte CO₂ Emissionen überschreiten die Kyoto-Zielwerte

- Der verkehrsbedingte tägliche CO₂-Ausstoß im SUPer NOW-Raum beträgt derzeit 1.080 Tonnen.
- Die zum Vergleich heranzuziehende Ausgangssituation von 1990 wird somit um 80 Tonnen überschritten.
- Der Zielwert für die Verpflichtungsperiode 2008 bis 2012 würde erfordern, dass hier nur 870 Tonnen aus dem Verkehrsbereich emittiert werden dürften.

Stadtentwicklung
StoDt+Wien

Abbildung 3: SUPer NOW - CO₂-Emissionen⁵

⁵ Stadt Wien (o.J.). SUPer NOW Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens. URL <https://docplayer.org/22340784-Super-now-gesamtschau-der-zukuenftigen-raum-und-verkehrsentwicklung-im-nordosten-wiens.html> (letzter Zugriff 04.08.2021)

1.5 Entwicklung der Wohnbevölkerung



Abbildung 4: SUPer NOW - Tabelle Entwicklung der Wohnbevölkerung⁶

EW/Jahr	1981 ⁷	2001 ⁸	2021 ⁹	1981/2001	%	2001/2021	%
Floridsdorf	116.033	128.228	173.916	+ 12.195	11%	+ 45.688	36%
Donaustadt	99.801	136.444	198.806	+ 36.643	37%	+ 62.362	46%
Wien	1.531.346	1.550.123	1.920.949	+ 18.777	1%	+ 370.826	24%

Tabelle 1: Statistische Daten EinwohnerInnen (EW) in Wien 1981, 2001 und 2021

Vergleicht man die Informationen bzgl. Einwohnerentwicklungen (Abbildung 4 und Tabelle 1), so sieht man gravierende Unterschiede zwischen den Prognosen und der tatsächlichen Entwicklung der Einwohner in den Bezirken 21 und 22 und der Gesamtstadt. Es sind deutliche Unterschiede nachweisbar, vor allem in der zeitlichen Dynamik.

Im 21. Bezirk sind gegenüber der Prognose deutlich mehr Einwohner zugezogen, im 22. Bezirk ist eine beschleunigte Zunahme der Einwohner nachweisbar. Die Entwicklung in der Stadt Wien selbst wurde in der Prognose deutlich unterschätzt.

⁶ Ibid.

⁷ VIE-Bevölkerung in den 23 Wiener Gemeindebezirken nach Geschlecht seit 1869. URL: <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/091a085f-2652-429f-8dde-c69199440ddf> (letzter Zugriff am 04.08.2021)

⁸ Ibid.

⁹ Statistik Austria Einwohnerzahl nach politischen Bezirken 01.01.2021. URL: https://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/politische_bezirke/index.html (letzter Zugriff am 04.08.2021)

1.6 Entwicklung der Arbeitsplätze

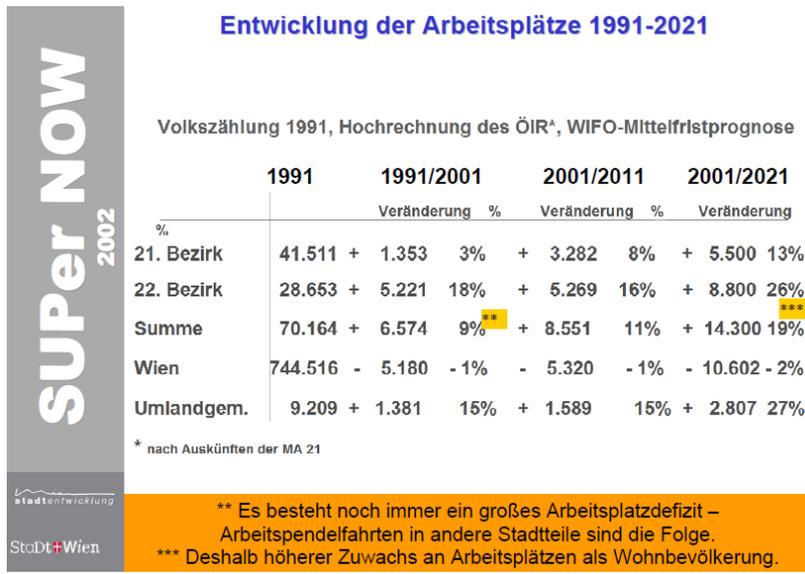


Abbildung 5: SUPer NOW- Entwicklung der Arbeitsplätze¹⁰

Die realen Zahlen der Beschäftigten bis 2017 sind verfügbar und zeigen folgendes Bild, dargestellt in Tabelle 2.

Beschäftigte/Jahr	1991 ¹¹	2001 ¹²	2011 ¹³	2017 ¹⁴	1991/2001	%	2001/2011	%	2001/2017	%
Floridsdorf	41.507	48.062	54.994	57.398	+ 6.555	16%	+ 6.932	14%	+ 9.336	19%
Donaustadt	28.653	44.420	58.526	61.477	+ 15.767	53%	+ 14.106	32%	+ 17.057	38%
Wien	744.449	821.458	976.901	1.001.735	+ 77.009	10%	+ 155.443	19%	+ 180.277	22%

Tabelle 2: Statistische Daten Beschäftigte in Wien 1991, 2001 und 2021

Die Abweichungen der statistischen Ergebnisse der Arbeitsplätze weichen grundlegend von den Prognosen aus SUPer NOW ab, ebenso die prozentuellen Veränderungen. Die Unterschiede sind sowohl für die beiden Bezirke und auch die gesamte Stadt eklatant und zeigen die Fragwürdigkeit solcher Expertisen, die auf Plausibilitäten beruhen.

Vergleicht man diese Werte mit den von SUPer NOW wird der grundlegende Unterschied zur Schätzung noch offensichtlicher. Wo Abnahmen prognostiziert wurden, traten massive Zunahmen auf. Für Wien wurde ein

¹⁰ Stadt Wien (o.J.). SUPer NOW Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens. URL: <https://docplayer.org/22340784-Super-now-gesamtschau-der-zukuenftigen-raum-und-verkehrsentwicklung-im-nordosten-wiens.html> (letzter Zugriff 04.08.2021)

¹¹ Stadt Wien - Arbeitsstätten und Beschäftigte nach Bezirken 1991 und 2001. URL: <https://www.wien.gv.at/statistik/grosszaehlung.html> (letzter Zugriff am 04.08.2021)

¹² Ibid.

¹³ Statistik Austria: Census 2011 – Arbeitsstättenzählung Ergebnisse zu Arbeitsstätten aus der Registerzählung. URL: http://www.statistik.at/web_de/services/publikationen/11/index.html?includePage=detailedView§ionName=Unternehmen%2C+Arbeitsst%C3%A4tten&pubId=673 (letzter Zugriff am 04.08.2021)

¹⁴ Stadt Wien - Erwerbstätige am Arbeitsort Wien nach Bezirken 2017. URL: <https://www.wien.gv.at/statistik/arbeitsmarkt/tabellen/bezirke-erwerbstaetige-aest.html> (letzter Zugriff am 04.08.2021)

Arbeitsplatzverlust von 10.500 von 1991 auf 2011 prognostiziert, tatsächlich hatte die Stadt in diesen zwei Jahrzehnten um 232.452 Arbeitsplätze mehr.

Die Zahl der Arbeitsplätze hat sowohl in den beiden angeführten Bezirken, als auch in der Gesamtstadt deutlich stärker zugenommen als in SUPer NOW prognostiziert. In keinem der Papiere des Expertengremiums wurde auf diese Abweichungen der realen Entwicklung von den seinerzeitigen eingegangen, sondern diese im Prinzip stereotyp wiederholt.

Stimmt die Behauptung, dass in den Bezirken 21 und 22 ein eklatanter Unterschied zwischen Einwohnern und Arbeitsplätzen besteht?

Ein Vergleich mit den übrigen Wiener Gemeindebezirken ist bei dieser Frage angebracht. Dabei ist auch die Entwicklung der Arbeitsplätze in der Zeitreihe interessant. Der Vergleich der Bezirke zeigt Abbildung 6.

