



22.10.2025

Stellungnahme S4F Österreich zu S1 und Lobautunnel

Das Vorhaben der Regierung beruht auf einem unzeitgemäßen Raummodell: beschleunigter Autoverkehr, flächenfressende Wirtschaftsentwicklung, Satellitenstädte und Einfamilienhaussiedlungen. *Scientists for Future* stellen diesem Bild den Stand der Wissenschaft und der Technik entgegen.

Verkehrsminister Peter Hanke hat den Entschluss der Bundesregierung verlautbart, den Bau des Abschnitts Süßenbrunn – Groß Enzersdorf der Wiener Außenringautobahn S1 sofort und den Bau der Donauquerung der S1 (Lobautunnel) bis Schwechat ab 2030 umsetzen zu wollen.

Wir, *Scientists for Future Österreich*, eine interdisziplinäre Plattform von Expert:innen und Wissenschaftler:innen, kommentieren diesen Beschluss auf der Grundlage der in der Veröffentlichung des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität, und Infrastruktur (BMIMI) vom 5.9.2025 angeführten Argumente:

Das Problem A23–Südosttangente:

Aus den in der Veröffentlichung genannten Zahlen (derzeit 200.000 Fahrzeuge/Tag, 900.000 Transit-Lkw/Jahr) wird eine unzumutbare Belastung durch den Transitverkehr abgeleitet. Tatsächlich ergeben sich daraus lediglich 3.461 Transit-Lkw pro Werktag, das sind 1,73% der Fahrten. Transit-Pkw spielen kaum eine Rolle. Die Belastung dieser Straßenverbindung entsteht also fast zur Gänze durch regionalen Verkehr.

Die Veröffentlichung nennt durchschnittlich 5,5 Stunden Stau pro Werktag und einen daraus resultierenden hohen volkswirtschaftlichen Schaden. Dem steht die empirisch und systemisch belegte Erkenntnis der Verkehrswissenschaft entgegen: Eine teilweise Verlagerung des aktuellen Kfz-Verkehrs auf eine zusätzliche Donauquerung würde neue Anreize für donauquerende Fahrten und neue Alltagsrelationen generieren, sodass es in der Folge auf der A23 wieder zu Überlastungsphänomenen käme.

In der öffentlichen Erklärung des Bundesministers wird das Bild von einem überlasteten Herzgefäß – gemeint ist die Südosttangente, die durch „die Mitte der Stadt“ verläuft – bemüht, um die Notwendigkeit eines „Bypass“ zu illustrieren. Dieses Bild zeigt, dass im Ministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur noch immer die Vorstellung vorherrscht, Autoverkehr wäre ein nach physikalischen Regeln funktionierendes Medium. Die Wissenschaften haben diese Vorstellung längst widerlegt. Mobilität ist soziales Verhalten. Gute Raumangebote produzieren umwelt- und sozialverträglichen Verkehr, schlechte Räume verstärken negative Effekte.

Der Verkehrsminister propagiert ein Mobilitätskonzept für die A23, das den Verkehr durch Digitalisierung, Echtzeitinformationen und intelligente Steuerungssysteme optimieren soll. Solche zeitgemäßen und zukunftsweisenden Maßnahmen können bereits heute eingesetzt werden, um

die Problematik der Überlastung und der falschen Anreize zu lösen. Bei konsequenter Umsetzung und Ausbau des ÖV entfällt in der Folge auch die Notwendigkeit der neuen Donauquerung.

Die wirtschaftlichen Auswirkungen von S1 und Lobautunnel:

Es wird argumentiert, dass der Bau der S1 im Osten von Wien die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Großraum verbessert, auf die wachsende Anforderung an Lieferketten reagiert, und die Grundlage für zahlreiche Arbeitsplätze schafft. Auf welche Art von Ökonomie sich diese Erwartungen stützen, wird nicht ausgeführt, und Studien, auf die verwiesen wird, liegen der Öffentlichkeit noch nicht vor. Der Blick auf jene Ökonomie, die sich entlang der schon realisierten Abschnitte der S1 im Norden von Wien entwickelt hat, weist aber darauf hin, dass hier nicht an zukunftsorientierte und ressourcenschonende Aktivitäten gedacht wird, sondern an großflächige, auto-orientierte Betriebe: Großmärkte und Logistikzentren.

Erwähnt werden soll in diesem Zusammenhang auch die Tatsache, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und Infrastrukturen für digitale Vernetzung wesentlich höhere volks- und regionalwirtschaftliche Wirkungen erzielen als hochrangige Straßen, deren Produktivitätsvorteile in einer Volkswirtschaft mit bereits hoher Dichte an derartigen Infrastrukturen kaum vorhanden, bzw. sogar negativ sein können.

Man erhofft sich vom Ausbau der Außenringautobahn zudem eine schnellere Anbindung an internationale Transportkorridore. Hier wird offensichtlich an Straßenverkehrskorridore gedacht, und es lässt sich daraus ableiten, dass das Ministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur den Gütertransport auf Straßen auch in Zukunft als den Regelfall vorsieht. Dem entgegen steht die in der Fachwelt und in den europäischen Politiken verankerte Zielsetzung, dass der überregionale Güterverkehr aus Gründen des Natur- Landschafts- und Klimaschutzes, des Flächenverbrauchs und im Sinne der Energieeffizienz auf andere Modi verlagert werden soll.

