

Keyfacts zu den Forderungen an die Stadt Wien



Wien Autofrei

1. Zurückdrängung des motorisierten Individualverkehrs

Aktuell kommen 43% der Emissionen in Wien vom Verkehr. Grundsätzlich ist der öffentliche Nahverkehr in den Bezirken innerhalb des Gürtels gut ausgebaut, dort ist ein Auto eigentlich nur in Ausnahmefällen notwendig. Die Veränderung der Verkehrsmittelwahl muss jedoch aktiv gefördert werden und in Richtung der Öffis, dem Fahrrad und zu Fuß gehen verschoben werden, weg vom motorisierten Individualverkehr. Im speziellen sollte auch eine Verkehrsberuhigung der am dichtesten besiedelten Gebiete in Wien angestrebt werden. Es braucht wieder mehr Platz für Menschen, für Freizeit, Kultur, Spiel und Bewegung. Dabei geht es um Flächen-gerechtigkeit und darum, dass Autos nicht immer automatisch Vorrang haben, sondern sich alle gegenseitig respektieren. Es soll eine Entwicklung des Straßenraums vom Transitraum zum Aufenthaltsraum stattfinden und durch gemeinsame und vielfältige Nutzung ein Miteinander Aller ermöglicht werden.

Mobilität in Wien beinhaltet neben dem Personenverkehr immer auch Güterverkehr. Auch hier gibt es ein großes Potential für Emissionseinsparungen. Die Stadt soll dafür sorgen, dass für all jene Wege, die nicht mit dem Fahrrad oder öffentlich zurückgelegt werden können, nur noch klimaneutrale Antriebe verwendet werden. Darunter fallen z.B. Krankentransporte, Zustellungen und Warenlieferungen. Die Anzahl der Fahrzeuge, die von fossilen Energieträgern angetrieben werden, muss ab sofort drastisch reduziert und bis 2030 auf 0 gesunken sein.

Maßnahmen:

- a. Anzahl der Begegnungszonen und Wohnstraßen in dicht-besiedelten Gebieten erhöhen
- b. 60 km neue Fußgänger*innenzonen oder Begegnungszonen schaffen
- c. Schulstraßen bei allen Volksschulen und Mittelschulen schaffen

- d. Allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h in den inneren Bezirken
- e. Reduktion des KFZ-Verkehrs um 10% jährlich: Ab 2030 sollten nur unvermeidbare Güter- und Personentransporte mit Kraftfahrzeuge erledigt werdenFahrverbot für fossil betriebene Fahrzeuge ab 2025 in ganz Wien

2. Systematische Verkehrsplanung für ganz Wien

Superblöcke

Superblöcke sind ein Urban Design Konzept aus Barcelona, das den motorisierten Verkehr minimieren und mehr Platz für Menschen schaffen soll. Dabei werden Häuserblöcke zusammengefasst und die Straßen innerhalb für den Großteil der motorisierten Fahrzeuge gesperrt oder in Einbahnen verwandelt. Des Weiteren wird die Geschwindigkeit auf 10 km/h beschränkt und überirdische Parkplätze werden reduziert.

Das soll dazu führen, dass Autofahrer*innen für längere Wege bevorzugt hochrangige Hauptstraßen außerhalb der Superblöcke verwenden, anstatt durch Wohnstraßen innerhalb der Superblöcke zu fahren, da sie hier deutlich länger brauchen würden. Der Verkehr wird auf die Hauptstraßen verlagert. Außerdem fördert das Konzept, dass Menschen innerhalb des Superblocks kurze Strecken wieder öfter zu Fuß zurücklegen oder mit dem Rad bzw. E-Bike fahren, da man nun schneller als mit dem Auto nicht von A nach B kommt. Der motorisierte Verkehr wird sich so verringern und die wenigen Autos, die sich noch dort aufhalten (etwa Fahrzeuge von Anrainern, Einsatz-, Service- oder Lieferfahrzeuge) bewegen sich langsamer. Das fördert außerdem die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und reduziert das Unfallrisiko, speziell in dichter-besiedelten Gegenden.

