

S1 schafft zusätzlichen Verkehr und nährt den Speckgürtel Wiens!

Factsheet von Stadtplaner DI Reinhard Seiß
Dezember 2006

Die Fakten ...

Die S1 steht im Widerspruch zu stadtplanungs- und verkehrspolitischen Zielen Wiens:

Sie macht es weiter attraktiv, ins grüne (und günstigere) Umland Wiens abzuwandern (derzeit verlassen alljährlich 5.000 Bewohner die Stadt) sowie an der Peripherie einzukaufen (was die Verödung der Wiener Geschäftsstraßen und Bezirkszentren noch weiter fortschreiten lässt; derzeit stehen dort 100.000 qm Verkaufsfläche leer) – und ihre Wege ausschließlich mit dem Auto zurück zu legen. Dies widerspricht dem Ziel einer kompakten Stadt der kurzen Wege (gemäß STEP 05).

Die S1 steht im Widerspruch zu den wirtschaftspolitischen Zielen Wiens:

Der so genannte Speckgürtel ist heute nicht mehr nur eine Wohn- und Einkaufsgegend. Nahm die Zahl der Arbeitsstätten in Wien in den 90er Jahren um 22 Prozent zu, so verzeichneten Bezirke wie Wien-Umgebung und Korneuburg Zuwächse von 42 bzw. 50 Prozent. Mittlerweile pendeln 62.000 Wiener tagtäglich in die Ostregion aus, die zu 93 Prozent mit dem Auto fahren. Die S1 wertet den Wirtschaftsstandort „Speckgürtel“ massiv auf.

Die S1 steht im Widerspruch zu den umweltpolitischen Zielen Wiens:

Zusätzlicher Autoverkehr bedeutet eine zunehmende Verschärfung der gesundheitsgefährdenden Feinstaub- und Ozonbelastung sowie eine weitere Zunahme des CO₂-Ausstoßes – entgegen dem Wiener Klimaschutzprogramm von 1999. Zudem führt die S1 mitten durch den von der Stadt Wien selbst als schützenswert definierten Wald- und Wiesengürtel und zerstört wertvolle Natur- und Naherholungsgebiete (gemäß Plan Grüngürtel Wien 1995).

Der Hintergrund ...

Vor allem auf Initiative der Stadt Wien hat die ASFINAG bis 2006 das erste Teilstück der S1, der Wiener Außenring Schnellstraße, fertig gestellt, das im Südosten der Bundeshauptstadt eine Tangentialverbindung zwischen der A2 (Südautobahn) und der A4 (Ostautobahn) schafft. Bis etwa 2015 soll die S1 quer durch den Nationalpark Donau-Auen fortgesetzt werden und auch den Nordosten Wiens umfahren – sowie nach dem Knoten mit der ebenfalls geplanten A5 (Nordautobahn) weiter nach Nordwesten bis zur A22 (Donauufer-Autobahn) weiter führen, womit – in Verbindung mit der bestehenden A21 – beinahe ein geschlossener Autobahn-/Schnellstraßenring um Wien realisiert wäre.

Aus raumplanerischer und verkehrsplanerischer Sicht ist der Bau der S1 jedoch als höchst nachteilig einzustufen.

Das Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg beispielsweise ordnet Umfahrungsstraßen nach eingehenden empirischen Studien in die Rubrik *Scheinlösungen im Verkehr* ein und

klassifiziert sie als *kontraproduktive und ineffektive Konzepte der Verkehrspolitik*: „Als eine der Hauptstrategien zur Entlastung von Innenstädten wird von vielen Verkehrsplanern und -politikern der Bau von Umgehungsstraßen angesehen. [...] Bei vernetzter Analyse wird deutlich, dass die Zusammenhänge komplexer und die Maßnahmen in der Regel kontraproduktiv sind. [...] Gerade die Städte, die in der Vergangenheit am meisten auf den Bau von Umgehungsstraßen, Tangenten oder großzügigen Stadtautobahnen setzen, haben heute am stärksten mit dem Symptomen des Verkehrsinfarkts zu kämpfen.“