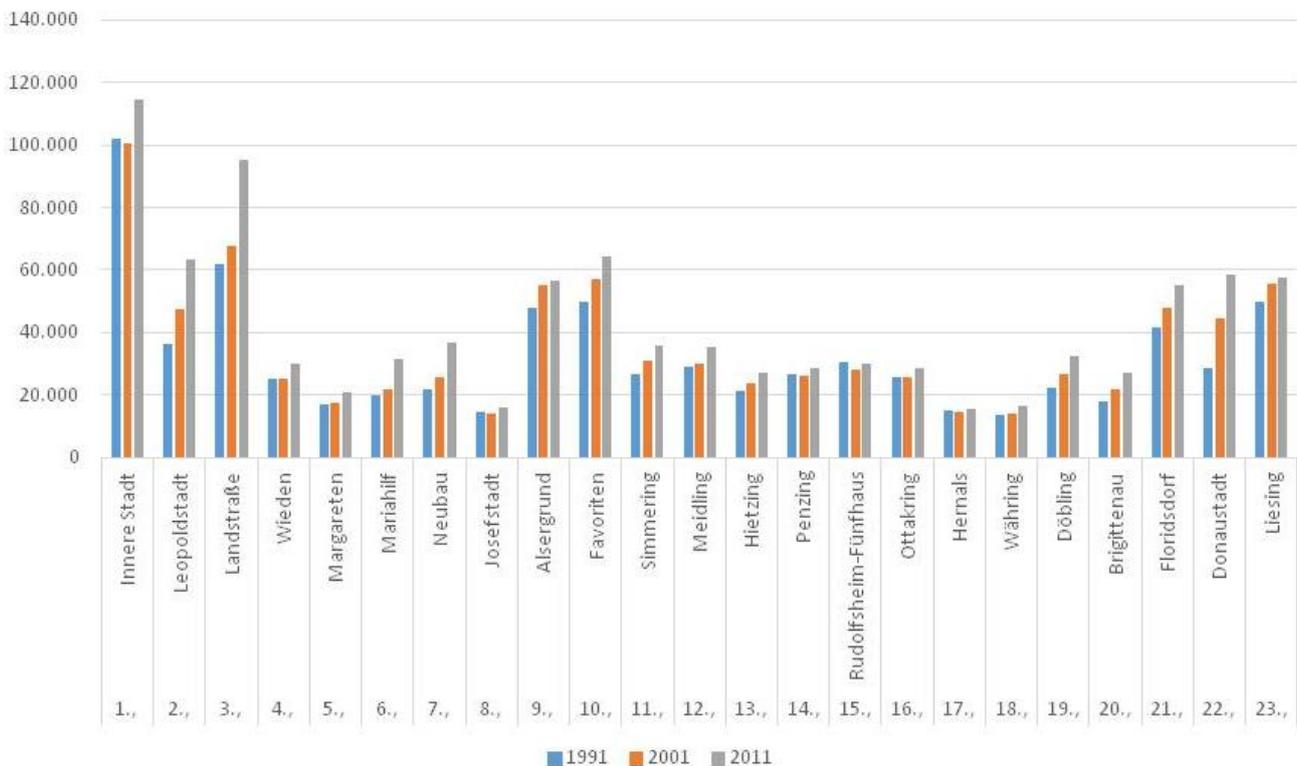


Abbildung 6: Entwicklung der Arbeitsplätze in der Zeitreihe (Vergleich der Bezirke)¹⁵

Mit Ausnahme des 3. Bezirks weist die Donaustadt die stärkste Dynamik in der Entwicklung der Arbeitsplätze auf. Und das unter den gegebenen Bedingungen. Die relativen Veränderungen in den beiden Jahrzehnten zeigt Abbildung 7.

¹⁵ Statistik Austria

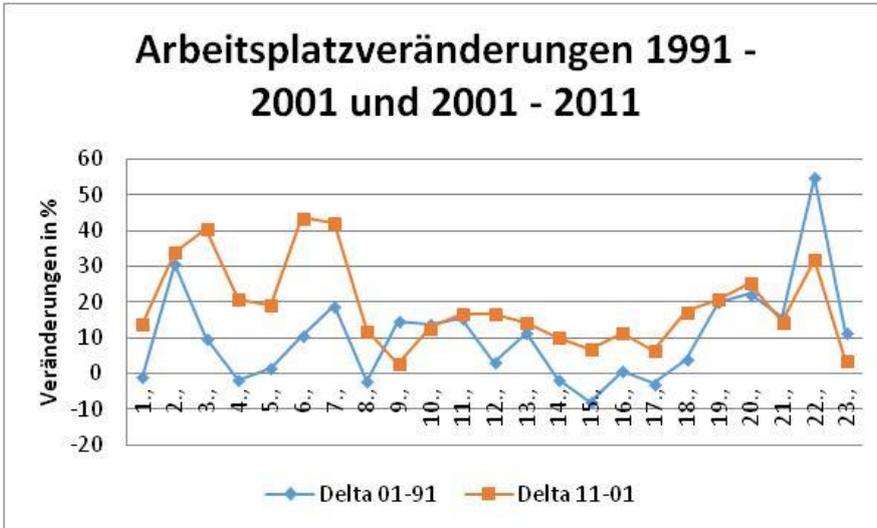


Abbildung 7: Arbeitsplatzveränderungen 1991-2001 und 2001-2011¹⁶

Die relative Veränderung im 21. Bezirk liegt im Durchschnitt der Bezirke. In der Donaustadt liegt die Veränderung deutlich höher. Auffallend ist die relativ starke Zunahme der Arbeitsplätze in den Innenbezirken 2 bis 7 einerseits und die bescheidenere Veränderung der an der Autobahn gelegenen Bezirke 10, 11, und 23.

Wenn die Aussagen in dem Expertengremium zutreffen würden, dass die Autobahn Voraussetzung für die Ansiedlung von Arbeitsplätzen sei, dann müssten die Entwicklungen der Bezirke an der Autobahn im Vergleich zu denen, die nicht an dieser liegen, bzw. längere Fahrzeiten zum Flughafen haben, signifikant besser sein. Abbildung 8 zeigt die Entwicklung von Simmering (11.) und Donaustadt (22.), in der Reihung der Bezirke Wiens nach Arbeitsplätzen je Einwohner (Apl/EW) zwischen 1991 und 2011.

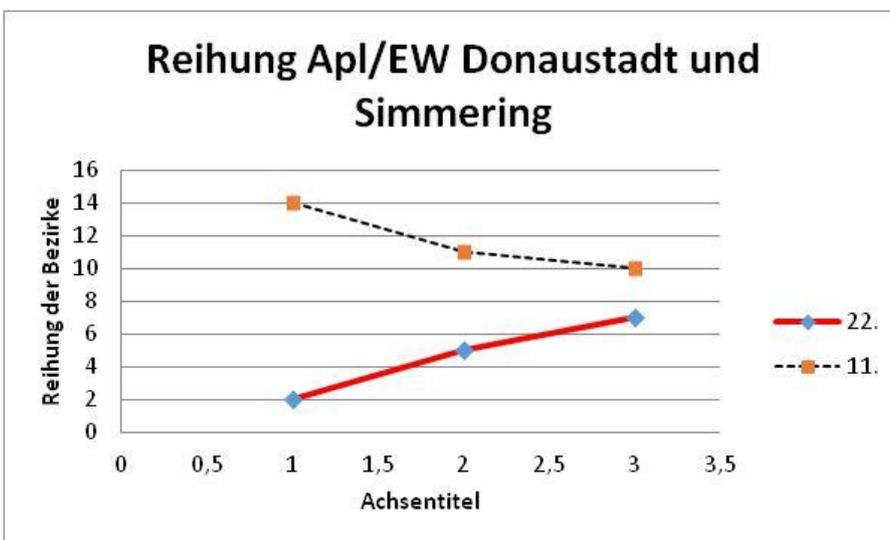


Abbildung 8: Reihung der Bezirke 11 und 22 in Bezug auf Anzahl der Arbeitsplätze¹⁷

Die Donaustadt war 1991 noch beinahe das Schlusslicht in der Ausstattung mit Arbeitsplätzen in der Reihung der Wiener Bezirke. Diese Situation hat sich in den 20 Jahren allerdings deutlich verbessert. Sie liegt im Mittelfeld der Wiener Bezirke bei der Ausstattung mit Arbeitsplätzen. Simmering hingegen, an der Autobahn

¹⁶ Statistik Austria

¹⁷ Statistik Austria

gelegen und bestens vom Flughafen erreichbar, ist in der Reihung um vier Plätze zurückgefallen. (Übrigens auch die Bezirke 10 und 23 sind im Vergleich um zwei Ränge zurückgefallen).

Offensichtlich entstehen Arbeitsplätze, zumindest stadtverträgliche, nicht an den Autobahnen, sondern dort, wo Menschen wohnen und zuziehen. Dass die Verkehrsinfrastruktur der Autobahnen und Fahrbahnen keinen Bezug zur Ansiedlung von Arbeitsplätzen hat, ist in der qualifizierten Fachliteratur seit Jahrzehnten nachgewiesen.

Von einem Beamten in dem Expertengremium wurde behauptet, „das Flugfeld Aspern könne ohne Autobahn nicht zu einem Wirtschaftsstandort entwickelt werden“, vom Bezirksvorsteher der Donaustadt wurde das ebenfalls behauptet. Diese Behauptung beruht auf einem im 19. Jahrhundert üblichen Industrie-Wirtschaftsstandort und wird durch die reale Entwicklung der Standortwahl von Betrieben an den U-Bahnen widerlegt.

Die reale Entwicklung von Wohnbevölkerung und Arbeitsplätzen beweist, dass die von der Stadt Wien angestrebte Zukunft der Stadt und des Verkehrssystems nur ohne eine zusätzliche Autobahn möglich ist. Das wurde aber auch schon in der SUPER NOW erkannt, siehe Abbildung 9, welche die Entwicklungspotenziale des heute verfolgten Szenarios zeigt.