Maßnahmen:

- a. Eigene Verkehrskonzepte für alle Bezirke erstellen
- b. Ausreichend personelle Ressourcen und Budget für Erstellung und Umsetzung der Verkehrskonzepte zur Verfügung stellen
- c. KFZ-Verkehrsberuhigung gemäß dem Vorbild des Superblocks umsetzen und Beruhigung in Wohngebieten durch die Umleitung des KFZ-Verkehrs auf hochrangige Hauptstraßen mittels Querabsperungen auf Kreuzungen

3. Dem Radverkehr Vorrang geben

Auf Wiens Straßen ist das Auto immer noch der dominanteste Verkehrsteilnehmer – das muss geändert werden. Der Vorrang soll den Fortbewegungsarten des Umweltverbundes gelten, diesen soll mehr Platz und Rechte eingeräumt werden. Die Stadt Wien muss sich aktiv für nachhaltige Flächengerechtigkeit einsetzen und den Radverkehr fördern. Hierbei geht es auch um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer*innen, vor allem der Radfahrer*innen und Fußgänger*innen.

In Dänemark zum Beispiel muss ein Radweg mindestens 1,70 m breit sein, in der Praxis sind die meisten Radwege aber 2,20m breit, angestrebt werden sogar meist 2,50m. Es braucht eine Umschichtung des öffentlichen Raums und auch eine Umschichtung des Verkehrsbudgets: wir fordern mehr Geld für den Radverkehr. Für mittelfristig spürbare Radverkehrsverbesserungen und eine nachhaltige Verlagerung des Modal Split hin zu emissionsfreier Mobilität fordern wir ein Radverkehrsbudget von mindestens 30 Euro pro Einwohner*in und Jahr. Dieses soll von der Stadt Wien und dem Bund gemeinsam getragen werden. Außerdem soll die Fortbewegung ohne Auto vereinfacht und attraktiver werden, auch die „last mile“ und Pendler mitbedenkend.

Maßnahmen:

- a. Verbesserung, Ausbau und Lückenschließung des Wiener Radwegnetzes
- b. Min. 50 km Radstraßen in einem zusammenhängenden Radwegnetz schaffen und min. 300 km sichere Radwege auf Hauptstraßen schaffen
- c. Straßen zu Einbahnen für Autos machen und mindestens eine der verfügbaren KFZ-Fahrspuren zu Radspuren machen
- d. Mindestbreite für Radwege von 2 Metern umsetzen
- e. Erhöhung des Radverkehrsbudgets auf min. 30 Euro/Einwohner*in/Jahr
- f. Gratis Radmitnahme auch in der S-Bahn in der Kernzone Wien
- g. Anzahl der City Bikes verdoppeln, mehr Verleihstationen in den Außenbezirken schaffen und auch Lastenräder und E-Lastenräder zur Verfügung stellen
- h. Mehr Stellplätze für Fahrräder in allen Bezirken schaffen und KFZ-Stellplätze zu Fahrradstellplätzen umfunktionieren

4. Öffis ausbauen und verbessern

In Wien wird glücklicherweise schon auf den Ausbau des ÖPNV-Netzes gesetzt und die Anbindungen sind in vielen Stadtteilen gut. Jedoch gibt es in anderen Stadtteilen, vor allem in den Außenbezirken wie der Donaustadt, noch Lücken und eine große Ausbaufähigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel. Die Entscheidung für die Öffis und gegen das Auto muss außerdem aktiv von der Stadt unterstützt werden. Ein sehr wichtiger Faktor ist hier auch, ein neues Mobilitätskonzept sozial zu gestalten und darauf zu achten, dass die gesamte Bevölkerung davon profitiert, nicht nur die wohlhabenden Teile. Hier braucht es finanzielle Anreize und wiederum eine Umverteilung des Verkehrsbudgets.

Außerdem soll auch der autofreie Weg von und zu Schulen, Kindergärten und anderen Betreuungsstätten gefördert werden. Es braucht autofreie Zonen und temporäre Fahrverbote rund um diese Einrichtungen, vor allem in den Morgenstunden und zu Mittag, also am Ende der Betreuungszeit/des Unterrichts. Sogenannte Schulstraßen vermeiden das Verkehrschaos zu Bring- und Abholzeiten, vermindern die Unfallgefahr stark und begünstigen einen autofreien und selbstständigeren Weg zu und von den genannten Einrichtungen. Des Weiteren fordern wir Kindergartenbusse, bei denen eine pädagogisch ausgebildete Begleitperson mitfährt und die Kinder vor der Haustür abholt. Diese Busse sollten speziell in den Gebieten, wo der Weg zum Kindergarten nicht zu Fuß zurück gelegt werden kann, eingeführt werden, um berufstätige Eltern zu entlasten und die Anzahl der unterbesetzten Autos, in denen jeweils nur ein Kind und ein Erwachsener sitzen, verringern.

