



AU WIE AUTOB

Im April 2005 präsentierte die Autobahngesellschaft Asfinag einen Plan: Er zeigte eine Umfahrung im Nordosten Wiens samt einem Tunnel, der den Nationalpark Donau-Auen quert. Seit damals wird um das Projekt gerungen. Die Wirtschaft drängt darauf, dass es umgesetzt wird. Umweltschützer stemmen sich mit aller Kraft dagegen. In den vergangenen Tagen hat sich der Konflikt zugespitzt. Der *Falter* beantwortet die drängendsten Fragen zum umstrittenen Straßenprojekt.

Was ist der Lobautunnel überhaupt?

Der Lobautunnel ist ein Teil eines großen Infrastrukturprojekts, das das letzte Stück des Autobahn- und Schnellstraßenrings um Wien schließen soll. Dazu soll die Wiener Außenring-Schnellstraße S1 um 19 Kilometer verlängert werden, der Tunnel wäre ein Teil davon, 8,2 Kilometer lang. Die Autofahrer würden in Niederösterreich abtauchen, unter dem Wiener Stadtgebiet hindurchfahren und in Niederösterreich wieder auftauchen. Dabei würden sie unterirdisch die Donau und die Lobau queren, also den nordwestlichen Teil des Nationalparks Donau-Auen. Dass ein Nationalpark vom Straßenbau betroffen sein soll, macht das Großprojekt für Umweltschützer zu einem Reizthema. Für Autofreunde klingt die Verbindung hingegen reizvoll. Der Ausbau der S1 würde die Ost-Autobahn A4 mit der Wiener Nordrand-Schnellstraße S2 verbinden (siehe Plan).

Warum kochen die Proteste nun hoch?

Das liegt an 460 Millionen Euro. So viel hat der Wiener Gemeinderat nämlich Ende April für das Projekt Stadtstraße freigegeben, das die Südosttangente A23 mit der

S1 verbinden soll. Deren Bau ist damit so gut wie besiegelt und soll noch heuer starten. Die vierspurige Stadtstraße gehört zwar nicht direkt zum Kern des S-1-Großprojekts, baut aber darauf auf. Umweltschützer sehen deshalb den Bau der Stadtstraße als Startpunkt für das gesamte Großprojekt.

Welche Parteien sind für den Tunnel?

Klar dafür sind FPÖ und ÖVP. Angetrieben wird das Projekt aber von der Wiener SPÖ, wobei innerhalb der Sozialdemokratie nicht jeder mit dem Projekt gleich glücklich ist. Ernst Nevriy, der rote Bezirksvorsteher der Donaustadt, grub für ein Facebook-Spaßvideo euphorisch ein Loch, um im Alleingang den Lobautunnel zu beginnen. SPÖ-Klimastadtrat Jürgen Czernohorsky scheint das Thema hingegen sichtlich unangenehm zu sein. Ob er persönlich für den Tunnel sei, beantwortet er so: „Nichts gegen eine Aufarbeitung der Vergangenheit, aber ich befasse mich lieber mit der Gestaltung der Zukunft.“ Wo das Schwergewicht der SPÖ liegt, steht spätestens seit dem Jänner 2018 fest. Damals ritterte Michael Ludwig mit Andreas Schieder um die Nachfolge des damaligen Wiener SPÖ-Chefs und Bürgermeisters Michael Häupl. Während Schieder in seiner Rede mit dem Thema Antifaschismus und Antikapitalismus punkten wollte, warb Ludwig in seiner Rede mit einem Plädoyer für die Stadtstraße und den Lobautunnel um die Stimmen der roten Delegierten. Ludwig siegte. Seine Macht beruht auf Flächenbezirken wie der Donaustadt.

Welche Parteien sind dagegen?

Die Grünen stimmten Ende April als einzige Partei gegen die Finanzierung der Stadtstraße. Als sie in der rot-grünen Stadtre-

Der Streit um den Lobautunnel droht zu eskalieren. Wie viel Wirtschaft verträgt der Umweltschutz?

ÜBERBLICK:
BENEDIKT
NARODOSLAWSKY

gierung saßen und die Verkehrsstadträtin stellten (zuerst Maria Vassilakou, danach Birgit Hebein), haben sie das Projekt allerdings missmutig mitgetragen und mitgestaltet. Genau gegengleich das Bild der Neos: Sie kritisierten in der Opposition die Stadtstraße, regieren aber heute anstelle der Grünen mit der SPÖ und stimmten Ende April zähneknirschend für die Stadtstraße.

Welche Argumente haben die Tunnelbefürworter?