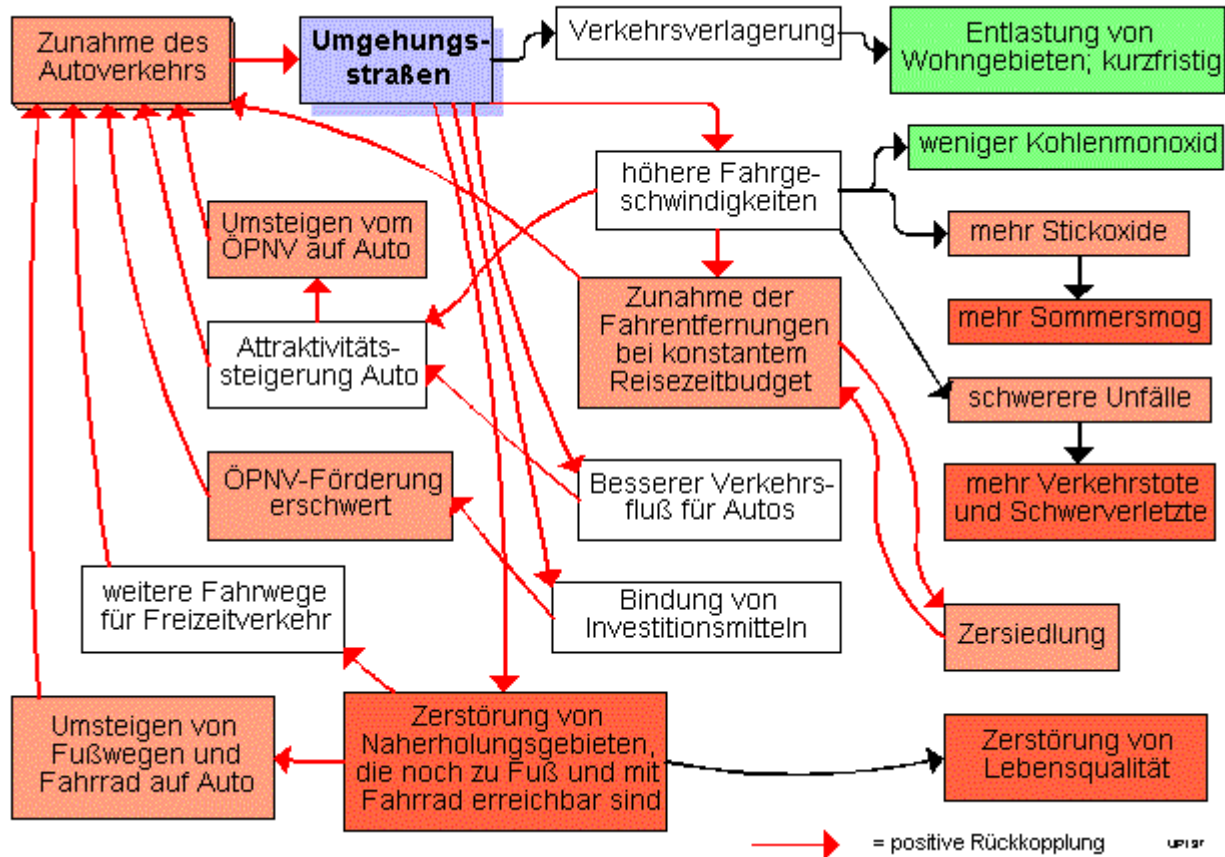
So führt der Bau hochrangiger Umfahrungsstraßen insbesondere zu folgenden Effekten:

- Anziehung von Verkehr von stärker frequentierten Routen
- Verlagerungen vom Öffentlichen Verkehr, Rad- und Fußgängerverkehr aufs Auto
- Generieren zusätzlicher Autofahrten
- Konzentration der Rush-Hours / Spitzenbelastungen
- Verlängerung der Wege, Aufwertung fern liegender Ziele
- Verstärkung der räumlichen Funktionstrennung (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen)

Das heißt, leistungsfähige Umfahrungsstraßen fördern die Suburbanisierung und Zersiedlung des Stadtlands.

Dieser Effekt konnte in Wien in den letzten Jahren an Hand der Südosttangente (A23) beobachtet werden. Die als Umfahrungsroute konzipierte Stadtautobahn entlastete die parallel laufenden Stadtstraßen wie die Schlachthausgasse nur für kurze Zeit (Untersuchungen von Univ.-Prof. Dr. Hermann Knoflacher, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik, TU Wien) – ermöglichte aber das tägliche Pendeln zig-Tausender Bewohner der monofunktionalen Stadterweiterungsbezirks Donaustadt im Nordosten Wiens in die Gewerbegebiete im Süden. Zudem fungierte die Tangente bald als Hauptverkehrsader für die Einpendler aus dem Speckgürtel südlich, östlich und nördlich von Wien zu ihren Arbeitsstätten im Zentrum. Die A23 wurde so zur meist überlasteten Autobahn Österreichs – was die Politik schließlich zum Bau der S1 veranlasste.

Wirkungsmechanismen von Umgehungsstraßen (insbesondere in Form von Autobahnen und Schnellstraßen)



Quelle: Umwelt- und Prognose-Institut Heidelberg

Auch die Studie von Univ.-Prof. Dr. Gerd Sammer (Institut für Verkehrswesen, BOKU Wien) im Auftrag von Shell (2004) prognostiziert einen drastischen Anstieg des Pkw-Anteils in Wien auf langfristig 45 Prozent – entgegen dem politischen Ziel einer Reduzierung dieses Werts auf 25 Prozent (laut Masterplan Verkehr 2003). Hauptgrund für die zu erwartende Autoverkehrszunahme ist der weitere Ausbau des hochrangigen Straßennetzes in und um Wien.

Dazu kommt, dass die Stadt Wien die stets als Umgehungsstraße argumentierte S1, die den internationalen Transitverkehr um Wien herum führen sollte, schon vor ihrer Errichtung als Aufschließungsstraße für große Stadtentwicklungsgebiete – in Rothneusiedl ebenso wie am Flughafen Aspern – vorgesehen hat. Damit wird die S1 ihre Funktion als Umfahrroute über kurz oder lang verlieren und durch Quell- und Zielverkehr Auslastung finden. Dem nächsten Umfahrring um Wien wird somit bereits jetzt Vorschub geleistet.

Rückfragehinweis:

DI Reinhard Seiß

Tel./Fax +43-1-503 14 10

urban.plus@gmx.at