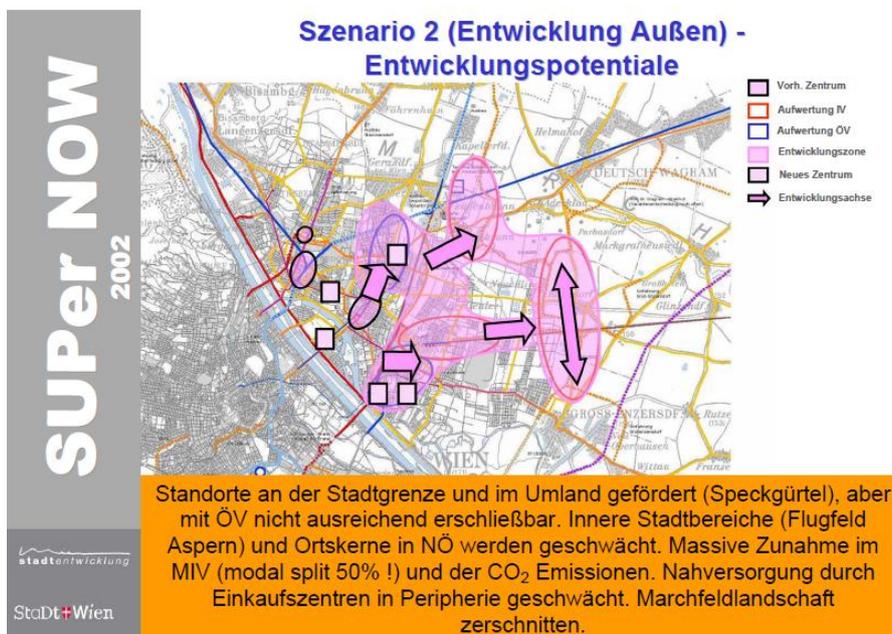


Abbildung 9: SUPER NOW Szenario 2 (Entwicklung Außen, entspricht heute geplanter Trassenführung) – Entwicklungspotenziale ¹⁸

Die heute von der ASFINAG verfolgte Variante fördert die Außenentwicklung und führt zu einer Schwächung der Stadt. Außerdem führt sie zu einer massiven Zunahme des MIV im Nordosten von Wien.

Nach allen Regeln der Logik und der Verantwortung für die Stadt Wien hätten die zuständigen Fachabteilungen diese Variante schon aufgrund der Schlussfolgerungen die 2002, trotz der Mängel in den Prognosen, welche die Gefahr richtig eingeschätzt haben, ablehnen müssen.

Es ist daher nicht nachvollziehbar, dass die zuständigen Fachabteilungen angesichts der Gefahren für die Zukunft der Stadt und ihrer Wirtschaft die Variante des Lobautunnels akzeptieren konnten.

¹⁸ Stadt Wien (o.J.). SUPER NOW Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens. URL <https://docplayer.org/22340784-Super-now-gesamtschau-der-zukuenftigen-raum-und-verkehrsentwicklung-im-nordosten-wiens.html> (letzter Zugriff 04.08.2021)

2 Ergebnisse der Szenarienuntersuchung 2016

2.1 Ausgangssituation

						Zweck des Szenarios
Szenario A	Ist-Zustand 2015					dient dem Vergleich, Vergleichsbasis für die weiteren Szenarien
Szenario B	Ist-Zustand 2030	+ Bevölkerung 2030				zeigt die Verkehrsveränderung, die allein durch die Bevölkerungszunahme induziert wird
Szenario B+		+ Bevölkerung 2030		+ System ÖV	+ System PRBew.	zeigt die Auswirkungen eines Maßnahmenpakets ohne Realisierung großer Straßenbauvorhaben
Plan-Szenario C		+ Bevölkerung 2030	+ System Autobahn			zeigt die Wirkung des Systems Autobahn, dient dem Vergleich mit "Stadtstraße extended"
Plan-Szenario D		+ Bevölkerung 2030	+ System Autobahn	+ System ÖV	+ System PRBew.	zeigt die Wirkung aller Maßnahmen gemäß Fachkonzept Mobilität plus ambitionierter Parkraumbewirtschaftung
Alternativ-Szenario E		+ Bevölkerung 2030	+ Stadtstraße extended			zeigt die Wirkung des Systems "Stadtstraße extended", dient dem Vergleich mit dem System Autobahn
Alternativ-Szenario F		+ Bevölkerung 2030	+ Stadtstraße extended	+ System ÖV	+ System PRBew.	zeigt die Wirkung aller Maßnahmen gemäß Fachkonzept Mobilität plus ambitionierter Parkraumbewirtschaftung, aber ohne System Autobahn nur mit Stadtstraße

Tabelle 3: Übersicht der untersuchten Szenarien¹⁹

Der Verfasser (Prof. Knoflacher) schlug im Jahr 2015 vor, die Wirkungen des Lobautunnels auf die Stadt Wien zu untersuchen. Von der damaligen Vizebürgermeisterin Vassilakou wurde gemeinsam mit der Stadtverwaltung versucht, dies in Form einer Studie und durch die Einrichtung eines Expertengremiums

¹⁹ Knoflacher, H., Frey, H., Ripka, I., Leth, U. (2017). Auswirkungen der Lobautobahn auf die Stadt Wien. Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, beauftragt durch die MA18. Wien, 2017. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/tu-auswirkungen-lobautobahn.pdf> (letzter Zugriff 04.08.2021).

umzusetzen. Der ursprünglich vorgeschlagene Umfang der Untersuchungen wurde deutlich reduziert. Die Variante B+ (gelb hinterlegt in Tabelle 3) war in den Szenarien nicht vorgesehen, wurde aber auf von Prof. Knoflacher begründeten Vorschlag in die Untersuchung aufgenommen, weil sie die Voraussetzung für einen Vergleich der Alternativen zeitgemäßen Verkehrsmanagements bildet. (Sachbearbeiter waren Prof. Knoflacher, Dr. Harald Frey, DI Ulrich Leth und für die EDV Dr. Ripka)

2.1.1 Zu den Fragen und Fakten

Kann die Stadt Wien die zukünftigen Verkehrsbelastungen im Donauquerschnitt auch ohne eine sechste MIV-Donauquerung bewältigen?

Die Berechnungsergebnisse für eine Bevölkerung von 2,1 Millionen Einwohner zeigen für den Donauquerschnitt folgende MIV-Belastungen auf den Straßenbrücken (Abbildung 10).

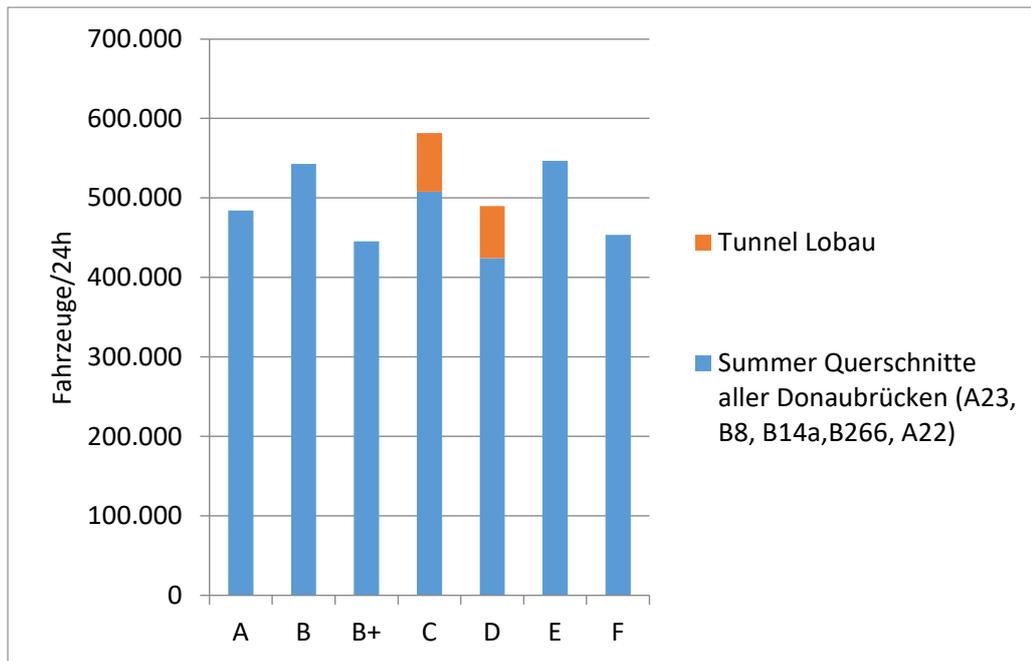


Abbildung 10: Querschnittsbelastungen der Donauquerungen für die jeweiligen Planfälle²⁰

Das Ergebnis zeigt deutlich, dass das Szenario B+ (keine sechste MIV-Donauquerung, Parkraumbewirtschaftung in der ganzen Stadt plus ÖV-Maßnahmen) die geringsten Belastungen an Autoverkehr im Donauquerschnitt aufweist. Dies ist der Ausdruck einer durch die Verkehrsmaßnahmen unterstützten kompakten Stadtentwicklung auch im Nordosten von Wien.

Als Begründung für den Lobautunnel wird die Entlastung der Südosttangente genannt. Die Berechnungen zeigen für die Praterbrücke folgendes Ergebnis (Abbildung 11).

