



## MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Politisch-ökologische Konfliktanalyse des Autobahn- und Tunnelprojekts *S1 Schwechat-Süßenbrunn* („Lobautunnel“)

verfasst von / submitted by

Nikolai Weber, B.A.

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of  
Master of Arts (MA)

Wien, 2020 / Vienna, 2020

Studienkennzahl lt. Studienblatt /  
degree programme code as it appears on  
the student record sheet:

UA 066 589

Studienrichtung lt. Studienblatt /  
degree programme as it appears on  
the student record sheet:

Masterstudium Internationale Entwicklung

Betreut von / Supervisor:

Mag. Mag. Dr. Johannes Knierzinger

## Zusammenfassung

In meiner Masterarbeit untersuche ich die gesellschaftlichen Interessen und Machtverhältnisse, die dem Autobahn- und Tunnelprojekts *S1 Schwechat-Süßenbrunn* (auch ‚Lobautunnel‘) sowie dem darum entstandenen Konflikt zugrunde liegen. Hierzu bediene ich mich des akteur\_innenorientierten, handlungstheoretisch inspirierten Konfliktbegriffs aus der soziologischen Konflikttheorie von Dietz/Engels (2014), der dem Forschungsansatz der Politischen Ökologie zuzuordnen ist. Zum Lobautunnel liegen in der Fachliteratur fünf Studien vor, diese stammen jedoch aus der Verkehrs- bzw. Raumplanung. Eine politisch-ökologische Konfliktanalyse des Lobautunnels im Hinblick auf den dahinterliegenden politischen Prozess, die Interessen der Konfliktparteien und deren Machtverhältnisse fehlt bisher. Die vorliegende Arbeit möchte sich dieser Lücke annehmen. Für die vorliegende Arbeit wurden leitfaden-gestützte Interviews mit zentralen Akteur\_innen geführt. Diese sind die Stadt Wien, das Land Niederösterreich, die ASFINAG, der Nationalpark Donau-Auen, Umweltschutzorganisationen und Bürger\_inneninitiativen sowie Bauland-Anrainer\_innen. Die Interview-Partner\_innen wurden mittels eines Schneeball-Samplingverfahrens ermittelt. Mithilfe von Medienberichten, Dokumenten von NGOs sowie Stadt-, Raum- und Verkehrsplanungsstudien zum Bauprojekt wird der politische und historische Kontext des Konflikts rekonstruiert. Im Anschluss wird ein Überblick über die wichtigsten Argumente und Gegenargumente aus der Debatte um den Lobautunnel gegeben. Die Projektbetreiber\_innen versprechen sich eine Verkehrsentslastung und positive Auswirkungen auf die Standortentwicklung. Kritiker\_innen sehen hingegen den Grundwasserschutz in Gefahr, erwarten hohe Beeinträchtigungen durch Lärm und Luftschadstoffe und zweifeln die verkehrsentslastende Wirkung des Projekts an („induzierter Verkehr“). Es folgt eine theoretische Analyse des Konflikts mithilfe der Ansätze des *Contentious Politics* und der Politischen Ökologie. Der *Contentious-Politics*-Ansatz wird angewendet, um die Konfliktgeschichte in fünf politische Interaktionsphasen zu unterteilen. Mithilfe der Politischen Ökologie werden die politisch-räumlich-ökologischen Interaktionen der Akteur\_innen analysiert und bewertet. Die Projektbetreiber\_innen beziehen sich auf die Studie von Ahrens et al. o. J., in der der Lobautunnel zur Erreichung der Ziele der Smart-City-Rahmenstrategie als notwendig erachtet wird. Diese Ziele stehen jedoch im Widerspruch zu den absehbaren ökologischen und stadtentwicklungsspezifischen Folgen des Projekts. Bei der polit-ökologischen Analyse des Konflikts kann ein klassenübergreifender „automobiler Konsens“ festgestellt werden, der ressourcenintensive automobile Infrastruktur und eine sexistische Stadtentwicklung befördert, die männliche Erwerbsarbeit über weibliche Sorgearbeit stellt, wodurch der „imperiale Charakter“ (Brand/Wissen 2017) des Lobautunnels aufgezeigt wird.

## Abstract

In my master's thesis, I investigate the social interests and power relations that underlie the construction project of the *S1 Süßenbrunn-Schwechat* motorway section (also known as 'Lobautunnel') and the resulting conflict around it. For this I use the actor-oriented, action-theory based concept of conflict developed in the sociological conflict theory of Dietz/Engels (2014), which can be assigned to the research approach of political ecology. There are five studies in the literature analyzing the Lobautunnel, but these are based in the field of traffic and spatial planning. A political-ecological conflict analysis of the Lobautunnel with regard to the underlying political process, the interests of the conflict parties and their balance of power has not been carried out yet. Guideline-based interviews are held with key actors. These are the city of Vienna, the state of Lower Austria, the ASFINAG, the National Park Donau-Auen, environmental protection organizations and citizens' initiatives as well as neighbouring residents of the building plots. The interview partners were identified using a snowball sampling method. The political and historical context of the conflict is reconstructed with the help of media reports, documents from NGOs as well as city, spatial and traffic planning studies on the construction project. Afterwards, an overview of the most important arguments and counterarguments from the debate on the Lobautunnel is given. The project operators are hoping for traffic relief and a positive impact on city development, critics are warning against jeopardizing the groundwater, expect high levels of noise and air pollution and contest the traffic-relieving effects of the project ("induced traffic"). What follows is a theoretical analysis of the conflict based on approaches of contentious politics and Political Ecology. The *contentious politics* approach is applied in order to divide the conflict history into five political interaction phases. Based on the political ecology approach, the political-spatial-ecological interactions of the actors are analyzed and evaluated. The project operators refer to the study by Ahrens et al. o. J., in which the Lobautunnel is considered necessary to achieve the goals of the Smart City Framework Strategy. However, these goals contradict the foreseeable ecological and urban developmental consequences of the project. In the political-ecological analysis of the conflict a cross-class "automobile consensus" can be identified which promotes resource-intensive automobile infrastructure and sexist urban development that puts male wage work before female care work, demonstrating the "imperial character" (Brand/Wissen 2017) of the Lobautunnel.