Maßnahmen:

- a. Öffentliche Verkehrsanbindung der Außenbezirke verbessern (v.a. Donaustadt)
- b. Gratis ÖPNV für Schüler*innen, Student*innen, Nicht-Berufstätige und Menschen mit Beeinträchtigungen
- c. Allgemeine Kostensenkung der ÖPNV-Tickets
- d. Kindergartenbusse in Flächenbezirken anbieten

5. Wien von parkenden Autos befreien

Stellplatzverordnung

Man kann in Wien gut ohne Auto leben, daher sollte es auch erlaubt sein, Häuser ohne Parkplätze zu bauen. Die Stellplatzverordnung bzw. das Wiener Garagengesetz 2008 §48 besagen, dass pro 100m² Nettowohnfläche ein Stellplatz errichtet werden muss. Ähnliche Regelungen gibt es auch für Gewerbebetriebe pro Arbeitsplatz bzw. pro Geschäftsfläche. Die Stellplatzverpflichtung ist veraltet. In ihrer heutigen Form wurde sie eingeführt, um die „Verparkung“ des öffentlichen Raumes zu reduzieren. Diese Erwartung hat sich aber nicht erfüllt. Ein wirksames Instrument dafür ist die Parkraumbewirtschaftung.

Die Stellplatzverpflichtung ist ein wesentlicher Preistreiber im Wohnbau. Pro Stellplatz, der nicht errichtet werden kann (z.B. bei Dachgeschoßausbau), müssen 12000 Euro Ausgleichsabgabe an die Stadt entrichtet werden. Die Einnahmen durch die Ausgleichsabgabe werden verwendet, um Tiefgaragen zu errichten. Zum Vergleich: Das Parkpickerl kostet in Wien 10 Euro/Monat also 120 Euro/Jahr. Um 12000 Euro bekommt man für 100 Jahre ein Parkpickerl. Falls es in Wien einen Mangel an Tiefgaragen gibt, wäre es sowohl sozialpolitisch als auch klimapolitisch angemessener, das Budget dafür aus der Parkraumbewirtschaftung zu lukrieren. Die Stellplatzverordnung verhindert nur, dass die Zahl der Autos in Wien endlich abnimmt und auch, dass die Leute einmal wirklich darüber nachdenken, ob man überhaupt ein Auto in Wien braucht.

Maßnahmen:

- a. Abschaffung der Stellplatzverordnung
- b. Maximale Stellplatzanzahl für Neubauten festlegen
- c. Zahl der öffentlichen Stellplätze reduzieren
- d. Kein Bau neuer Tiefgaragen
- e. Parkraumbewirtschaftung auf ganz Wien ausweiten und Preise für ein flächendeckendes Parkpickerl deutlich anheben

6. Grünes Wien

Durch Versiegelung gehen alle biologischen Funktionen wie die Filterwirkung für Schadstoffe, die Nährstoffversorgung für Pflanzen oder das Wasserspeichervermögen des Bodens verloren. Es kommt zu vermehrter Erhitzung, vor allem in dicht bebauten Städten wie Wien, da versiegelte Flächen mehr Wärme aufnehmen und speichern können. Außerdem ist die Versiegelung auch ein entscheidender Faktor für den Verlust von Biodiversität.

Wir fordern deshalb effektivere Maßnahmen zur Reduktion der Versiegelung und des Bodenverbrauchs. Entsiegelung kann vor allem in kleinen Straßen, wo sowieso keine Einsatzfahrzeuge fahren, gefördert werden. Die Größe und Anzahl von Wasser- und Grünflächen beeinflussen das Mikroklima, mehr Grünflächen sind also auch eine weitere sinnvolle Bekämpfung der Überhitzung in Wien, die in den kommenden Jahren weiter zunehmen wird. Das ist langfristig sinnvoller als jede Klimaanlage. Es ist wichtig festzuhalten, dass es sich hierbei nicht um Klimaschutz, sondern bereits um Klimawandelanpassungsmaßnahmen handelt.

