

Lobautunnel: Zwischen Hoffnung und Wirklichkeit



Kaum ein Infrastrukturprojekt wird in Wien seit Jahren so kontrovers diskutiert wie der Lobautunnel. Für die einen ist er das fehlende Puzzlestück im Autobahnnetz, das Staus beseitigt, Ortskerne entlastet und die Entwicklung des Wiener Nordostens ermöglicht. Für die anderen steht er sinnbildlich für eine überholte Verkehrsplanung des vergangenen Jahrhunderts. Bemerkenswert ist dabei, dass die Debatte längst nicht mehr nur politisch geführt wird. Kaum ein österreichisches Straßenbauprojekt wurde wissenschaftlich so intensiv untersucht wie der Lobautunnel. Seit mehr als zwanzig Jahren entstanden Umweltprüfungen, Verkehrsmodelle, Studien und Expertenberichte. Betrachtet man diese gemeinsam, ergibt sich ein überraschend einheitliches Bild: Viele der Hoffnungen, die mit dem Projekt verbunden werden, werden sich nicht erfüllen.

Hoffnung 1: Der Lobautunnel entlastet die Südosttangente

Das wohl wichtigste Argument lautet, der Lobautunnel schaffe eine alternative Donauquerung und entlaste dadurch die chronisch überlastete Südosttangente (A23). Auf den ersten Blick erscheint das logisch: Wenn sich der Verkehr auf zwei Autobahnen verteilt, müsste auf beiden weniger los sein.

Dieser Effekt existiert tatsächlich, hält allerdings nur kurzfristig an. Langfristig zeigt sich ein bekanntes Phänomen: induzierter Verkehr. Zusätzliche Straßenkapazität macht das Autofahren attraktiver. Menschen legen weitere Wege zurück, wechseln vom öffentlichen Verkehr ins Auto oder unternehmen Fahrten, die sie zuvor vermieden hätten. Die zu entlastende Straße ist bald wieder gleich belastet wie zuvor, nur sind

auf der Umfahrung Zehntausende zusätzliche Fahrzeuge unterwegs.

Hinzu kommt, dass nur ein kleiner Teil des Autoverkehrs auf der Südosttangente echter Durchzugsverkehr ist. Die meisten Fahrten beginnen oder enden in Wien. Entsprechend gering ist das Verlagerungspotenzial des Lobautunnels.

Hoffnung 2: Die Ortsdurchfahrten werden entlastet

Auch viele Bewohnerinnen und Bewohner von Essling, Aspern oder Groß-Enzersdorf verbinden mit dem Lobautunnel die Hoffnung auf weniger Kfz-Verkehr im Ortsgebiet. Während ältere Studien steigende Verkehrsmengen erwarteten, zeigen aktuelle Messdaten auf mehreren Hauptstraßen eher stagnierende oder sogar sinkende Belastungen. Dadurch erscheint auch das Entlastungspotenzial durch neue Straßen deutlich geringer als ursprünglich angenommen.

Zudem zeigen mehrere Untersuchungen, dass spürbare Entlastungen erst dann auftreten, wenn der Straßenbau mit einem umfangreichen Paket aus Öffi-Ausbau, Parkraumbewirtschaftung und weiteren Maßnahmen kombiniert wird. Diese Begleitmaßnahmen sind somit nicht bloße Ergänzungen, sondern entscheidend für den Erfolg.

Hoffnung 3: Der Lobautunnel ermöglicht eine nachhaltige Stadtentwicklung

Ein weiteres Argument lautet, dass die „Stadtstraße“ und der Lobautunnel die Entwicklung der Seestadt Aspern und weiterer Stadtentwicklungsgebiete ermöglichen würden und dadurch das Wachstum innerhalb Wiens statt im Umland stattfinden könne.

Dabei belegte bereits die Strategische Umweltprüfung aus dem Jahr 2003, dass genau das Gegenteil eintreten würde: Die bis heute geplante äußere Trassenvariante würde zusätzliche Siedlungsimpulse außerhalb der bestehenden Stadt auslösen, einen wachsenden Speckgürtel begünstigen und steigende Verkehrsbelastungen im untergeordneten Straßennetz nach sich ziehen.

Hoffnung 4: Der Tunnel stärkt Wirtschaft und Beschäftigung

Große Infrastrukturprojekte schaffen Arbeitsplätze – zumindest während der Bauphase. Daraus folgt jedoch nicht automatisch, dass Straßenbau die volkswirtschaftlich sinnvollste Investition ist. Vergleichende Studien zeigen, dass Investitionen in öffentlichen Verkehr oder aktive Mobilität deutlich mehr Beschäftigung pro investiertem Euro schaffen und gleichzeitig Klima- und Umweltziele unterstützen.

Das eigentliche Problem ...

Verkehr entsteht, weil Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit räumlich voneinander getrennt sind. Werden Straßen schneller und leistungsfähiger, wachsen diese Entfernungen mit. Deshalb verbringen Menschen trotz höherer Geschwindigkeiten heute kaum weniger Zeit unterwegs als früher – sie legen lediglich längere Strecken zurück. Neue Straßen schaffen also keinen Zeitgewinn, sondern ermöglichen größere Entfernungen – mit allen Folgen für Zersiedelung, Pendelverkehr und Energieverbrauch.

... und die Lösung

Die Stadt Wien hat sich zum Ziel gesetzt, den Kfz-Verkehr in und nach Wien bis zum Jahr 2030 um ca. 40% zu reduzieren. Erreicht sie dieses Ziel, würde das eine enorme Entlastung für die Südosttangente und alle Ortsdurchfahrten bedeuten und sämtliche Straßenausbaufantasien wären hinfällig.

Die wirksamsten Maßnahmen der Stadt Wien liegen in einer Kombination aus attraktivem öffentlichem Verkehr – auch über die Stadtgrenzen hinaus, durchgängigen Radwegen, Verkehrsberuhigung auf Tempo 30 im ganzen Stadtgebiet und flächendeckender kleinräumiger Parkraumbewirtschaftung. Und auch die Bundesregierung könnte die notwendige Mobilitätswende unterstützen, etwa durch die Abschaffung bzw. Reform der klimaschädlichen Subventionen im Verkehrsbereich – wie Pendlerpauschale, Dieselprivileg

oder Dienstwagenbesteuerung.

Dipl.-Ing. Ulrich Leth

Institut für Verkehrswissenschaften, TU Wien