²⁰ Knoflacher, H., Frey, H., Ripka, I., Leth, U. (2017). Auswirkungen der Lobauautobahn auf die Stadt Wien. Institut für Verkehrswissenschaften TU Wien - Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, beauftragt durch die MA18. Wien, 2017. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/tu-auswirkungen-lobauautobahn.pdf> (letzter Zugriff 04.08.2021).

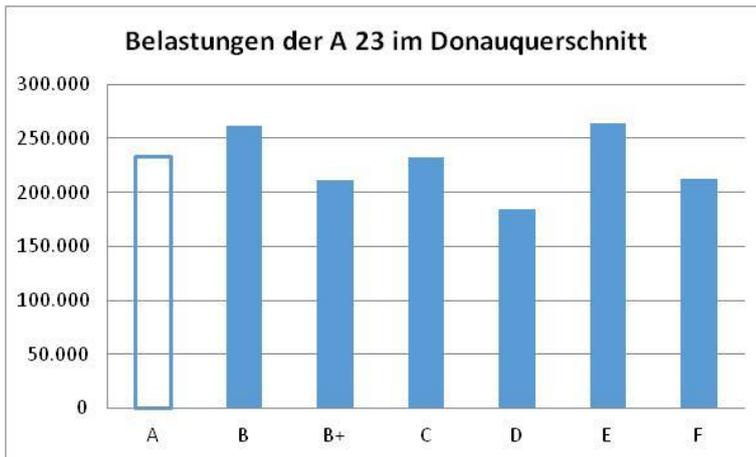


Abbildung 11: Verkehrsmengen im Donauquerschnitt der A23 ²¹

Durch die Erweiterung der verkehrsorganisatorischen Maßnahmen, die in den meisten rechtsufrigen Bezirken Wiens bereits mit Erfolg umgesetzt wurden, auf die gesamte Stadt wird auch bei der angenommenen Zunahme der Bevölkerung auch die Praterbrücke gegenüber dem heutigen Verkehrszustand wirksam entlastet. Ein paralleler Lobautunnel kann zwar noch zusätzlichen Autoverkehr übernehmen, allerdings mit negativen Folgen für die Stadtentwicklung und die Umwelt.

Durch diese umfassendere Systemuntersuchung ist nachweisbar, dass aus verkehrlicher Sicht der Stadt Wien, der Lobautunnel nicht erforderlich ist.

2.2 Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl

Eines der Hauptziele der städtischen Verkehrspolitik ist die Verlagerung der Fahrten vom Auto auf den öffentlichen Verkehr, die Fußgänger und den Radverkehr.²² Als Maßzahl für den Erfolg dieser Maßnahmen wird der Modal Split verwendet. Eine Erhöhung des Anteiles im öffentlichen Verkehr ist auch im Donauquerschnitt aus mehreren Gründen anzustreben.

- Aus wirtschaftlichen Gründen,
- aus Gründen des Umweltschutzes,
- aus Gründen der Verkehrssicherheit,
- aus sozialen Gründen und schließlich um
- den Parkdruck aus der Stadt zu nehmen.

Da die meisten Ziele des donauquerenden Verkehrs in Wien liegen ist ein hoher Anteil des öffentlichen Verkehrs für die Zukunft der Stadt von zentraler Bedeutung. Die Wirkungen der Maßnahmen in den einzelnen Szenarien auf die Verkehrsmittelwahl im Donauquerschnitt ist dem folgenden Diagramm zu entnehmen.

²¹ Knoflacher, H., Frey, H., Ripka, I., Leth, U. (2017). Auswirkungen der Lobauautobahn auf die Stadt Wien. Institut für Verkehrswissenschaften TU Wien - Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, beauftragt durch die MA18. Wien, 2017. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/tu-auswirkungen-lobauautobahn.pdf> (letzter Zugriff 04.08.2021).

²² Siehe z.B. Smart City Wien Rahmenstrategie, STEP 2025, Fachkonzept Mobilität

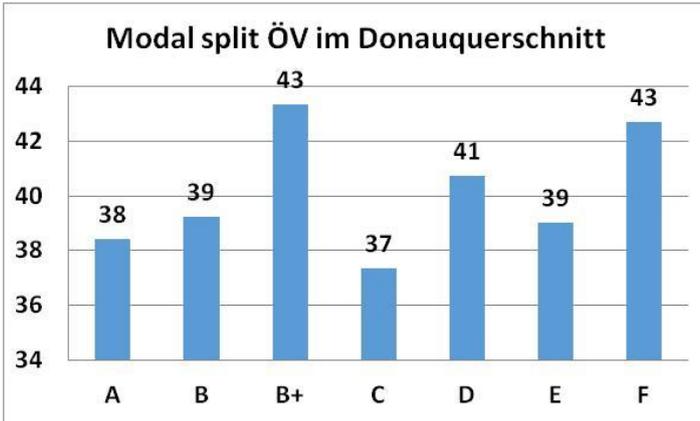


Abbildung 12: Modal Split des ÖV im Donauquerschnitt (in Prozent)²³

Hier zeigt sich die Überlegenheit der von der Stadt Wien seit über vier Jahrzehnten umgesetzten verkehrsorganisatorischen Maßnahmen. Nur die Szenarien ohne zusätzliche MIV-Donauquerung erreichen die höchsten Werte für den öffentlichen Verkehr. Der Lobautunnel würde im Rahmen der bestehenden Verkehrsorganisation zu einem verkehrs- und umweltpolitischen Rückschritt führen, der durch die im Szenario B+ eingeführten Maßnahmen nicht mehr kompensierbar ist. Von einem ausgewogenen Verhältnis zwischen Auto- und öffentlichem Verkehr ist man dann immer noch sehr weit entfernt.

2.2.1 Modal Split im Binnenverkehr der Stadt Wien

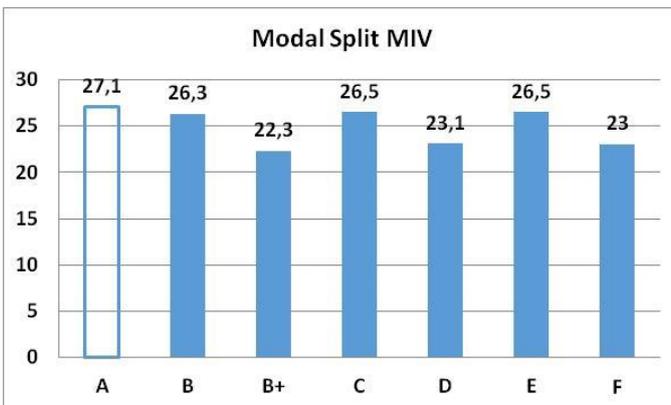


Abbildung 13: Modal Split des MIV im Binnenverkehr der Stadt Wien (in Prozent) ²⁴

Das Ergebnis der Berechnungen zeigt, dass man nur mit den Maßnahmen des Szenarios B+ in eine realistische Nähe zur Zielerreichung in der Verkehrsmittelwahl kommt. Zwar kann durch diese Maßnahmen auch bei einem Lobautunnel der Anteil des Auto-Binnenverkehrs reduziert, aber das Niveau des Szenarios B+ kann nicht erreicht werden. Da mit dem Lobautunnel die Systemdynamik gegen die Stadt Wien und für das Umland massiv verstärkt wird, kann daraus geschlossen werden, dass die von der Stadt Wien beschlossenen Umweltziele über die Verkehrsmittelwahl ebenfalls nicht erreicht werden.

²³ Knoflacher, H., Frey, H., Ripka, I., Leth, U. (2017). Auswirkungen der Lobauautobahn auf die Stadt Wien. Institut für Verkehrswissenschaften TU Wien - Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, beauftragt durch die MA18. Wien, 2017. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/tu-auswirkungen-lobauautobahn.pdf> (letzter Zugriff 04.08.2021).

²⁴ Ibid.