Entsiegelung und Begrünung sind vor allem dort besonders notwendig, wo es besonders heiß ist. Das betrifft in Wien vor allem:

- 1. Bezirk (Innere Stadt): vor allem Stephansplatz, Judenplatz und gesamter Ring
- Innere Bezirke: 3., 4., 5., 6., 7., 8., 9. Bezirk (v.a. Nußdorferstraße)
- 11. Bezirk (Simmering): vor allem BH Wien Simmering
- 14. Bezirk (Penzing): v.a. um Vienna International Centre
- 19. Bezirk (Döbling): Region Wien Heiligenstadt – Spittelau
- 20. Bezirk (Brigittenau)
- 21. Bezirk (Floridsdorf): um Bahnhof Floridsdorf und Floridsdorfer Spitz
- 22. Bezirk (Donaustadt): v.a. um das Donauespital
- Gürtel v.a. im Süden

Maßnahmen:

- a. Straßen und KFZ-Parkstreifen in Grünflächen verwandeln
- b. Mindestens 15000 Bäume im Straßenraum pflanzen
- c. Durch Stadtbegrünung die Kühlung der Umgebung verbessern (vor allem in Stadtteilen mit sehr hohen Temperaturen im Sommer)

Wir wollen keine Wahlzuckerl oder einfach nur höhere Ausgaben, sondern effektive und ordnungspolitische Maßnahmen, Kostenwahrheit, Umverteilung und Transparenz, um Wien nachhaltig und fair zu gestalten. Dabei kann sich Wien auch ein Beispiel an anderen Großstädten nehmen, wie Oslo, Kopenhagen, Barcelona oder Paris.

Unsere Forderungen lehnen sich teilweise an jene der Bürgerinitiative „Platz für Wien“ an, die wir zu 100% unterstützen.

<https://platzfuer.wien/>

Quellen:

Stellplatzverordnung Zusammenfassung:

<https://www.wko.at/service/w/verkehr-betriebsstandort/Stellplatzverpflichtung-in-Wien.html>

Wiener Garagengesetz 2008 - relevant ist §48:

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Gesetzesnummer=20000052>

Wiener Bauordnung:

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Gesetzesnummer=20000006>

Flächenwidmungsplan und Bebauungsplan:

<https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/>

Versiegelung in Wien:

https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/boden/flaechenverbrauch_2019.pdf

Kritischer Zeitungsartikel:

<https://www.diepresse.com/5534658/wie-viel-parkplatz-pro-wohnhaus-muss-sein>

Urban Heat Islands und Überhitzung:

<https://www.wien.gv.at/umweltschutz/raum/uhi-strategieplan.html>

<https://www.wien.gv.at/umweltschutz/uhi.html>

<https://www.wien.gv.at/umweltschutz/raum/gruene-waende.html>

Superblöcke:

<https://www.vox.com/2016/8/4/12342806/barcelona-superblocks>

<https://www.vox.com/energy-and-environment/2019/4/9/18273894/barcelona-urban-planning-superblocks-poblenou>

<http://www.bcnecologia.net/en/press/superblocks-gracia-barcelona-designed-bcnecologia-win-bmw-initiative-award-2011>

Schulstraßen:

<https://www.wienzufuss.at/2017/09/08/fahrverbot-vor-schulen/>

Radfahren:

https://de.wikipedia.org/wiki/Radfahren_in_Kopenhagen#:~:text=Entsprechend%20den%20Richtlinien%20muss%20ein,bis%204%20m%20breit%20sein

Platz für Wien - Attraktive Straßen:

https://platzfuer.wien/wp-content/uploads/2020/04/HP-1_Attraktive_Strassen_zum_Gehen_und_Verweilen.pdf

Budget Radverkehr:

<https://www.radlobby.at/kurzlink>

<https://www.radlobby.at/oesterreich/klimastrategie>

Budget ÖPNV:

https://www.staedtebund.gv.at/fileadmin/USERDATA/themenfelder/mobilitaet/Dateien/PK_09_2017_4_Endbericht_Finanzierungsstroeme_OEPNRV.pdf (2017)