## Danksagung

Vielen Dank an meinen Betreuer Johannes Knierzinger, an die Lektor\_innen Esther Wawerda, Manuel Grebenjak, Mira Kapfinger, Anne Glatt und Paula Bethge und an alle Interviewteilnehmer\_innen, die diese Arbeit ermöglicht haben.

Wien, 06.05.2020

Nikolai Weber

## Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	1
2. Theorie.....	4
2.1 Forschungsrelevanz .....	4
2.2 Theoretische Grundlagen .....	5
2.3 Forschungsstand: Machtstrukturen von Konflikten um Natur .....	10
3. Forschungsfragen .....	21
4. Methodik .....	21
4.1 Mixed-Methods-Ansatz .....	21
4.2 Qualitative Leitfadeninterviews .....	22
4.3 Sampling .....	23
5. Kontext und Geschichte des Autobahn- und Tunnelprojekts S1 Schwechat-Süßenbrunn (,Lobautunnel‘) .....	24
5.1 Kontext.....	24
5.2 Konflikthistorie .....	35
6. Zusammenfassung der Interview-Ergebnisse .....	42
7. Theoretische Analyse der Interview-Ergebnisse .....	60
7.1 Contentious politics .....	61
7.2 Politische Ökologie .....	67
8. Ausblick.....	73
9. Conclusio .....	76
Literatur.....	82
Quellen .....	86
Anhang.....	90

## Abbildungen

Abb. 1: Anteile der Sektoren an den THG-Emissionen, Österreich 2017 .....	4
Abb. 2: Landstraße L2 zwischen Raasdorf und Groß-Enzersdorf .....	27
Abb. 3: Designierte Übergangsstelle zwischen Tunnel und überirdischer Autobahn .....	27
Abb. 4: Trasse der Lobauautobahn .....	28
Abb. 5: Spange Seestadt Aspern .....	29
Abb. 6: Trasse Spange Seestadt Aspern 1 .....	29
Abb. 7: Trasse Spange Seestadt Aspern 2 .....	30
Abb. 8: Besetzer_innen blockieren Forststraße der Hainburger Au (1984) .....	33
Abb. 9: Donau-Nebenarm in der Hainburger Au (2015) .....	33
Abb. 10: Nationalpark Donau-Auen .....	36
Abb. 11: Mahnwache in der Lobau .....	39
Abb. 12: Fahrzeugblockade in der Lobau .....	39
Abb. 13: Grünraum bei Wien Aspern Nord .....	44
Abb. 14: Längenschnitt des Tunnels .....	47
Abb. 16: TEN-T Core Network Corridors, Ausschnitt Mitteleuropa .....	54
Abb. 17: Förderbereiche der Connecting Europe Facility .....	55
Abb. 15: LKW fährt durch Groß-Enzersdorf .....	58

## Abkürzungen

ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
BI	Bürgerinitiative
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMLRT	Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus
BMVIT	Bundesministerium Verkehr, Innovation und Technologie
BStG	Bundesstraßengesetz
BVwG	Bundesverwaltungsgericht
EU	Europäische Union
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
FPÖ	Freiheitliche Partei Österreichs
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NGO	Non-governmental organization (Nichtregierungsorganisation)
ÖAMTC	Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club
ÖPNV/ÖV	Öffentlicher Personennahverkehr/Öffentlicher Verkehr
ÖVP	Österreichische Volkspartei
SPÖ	Sozialdemokratische Partei Österreichs
STEP 25	Stadtentwicklungsplan Wien 2025
SUPer NOW	Strategische Umweltprüfung für den Nordosten Wiens
TEN-V	Transeuropäische Verkehrsnetze
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-G	Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit
VFHG	Verfassungsgerichtshof
VwGH	Verwaltungsgerichtshof

## 1. Einleitung

In meiner Masterarbeit will ich anhand des akteur\_innenorientierten, handlungstheoretisch inspirierten Konfliktbegriffs aus der soziologischen Konflikttheorie von Dietz/Engels 2014 untersuchen, welche gesellschaftlichen Interessen und Machtverhältnisse sich dem seit 25 Jahren währenden Konflikt um den Bau des Autobahnabschnitts S1 Süßenbrunn-Schwechat<sup>1</sup> (auch Lobauautobahn, Lobautunnel) zugrunde liegen.

Zu Beginn erarbeite ich das theoretische Werkzeug, welches ich für die Beantwortung der Forschungsfrage benötige. Ich ziehe dafür Literatur aus den Forschungsfeldern der Politischen Ökologie und der soziologischen und politikwissenschaftlichen Konfliktforschung heran. Eine Motivation für meine Arbeit ist, dass noch keine politisch-ökologische, konflikttheoretische Untersuchung zum Infrastrukturprojekt Lobautunnel vorliegt und die Einbettung des Diskurses um dieses Projekt in eine holistische, sozial-ökologische Betrachtungsweise einen Beitrag zur sozial-ökologischen Transformation der Stadt Wien leisten kann. Ein zweiter wichtiger Bestandteil des theoretischen Grundgerüsts ist der *Contentious-Politics*-Ansatz, der politische Konflikte anhand der Strategien der jeweiligen Akteur\_innen analysiert. Dabei spielen bestimmte politische Zeitfenster, sogenannte *political opportunity structures*, eine wichtige Rolle, um den Verlauf eines Konflikts retrospektiv analysieren zu können.

Im Methodenteil gehe ich auf die von mir gewählte qualitative Methode des narrativen Leitfadeninterviews nach Dannecker/Vossemer 2014, Mayring 2002 und Helfferich 2014 ein. Die Interviews werden mit ausgewählten Akteur\_innen des Lobautunnelkonflikts geführt. Es handelt sich dabei um die Stadt Wien, das Land Niederösterreich, die ASFINAG, der Nationalpark Donau-Auen, einige Umweltschutzorganisationen und Bürgerinitiativen sowie Bauland-Anrainer\_innen. Die Interview-Partner\_innen wurden mittels eines Schneeball-Samplingverfahrens ermittelt. Zusätzlich werden Medienberichte, Dokumente von NGOs und Stadt-, Raum- und Verkehrsplanungsstudien zum Bauprojekt untersucht. Ich verfolge einen explorativen Sozialforschungsansatz, um die

---

<sup>1</sup> <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2914406/> [Zugriff: 27.11.2019].