2.2.2 Bedeutung des Modal Split für die Stadtentwicklung, das Verkehrssystem, die Wirtschaft und die Umwelt

Es ist nicht nachvollziehbar, dass einige Teilnehmer des Expertengremiums die Auffassung vertreten, der Modal Split wäre eine reine Größe, die für die Bevölkerung keine Rolle oder eine vernachlässigbare Rolle spielt. Daher ist eine nähere Darstellung der Wirkungen des Modal Splits für die Stadt erforderlich:

- Modal Split ist der Indikator, der das Verhalten der Bevölkerung bei der Wahl des Verkehrsmittels quantitativ zum Ausdruck bringt.
- Ein niedriger Anteil an Autofahrten und höhere Anteile der Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad und dem öffentlichen Verkehr bedeuten nicht nur geringere Barrieren für die Menschen in der Stadt, sondern sind auch ein Ausdruck besserer Lebensbedingungen, mehr Verkehrssicherheit und auch mehr Möglichkeiten für soziale Kontakte.
- Wegen der strukturbildenden Wirkungen des Verkehrssystems bedeutet ein hoher Anteil der Wege im Umweltverbund eine kompakte Stadtentwicklung entlang der Linien des öffentlichen Verkehrs. Ein hoher Autoanteil hingegen ist immer Ausdruck von Zersiedlung und autoorientierter Standortwahl ohne Rücksicht auf die Folgen. Szenario B+ ist daher ein Garant für eine kompakte Stadtentwicklung.
- Ein Modal Split wie im Szenario B+ führt zu einer abnehmenden Abhängigkeit vom Autoverkehr und in der Folge auch zum Autobesitz, wie es in den Innenbezirken nachweisbar ist. Damit wird auch die Voraussetzung zu „Shared Mobility“, die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen, gefördert.
- Geringer Anteil an Autofahrten bedeutet geringere Umweltbelastungen und fördert nicht nur den Radverkehr und die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen, sondern schafft auch günstigere Bedingungen für einen Umstieg auf Elektrofahrzeuge, weil die Sensibilität der Bevölkerung bezüglich des Autoverkehrs gesteigert wird.
- Ein hoher Anteil der Wege im Umweltverbund von Fußgängern, Radverkehr und öffentlichem Verkehr bindet die Ziele in der Nähe und stärkt damit auch die städtische Wirtschaft und das lokale Handwerk und verhindert die Abwanderung in das Umland. Beweise dafür gibt es in ausreichender Zahl.²⁵
- Ein geringer Autoanteil im Modal Split erleichtert die Rückgewinnung von öffentlichen Flächen für die Bevölkerung, die Pflanzen und die lokalen Betriebe.
- Ein geringer Autoanteil im Modal Split verhindert die weitere Zersiedlung nicht nur wegen der stadtgebundenen Quell-Zielbeziehungen, sondern auch wegen der günstigeren Wohnverhältnisse in der Stadt.

Sämtliche dieser Faktoren wirken selbstverstärkend im Sinne der von der Stadt Wien offiziell angestrebten Richtung.

Wird der Lobautunnel wirksam, verstärken sich die zentrifugalen Kräfte in und um Wien deutlich, wie es in den Modellen nachgewiesen wurde.

2.3 Auswirkungen auf die Umwelt

Der berechnete Verkehrsaufwand im Straßennetz von Wien in den einzelnen Szenarien kann als Grundlage für die Berechnung der Abgasbelastungen verwendet werden.

²⁵ z.B. in Knoflacher (1996) Harmonie von Stadt und Verkehr, Böhlau 1996

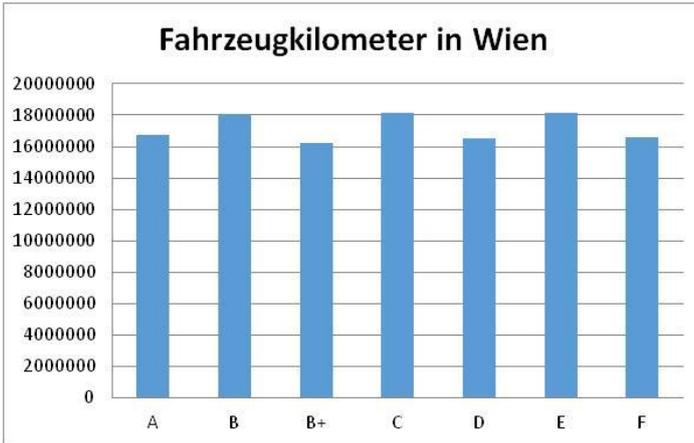


Abbildung 14: Der Verkehrsaufwand im MIV in km der einzelnen Szenarien.²⁶

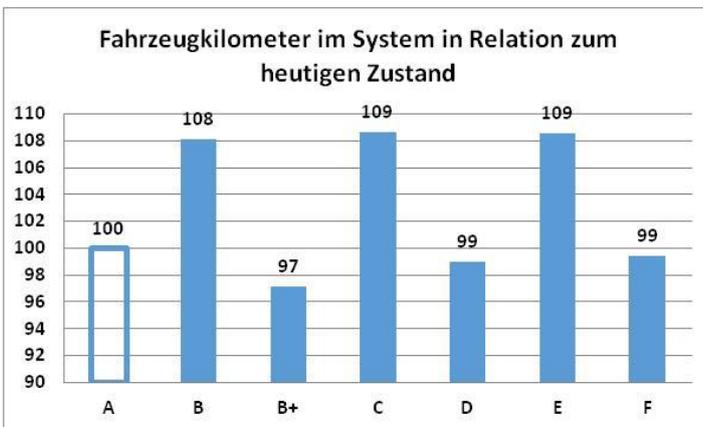


Abbildung 15: Fahrzeugkilometer im System in Relation zum heutigen Zustand²⁷

Bei Erweiterung der Verkehrsmaßnahmen auf die ganze Stadt (Szenario B+), kann der Verkehrsaufwand im MIV deutlich reduziert werden – und die Smart City Ziele erreicht werden. Werden diese Maßnahmen nicht umgesetzt und die S1 realisiert, steigt der Verkehrsaufwand signifikant an, wie es das Szenario C zeigt. Aber auch bei Umsetzung der Maßnahmen in Wien, wird der damit erzielte Effekt durch die S1 teilweise kompensiert.

Szenario D zeigt, dass trotz der Maßnahmen, wie bei B+ nicht der gleiche Effekt mehr erzielt werden kann und damit die autoorientierte Tendenz bestehen bleibt.

Aus den Tageswerten können die Unterschiede des Kilometeraufwandes im MIV pro Jahr berechnet und mit den durchschnittlichen Emissionen der Fahrzeuge die CO₂-Jahresemissionen abgeschätzt werden. Der Begriff „abgeschätzt“ ist nicht nur wegen der Modelldaten erforderlich, da diese zwar das Systemverhalten gut abbilden können, nicht aber die Veränderungen durch die Wechselbeziehungen zwischen Verkehrssystem und Siedlungsstrukturen über den betrachteten Zeitraum, sondern vor allem wegen der Unterschiede zwischen Herstellerangaben und gemessenen Werten bei den spezifischen Emissionen, die enorm sind.

²⁶ Knoflacher, H., Frey, H., Ripka, I., Leth, U. (2017). Auswirkungen der Lobauautobahn auf die Stadt Wien. Institut für Verkehrswissenschaften TU Wien - Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, beauftragt durch die MA18. Wien, 2017. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/tu-auswirkungen-lobauautobahn.pdf> (letzter Zugriff 04.08.2021).

²⁷ Ibid.

Unter Berücksichtigung eines Besetzungsgrades von 1,2 Personen je Pkw und dem ermittelten Schwerverkehrsanteil wird eine Emission von 150g/km für CO₂ angenommen.

Bezugssystem ist das Szenario C, Maßnahmen wie im Bestand + S1 für den Zeitpunkt 2030 und die bis dahin geschätzten Strukturverteilungen in Wien und im Umland. Das Vergleichsszenario ist B+, keine S1, aber Umsetzung der geplanten Maßnahmen im Verkehrssystem von Wien.

Der Unterschied in den CO₂-Emissionen zwischen dem Szenario C und B+ beträgt 105.000 Tonnen jährlich für die Bevölkerung (den Staat), die nach den internationalen Vereinbarungen derzeit rund 10 Euro je Tonne Strafzahlungen zu leisten hat. Mit den von der Stadt Wien verfolgten und teilweise umgesetzten Maßnahmen kann dieser Betrag von rd. 1 Million Euro vermieden, also reduziert werden.

In diesem Fall lassen sich die Verursacher beider Maßnahmen benennen: Die ASFINAG, die mit dem Projekt der S1 diese Wirkungen erzeugt und die Stadt Wien, die mit ihren zukunftsweisenden Maßnahmen die kompensierenden Maßnahmen setzen kann.

2.3.1 Schlussfolgerungen

Die Emissionen, die im Verkehrssystem von Wien durch die S1 ausgelöst werden, haben Strafzahlungen für die Überschreitung der international vereinbarten Grenzwerte von rund 1 Million Euro jährlich zur Folge. Durch die Maßnahmen der Stadt Wien für eine nachhaltige Mobilität kann der Großteil dieser Emissionen reduziert werden und damit in diesem Ausmaß der Betrag an Strafzahlungen abgesenkt werden. Es entspricht dem Verursacherprinzip, dass der Verursacher diese gesellschaftlichen Mehrbelastungen demjenigen ersetzt, der diese Belastungen kompensieren kann. Aus diesem Gesichtspunkt wäre daher, falls das Gericht zugunsten des Baues der S1 entscheiden sollte, ein jährlicher Zuschuss von der ASFINAG an die Stadt Wien zur Umsetzung CO₂-vermeidender Maßnahmen im Verkehrssystem vertraglich zu vereinbaren und die Wirkungen laufend zu kontrollieren.

2.4 Veränderungen der Erreichbarkeit in Wien und Umland

Als Argument für die S1 wird vor allem die bessere Erreichbarkeit des 22. Bezirkes vom Flughafen Wien genannt. Anhand von Isochronen kann für die einzelnen Planfälle die Veränderung der Erreichbarkeit in Wien und im Umland berechnet und dargestellt werden.