Raus aus Gas

Erdgas ist ein fossiler Brennstoff und heizt die Klimakrise weiter an, während Biogas mit der Produktion von Nahrungsmitteln konkurriert. Rund 30% der Wiener CO₂-Emissionen werden durch die Verbrennung von Erdgas für Heizung und Warmwasser verursacht [Dok, S. 8]. Der Energiebedarf der privaten Haushalte in Wien wird circa zur Hälfte mit Erdgas gedeckt und jeweils ca. zu einem Viertel mit Fernwärme und Strom. Dabei wäre gerade der Gebäudebereich besonders einfach zu dekarbonisieren. Gas ist keine zukunftsfähige Energiequelle und muss den echten Alternativen wie Fernwärme, Wärmepumpen und Pellets weichen. Weiters haben Heizungen eine viel größere Lebensdauer als z.B. Autos und Investitionsentscheidungen in diesem Bereich sind daher besonders langfristig wirksam. Die Stadt Wien rechnet in ihren eigenen Modellen [Dok, S. 16] mit 30 Jahren. Da die Bundesregierung Klimaneutralität bis 2040 erreichen will, ist offensichtlich, dass sich das nicht ausgehen wird, wenn man weiterhin Gasheizungen einbaut.

Deshalb fordern wir von der Wiener Stadtregierung:

1. Ein flächendeckendes Gasverbot im Neubau ab sofort

Es stehen genügend Alternativen zur Verfügung, wie Fernwärme, Wärmepumpen und Solarenergie. Und wenn es rein hypothetisch wirklich einen Ort in Wien gäbe, wo man nicht ohne Gas heizen kann, dann ist schon die Frage, ob man ausgerechnet dort ein neues Haus bauen sollte. Der bestehende Mix an Maßnahmen (Klimaschutzgebiete, etc.) wirkt zu wenig und zu langsam. Ein konsequentes Verbot wäre eine einfachere und bessere Lösung, um die momentan viel zu bürokratische und teure Umsetzung der verschiedenen Regeln abzulösen.

2. Verpflichtende Energieberatungen bei Heizungstausch im Bestand

Es kommt immer wieder vor, dass Menschen eine alte Gasheizung durch eine Neue ersetzen, obwohl ein klimaneutrales System sogar billiger wäre. Eine verpflichtende Energieberatung vor Kauf einer Gasheizung würde das wirksam verhindern. Dabei muss aber sichergestellt sein, dass nicht die Gaslobby diese Energieberatungen macht. Zusätzlich könnte man die Leute auch unterschreiben lassen: "Ich nehme zur Kenntnis, dass die Gasversorgung möglicherweise vor Ablauf der Lebensdauer meiner neuen Heizung enden wird."

3. Mehr thermische Sanierung

Die nachhaltigste Maßnahme ist, wenn gar nicht erst so viel Energie gebraucht wird. Das Ausbaupotential ist für erneuerbare Energie immer noch sehr groß, aber ohne Einsparungen wird die Stadt die Klimaziele nicht erreichen. Daher sind Sanierungen (Wärmedämmung, Fenstertausch) sehr wichtig. Bei Miethäusern sind die Träger der Sanierungskosten (Eigentümerinnen) und der Heizkosten (Bewohnerinnen) verschiedene Parteien. Daher werden selbst wirtschaftlich rentable Sanierungsprojekte oft nicht angegangen. Hier könnte die Politik durch entsprechende rechtliche Rahmenbedingungen viel verbessern und zugleich die Bevölkerung entlasten.

Maßnahmen:

- a. Flächendeckendes Verbot von Gasheizungen im Neubau ab 2020
- b. Verpflichtende Energieberatungen beim Austausch einer Gasheizung
- c. Sanierungsrate bei Gebäuden auf 5% pro Jahr anheben

Quellen:

Dokument der Stadt Wien (Smart City Rahmenstrategie):

<https://smartcity.wien.gv.at/site/files/2019/06/Dokumentation-der-Berechnungen-zurAktualisierung-der-Smart-City-Wien-Rahmenstrategie.pdf>
Energiebilanz Wien

Energiebilanz Wien:

http://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_NATIVE_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=065509

Alternative Heizsysteme:

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/energie/erp/oekonomische-systeme.html>

Stopp Fossiler Großprojekte

S1 und Lobautunnel

1. Allgemeines

Die geplante S1 und der Lobautunnel sollen Wien mit einer internationalen Nord-Süd-Transitstrecke (der TEN 25) verbinden, die von Danzig (Polen) bis zur Adria gehen soll. Wien würde im Zuge dessen ins Kreuz des internationalen Schwerverkehrs kommen.