Machtstrukturen des Lobautunnels als Fallbeispiel für ‚Konflikte um Natur‘ historisch, polit-ökonomisch und polit-ökologisch zu untersuchen.

Um die Leser\_in in den Kontext des Fallbeispiels einzuführen, werden im Kapitel ‚Fallbeispiel‘ wichtige Elemente und Prozesse erläutert, die Historie des Konflikts mithilfe des durch die Medienanalyse gewonnenen Datenmaterials nachgezeichnet und zentrale Entwicklungstreiber des Projekts beschrieben.

In der Zusammenfassung der Interview-Ergebnisse werden die wichtigsten Argumente der Befürworter und Gegenargumente der Gegner des Projekts dargestellt und diskutiert. In der theoretischen Analyse der Interview-Ergebnisse wird die Theorie auf das Fallbeispiel angewandt, insbesondere aus der Perspektive des *Contentious-Politics*-Ansatzes und der Politischen Ökologie, um Schlüsse aus der Konfliktforschungsliteratur für das Fallbeispiel des Lobautunnels zu ziehen. Dabei werden verschiedene Aspekte des Konflikts und verschiedene Dimensionen der Forschungsfrage beleuchtet. Im Anschluss an die Analyse wird ein Ausblick auf die zukünftige Entwicklung des Infrastrukturkonflikts gegeben.

Abschließend führe ich in der Conclusio die zentralen Erkenntnisse aus der Ergebnisdiskussion anhand der Forschungsfragen zusammen.

Als Form einer geschlechtergerechten Sprache wird die des Unterstrichs gewählt. Unter Bürger\_innen sind z. B. Bürgerinnen und Bürger gemeint, wobei der Unterstrich ausdrückt, dass die Geschlechtergrenzen nicht starr sind, sondern vielmehr durch soziale Beziehungen geformt werden und dementsprechend nie eindeutig sind.

### **Subjektive Positionierung**

Ich verorte mich in der Klimagerechtigkeitsbewegung und war jahrelang aktiv in mehreren europäischen Klimagerechtigkeits-Netzwerken. Akademisch positioniere ich mich ebenfalls aktivistisch im Sinne von „activist research“<sup>2</sup>, und sehe diese Arbeit als Beitrag zum Diskurs um eine sozial-ökologische Transformation angesichts der „multiplen

---

<sup>2</sup> Vgl. Hale, Charles R. (2001): What is Activist Research? In: Items & Issues, 2, 1-2, 2001, S. 13-15. URL: [https://issuu.com/ssrcitemsiissues/docs/i\\_i\\_vol\\_2\\_no\\_1-2\\_2001?e=24618429/35326062](https://issuu.com/ssrcitemsiissues/docs/i_i_vol_2_no_1-2_2001?e=24618429/35326062) [Zugriff: 06.05.2020].

Krise“<sup>3</sup> der „Spätmoderne“<sup>4</sup>. Hieraus leitet sich für mich eine klare Position innerhalb des Lobautobahn-Konflikts ab: Die Verkehrsforschung zeigt unmissverständlich, dass mehr Autobahnen lediglich zu mehr Verkehr führen und nicht die Lösung des Verkehrsproblems sein können. Dieser sogenannte „induzierte Verkehr“ wird bislang in der Verkehrspolitik missachtet, wie die Ergebnisse dieser Arbeit zeigen, sodass ein tiefgreifendes polit-ökonomisches Verständnis für einen politischen Wandel nötig ist. Viel wichtiger noch: Die Klimakrise schreitet ungebremst voran, internationale Abkommen wie das Kyoto-Protokoll und die Pariser Klimaabkommen haben die Erwartungen der Zivilgesellschaft bisher eher enttäuscht.<sup>5</sup> Seit der COP-15 in Kopenhagen fordert die globale Klimagerechtigkeitsbewegung radikale politische Maßnahmen zur sofortigen Reduktion von Treibhausgasen sowie eine Transformation der „imperialen Lebensweise“ (Brand/Wissen 2017) des Globalen Nordens. In diesem Kontext kann die Fortsetzung und „Einbetonierung“ fossiler Infrastruktur zunehmend als Risiko für das Wohl der Menschheit und die Stabilität des Öko-Systems mit unvorhersehbaren Folgen für die Zukunft bewertet werden. Ich selbst bin nicht direkt am Widerstand gegen den Lobautunnel beteiligt. Das österreichische Klimagerechtigkeits-Netzwerk *„System Change, not Climate Change!“*<sup>6</sup> unterstützt den Austausch der Widerstandsakteur\_innen gegen den Lobautunnel, beispielsweise durch die Organisation des alljährlichen Klimacamps<sup>7</sup> bei Wien, auf dem sich verschiedene Akteur\_innen der Klimagerechtigkeitsbewegung vernetzen können, oder mit der Kampagne #WienAutofrei<sup>8</sup>. Hiermit folge ich dem Ansatz der Politischen Ökologie, die sich explizit von einer „apolitischen“ Ökologie abgrenzt und sich bewusst normativ positioniert (vgl. Robbins 2012: 5 ff., 12).

---

<sup>3</sup> Vgl. Brand, Ulrich (2009): Die Multiple Krise. Dynamik und Zusammenhang der Krisendimensionen, Anforderungen an politische Institutionen und Chancen progressiver Politik. Heinrich Böll Stiftung, 2009. URL: [https://www.boell.de/sites/default/files/multiple\\_krisen\\_u\\_brand\\_1.pdf](https://www.boell.de/sites/default/files/multiple_krisen_u_brand_1.pdf) [Zugriff: 06.05.2020].

