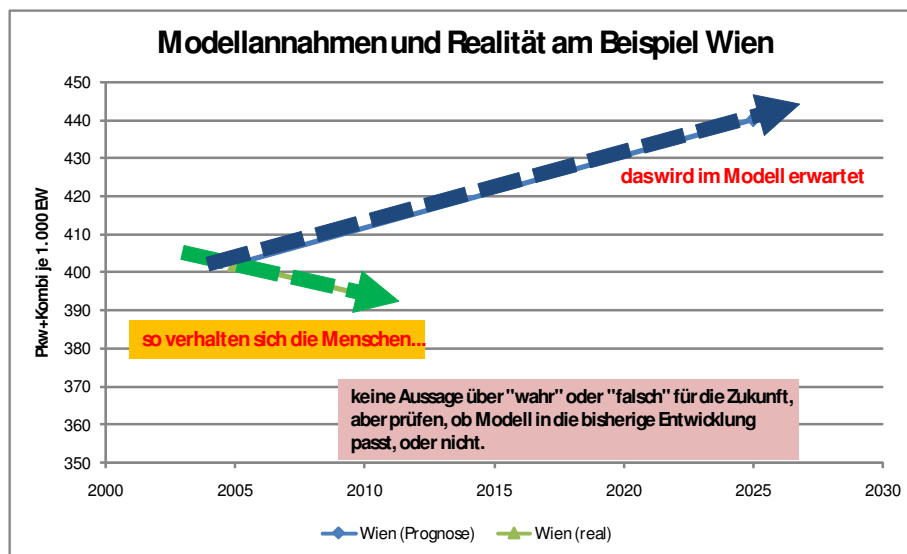


Wesentliche relevante Teile der Grundannahmen stimmen nicht mit den realen Entwicklungen überein!

1. Prognosen

Die Prognosen zur Entwicklung des Motorisierungsgrades ausgehend vom Jahr 2005 bilden eine wesentliche Grundlage für die Darstellung der Verkehrswirksamkeit und damit der Sinnhaftigkeit der Lobau-Autobahn. Vergleicht man aber die vorausgesagte Entwicklung mit den Tatsachen ergeben sich ganz andere Szenarien.



Die dargestellten Prognosewerte zur Entwicklung des Motorisierungsgrades in Wien entsprechen nicht den derzeitigen Trends. Dies liegt insbesondere an den verkehrspolitischen Maßnahmen zur Verlagerung auf den Umweltverbund basierend auf den klar formulierten Zielsetzungen der Stadt Wien.

Ein Ansteigen des Motorisierungsgrades in den Umlandregionen von Wien kann in Abhängigkeit der dort gesetzten Maßnahmen ebenso gesteuert werden. Zumindest für Wien ist die Plausibilität eines um 10% ansteigenden Motorisierungsgrades bis zum Jahr 2025 nicht gegeben.

2. Verkehrspolitische Maßnahmen der Stadt Wien

Die verkehrspolitischen Annahmen im Modell wurden bereits von der Realität überholt. Bereits umgesetzte oder geplante Maßnahmen zur **Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung** und **Erhöhung der Kurzparktarife**, sowie die Reduktion der Jahresnetzkarte der Wiener Linien müssen im Modell berücksichtigt werden, da sie das Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs massiv beeinflussen. Damit ergeben sich zwangsläufig:

Unrealistische Szenarien

Verkehrspolitische Maßnahmen zur Zielerreichung wie im Masterplan Verkehr Wien für das Jahr 2020 vorgesehen, werden im Referenzszenario nicht ausreichend

berücksichtigt. Ausgehend von den Zielgrößen der Verkehrsmittelwahl, die eine Erhöhung des Anteils von nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern und öffentlichen Verkehr für Wien und im Pendlerverkehr nach Wien vorsehen, müssten realistische Referenzszenarien dem Bau der Lobau-Autobahn sowie den damit in Verbindung stehenden weiteren Ausbauvorhaben (Marchfeldschnellstraße, etc.) zu Grunde gelegt werden. Die Szenarien zur Treibstoffpreiserhöhung und Pkw-Maut wurden nur im Planfall mit der Realisierung der S1 verglichen. Damit ist eine vergleichende Darstellung zur Entlastung des Bestandsnetzes mit realistischen Alternativszenarien nicht gegeben.