Die S1 beläuft sich auf eine Länge von 19km. Davon wären 8,2km ein Tunnel, der durch das Naturschutzgebiet Lobau führt.

2. Politischer Kontext

2.1. Verantwortung

Das Projekt fällt in die Zuständigkeit des Bundes. Die zuständigen Minister*innen könnten den Bau mit einfacher Mehrheit im Parlament stoppen. Die Stadt Wien könnte sich gegen die Autobahnstücke auf Wiener Landesgebiet aussprechen und außerdem ihre Parteistellung in den verschiedenen Verfahren nutzen, um das Projekt zu verhindern (gleiches gilt für das Land Niederösterreich). Die ebenfalls geplante Stadtstraße Aspern ist ein Projekt der Stadt selbst, hier kann Wien den Autobahnausbau auch alleine verhindern. Der Einfluss der S1 und des Lobautunnels für die internationale Wettbewerbsfähigkeit ist dabei irrelevant, aber der Staat hätte das Problem, die steigenden Emissionen anderweitig reduzieren zu müssen.

2.2. Ursprung

Als Grundlage für die Entscheidung zur S1 und dem Lobautunnel dient die SUPer NOW (Strategische Umweltprüfung zum Entwicklungsraum im Nord-Osten Wiens) aus dem Jahr 2003, gemeinsam mit anderen (veralteten) Studien. Seitdem haben sich jedoch die Entwicklungen in Wien und auch die Art der Studiererstellung stark verändert.

2.3. Der „Skandal“

Aufgrund dieser Kontroverse wurde von der Stadt Wien eine Expert*innengruppe eingesetzt mit dem offiziellen Auftrag alternative Trassenvarianten zu untersuchen. Tatsächlich wurde aber auch die Sinnhaftigkeit diskutiert und im Bericht eine Empfehlung abgegeben. Die Vorgehensweise wurde dabei jedoch nicht dokumentiert und die EG war teilweise mit Mitarbeiter*innen der Stadt besetzt. Modellrechnungen der TU Wien ergaben außerdem, dass

die S1 aus verkehrspolitischer Sicht nicht notwendig ist.

Die Entlastungswirkung im motorisierten Individualverkehr im Donauquerschnitt ist im Szenario ohne Autobahn und Tunnel, dafür mit einem durchdachten Aktionsprogramm, am größten.

3. Argumente dagegen (Klimaschutz und Verkehrsplanung)

3.1. Das Projekt führt zu einer Zunahme des MIV

Die S1 und der Lobautunnel würden zu mehr Verkehr statt zur Entlastung der Südost-Tangente (A23) führen. Es würde zu einer Erhöhung der gefahrenen KFZ-Kilometer und der Reisegeschwindigkeit des Autoverkehrs in Wien kommen, die Verkehrsmittelwahl im Donauquerschnitt würde sich in Richtung Autoverkehr, weg von öffentlichen Verkehrsmitteln, verschieben (TU Studie Frey/Knoflacher, S.56). Eine kompakte Stadtentwicklung wird vor allem mit Verkehrsarten des Umweltverbundes (zu Fuß gehen, Fahrräder, öffentliche Verkehrsmittel) erreicht. Der Autobahnausbau steht somit im Widerspruch zu den angestrebten Strukturentwicklungen und Zielen der Stadt Wien.

3.2. Die Auswirkungen sind mit den Klimazielen unvereinbar

Der Ausbau des Straßennetzes und der daraus folgende Anstieg des motorisierten Individualverkehrs und der Emissionen ist unvereinbar mit dem angestrebten Klimakurs von Österreich, vor allem nicht mit dem Ziel der Klimaneutralität bis 2040. Bereits jetzt überschreitet Österreich seine Emissionsziele.

3.3. Teure Begleitmaßnahmen sind notwendig, aber fehlen

Sogar laut Bericht der autobahnfreundlichen Expert*innengruppe (S.21) ist ein Gesamtkonzept mit Begleitmaßnahmen notwendig, um der Zersiedelung als Folge des Autobahnausbaus entgegenzuwirken. Das Aktionsprogramm wurde jedoch noch nicht entwickelt oder ins Gesamtbudget eingeplant.