Die Bedeutung für den regionalen Autoverkehr:

Ein Argument für den S1-Ausbau bezieht sich auf die Verbesserung der Lebensqualität in der Region. Hier wird unter anderem auf die Entlastung des niederrangigen Verkehrsnetzes verwiesen. Dem entgegen steht die empirisch und systemisch belegte Tatsache, dass durch das Vorhandensein hochrangiger Straßenverkehrsangebote eine erhöhte Bereitschaft entsteht, Wege mit dem Auto zu erledigen bzw. dass neue autogerechte Ziele attraktiv werden, wodurch sich das MIV-Aufkommen in der Region insgesamt und besonders im Umfeld der Autobahnauffahrten erhöht.

In diesem Zusammenhang möchten wir auf die in der Verkehrswissenschaft etablierte und empirisch bewiesene Tatsache verweisen, dass neue, schnellere Angebote an Verkehrsverbindungen nicht zu Zeiteinsparungen im Alltagsverkehr führen, sondern zu längeren und häufigeren Wegen (Reisezeitkonstante).

Zudem verweist der Verkehrsminister in seiner Argumentation auf die Prognose, dass es auch im Jahr 2040 noch Autoverkehr geben würde. Er vermeidet aber zu erwähnen, dass in allen verkehrspolitischen Strategien verankert ist, dass es künftig deutlich *weniger* Autoverkehr geben soll: STEP 2035 Wien: Reduktion MIV von 28% auf 15%, Mobilitätsmasterplan 2030 BIMi, Österreich: von 60% auf 42%. Eine Notwendigkeit, das Angebot an monofunktionalen Straßen für den motorisierten Individualverkehr zu vergrößern, lässt sich daraus nicht ableiten.

Die Notwendigkeit für die Schaffung von Wohnraum:

Es wird angeführt, der Autobahnbau ermögliche den Bau von Wohnungen für zehntausende Menschen – unter anderem im Gebiet Seestadt Aspern. Die Annahme, ein Autobahnanschluss wäre die Voraussetzung für die Entwicklung von Wohngebieten widerspricht einem seit Jahrzehnten etablierten Konsens in der Stadt- und Raumplanung, wonach jegliche Art von urbanem Wohnungsbau mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen und in ein fußläufiges Umfeld eingebettet sein muss. Niemand ist in einem solchen Setting vom Autoverkehr abhängig. Die Erreichbarkeit für Versorgungsdienste ist über das niederrangige Straßennetz gewährleistet.

Durch einen Ausbau des hochrangigen Straßenverkehrsangebots wird vielmehr das Entstehen von suburbanen Wohntypologien niedriger Dichte, im Besonderen von Einfamilienhausgebieten, gefördert, deren alltägliches Funktionieren von der Autonutzung abhängig ist. Es werden also strukturelle Abhängigkeiten geschaffen, die die Mobilitätswende konterkarieren, und in schwer auflösbare *Lock-In*-Situationen münden.

Das Kostenargument:

Vor dem Hintergrund knapper öffentlicher Budgets wird seitens des Ministers darauf verwiesen, dass die Kosten von rd. 2,7 Milliarden Euro (davon 2,2 Mrd. für den Lobautunnel) zur Gänze von der ASFINAG aus eigenen Einnahmen getragen werden, und niemand belastet wird, der/die nicht selbst das hochrangige Straßennetz nutzt. In dieser Darstellung wird ausgeblendet, dass es der Republik Österreich als Alleineigentümerin der ASFINAG möglich wäre, von den Erlösen der ASFINAG einen höheren Anteil zugunsten des Bundesbudgets – etwa zur Finanzierung der Verkehrswende – abzuschöpfen. Das ist freilich nur möglich, wenn auf unzeitgemäße Ausbauten – wie S1 mit Lobautunnel – verzichtet wird.

Die blinden Flecken:

In der Kommunikation des Ministeriums bleiben die negativen Effekte des Bauvorhabens in Bezug auf den Klimaschutz, auf Schadstoffe, Lärm, Bodenverbrauch und auf die Biodiversität unerwähnt. Die Siedlungs- und Gewerbestrukturen, die bereits heute den Nordosten Wien prägen, zeigen deutlich, dass mit dem Ausbau der S1 ein Maßstabssprung in Bezug auf Versiegelung, Autoabhängigkeit und Landschaftszerstörung stattfindet. Das Bekenntnis, am Ziel der Klimaneutralität festhalten zu wollen, untermauert der Minister mit der bis dato unbewiesenen Annahme, dass die Lobau durch den Tunnelbau keinen Schaden leiden würde. Die großflächige Zerstörung der semi-urbanen Kulturlandschaft und die strukturelle Blockade künftiger, nachhaltiger Stadtentwicklung bleiben ausgeblendet.