

ÖAMTC zu Stopp für S1-Lückenschluss: Menschen und Umwelt sind Leidtragende

Aus für S1-Lückenschluss prolongiert Verkehrsbelastung für Bevölkerung und bedeutet durch Stau jährlich 75.000 Tonnen mehr CO₂

Der heute von Bundesministerin Leonore Gewessler angekündigte Stopp für den S1-Lückenschluss bedeutet, dass die dringende Entlastung der Südost Tangente (A23) ausbleibt. Es wird dort auch weiterhin an rund 180 Tagen im Jahr in beiden Richtungen Überlastungs-Staus geben. Der ÖAMTC rechnet vor: Die Betroffenen verbringen insgesamt 4.900 Jahre im Stau, es entstehen über 500 Millionen Euro an Staukosten. Aber auch der CO₂-Ausstoß wird durch den Stau jährlich um 75.000 Tonnen höher sein als bei Fertigstellung der S1. Laut Bernhard Wiesinger, Leiter der ÖAMTC Interessenvertretung, sei das immerhin das Eineinhalbfache der Treibhausgas-Emissionen des Inlandflugverkehrs. Besonders unverständlich an der Entscheidung der Verkehrsministerin: Es wird damit zementiert, dass Transit-Lkw, die nach Norden wollen, mitten durch Wien rollen. Wiesinger: "Transitverkehr kann man sich zwar wegwünschen, solange Österreich Mitglied der EU ist und wir keine Alternativen per Bahn anbieten, werden die Lkw jedoch nicht verschwinden. Da macht es wirklich Sinn, den Transit mittels einer sechsten Donauquerung wenigstens um Wien herum zu lotsen."

Hohe Betroffenheit in den Wohngebieten den Donaustadt

Besonders betroffen von der jetzigen Absage der S1 ist auch die Bevölkerung nördlich der Donau. Die Donaustadt wächst rapide – so leiden vor allem die Bewohner:innen der historischen Ortskerne von Hirschstetten, Breitenlee und Groß-Enzersdorf, aber auch in Teilen von Aspern und Essling aufgrund des Fehlens einer Umgehungsstraße unter dem Durchzugsverkehr. Mit der Errichtung der Stadtstraße in Verbindung mit Außenringschnellstraße und sechster Donauquerung hätten diese Gebiete verkehrsberuhigt werden können. Neben geringeren Emissionen wäre auf diese Weise auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer:innen möglich gewesen.

Entscheidung in Widerspruch zu Vassilakou-Studie

Die Ministerin ignoriert mit ihrer Entscheidung zudem die Evaluierung, die 2017 im Auftrag der damaligen Verkehrsstadträtin Maria Vassilakou durchgeführt worden ist. Dort heißt es, dass der Bau des Tunnels, gemeinsam mit Begleitmaßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung und Öffi-Ausbau, die wirksamste Lösung für

alle Verkehrsteilnehmenden wäre. Die Expert:innen, die damals von den Grünen beauftragt worden waren, kamen zum Schluss, dass der Bau der S1 als Donauquerung die Südost Tangente 2030 um 77.000 Kfz pro Tag entlasten würde. "Würde es der Verkehrsministerin tatsächlich um den Klimaschutz gehen, hätte sie sich nur diese Studie ansehen müssen – denn dort wird sogar ausgeführt, dass S1 und Begleitmaßnahmen den CO2-Ausstoß der Stadt Wien um insgesamt zehn Prozent senken würden", stellt Wiesinger klar.

Externe Experten versus Ministeriums-Evaluierung

Bemerkenswert ist, dass die von Maria Vassilakou 2017 beauftragte Expert:innenkommission 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 wurde die Evaluierung von Bundesministerin Gewessler durch BMK-Mitarbeiter:innen und dem Umweltbundesamt, das dem BMK unterstellt ist, durchgeführt.