



Foto: Getty Images

WEITER STEIGENDE PREISE

Laut einer neuen Studie geht die Preistrallie weiter – Wohnimmobilien sind immer schwerer leistbar.

Seite 15

Es geht um
Ihre Einstellung.

jobs.derStandard.at



Lobautunnel dämpft Verkehr nur kurz

Die entlastende Wirkung der Wiener Außenring-Schnellstraße S1 währt nur kurz. Das geht aus den von der Asfinag im Umweltverfahren vorgelegten Prognosen hervor. Experten der TU Wien kamen 2015 zu ähnlichen Ergebnissen.

Luise Ungerboeck

Noch ist es kein Massenprotest gegen eine Lobautobahn, aber das kann sich rasch ändern.



Foto: Imago Images

In der Hitze eines hochemotional geführten Gefechts um den Regionenring können Zahlen schon einmal durcheinanderkommen. Man kann aber auch das Opportune aus beiden Welten nehmen, wie dies der ÖAMTC soeben gemacht hat. Von 77.000 Fahrzeugen pro Tag berichtete der Autofahrerklub, die weniger auf der Südosttangente (A23) fahren würden, wenn denn die Wiener Außenring-Schnellstraße (S1) samt dem umstrittenen Tunnel unter der Lobau und der nicht minder umstrittenen S1-Spange gebaut würde.

Das ruft die Verkehrsexperten der TU Wien auf den Plan, auf deren Zahlen der 2015 im Auftrag der früheren Verkehrsstadträtin Maria Vassilakou (Grüne) erstellte „Bericht der ExpertInnengruppe“ basiert. Sie mahnen zur Sachlichkeit. „Die S1-

Donauquerung würde natürlich zusätzlichen Verkehr bringen“, stellt Barbara Laa von der TU klar. Die angesprochene Entlastung im Jahr 2030 resultiere in den Modellrechnungen fast ausschließlich von einem gleichzeitig angenommenen massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs samt flächendeckender Parkraumbewirtschaftung.

Die im Expertenbericht aufgelisteten sechs Varianten sind insofern erhellend, als für das Jahr 2030 de facto nur zwei das Verkehrsaufkommen auf der Südosttangente zu senken bzw. einzubremsen vermögen:

■ In Variante B+ würde die prognostizierte tägliche Zahl an Fahrzeugen auf der Praterbrücke (dem Herzstück der A23) von 232.000 auf 211.000 sinken – diesfalls ohne S1, sondern lediglich durch den Ausbau

der Öffis und die flächendeckende Einführung des Parkpickerls. Letzteres bewirkt eine Reduktion um drei Prozentpunkte – deutlich mehr als die Öffis. Hingegen nähme der Pkw-Verkehr mit S1, Stadtstraße und Spange S1 der Pkw-Verkehr um einen Prozentpunkt zu.

■ Variante D würde die A23 rechnerisch am meisten entlasten, weil die Zahl der Kfz auf täglich 184.000 sinkt. Allerdings wäre diese Senkung teuer erkaufte, weil das Verkehrsaufkommen in Wien insgesamt steigen würde. Geschätzte 65.000 Fahrzeugfahrten würden laut Berechnung der TU-Experten auf die neu zu bauende S1 verlagert werden. Dies freilich nur, wenn zusätzlich zum Straßen- und Tunnelneubau auch der öffentliche Verkehr wie im Szenario B+ massiv aufgerüs-

tet würde. Nur zusammen ergebe das die vom ÖAMTC genannten 77.000 Kfz weniger auf der A23.

Diese Verlagerung sei allerdings mit Vorsicht zu genießen, sie sei nicht nachhaltig, sagt TU-Expertin Laa: „Die neuen Straßen werden den Verkehr wieder auffüllen, weil es dadurch wieder attraktiver wird, dort zu fahren.“ Den Einschränkungen durch den Klimawandel sei anders zu begegnen. „Wir brauchen neue Antworten auf die alten Probleme.“

■ Keine Alternative ist übrigens Variante C, die sich auf den Neubau beschränkt. Der Effekt: Ohne Öffi und Parkpickerl bliebe die Tangente mit 232.000 Fahrzeugen am Anschlag und auf S1 täglich 73.000 Kfz.

Zu ähnlichen Ergebnissen waren die vom Autobahnkonzern Asfinag für die 2009 eingereichte Umwelt-

verträglichkeitsprüfung der S1 bestellten Experten gekommen. Auch sie wiesen der S1 samt Donauquerung, Spange und Stadtstraße (zur A23 Hirschstetten) im werktäglichen Verkehr nur eine vorübergehende Entlastung der A23 aus. Auf Basis der Verkehrszahlen aus 2005 wurde für 2025 dank S1 eine Absenkung des durchschnittlichen werktäglichen Verkehrs von 243.300 auf 221.100 Kfz errechnet. Eine Entlastung ist das bei einem Ausgangspunkt von 186.100 Kfz nicht, nur eine Dämpfung. Der Rückgang währte nur kurz: Bereits 2035 würde der Verkehr auf der A23 wieder auf 243.500 Fahrzeuge hinaufschnellen.