„Tagtäglich leiden tausende Bewohnerinnen und Bewohner beispielsweise von Essling, Süßenbrunn, Breitenlee, Aspern oder Kagran unter einer vom Umland kommenden Verkehrslawine. Es gilt, diesen Verkehr nicht in die Stadt zu führen, sondern um die Stadt“, sagt der Donaustädter Bezirkschef Nevriy, der die derzeitige Verkehrsinfrastruktur seit langem an der Grenze der Leistungsfähigkeit sieht. Um den Verkehr bewältigen zu können, sei neben dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs die S1-Umfahrung samt Stadtstraße unabdingbar. Ohne das Projekt würde es keine städtebauliche Entwicklung mehr in der Donaustadt geben, befürchtet Nevriy. Die Stadtentwicklungsgebiete seien auf ein ausreichend leistungsfähiges Straßennetz ausgelegt.

Völlig außer Zweifel steht: Die Donaustadt wuchs in den vergangenen zehn Jahren schneller als alle anderen Wiener Bezirke, die Bevölkerung legte um mehr als ein Viertel zu und steht nun bei etwa 195.000 Bewohnern. Damit leben hier deutlich mehr Menschen als in der Stadt Salzburg. Allein im Stadtentwicklungsgebiet Seestadt Aspern sollen bald 20.000 Menschen wohnen – etwa so viele wie in Mödling. Und auch wenn der Anteil der Autobesitzer in



1996 hat die Weltnaturschutzunion IUCN die Donau-Auen zum Nationalpark gemacht. Durch den Bau des Lobautunnels könnte der Status Nationalpark nun fallen, warnt die IUCN

FOTO: KATHARINA GOSSOW

Das hat auch mit seiner Symbolik zu tun, denn der Lobautunnel steht in der Umweltszene gleich für mehrere ökologische Krisen unserer Zeit. Da ist zunächst einmal das Klima. Im Gegensatz zum EU-Schnitt konnte Österreich die klimaschädlichen Gase seit 1990 nicht drosseln, und das liegt am Verkehr. Während in anderen Sektoren die Emissionen abnahmen, stiegen sie dort um 74 Prozent.

Allein die 3,2 Kilometer lange Stadtstraße kostet mit 460 Millionen Euro mehr als viermal so viel, wie die selbsternannte „Klimamusterstadt“ Wien für Klimawandelanpassung ausgeben will (100 Millionen Euro). Für das Radwegeausbauprogramm, auf das SPÖ und Neos sich geeinigt haben, stehen jährlich 20 Millionen Euro zur Verfügung. Die S 1 samt Lobautunnel schlägt laut Asfinag noch einmal mit 1,9 Milliarden Euro zu Buche. Für Klimaschützer sind die Milliardensummen nicht nur verschwendet, sondern klimaschädlich. Sie rechnen im Gegensatz zu den Befürwortern mit einem Anstieg des Verkehrsaufkommens. Für den WWF zählt das Großprojekt überdies zu einem der österreichischen Negativbeispiele in puncto Bodenverbrauch.

Schließlich steht der Lobautunnel für die fortschreitende Biodiversitätskrise. Das Artensterben macht auch vor Österreich nicht Halt, die Natur kann sich nur noch in wenigen Gebieten frei entfalten. Die streng geschützten Nationalparks machen drei Prozent der Landesfläche aus. Dass der Lobautunnel mitten durch einen Nationalpark führt – wenn auch unterirdisch –, kommt Naturschützern einem Affront gleich.

„Der Lobautunnel ist einer dieser Kämpfe, die man gewinnen kann und gewinnen muss“, sagt Lena Schilling vom Jugendrat. Die Initiative wurde von Fridays-for-Future-Aktivistinnen gegründet, um Jugendlichen eine politische Stimme zu geben. Schilling droht mit einem „zweiten Hainburg“ – also einer Besetzung der Au.

Führt der Lobautunnel nun zu einer Verkehrsentlastung oder nicht?

2018 präsentierte die damalige Wiener Verkehrsstadträtin Maria Vassilakou (Grüne) dazu zwei Studien mit unterschiedlichen Aussagen. Die eine wurde federführend vom Österreichischen Institut für Raumplanung erstellt. Sie plädierte für den Tunnelbau, weil die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung im Nordosten Wiens ohne S1-Donauquerung behindert und gebremst würde. Eine Verkehrsanalyse der Technischen Universität Wien kam wiederum zum Schluss, dass der Lobautunnel für den Verkehr nicht notwendig sei. Der Verkehrsprofessor Hermann Knoflacher warnt hingegen lautstark vor dem Projekt, weil es ihm zufolge zu mehr statt weniger Verkehr käme.