3.4. Schlechtes Kosten/Nutzen-Verhältnis

Die Kostenschätzung für S1 und Lobautunnel der ASFINAG beläuft sich auf 1,9 Milliarden Euro. Die ASFINAG hat zum jetzigen Zeitpunkt bereits 11 Milliarden Euro Schulden und rechnet mit bis zu 8 Milliarden Euro mehr bis 2024 durch Autobahnneubau. Das alles, obwohl Österreich bereits 2007 die drittmeisten Autobahnkilometer pro Kopf in ganz Europa hatte.

3.5. Mehrbelastung für Anrainer

Der oberirdische Teil der S1 würde Siedlungsstrukturen zerschneiden und zu enormer Belastung durch Lärm und Emissionen führen, während das Projekt als Ganzes jedoch nicht die

versprochenen Verkehrsentlastungen in den betroffenen Ortschaften bringen würde.

3.6. Risiken

Die zwei parallelen Tunnelröhren würden Grundwasserströme durchschneiden. Es würde also auf der einen Seite teilweise zu Überschwemmungen kommen, während auf der anderen Seite Wassermangel herrschen würde. Dadurch verändert sich das Auengebiet, welches Lebensraum von vielen vom Aussterben bedrohten Arten ist.

Auf der geplanten Strecke befindet sich außerdem das Tanklager Lobau, welches während des 2. Weltkrieges teilweise ausgelaufen ist. Das Erdöl könnte durch den Bau des Tunnels (z.B. durch Bohrungen) zur Ölkontamination des Tiefengrundwassers und der Wasserreserve Lobau kommen.

Weiter ist auch die Erdbebensicherheit nicht nach dem neuesten Stand der Technik geprüft worden, obwohl das Wiener Becken eine typische Erdbebenzone ist.

4. Übliche Argumente der Befürworter

4.1. Floridsdorf besser an den Flughafen anbinden

Das trifft nicht zu. Der Großteil der Erreichbarkeitsvorteile betrifft weder Floridsdorf noch die Donaustadt, sondern das nordöstliche Umland von Wien (TU Studie Frey/Knoflacher, S.57). Dadurch besteht die Gefahr, dass es zu Zersiedelung, zur Absiedelungen von Betrieben nach Niederösterreich und dadurch auch zur Verlegung von Steuereinnahmen aus Wien nach Niederösterreich kommt.

4.2. Situation in der Seestadt verbessern

Um die Seestadt attraktiver zu machen und die Straßen dort zu entlasten, gibt es auch andere Möglichkeiten: z.B. Erdgeschoss-Attraktivierung, Ankurbelung der Nahversorgung, Eröffnung von Gemeinschaftszentren und Schaffung von Begegnungszonen. Eine Straße zu bauen ist nicht die einzige und eindeutig nicht die beste Lösung.

4.3. Das lang geplante Projekt nicht einfach verwerfen wollen

Da der Autobahnausbau schon seit über zwanzig Jahren geplant wird, wollen viele Vertreter*innen den Plan nicht so einfach fallen lassen. Dieses „Argument“ ist unzulässig, da man etwas so Langlebiges wie eine Autobahn nicht einfach nur deshalb bauen kann, weil man schon so lange daran arbeitet.

5. Alternativen

Man könnte das Bahnnetz weiter ausbauen, welches fast parallel zur Autobahn bereits existiert. Außerdem könnte das relativ dünne ÖV-Netz im 22. Bezirk verbessert werden, z.B. durch eine neue Straßenbahnlinie. Das würde die Belastung der Straßen deutlich senken.

Man kann das wahrgenommene Erreichbarkeits- und Verkehrsproblem viel wirkungsvoller mit einem durchdachten Aktionsprogramm lösen.

Maßnahmen:

- a. Kein Bau von S1 und Lobau-Tunnel
- b. Kein Bau der Stadtstraße Aspern
- c. In der Seestadt lokale Strukturen stärken und den öffentlichen Raum attraktivieren (Parkraumbewirtschaftung, flächendeckende Parkpickerl, mehr Radwege, Erdgeschoss-Attraktivierung, Ankurbelung der Nahversorgung, Eröffnung von Gemeinschaftszentren, Schaffung von Begegnungszonen, etc.)
- d. Bahnnetz ausbauen und äußere Bezirke besser öffentlich anbinden

Quellen:

<https://de.wikipedia.org/wiki/Lobau>

<https://www.lobau.org/>

Bericht der Expert*innengruppe:

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/bericht-expertinnen-donauquerung.pdf>

TU Studie zur Lobauautobahn (Frey, Knoflacher):

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