<sup>4</sup> Vgl. Flick, Peter (2018): Rezension vom 13.08.2018 zu: Andreas Reckwitz: Die Gesellschaft der Singularitäten. Zum Strukturwandel der Moderne. Suhrkamp Verlag (Berlin) 2017. In: Socialnet Rezensionen. URL: <https://www.socialnet.de/rezensionen/24642.php> [Zugriff: 06.05.2020].

<sup>5</sup> Rosa Luxemburg Stiftung (2016): A successful climate summit, but no progress for climate justice? Februar 2016. URL: <https://www.rosalux.de/en/publication/id/14855/a-successful-climate-summit-but-no-progress-for-climate-justice/> [Zugriff: 06.05.2020].

<sup>6</sup> <https://systemchange-not-climatechange.at> [Zugriff: 13.04.2020].

<sup>7</sup> <https://klimacamp.at> [Zugriff: 13.04.2020].

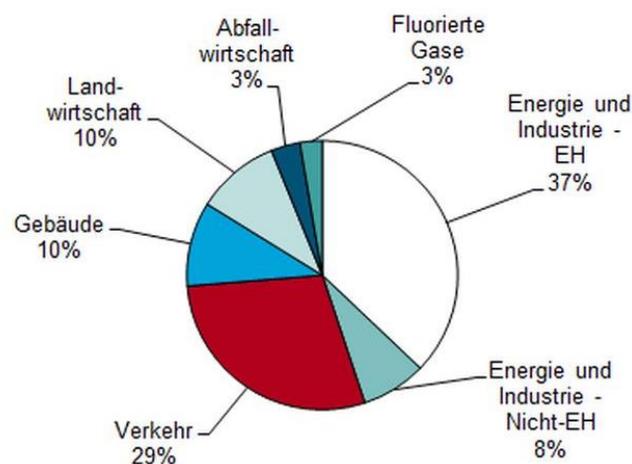
<sup>8</sup> <https://systemchange-not-climatechange.at/de/autofrei> [Zugriff: 13.04.2020].

## 2. Theorie

### 2.1 Forschungsrelevanz

Weltweit konzentrieren sich mehr als 50 % der Bevölkerung, 80 % des BIPs, 60 % des Siedlungswasserverbrauchs, 60 % des Energieverbrauchs mit ca. 75 % der THG-Emissionen in Städten (Rink/Kabisch 2017: 243). Angesichts der Klimakrise, aufgrund derer rasche, effektive Lösungen zur Senkung der Treibhausgas-Emissionen notwendig sind<sup>9</sup>, werden deshalb in der Nachhaltigkeitsforschung Städte als zentrale Transformationsakteurinnen identifiziert (ebd.: 245). In diesem Sinne erklärte der ehemalige UNO-Generalsekretär Ban Ki-moon: „Our struggle for global sustainability will be won or lost in cities“.<sup>10</sup> In Österreich verursacht der Verkehrssektor, insbesondere der motorisierte Individualverkehr (MIV), rund 30 % der nationalen Treibhausgase<sup>11</sup> (vgl. Abb. 1), daher ist ein massives Infrastrukturprojekt wie die Lobauautobahn in einer Höhe von 2,47 Milliarden Euro<sup>12</sup>, das eine fossile, ressourcenintensive Mobilitätsform fördert, kritisch zu untersuchen. Aufgrund der globalen Relevanz urbaner Mobilität knüpft die Wahl des Fallbeispiels der Lobauautobahn an die gegenwärtige Nachhaltigkeitsforschung an (ebd.).

**Abb. 1: Anteile der Sektoren an den THG-Emissionen, Österreich 2017**



Quelle: Umweltbundesamt 2019.

<sup>9</sup> <https://www.ipcc.ch/sr15/chapter/chapter-3/> [Zugriff: 27.11.2019].

<sup>10</sup> <https://www.un.org/press/en/2012/sgsm14249.doc.htm> [Zugriff: 27.11.2019].

<sup>11</sup> <https://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/luft/treibhausgase/> [Zugriff: 27.11.2019].

<sup>12</sup> Veranschlagte Kosten inklusive 30 % Zuschussobergrenze. [https://service.bmf.gv.at/BUDGET/Budgets/2018\\_2019/beilagen/Infrastrukturbeilage\\_2018\\_2019.pdf](https://service.bmf.gv.at/BUDGET/Budgets/2018_2019/beilagen/Infrastrukturbeilage_2018_2019.pdf) [Zugriff: 27.11.2019].

## 2.2 Theoretische Grundlagen

### **Politisch-Ökologische Konflikttheorie**

Bei der Untersuchung des Lobautunnelkonflikts als Fallbeispiel von Konflikten um Natur beziehe ich mich auf den politisch-ökologischen, konflikttheoretischen Zugang von Dietz/Engels (2014). Die Autorinnen definieren Konflikte als „soziales Handeln, das durch Macht und Interessen strukturiert wird“ (Dietz/Engels 2014: 82). Konflikte um Natur definieren sie als „Konflikte darum, wie der Zugang zu, die Kontrolle über und der Besitz von Ressourcen gesellschaftlich verteilt sind“ (ebd.: 78). Anders ausgedrückt: nicht die Ressourcen per se, beispielsweise öffentlicher Raum, sondern „die Prozesse ihrer gesellschaftlichen Aneignung“ (ebd.: 79) sind ausschlaggebend. Voraussetzung für einen Konflikt ist ein sozialer Widerspruch zwischen mindestens zwei Akteur\_innen. Ein Widerspruch muss aber nicht immer zu einem Konflikt führen, erst wenn er in Handeln resultiert, liegt ein Konflikt vor. Die Handlungsoptionen und -mittel von Akteur\_innen hängen von ihrer sozialen Machtposition (also die Fähigkeit das eigene „Verhältnis sowie das von anderen Akteur\_innen zur Natur zu kontrollieren“ (ebd.: 83)) sowie von ihren durch Interessen geleiteten Zielen ab, die sich mit Zustimmung oder gegen den Willen anderer realisieren lassen (vgl. ebd.: 82 f.). Ein zentraler Gedanke der Arbeit der Autorinnen ist, dass Konflikte um Natur nicht neutral verlaufen, sondern stets „sozial produziert und durch Macht- und Herrschaftsverhältnisse strukturiert“ (ebd.) sind. Dies entspricht der Auffassung von Köhler/Wissen (2011) wenn sie schreiben, dass „jegliche Form der Produktion von Natur nicht losgelöst von Herrschaftsverhältnissen, [...] vom jeweiligen Verhältnis zwischen Klassen und Geschlechtern sowie von rassistischen Diskriminierungen [zu begreifen ist]“ (Köhler/Wissen 2011: 223).

