

Quelle: oeamtc.at

Adresse: <https://www.oeamtc.at/presse/s1-lobautunnel-vassilakou-studie-untermauert-oeamtc-berechnungen-45779170>

Datum: 15.05.2025 (Da es immer wieder Änderungen gibt, bitte für aktuelle Infos die Website besuchen.)

S1/Lobautunnel: Vassilakou-Studie untermauert ÖAMTC-Berechnungen

Signifikante Verkehrsentslastung und CO₂-Reduktion durch Fertigstellung der S1

Bereits im Jahr 2017 wurde der Bau des Lobautunnels im Auftrag der Grünen erneut evaluiert – durch externe Experten im Auftrag der damaligen Wiener Verkehrsstadträtin Maria Vassilakou. Das Ergebnis: Der Bau des Lobautunnels ist gemeinsam mit Begleitmaßnahmen wie dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und einer flächendeckenden Parkraumbewirtschaftung die wirksamste Lösung. "Auch die von Vassilakou beauftragten Experten kamen zu dem Schluss, dass ein Bau der S1 als sechste Donauquerung die Wiener Südost-Tangente im Jahr 2030 um 77.000 Fahrzeuge pro Tag entlasten würde. Das untermauert unsere Berechnungen, wonach eine Verzögerung beim Bau des Lobautunnels eine Entlastung der A23 verhindern und pro Jahr 75.000 Tonnen mehr CO₂ und 500 Millionen Euro Staukosten bedeuten würde", sieht sich Bernhard Wiesinger, Leiter der ÖAMTC-Interessenvertretung, bestätigt. Die Vassilakou-Studie kommt demnach sogar zu dem Schluss, dass mit S1 und Begleitmaßnahmen der CO₂-Ausstoß von Wien insgesamt um zehn Prozent sinken würde.

Nicht Straßenbau, sondern Bevölkerungszuwachs und Wirtschaftsentwicklung verursachen Verkehr

Im übrigen ist nicht der Lobautunnel für ein gestiegenes Verkehrsaufkommen verantwortlich, sondern primär das Bevölkerungswachstum jenseits der Donau, verbunden mit dem verständlichen Wunsch der Politik, dort auch Betriebe anzusiedeln. Wiesinger: "Wenn die Donaustadt von 100.000 Einwohnern im Jahr 1990 auf 300.000 Einwohner im Jahr 2030 wächst, bedeutet das mehr Verkehr. Richtigerweise wurden zuerst die Öffis ausgebaut, etwa mit der Verlängerung der U2 oder kürzeren S-Bahn-Intervallen. Um die Einwohner dieses Stadtteiles vom Durchzugsverkehr zu entlasten, braucht es aber auch eine Anbindung an das hochrangige Straßennetz." So prognostizieren die Experten der Vassilakou-Studie für 2030 nur bei Realisierung des Lobautunnels eine wesentlich geringere Verkehrsbelastung in der Donaustadt. Die Zahl der Ortsdurchfahrten wäre in Essling um ein Viertel, in Aspern um satte 45 Prozent geringer. "Mit der jetzt drohenden, jahrelangen Verzögerung der Fertigstellung der S1 müssen einerseits die Menschen weiter auf eine Entlastung warten. Andererseits rückt die Realisierung einer 'Stadt der kurzen Wege' jenseits der Donau mit Wohnen und Arbeiten in einem Stadtteil in weite Ferne", stellt Wiesinger klar.

Externe Experten versus Ministeriums-Evaluierung

Bemerkenswert ist, dass die von Maria Vassilakou 2017 beauftragte Expertenkommission sehr breit aufgestellt war. Der Bogen reichte von der TU Dresden (Univ. Prof. Gerd-Axel Ahrens, Fakultät Verkehrswissenschaften), der Beuth Hochschule für Technik Berlin (DI Horst Mentz, Fachbereich Bauingenieur- und Geoinformationswesen) über die ETH Zürich (Prof. Bernd Scholl, Institut für Raum- und Landschaftsentwicklung) bis zum Österreichischen Institut für Raumplanung (DI Christoph Schremmer) und

der TU Wien (Univ. Prof. Sibylla Zech, Department für Raumentwicklung, Infrastruktur und Umweltplanung). Ergänzt wurde die universitäre Expertise um statistisches Fachwissen der Stadt Wien (Dipl Vw Klemens Himpele, MA 23 Wirtschaft, Arbeit und Statistik) und die Ziviltechnik-Expertise von DI Werner Rosinak (Rosinak & Partner ZT GmbH). Dagegen plant Bundesministerin Gewessler dem Vernehmen nach, die Evaluierung der ASFINAG hausintern beziehungsweise durch nachgeordnete Dienststellen durchführen zu lassen.