Ist der Nationalpark tatsächlich gefährdet?

Fest steht, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) seit 2015 abgeschlossen ist und nach Einsprüchen auch vom Bundesverwaltungsgericht im Mai 2018 bestätigt wurde. „Der UVP-Bescheid für den gesamten Abschnitt inklusive Tunnel Donau-Lobau liegt damit rechtskräftig vor. Das Projekt wurde umfassend geprüft und ist damit umweltverträglich“, heißt es seitens der Asfinag, die den Bau durchführen soll. Sie verweist auch darauf, dass die Behörde festgestellt habe, dass durch das Großprojekt „keine relevanten nachhaltigen Veränderungen der CO₂-Bilanz zu erwarten sind.“ Trotz abgeschlossener UVP zweifelt der Ökologe Bernd Lötsch an der Umweltverträglichkeit des Projekts. Seine Worte haben Gewicht, der ehemalige Generaldirektor des Naturhistorischen Museums zählte zu den wichtigsten Kämpfern für die Hainburger Au. Er warnt nun davor, dass der Bau den Nationalpark an „einer unteren, empfindlichen Ebene“ treffe. Der Boden sei ihm zufolge mit Erdöl belastet, diese Altlasten könnten durch den Tunnelbau bewegt werden und Schaden anrichten.

Jedenfalls wird das Projekt von der Weltnaturschutzunion IUCN beobachtet, die weltweit über den Status von Nationalparks entscheidet. „Die IUCN ist besorgt über das geplante Schnellstraßenprojekt“, sagt Trevor Sandwith, der IUCN-Direktor des globalen Programms für Schutzgebiete. „Wenn das Projekt negative Auswirkungen auf das Schutzgebiet oder seine Erhaltungsziele hat, kann es sein, dass es die Anforderungen für die Einstufung als Nationalpark nicht mehr erfüllt und somit diesen Status verliert.“

Wie geht es nun weiter?

Im Gegensatz zur UVP sind die Genehmigungsverfahren im Wasserrecht und Naturschutz noch nicht abgeschlossen. Der Baubeginn für das Großprojekt könne nur erfolgen, wenn es „Rechtssicherheit“ gebe, sagt Verkehrsministerin Leonore Gewessler (Grüne) und stellt klar: „Der Schutz und die Erhaltung unserer Nationalparks hat für mich höchste Priorität, unser heimisches Naturerbe darf nicht beeinträchtigt werden.“

Wolfgang Rehm von der Umweltorganisation Virus, die das Projekt seit Jahren juristisch bekämpft, sagt, es brauche eine Mehrheit im Nationalrat, um das Vorhaben zu begraben. Realpolitisch könnten auch die Bundesregierung und die Landeshauptleute von Wien und Niederösterreich das Projekt noch beeinflussen. „Im Endeffekt ist es ein klimapolitischer Lackmustest, es müssen sich alle bewegen und überholte, alte Zöpfe abschneiden“, sagt Rehm.

Wien rückläufig ist: Die Donaustadt zählt nach wie vor zu den autostärksten Bezirken. Auf 1000 Einwohner kommen hier 430 Autos (Wiener Schnitt: 374 Autos).

Wie die SPÖ erhoffen sich auch ÖVP und FPÖ eine Verkehrsentlastung durch das Großprojekt. Alexander Biach, der Wiener Standortanwalt und Wiener WKO-Vize-Direktor, gilt aus einem anderen Grund als einer der stärksten Befürworter des Tunnels. Er sieht das Projekt als Impuls für die Wirtschaft. „Die Bautätigkeit steigert das Bruttoinlandsprodukt um rund zwei Milliarden Euro, schafft 17.6000 Arbeitsplätze und bringt Steuern im Ausmaß von rund 680 Millionen Euro“, sagt Biach. Seinen Prognosen zufolge geht es um fast 9200 Arbeitsplätze allein in Wien. Der Lobautunnel liege deshalb im öffentlichen Interesse.

Warum bekämpfen Umweltschützer ausgerechnet den Lobautunnel?



Im Endeffekt ist es ein klimapolitischer Lackmustest, es müssen sich alle bewegen

WOLFGANG REHM VON DER UMWELTORGANISATION VIRUS

Am Freitag zogen hunderte Demonstranten gegen den Lobautunnel durch Wien. Am Donnerstag, 3. Juni, 14 Uhr radeln Umweltschützer aus Protest vom Praterstern nach Süßenbrunn



FOTO: FACEBOOK/FRIDAYS FOR FUTURE; KART: FALTER