Bei der Frage, wie plurale gesellschaftliche Naturverhältnisse reguliert werden, muss laut Jahn/Wehling (1998: 85) zwischen der „materiellen und der symbolischen Dimension“ von Naturverhältnissen unterschieden werden. Die materielle Dimension meint den „Stoffwechsel mit der Natur“, die symbolische Dimension meint „kulturelle Deutungen von Natur und Naturverhältnissen“ (ebd.). Es wird angenommen, dass ein solcher Konflikt kultureller Deutungsmuster dem Lobautunnelkonflikt zugrunde liegt, der Einfluss nimmt auf den materiellen Stoffwechsel, d. h. in diesem Fall, auf den Ausgang

der Debatte um den Bau der Autobahn. In solchen Fällen lassen sich den Autoren zufolge „dominante Akteure und hegemoniale Strukturen materieller und symbolischer Art ausmachen, die die bestehenden Regulationsweisen von Naturverhältnissen prägen und Veränderungen erschweren oder blockieren können“ (ebd.: 87). Dabei können „unterschiedliche Interessen, kulturelle Deutungsmuster, materielle Ressourcen und strukturelle Handlungsbedingungen [...] in Konflikt geraten“ (ebd.). Köhler/Wissen (2011) betonen die Bedeutung eines kritischen theoretischen Zugangs zur ökologischen Krise. Die Krise liege nicht bei „isolierten Umweltproblemen“, sondern bei den „gesellschaftlichen Naturverhältnisse[n] insgesamt“, wobei vorherrschende, technikbasierte Lösungsansätze Teil des Problems, nicht der Lösung seien (Köhler/Wissen 2011: 218). Das Konzept der gesellschaftlichen Naturverhältnisse stellt einen Versuch dar, die analytische Unterscheidung von Gesellschaft und Natur zu überwinden und deren „konstitutive Vermitteltheit“ zu betonen (Christoph Görg zit. nach ebd.: 219). Diese besagt, dass „Natur sozial produziert ist, und zwar sowohl in physisch-materieller als auch in sprachlich-symbolischer Hinsicht“ (ebd.: 220), analog zur Differenzierung von Jahn/Wehling 1998. Natur ist aber nicht ausschließlich sozial produziert, sie besitzt auch eine gewisse Eigenständigkeit bzw. eine eigene unkontrollierbare Materialität, die im Rahmen der kapitalistischen Produktionsweise maßgeblich ignoriert wird, was die Autor\_innen als „zentrale Ursache der ökologischen Krise“ (ebd.: 222) benennen. Außerdem sind den gesellschaftlichen Naturverhältnissen stets die bestehenden Machtverhältnisse materiell eingeschrieben und werden dadurch verstärkt: „Jegliche Formen der Naturaneignung und -produktion sind also immer auch geprägt vom jeweiligen Verhältnis zwischen Klassen und Geschlechtern sowie von rassistischen Diskriminierungen. Umgekehrt stellt die Kontrolle der Naturverhältnisse ein wichtiges Medium sozialer Herrschaft dar“ (ebd.: 223).

Das Konzept der gesellschaftlichen Naturverhältnisse lässt sich in den breiteren Forschungsansatz der Politischen Ökologie einordnen. Gegenstand dieses Ansatzes ist nach Robbins (2012) die kritische Analyse von „political forces at work in environmental access, management, and transformation“ (Robbins 2012: xvi). Dieser Analyse liegt folgender Gedanke zugrunde: „politics are inevitably ecological and ecology is inherently political“ (ebd.: xvi f.). Es handelt sich also um den Versuch darzustellen, dass die Trennung von Mensch und Natur unzutreffend ist: „nature and society are undivided“

(ebd.: xvii). Damit wird die Möglichkeit geschaffen, Umwelt- oder Naturschutzprobleme in ihrem politisch-ökonomischen Kontext zu erfassen, und damit einem politischen Artikulations- und Reformpotenzial zugänglich zu machen (vgl. ebd.: 4 f.). Die Politische Ökologie versteht sich damit auch explizit als Abgrenzung zu einer „apolitischen“ Ökologie, welche oft in Form (neo-)malthusianischer Argumentationen auftritt. Robbins kritisiert die Fokussierung auf apolitische Gründe für die ökologische Krise, z. B. exponentielles Bevölkerungswachstum, und positioniert sich bewusst normativ (vgl. ebd.: 5 ff., 12).

Anschließend an Robbins (2012) bemängeln Dietz/Engels (2014) das Fehlen eines theoretisch fundierten und damit empirisch zugänglichen Konfliktbegriffs innerhalb der Ökologie, wo es oft um materielle Verteilungs- und Aneignungskonflikte geht, und versuchen diese Lücke zu schließen. Sie kritisieren ebenfalls neo-malthusianische, apolitische Ansätze sowie solche, in denen Natur und Gesellschaft analytisch getrennt werden (vgl. Dietz/Engels 2014: 75 ff.) und beziehen sich auf einen marxistisch-dialektischen, sozial vermittelten Naturbegriff als „reziproken Transformationsprozess“ (ebd.: 79) in einer Linie mit Robbins (2012) und Köhler/Wissen (2011). Für die empirische Analyse von Naturkonflikten schlagen Dietz/Engels 2014 einen akteur\_innenorientierten, handlungstheoretischen Ansatz vor (Dietz/Engels 2014: 81). Dieser Ansatz bietet den Vorteil, dass sich der empirische Zugang zu Konflikten um Natur über die beteiligten Akteur\_innen mit den Kategorien „Macht“ und „Interessen“ aus der handlungstheoretischen Konfliktsoziologie an soziale Verhältnisse (z. B. *gender*, *class*, *race* usw.) zurückbinden und damit theoretisch analysieren lässt.