Das gilt übrigens auch für die CO₂-Emissionen. Sie steigen laut den UVP-Unterlagen im Szenario mit der S1 bis 2025 um 60 Prozent.

„Weisung“ der Ministerin sorgt für Zu- und Widerspruch

Aktienrechtler halten verordnete Pause im Asfinag-Bauprogramm für zulässig – Einvernehmen in der Regierung notwendig

Wien – Das von der Wirtschaftskammer in Verkehr gebrachte Rechtsgutachten „zur Zulässigkeit von Weisungen an den Vorstand der Asfinag“ sorgt unter Gesellschaftsrechtlern für Kopfschütteln. „Selbstverständlich darf ein Eigentümer Weisungen geben, auch in einer Aktiengesellschaft“, stellt eine renommierte Aktienrechtlerin der Wirtschaftsuniversität Wien klar. Der Vorstand einer Aktiengesellschaft müsse derartige Wünsche allerdings nicht befolgen, wenn sie gesetzwidrig wären oder nicht im Interesse des Unternehmens, sagt die Expertin, die ihren Namen nicht in der Zeitung lesen will, zum STANDARD.

Ob die von Verkehrsministerin Leonore Gewessler im Juni ausgegebene Lösung eine solche Weisung darstellt, darüber rätseln auch die

Gutachter der Sozietät KWR Karasek Wietrzyk. Sie gehen allerdings davon aus und sehen das ministerielle Schreiben als unzulässigen Eingriff in das operative Geschäft.

Ein anderer Rechtsberater im staatlichen Bereich widerspricht: Das sei keine Weisung im engeren Sinn, sondern eine Warnung. Würde die Asfinag ihr Bauprogramm weitertreiben oder neue Projekte beginnen, ehe die Evaluierung des Bauprogramms abgeschlossen ist, könnte Schaden entstehen, sagt der Experte, der ebenfalls nicht genannt werden will. „Dieser Schaden wäre dann viel größer als der in der gutachterlichen Stellungnahme angeführt“, sagt er. An „stranded costs“ gäbe es dann nicht 19 Millionen Euro, die die Asfinag für Planungen, Rechts- und Umweltgutachten so-

wie Wasserrechts- oder Naturschutzbescheide für die Lobau-Autobahn bisher ausgegeben hat, sondern möglicherweise viel mehr. „Ein echter Schaden wäre es, wenn der Baustopp aus unvertretbaren Gründen erfolgt.“ Verlorene Planungskosten seien nicht mehr als typisches Unternehmensrisiko.

Zur Erinnerung: Der für Infrastrukturfinanzierung zuständige Sektionschef im Verkehrsministerium schrieb am 25. Juni mit Verweis auf die seit November laufende Evaluierung: „Es wird mitgeteilt, dass derzeit keine Ausschreibungen für etwaige Bauphasen oder behördliche Vorbereitungsmaßnahmen wie Grabungen, Bodenerkundungen, Rodungen, öffentlich-rechtliche Anzeigen etc. vorzunehmen sind.“ Davon explizit ausgenom-

men: Maßnahmen der Verkehrssicherheit, Erhaltung des Bestandes, oder technische Verbesserungen.

Maßgeblich scheint angesichts der Finanzierung des Autobahnbaus – die Asfinag hebt die Maut ein und die Republik haftet für ihre zwölf Milliarden Euro Verbindlichkeiten – insbesondere die vom Sektionschef vorgenommene Einschränkung: „Diese Vorgehensweise dient ausschließlich zur Erreichung der Ein-

vernehmensherstellung 2021 ff (bzw. 2022 ff) und nimmt keine Entscheidung im Hinblick auf den Evaluierungsprozess vorweg.“

Gemäß Bundeshaushaltsgesetz ist über die Finanzierung des Bauprogramms Einvernehmen zwischen Finanz- und Verkehrsministerium herzustellen. Dafür ist die Gesamtheit aller rechtlichen, wirtschaftlichen und finanziellen Vorgänge zu prüfen und zu bewerten.

Firma Hartmann kauft:

- Hochwertige Pelzbekleidung
- Markentaschen von Hermès, Louis Vuitton, Dior, Chanel
- Kleinkunst, Bilder
- Porzellan, Bleikristall, Silberbesteck
- Gold- und Silberschmuck sowie Markenschmuck
- mechanische Armband- und Taschenuhren
- Münzen, auch ganze Münzsammlungen

Kontakt:
Ronny-Hartmann.at oder telefonisch: 0650/584 92 33
Seriose Abwicklung. Abholung vor Ort. Barzahlung.

Corona-Schutzmaßnahmen (wie Mund- und Nasenschutz, Handdesinfektionsmittel) werden eingehalten.