Die Annahmen einer starken Zunahme im Verkehrsaufwand bis zum Jahr 2025 stehen im Widerspruch zu den realen Entwicklungen. Die nicht Berücksichtigung insbesondere raumstruktureller Wirkungen und plausibler Erfahrungswerte der Vergangenheit führen zu der kuriosen Situation, dass im Verkehrsmodell durch Geschwindigkeitserhöhung eine Reduktion des Verkehrsaufwandes resultiert. Würde diese These stimmen, hätte der Autobahn- und Schnellstraßenbau der vergangenen Jahrzehnte zu einer immer weiter abnehmenden Verkehrsaufwand führen müssen. Das Gegenteil war der Fall.

Planfall	Fahrleistung [Mio. Kfz-km je Tag]		
	Pkw	Schwerverkehr	Summe
Bestand 2005	64,322	7,001	
R Referenz 2025	84,821		
M1-HR 2025	84,758		
M13 2025	84,867	15,147	

Die Welt der traditionellen Verkehrsingenieure: weniger Pkw-Verkehr durch Autobahnbau ?

Tabelle 27: Verkehrsaufwand in der Ostregion

Darstellung der Auswirkungen

Im maßgebenden Planfall zur Berechnung der Lärm- und Schadstoffbelastung wird ausschließlich der Bau der Lobau-Autobahn, ohne Realisierung der mit ihr in Verbindung stehenden Strecken, wie die Marchfeldschnellstraße oder der Ausbau der A22 berücksichtigt. Eine Untersuchung im gesamten Korridor (Nordosten Wiens) mit Auswirkungen auf das restliche Stadtgebiet (wie beispielsweise die Auswirkungen von zunehmender Feinstaubbelastung fehlen). **Aufgrund der Nicht-Anwendung dynamischer Modellierungsmodelle fehlen raumstrukturelle Veränderungen und damit mittelfristige Verkehrsverhaltensänderungen. Über die Dauer der so genannten Entlastungswirkung können deshalb keine Aussagen gemacht werden.**

Die Auswirkungen auf Fußgänger und Radfahrer und öffentlichen Verkehr

Den Modellen werden konstante Anteile der Verkehrsmittel „zu Fuß“ und „Fahrrad“ zugrunde gelegt. Diese Annahmen berücksichtigen nicht die Wirkungen der Lobau-Autobahn auf Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen. Die Veränderungen verschlechtern die Erreichbarkeit für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer. **Es zeigt sich eine klare Verschiebung in der Verkehrsmittelwahl und eine Reduktion des Anteils im öffentlichen Verkehr. Dies widerspricht den verkehrspolitischen**

Zielsetzungen der Stadt Wien. In der Bewertung der Asfinag wird das Nicht-Erreichen der Zielsetzungen lediglich als „geringe Verschlechterung“ bewertet.

Ziele

Die Auswahl bestimmter Zielindikatoren erfolgt willkürlich, eine Bewertung überwiegend auf subjektiver Ebene. Wesentliche relevante Indikatoren, wie z.B. „Energieverbrauch des Gesamtverkehrssystems“ wurden nicht beurteilt. Die Festlegung der Beurteilungsparameter und der Bewertungsformalismen lag in der Verantwortung des jeweils zuständigen Fachplaners.

Zusammenfassung

- Der Bau des Lobautunnels und des Regionenrings wirken den Zielsetzungen der Stadt Wien im Masterplan Verkehr Wien 2003 definierten Zielen diametral entgegen. Er widerspricht auch der Klimastrategie von Bund und Gemeinde. Die Lobau-Autobahn hat massive negative Auswirkungen auf die Stadtentwicklung von Wien und die bestehenden innerstädtischen Strukturen.
-
- Der Anteil des motorisierten Verkehrs an den zurückgelegten Wegen in Wien wird erhöht.
- Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an den Einpendlern wird erhöht.
- Rad-, Fuß- und öffentlicher Verkehr werden durch die Verbesserung der Pkw-Erreichbarkeit strukturell geschwächt.
- Emissionen, Schadstoffbelastung und die Zahl der durch Lärm beeinträchtigten Einwohner nimmt zu.
- Die Abwanderung an die Peripherie wird verstärkt.
- Kaufkraftabfluss ins Umland.
- Flächenverbrauch durch Zersiedelung.
- Schwächung von kleinteiligen Wirtschaftsstrukturen durch economy of scale – Effekte.
- Usw.