### **Ontologische Reintegration von Mensch und Natur: Buen Vivir, Soziale Ökologie, Ökologische Ökonomie**

Das Konzept der Politischen Ökologie verwende ich hier auf eine bestimmte Weise, indem ich Annahmen aus anderen Denktraditionen darin integriere, insbesondere aus der südamerikanisch-indigenen Modernisierungskritik, Sozialen Ökologie und Ökologischen Ökonomie.

Das feministische, dekoloniale und wachstumskritische Konzept des ‚Buen Vivir‘ steht im Einklang mit der politisch-ökologischen Analyse der Untrennbarkeit von Gesellschaft und Natur und stellt einen Entwicklungsrahmen dar, in dem sich vermeintliche

Entwicklungswidersprüche, wie die von der Lobauautobahn erzeugten, harmonisieren lassen<sup>13</sup>: „It [buen vivir] expresses a deeper change in knowledge, affectivity, and spirituality, an ontological opening to other forms of understanding the relation between humans and non-humans which do not imply the modern separation between society and nature” (Chuji/Rengifo/Gudynas 2019: 111). Viele lateinamerikanische, indigene soziale Bewegungen unterstützen dieses Konzept, welches inzwischen bereits in den Verfassungen von Bolivien und Ecuador verankert worden ist (vgl. ebd.). „*Buen vivir* displaces the centrality of humans as the sole subject endowed with political representation and as the source of all valuation. This implies an ethical opening (by recognizing the intrinsic value of non-humans, and the rights of nature), as well as a political opening (the acceptance of non-human subjects)” (ebd.: 112). Die moderne Trennung von Gesellschaft und Natur, die hier kritisiert wird, entspricht den Erkenntnissen der Sozialen Ökologie. Diese spricht von der menschlichen Gesellschaft als biophysisches und soziokulturelles „Hybrid“. Insbesondere die biophysische Dimension wird bei der ontologischen Trennung von Mensch und Natur der Moderne ausgeblendet, welche neben der menschlichen Population auch die Viehhaltung, die verbrauchte Biomasse, die physische Infrastruktur und alle anderen biophysischen Beziehungen miteinschließt, die die Gesellschaft mit ihrer natürlichen Umgebung eingehen muss, um sich zu erhalten und zu reproduzieren. Die Gesamtheit des materiellen und energetischen Inputs und Outputs der Gesellschaft wird als sozialer Metabolismus bezeichnet (vgl. Kramm et al. 2017: 4).

Die Ökologische Ökonomie begründet sich ebenfalls durch die Dekonstruktion der mechanistischen Epistemologie sowohl der neoklassischen als auch der marxistischen Wirtschaftstheorie, die eine ontologische Trennung von Mensch und Natur vorsieht. Diese habe zu einer Ausbreitung von stark vereinfachenden ökonomischen Modellen geführt, welche fundamentale ökonomische Zusammenhänge verschleiern. Das zeige sich in der Darstellung des ökonomischen Prozesses als isolierter, zirkulärer Austausch zwischen Produktion und Konsum. In der isolierten Betrachtung ökonomischer Prozesse liege das zentrale Problem, denn er könne nicht funktionieren ohne einen

---

<sup>13</sup> Eine ausführliche Übersicht des ‚Pluriversums‘ der akademischen Post-Development-Strömung mit einer großen Bandbreite von lokalen und globalen radikalen systemischen Praktiken, Initiativen und sozialen Bewegungen, geleitet durch Werte wie Gerechtigkeit, ökologische Nachhaltigkeit, Diversität, Solidarität, Würde, Gewaltfreiheit und Frieden, findet sich bei Kothari 2019.

kontinuierlichen Austausch, der die Umwelt auf kumulative Weise verändert, sodass der ökonomische Prozess schließlich selbst von diesen Änderungen auf relevante Weise beeinflusst wird. Das heißt konkret die Berücksichtigung natürlicher Ressourcen, welche in den „klassischen“ Modellen fehlen (vgl. Georgescu-Roegen 1975: 347 f.). Ausgehend von den Erkenntnissen der Sozialen Ökologie und der Ökologischen Ökonomie, verlieren die Grenzen zwischen Mensch und Natur ihre Bedeutung, die Begriffe Ökologie und Ökonomie erhalten einen ineinanderfließenden Bedeutungszusammenhang. Wenn ich den Begriff der Politischen Ökologie verwende, habe ich diese ‚hybride‘ Beziehung im Sinn, er kann also synonym als politische ökologische Ökonomie oder politische ökonomische Ökologie gelesen werden.

### **Imperiale Lebensweise**

Die imperiale Lebensweise analysiert die kapitalistische Dynamik zwischen Angebot und Nachfrage von Waren, also extrahierte und zum Teil weiterverarbeitete Natur. Somit richtet sie den Blick weder auf die Produktionsseite, die im kritischen ökologischen Diskurs oft im Vordergrund steht, noch ausschließlich auf die Konsumseite, wie es im neoliberalen Diskurs der Fall ist. Stattdessen untersucht sie den wirtschaftlichen Prozess als dynamisches Ganzes, als Zusammenspiel von Produktion und Konsum, als System „auf Kosten der Anderen“. Wie ist dies zu verstehen? Brand/Wissen veranschaulichen dies am Beispiel des Geländewagens:

„Der/die SUV-FahrerIn ließe sich als die automobilen Subjektivität des neoliberalen Kapitalismus begreifen. Die Polarisierung zwischen Sicherheit und Unsicherheit sowie zwischen Überlegenheit und Subalternität, wie sie mit dem SUV auf den Straßen verschärft wird, korrespondiert mit einer zunehmenden sozialen Polarisierung sowie mit der neoliberalen Diffusion marktförmiger und konkurrenzialer Mechanismen in alle gesellschaftlichen Bereiche hinein“ (Brand/Wissen 2017: 129).