Die Situation im Istzustand und damit im Szenario B+ zeigt eine auf die Stadt bezogene Zonenverteilung der Erreichbarkeit vom Flughafen, die auch für den 22. Bezirk mit den übrigen Innen- und Außenbezirken vergleichbare ausgewogene Situation mit klarer Abgrenzung zum Umland zeigt. In Abbildung 16 und Abbildung 17 sind die Isochronen bezogen auf den Flughafen Wien in verschiedenen Farben dargestellt.

(Bis 20 min.....rosa, Bis 30 min.....dunkelblau, Bis 40 min.....orange, >40 min.....schwarz)

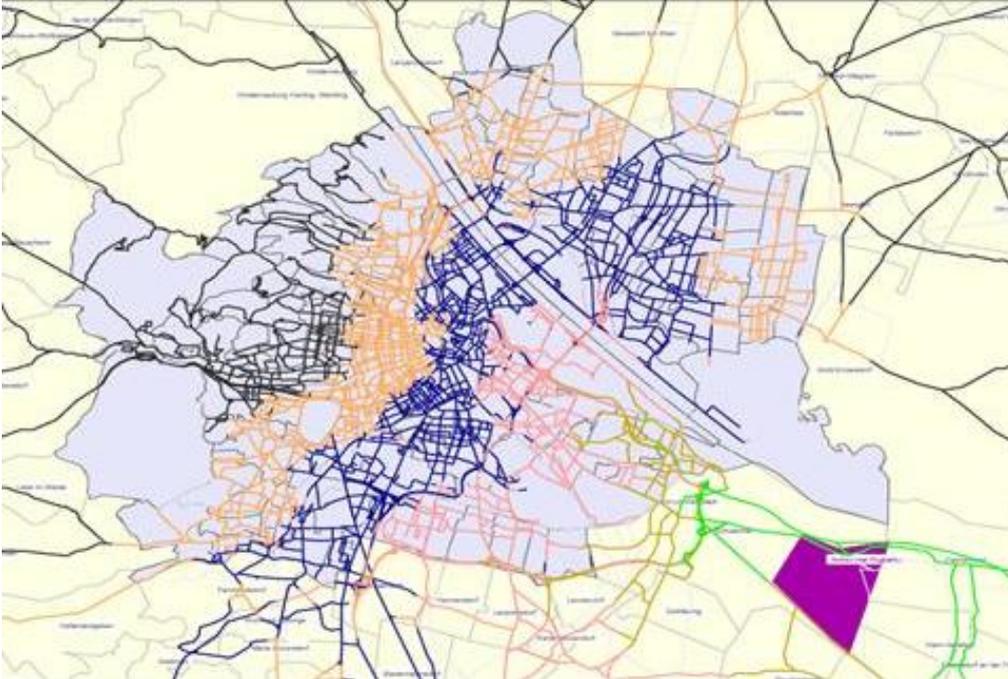


Abbildung 16: Veränderung der Erreichbarkeit in Wien und Umland vom/zum Flughafen Wien Schwechat²⁸

2.4.1 Isochronen Szenario B+

Der Großteil des 22. Bezirkes ist vom Flughafen ebenso gut erreichbar, wie die Innenbezirke oder der 10. Bezirk. Der östlichste Teil ist in der gleichen Erreichbarkeitszone, wie die Innenbezirke. In diese Zone fällt auch das unmittelbare nördliche und nordöstliche Umland. Das anschließende niederösterreichische Umland hat eine zeitliche Erreichbarkeit, wie die meisten westlichen Außenbezirke von Wien. Bezüglich der Betriebsansiedlung und Stadtentwicklung ergeben sich daraus für die Stadt Wien sehr gute Voraussetzungen für eine kompakte Struktur im Sinne der beschlossenen Ziele.

Durch den Bau der S1 sind grundlegende Veränderungen der räumlichen Erreichbarkeitsverhältnisse zu erwarten, die in keiner der vorliegenden Arbeiten untersucht, berechnet oder dargestellt wurden.

Die Ergebnisse der Erreichbarkeitsveränderungen zeigen zwar eine verbesserte Erreichbarkeit in einem Abschnitt der östlichen Verwaltungsgrenze der Donaustadt, aber eine massive Verbesserung der Erreichbarkeit im Umland. Für alle anderen 22 Wiener Bezirke bringt die S1 auf dieser Relation keine Verbesserung, hingegen durch die Ausweitung auf das östliche Umland für die gesamte Stadt eine relative Verschlechterung der Erreichbarkeit im Vergleich zum Szenario B+, also der Variante ohne S1.

²⁸ Knoflacher, H., Frey, H., Ripka, I., Leth, U. (2017). Auswirkungen der Lobauautobahn auf die Stadt Wien. Institut für Verkehrswissenschaften TU Wien - Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, beauftragt durch die MA18. Wien, 2017. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/tu-auswirkungen-lobauautobahn.pdf> (letzter Zugriff 04.08.2021).



Abbildung 17: Veränderung der Erreichbarkeitsverhältnisse zum Flughafen durch die S1²⁹

2.4.2 Erreichbarkeitsveränderungen durch die S1 (Vergleich Szenario B+ und D)

Durch die S1 verändert sich die Erreichbarkeit zum Flughafen für den östlichsten Teil des 22. Bezirkes um 20 Minuten. Allerdings tritt gleichzeitig eine Erreichbarkeitsverbesserung im Umland im gleichen Ausmaß in einem dreimal so großen Gebiet auf. Diese Gebiete sind dann vom Flughafen gleichwertig, wie der 3., 11. und Teile des 10. Bezirkes erreichbar.

Während sich für die anderen Bezirke Wiens keine Verbesserung der Erreichbarkeit darüber hinaus mehr ergibt, vergrößert sich die Erreichbarkeit im nordöstlichen Umland enorm. Ein Gebiet von nahezu der gesamten Größe Wiens wird damit vom Flughafen ebenso gut erreichbar, wie die Innenbezirke oder der Großteil des 21. und 22. Bezirkes. Deutsch Wagram, Markgraf Neusiedl bis weit in den Osten werden damit vom Flughafen besser erreichbar sein als die meisten Innenbezirke.

In der nächsten Außenzone verbessert sich die Erreichbarkeit in einem ebenso großen Gebiet auf die bestehende und verbleibende Erreichbarkeit der Innenbezirke der Stadt Wien. Wolkersdorf, Gänserndorf und Marchegg liegen in der gleichen zeitlichen Zone, wie die Gebiete der Wiener Bezirke entlang des Gürtels. In Abbildung 17 sind diese Verhältnisse durch Pfeile dargestellt.

3 Auswirkungen auf die Stadtentwicklung

3.1 Im regionalen Kontext

Aus der Erfahrung mit der Verlängerung der A23 nach Norden ist nachweisbar, dass nach Verkehrseröffnung keine von der Stadt kontrollierbare Entwicklung der Flächennutzung stattgefunden hat, sondern Investoren die Entwicklung im Sinne ihrer kurzfristigen Gewinninteressen bestimmt haben. Der Versuch der damaligen Stadtplanung, diese Entwicklung zu verhindern ist gescheitert.

²⁹ Knoflacher, H., Frey, H., Ripka, I., Leth, U. (2017). Auswirkungen der Lobauautobahn auf die Stadt Wien. Institut für Verkehrswissenschaften TU Wien - Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, beauftragt durch die MA18. Wien, 2017. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/tu-auswirkungen-lobauautobahn.pdf> (letzter Zugriff 04.08.2021).

- Mit der S1 verschieben sich die Wettbewerbsverhältnisse zwischen Wien und dem Umland in einem derartigen Ausmaß, dass von der erwünschten Stadtentwicklung kaum mehr die Rede sein kann.
- Allein die Randbedingungen in der Verfügbarkeit von Bauland in Verbindung mit den unterschiedlichen Grundstückpreisen (siehe Abbildung 18) zeigen, dass es illusorisch ist, eine auf die Stadt Wien eingeschränkte Entwicklungssicht einzunehmen.



Abbildung 18: Widmungsreserven in Niederösterreich und Wien

- Die Entwicklung und Ansiedlung von Betrieben mit der S1 wird mit größerer Wahrscheinlichkeit im Umland von Wien und nicht in der Donaustadt erfolgen, zumindest so lange das Geld die Entscheidungen steuert oder erzwingt und nicht die Liebe zu einer kompakten Stadt.
- Mehr als 90% der Erreichbarkeitsvorteile durch die S1 gehen in das nordöstliche Umland von Wien und nicht in die Donaustadt.
- Die S1 ist für 22 Bezirke der Stadt bezüglich der Erreichbarkeit praktisch irrelevant und bringt nur für kleine Teile der Donaustadt Erreichbarkeitsvorteile.
- Werden die Erreichbarkeitsvorteile im Umland genutzt, wovon auszugehen ist, verschlechtert sich die Situation der Stadt Wien relativ zum heutigen Zustand. Das bestehende Gleichgewicht geht verloren.

Die Gesamtwirkungen auf die Stadt wären unter diesen Randbedingungen noch zu untersuchen.

3.1.1 Strukturentwicklungen, die von den Planungen abweichen: Die Eigendynamik von Autoverkehr und Stadtstrukturen

Es ist aber mit großer Wahrscheinlichkeit anzunehmen, dass die räumlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen auf Wien durch die S1 negativ sein werden, wie es aus den Erfahrungen der Vergangenheit – siehe Abbildung 19 - zu entnehmen ist.

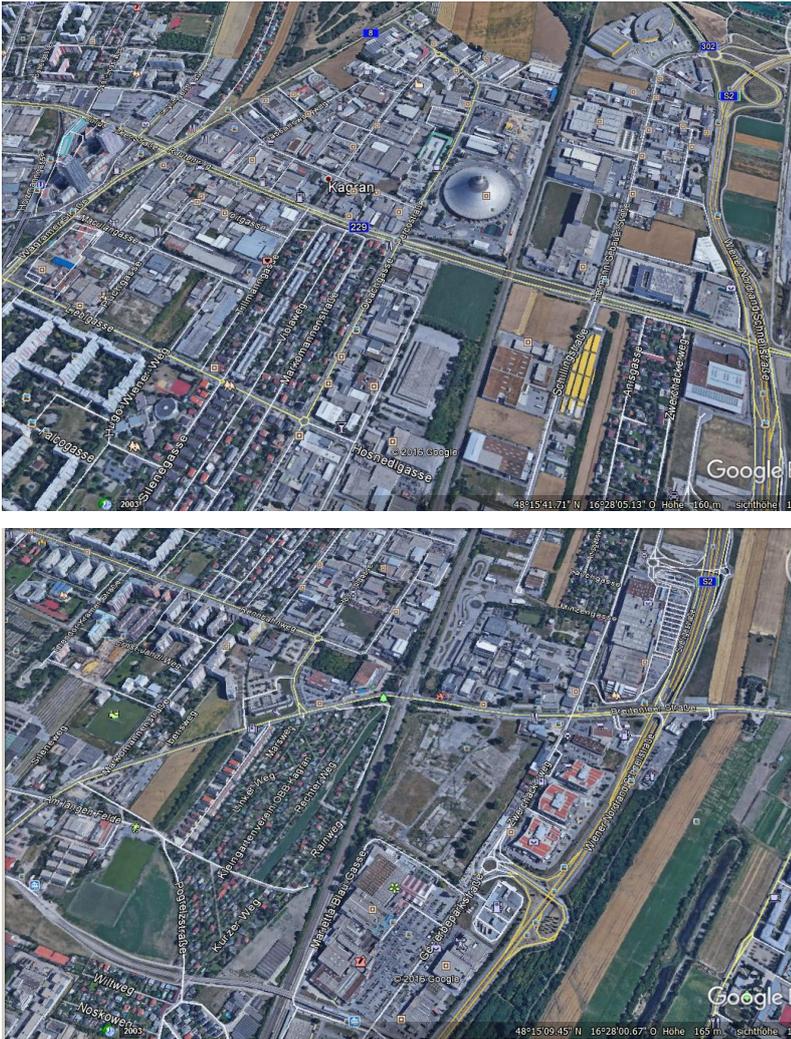


Abbildung 19: Strukturentwicklungen nach Eröffnung der B229 (Google Earth)

Angestrebt war die Integration dieser von Investoren gesteuerten Betriebe in die von der Stadtplanung angebotenen Standorte, die nicht an der B229 lagen, sondern dort, wo sie zum Abbau der Disparitäten wichtig gewesen wären.

Die Eröffnung der Schnellstraße löste eine von der Stadtplanung nicht mehr beeinflusste Strukturentwicklung aus, die massiv zur Erhöhung des Autoverkehrs führte.

Die Wirkungen der bisherigen Autobahnen außerhalb der Verwaltungsgrenzen der Stadt Wien wurden in der ersten Sitzung des Expertengremiums vorgestellt, aber in den Berichten nicht berücksichtigt. Shoppingcenter, Fachmärkte und großflächige Gewerbegebiete entlang der Autobahnen A2, A4 und S6/A5 außerhalb der Stadtgrenzen sind eine der Effekte der Verlagerung von Entwicklungen aus der Stadt. Die zweite ist die Zersiedelung im so genannten „Speckgürtel“ um die Städte. Wien ist diesbezüglich keine Ausnahme. Der Slogan „Wien ist anders“ stimmt in dieser Beziehung nicht. Die Eigendynamik von schnellem und billigem Autoverkehr mit der Verfügbarkeit von leistbarem Bauland führt zur „Anpassung der Raumentwicklung“ an die intrinsischen Kräfte des künstlich erzeugten Verkehrssystems. Und in der Folge zum Beklagen der Verkehrsprobleme, der Lärm- und Abgasbelastungen usw. und führt zur Dominanz der internationalen Konzerne über die lokale Wirtschaft.



Abbildung 20: Entwicklung der Wirtschaftsstrukturen entlang der Autobahnen und Schnellstraßen außerhalb von Wien (Kreise) und der Versuch durch Anpassung an die Investorenwünsche innerhalb Wiens (Rechtecke). (Google Maps)

3.1.2 Zersiedlung der Wohngebiete



Abbildung 21: Beispiele für den Effekt der Zersiedlung durch geplante „Verhüttelung“ nach den individuellen Wünschen in größerem Umfang. Bild links im Süden von Wien, rechts innerhalb der Verwaltungsgrenzen. (Google Maps)

Der gleiche Effekt der Zersiedelung ist außerhalb und innerhalb der Verwaltungsgrenzen der Stadt Wien sichtbar, siehe Abbildung 21 . Von einer „kompakten Stadt“ ist diese Entwicklung meilenweit entfernt und geradezu das Gegenteil.

3.1.3 Vergleich der Potentialveränderungen durch die S1 im Umland und in Donaustadt

Ergebnisse der Berechnungen

Aus den vorgegebenen Strukturdaten für 2030 lassen sich die Veränderungen der erreichbaren Potentiale für Einwohner und Arbeitsplatzansiedlungen in Wien und im Umland berechnen, wobei dabei noch keine Wirkungen unterschiedlicher Bodenpreise oder Auflagen eingehen. Für den Nordosten Wien und das Umland ergeben sich daraus für den Vergleich zwischen Standorten in Wien und im Umland folgende Verteilungen:

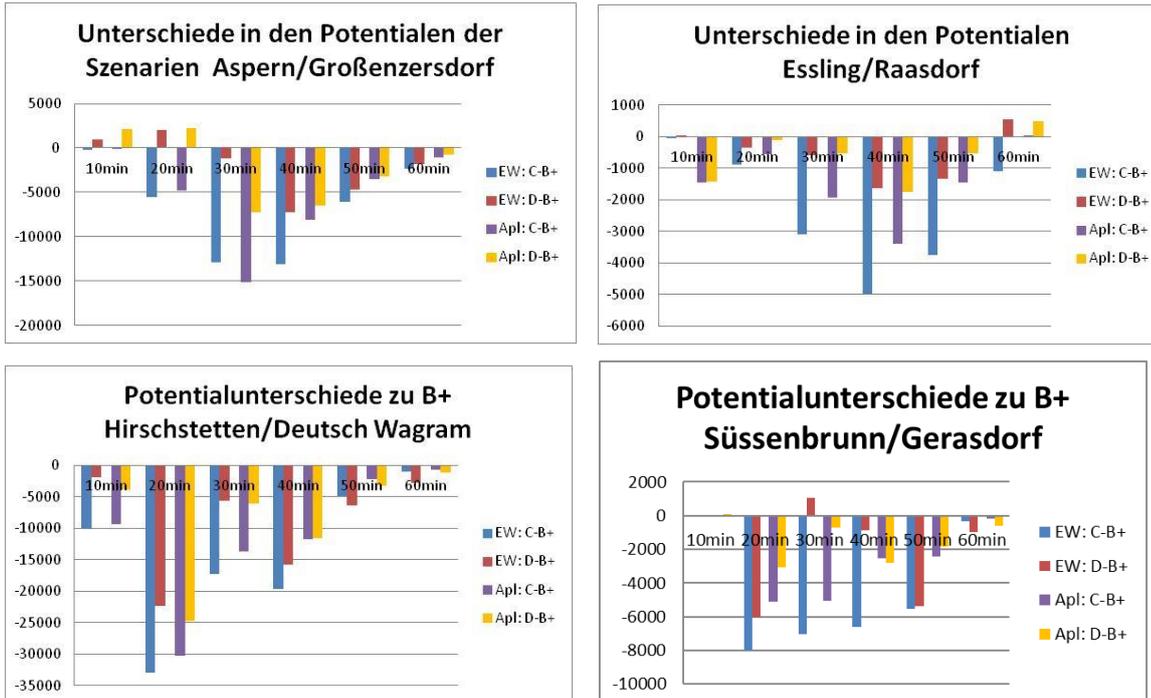


Abbildung 22: Beispiele der Potentialunterschiede zwischen Wien und Standorten im nördlichen und nordöstlichen Umland von Wien. Negative Werte bedeuten einen relativen Potentialgewinn für das Umland, bzw. einen relativen Potentialverlust für die Ansiedlung von Einwohnern oder Arbeitsplätzen als Folge der S1. ³⁰

Die Berechnung wurde mit den vorgegebenen Strukturverteilungen für Einwohner und Arbeitsplätze vorgenommen und berücksichtigen noch nicht die oben angegebene Wirkung der Eigendynamik einer Hochleistungsstraße auf die Strukturentwicklungen.