So zeigt sich, dass die Schwierigkeit der Überwindung der „imperialen Automobilität“ für eine – angesichts der Klimakrise – notwendige sozial-ökologische Transformation nicht allein der Macht der Autoindustrie zuzuschreiben ist, sondern systemischen Charakter hat. Diese „Hartnäckigkeit“ des Autos, die die Autoren als „automobilen Konsens“ bezeichnen, entspricht „auch den Interessen der ArbeiterInnen, Angestellten und Gewerkschaften, die einen grundlegenden Umbau als Bedrohung ihrer Organisationsmacht wahrnehmen. [...] Die Beschäftigten in der Autoindustrie scheinen sich nach wie vor stark mit ihren Unternehmen und Produkten zu identifizieren“ (ebd.: 139). Während Klassenverhältnisse für die automobilen Subjektivität mit dem Erscheinen von massentauglichen Modellen wie das Model-T von Ford in den USA oder dem Volkswa-

gen in Deutschland (intra-national) an Bedeutung verlieren, spielen Geschlechterverhältnisse für die automobilen Subjektivität nach wie vor eine große Rolle, wie Brand/Wissen (2017) weiter ausführen:

„Autos werden mit sexistischen Motiven beworben; ihr Design bedient Geschlechterstereotype; sie begünstigen die Herausbildung einer hegemonialen Männlichkeit entlang von Eigenschaften wie Aggressivität, Gewalt und Technologie; und [...] [sie] helfen, ‚Männlichkeit entlang von Fragen technischer Kompetenz wiederherzustellen‘“ (ebd.: 140 f.).

Darüber hinaus argumentieren die Autoren, dass die Verallgemeinerung der Automobilität mit der räumlichen Funktionstrennung in der Stadtentwicklung (vgl. hierzu Boustedt 1975) einherging, die die ungleichen Geschlechterverhältnisse räumlich fest schrieb:

„Wo das Wohnen der Mittelklasse sich zum großen Teil in suburbanen Räumen konzentriert, die mit sozialen Infrastrukturen nur schlecht ausgestattet sind, und das Arbeiten in Stadt- oder Gewerbezentren stattfindet, wo also die für Städte lange Zeit charakteristische Funktionsmischung aufgehoben ist, da lassen sich Lohn- und Sorgearbeit nur schwer miteinander verbinden. [...] Verkehrssysteme werden für vollzeiterwerbstätige Männer konzipiert und bieten Transportmöglichkeiten vor allem zu Erwerbsarbeitsplätzen, die Mobilitätsbedürfnisse der Nichterwerbsarbeit – der Begleitung von Kindern und alten Menschen, des Einkaufens oder der Beteiligung an sozialen und kulturellen Aktivitäten –, die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Vereinbarkeit von Erwerbs- und Nichterwerbsarbeit sowie die Bedürfnisse von nicht erwerbstätigen VerkehrsteilnehmerInnen wie Kindern und alten Menschen werden demgegenüber vernachlässigt“ (ebd.: 140 f.).

Diesen Effekt bezeichnen Brand/Wissen als „doppelte Externalisierung“:

„Sie [die kapitalistische Produktionsweise] eignet sich sowohl Natur als auch Sorgearbeit auf eine Weise an, die nicht oder nur sehr bedingt auf dem die Warenzirkulation bestimmenden Prinzip des Äquivalentaustausches beruht. Außerdem tendiert sie dazu, ihre sozialen und ökologischen Kosten auf die Natur und den Bereich der Sorgearbeit zu verlagern. In der Automobilität, ihrem Ressourcenbedarf, den immensen Schäden, die sie weltweit an Mensch und Natur verursacht, und den Ungleichheiten im Geschlechterverhältnis, die durch automobilen Infrastrukturen festgeschrieben werden, kurz: ihrem imperialen Charakter, kommen beide Formen der Externalisierung exemplarisch zusammen“ (Brand/Wissen 2017: 141).

### 2.3 Forschungsstand: Machtstrukturen von Konflikten um Natur

Derzeit liegen in der Literatur insgesamt fünf Studien vor, die sich mit dem Lobautunnel auseinandersetzen, allesamt aus der Verkehrs- bzw. Raumplanung. Im Jahr 2009 beauftragten die *Grünen Wien* einen Verkehrsplaner mit der Prüfung von verkehrspolitischen Alternativen zum Lobautunnel (vgl. Seelmann 2009). 2015 beauftragte die Stadt Wien das Institut für Verkehrswissenschaft der TU Wien ebenfalls mit der Prüfung von Alternativen zum Lobautunnel inklusive ihrer Auswirkungen auf den Verkehr in Wien. Es wurden mehrere alternative Verkehrsmodelle erstellt und deren Wirkungen berechnet (vgl. Knoflacher et al. o. J.). Basierend auf dieser Arbeit wurde im Auf-

trag der SPÖ ein Bericht einer interdisziplinären ‚ExpertInnen-Gruppe‘ aus den Bereichen Raumentwicklung, Landschaftsplanung, Verkehrsplanung, Bauingenieurwesen und Wirtschaft geschrieben, mit dem Ziel die TU-Studie zu reflektieren (vgl. Ahrens et al. o. J.). Zusätzlich wurde eine Studie über die Effekte der Lobauautobahn auf den Klimaschutz erstellt (vgl. Lechner o. J.). 2017 wurde eine raumplanerische Kosten-Nutzen-Analyse der Lobauautobahn veröffentlicht (vgl. Hrabalik 2017).