Bei der Interpretation der Diagramme ist daher zu berücksichtigen, dass die realen Wirkungen die berechneten Werte weit übersteigen werden, tritt die Dynamik der S1 nach Verkehrsfreigabe auf.

3.2 Im lokalen Kontext

In allen Planungen wird der Begriff „kompakte Stadt“ als erwünschte zukünftige Struktur der Stadtentwicklung verwendet. Stadt- und Verkehrsstrukturen stehen aber in enger Wechselbeziehung zueinander, die man an der historischen Entwicklung der Städte erkennen kann.

Kompakte Stadtstrukturen sind mit dem Autoverkehr unverträglich, da die Flächenansprüche des Autos weder die Kompaktheit noch die in dem Zusammenhang notwendige Funktions- und Nutzungsvielfalt auf engem Raum zulassen. Aufgrund der Gesetzmäßigkeiten der Mobilität führt der Autoverkehr zur Funktionstrennung, wie sie in den Außenbezirken von Wien und im Umland nachgewiesen werden kann. Kompakte Stadtstrukturen mit einem verbesserten Angebot für den Autoverkehr begründen zu wollen ist für sachkundige Stadt- und VerkehrsplanerInnen ein Widerspruch in sich. Die Bemühungen der Stadtverwaltung in den vergangenen 40 Jahren, den Autoverkehr in den bestehenden Stadtgebieten zu reduzieren haben bewiesen, dass in diesen vor der Motorisierung erbauten Strukturen die Nutzungsvielfalt erst nach erheblicher Verringerung des Autoverkehrs langsam wieder hergestellt werden kann und nur dort Platz

³⁰ Knoflacher, H., Frey, H., Ripka, I., Leth, U. (2017). Auswirkungen der Lobauautobahn auf die Stadt Wien. Institut für Verkehrswissenschaften TU Wien - Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, beauftragt durch die MA18. Wien, 2017. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/tu-auswirkungen-lobauautobahn.pdf> (letzter Zugriff 04.08.2021).

greift, wo es gelingt, den Anteil der Autos wesentlich zu reduzieren und Räume für stadtvträglichen Verkehr zurückzugewinnen.

Die von der Stadt erwünschte und beschlossene nachhaltige Stadtentwicklung kann allerdings nicht mit den heutigen Instrumenten, wie Bau- und Garagenordnung oder des bestehenden Projektierungshandbuches der Stadt Wien erzielt werden, wie es die Studie der Wiener Linien zu diesem Thema³¹ nachgewiesen hat. Diese Studie enthält auch Vorschläge für eine Neufassung des Projektierungshandbuches, das in der bestehenden Fassung nicht nur den angestrebten Zielen nicht entspricht, sondern auch zu Lösungen, die zu einer kaum verfassungskonformen Verwendung öffentlicher Mittel führt.

3.2.1 Zur Frage der UVP-Verfahren

Bei der Umweltverträglichkeitsprüfung sind Nachweise für die aus dem Verkehr entstehenden Umweltbelastungen zu führen. Dafür stehen nachvollziehbare Methoden zur Verfügung, um das zukünftige Verkehrsverhalten aus den geplanten oder gegebenen Strukturen zu bestimmen. Zugänglichkeit zu Haltestellen des ÖV oder zu Autoabstellplätzen an der Quelle und an den Zielen, Reisezeiten mit den einzelnen Verkehrsträgern, Kostenverhältnisse und Motorisierungsgrade gehen dabei in die Berechnung ein. Die attraktive Anbindung etwa der Seestadt an die S1 **verstärkt die Tendenz nach außen und führt zu längeren Wegen, ein Faktor der Systemwirkung, der vermutlich nicht berücksichtigt wurde und im Widerspruch zu den Zielen der Stadt Wien steht, den Autoanteil wirksam zu reduzieren.**

4 Zur Wettbewerbsfähigkeit der Stadt Wien ohne und mit S1

Als Argument für die Notwendigkeit der S1 wird die „Wettbewerbsfähigkeit der Stadt Wien“ ins Treffen geführt und auf die Arbeit des WIFO vom Dezember 2015 verwiesen³². Dieser gut strukturierte Bericht führt die für die Beurteilung der Wettbewerbsfähigkeit einer Stadt wesentlichen Indikatoren an und beurteilt diese nach unterschiedlichen aber gut nachvollziehbaren, da überwiegend quantitativ belegten, Methoden.

Der Indikator „Transportinfrastruktur und internationaler Marktzugang“, Kapitel 3.4.2 auf Seite 20 beschreibt die Methode der Beurteilung. Untersucht wird dabei ein „Marktgebiet, das in 4 Stunden Fahrzeit erreichbar ist“ (Seite 221).

Es ist daher zu untersuchen, wie weit sich die Reisezeiten in der Erreichbarkeit von und nach Wien mit und ohne S1 unterscheiden. Die Vorgaben sind quantitativ, also ist die Überprüfung auch quantitativ vorzunehmen. Es sind daher die Unterschiede in den Durchfahrtszeiten durch die Stadt (von Stadtgrenze zu Stadtgrenze) für die Szenarien zu berechnen und die Auswirkungen auf diesen Indikator zu diskutieren.

Die Berechnungen zeigen, dass die Unterschiede zwischen den Szenarien ohne und mit S1 im einstelligen Minutenbereich liegen. Gemessen an den tageszeitlichen, verkehrlichen und witterungsbedingten Unterschieden auf einer Fahrt von 4 Stunden im Autoverkehr, ist der Einfluss der S1 auf die Wettbewerbsfähigkeit als irrelevant zu bezeichnen.

4.1.1 Schlussfolgerung

Die Überprüfung der Unterschiede anhand des Indikators der WIFO-Studie zeigt, dass der Einfluss der S1 für die internationale Wettbewerbsfähigkeit irrelevant ist. Unter Berücksichtigung der Verschlechterung der Wettbewerbssituation im lokalen Umfeld ist eher davon auszugehen, dass sich für Wien auch internationale Nachteile ergeben werden.

³¹ Knoflacher H. Bedeutung und Bewertung des öffentlichen Personennahverkehrs im Rahmen der Verkehrsträger Fußgänger, Fahrrad- und Autoverkehr. Wiener Linien 2014

³² Mayerhofer P, Firgo M., Schönfelder St. Vierter Bericht zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit der Stadt Wien, WIFO 2015

5 Zusammenfassung der Fakten

5.1 Grundlagen zur S1

- Die Grundlagen aus Wiener Sicht, wie SUPer NOW, sind fachlich unzureichend für eine solide Entscheidung zur Beurteilung der Wirkungen der S1 auf Wien und die Zukunft der Stadtentwicklung.
- Die dort angenommene Struktur- und Verkehrsentwicklung ist durch die Realität widerlegt.
- Es fehlt sowohl eine quantitative Bewertung als auch eine Risikoabschätzung über die zu erwartende Entwicklung.
- **Die von den Autoren der TU Studie (Prof. Knoflacher, Dr. Frey) vorgeschlagene umfassende Systemuntersuchung wurde nicht beauftragt, sondern zeitlich und finanziell auf ein Minimum reduziert. Sie wurde aber trotzdem durch nicht abgegoltene Arbeiten durchgeführt und zusätzlich noch durch Untersuchungen, wie die Erreichbarkeitspotentiale etc. wie in der Kurzfassung dargestellt, erweitert.**

5.2 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 Wirkung der S1 besteht in einem Ausmaß, das 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 steigernd auf den Autoverkehr in Wien wirkt und im System bei der Verkehrsmittelwahl einen Zielkonflikt mit den Beschlüssen für die zukünftige Verkehrsentwicklung erzeugt.

5.3 Wirkungen auf die Umwelt

Angeführt wird nur der Effekt auf das klimaschädigende Abgas CO₂ und nicht auf die gesamte Wirkung der S1 auf Boden- und Naturverbrauch, Ressourcen, Betrieb und Erhaltung der Anlagen direkt und indirekt usw.

- Durch die S1 erhöhen sich die CO₂-Emissionen in Wien um mehr als 100.000 Tonnen jährlich.
- Durch die Ausweitung der Maßnahmen der Wiener Verkehrspolitik auf die gesamte Stadt (wie in Szenario B+), 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 CO₂ ist von einem Betrag von 1 Million Euro auszugehen. Bei realistischerem Preisniveau der Klimaschädigung ist dieser Betrag entsprechend anzupassen.

5.4 Erreichbarkeit

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

- 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 liegen 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.

5.5 Internationale Wettbewerbsfähigkeit

- Diese wird mit der 4 Stunden Erreichbarkeit in der Studie des WIFO³³ 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.

5.6 Auswirkungen auf die Betriebsansiedlung und Arbeitsplätze

In dem Expertengremium 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.

³³ Mayerhofer P, Firgo M., Schönfelder St. Vierter Bericht zur internationalen Wettbewerbsfähigkeit der Stadt Wien, WIFO 2015

5.7 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.

Wien, am 10.08.2021

Em. O. Univ. Prof. DI Dr. Hermann Knoflacher