Auf die Studien von Seelmann (2009), Knoflacher et al. (o. J.), Ahrens et al. (o. J.) und Lechner (o. J.) wird im Laufe der Arbeit näher eingegangen. Grundlage der Arbeit von Hrabalik (2017) ist ein Vergleich der verschiedenen projektierten Trassenführungen mithilfe einer Nutzwertanalyse, einer Herangehensweise im Rahmen von ökonomischen Nutzen-Kosten-Untersuchungen, die im Rahmen des Vorprojekts für die S1 im Jahr 2005 erfolgte. Das Ziel dieser Arbeit liegt darin, diese Nutzwertanalyse mit ausgewählten Faktoren neu zu bewerten. Die Arbeit kommt zu dem Ergebnis, dass keine Trassenführung den anderen eindeutig überlegen ist. Eine akteur\_innenorientierte, politisch-ökologische Untersuchung des Projekts im Hinblick auf die dahinterliegenden politischen Prozesse, die Interessen der Konfliktparteien und deren Machtverhältnisse liegt noch nicht vor. „Ohne Zweifel ist die Analyse gesellschaftlicher Widersprüche ebenso eine Voraussetzung dafür, ihnen politisch entgegenzuarbeiten wie dafür, die aus ihnen folgenden Konflikte verstehend erklären zu können“ (Dietz/Engels 2014: 85).

Im Folgenden werden einige Untersuchungen aus der soziologischen und politikwissenschaftlichen Konfliktforschung in den Bereichen Infrastruktur, Landnutzung und Bergbau vorgestellt, die den von mir gewählten Ansatz auf gleiche oder ähnliche Weise auf andere Fallbeispiele anwenden. Es wird auf den theoretischen Zugang, die Forschungsfrage und die Methodik der Studien eingegangen und anschließend reflektiert welche Rolle die jeweilige Studie für die eigene Arbeit spielt.

### **Studien der soziologischen und politikwissenschaftlichen Konfliktforschung**

In einer explorativen Überblicksstudie über Konflikte um Infrastrukturprojekte in Österreich (Gutschik, Horvath, Weinzierl 2007) untersuchen die Autor\_innen den Verlauf von sieben Fallbeispielen aus den Bereichen Straße (Ennsnahe Trasse der B 146, Pyhrn-Autobahn), Schiene (Lainzer Tunnel, Semmering-Basistunnel) und Energie (380 kV-Leitung zwischen Rotenturm und Zwaring, Donaukraftwerk Hainburg, Atomkraft-

werk Zwentendorf). Ziel der Studie ist es zu untersuchen „wie die Konflikte verlaufen, warum die Projekte verzögert werden und woran sie scheitern können“ (ebd.: 218). Dazu wurden Rechnungshof- und Medienberichte ausgewertet und Expert\_inneninterviews durchgeführt. Die Ergebnisse der Studie sind für ein kritisches Verständnis des Konfliktverlaufs nicht zielführend, da die Autor\_innen die „wirtschaftliche Dimension“ des Konflikts von Anbeginn ihrer Arbeit in den Vordergrund stellen: „Immerhin entstehen durch die Verhinderung und Verzögerung von Infrastrukturprojekten der österreichischen Volkswirtschaft immense finanzielle Schäden, was sich wiederum negativ auf Wirtschaftswachstum und Beschäftigung auswirkt“ (ebd.: 219). Damit sind die Ergebnisse voreingenommen, die Legitimität ökonomischer Argumente wird a priori über die der anderen Argumente gesetzt. Dies geht aus der Formulierung hervor, dass „die gewonnenen Erkenntnisse [...] politisch nutzbringend angewandt werden [können], [...] auf diese Weise [werden] [...] Investitionen in Infrastruktur, die einen nachweislich bedeutsamen Effekt auf Wachstum und Beschäftigung haben [...], für die öffentliche Hand wieder kalkulierbar“ (ebd.: 220). Die Mängel dieser Studie offenbaren, dass ein politischer Infrastrukturkonflikt nicht erschöpfend untersucht werden kann ohne eine machtsensitive theoretische Grundlage, um nicht einer staatlichen Instrumentalisierung zum Opfer zu fallen.

Ganz anders die Untersuchung des länderübergreifenden Infrastruktur- und sogenannten ‚Entwicklungsprojekts‘ „Plan Puebla Panama“ in Süd-Mexiko und Mittelamerika (Wilson 2013), die eine explizite theoretische Grundlage vorweisen kann. Im untersuchten Projektvorhaben ist die Errichtung von Energie-, Kommunikations- und Verkehrsinfrastruktur, sowie von Urlaubsorten, exportorientierten Industrieanlagen und Plantagen vorgesehen. Kleinbäuerliche und indigene Bewegungen lehnten den Plan ab und leisteten Widerstand gegen Baumaßnahmen. Wilson baut seine Arbeit auf der kapitalismuskritischen Raumtheorie von Henri Lefebvre auf, durch die eine distanzierte institutionelle Analyse ermöglicht wird (Staat, Märkte usw.) und die Interessen von Widerstandsbewegungen epistemisch berücksichtigt werden. Wilson teilt seine Arbeit in vier Abschnitte ein. Zunächst geht er auf die Lefebvres theoretische Überlegungen zu Raumpolitik ein. Im zweiten Abschnitt wendet er diese Überlegungen auf das von ihm gewählte Fallbeispiel an. Im dritten Abschnitt schaut er sich noch genauer die materielle Implementierung des Projekts und die daraus resultierenden Konflikte an. Zum

Schluss beschreibt er den Alternativplan der zapatistischen kleinbäuerlich-indigenen Bewegung in Chiapas, Mexiko und dessen gewaltvolle Unterdrückung durch den mexikanischen Staat (vgl. ebd.: 76 f.). Wilson beschreibt den Konfliktverlauf in chronologischer Folge, sowie die Bemühungen der Widerstandsbewegungen Alternativen aufzubauen, indem er den medialen Diskurs nachverfolgt (vgl. ebd.: 83 ff.). Die präsentierten Alternativen bezieht er direkt von den Veröffentlichungen der relevanten Widerstandsakteur\_innen, hauptsächlich des ‚Ejército Zapatista de Liberación Nacional‘ (EZLN) (vgl. ebd.: 86 ff.). Wilson arbeitet in seiner Arbeit deskriptiv, es fehlt eine wissenschaftliche Fragestellung und eine methodisch fundierte Analyse.

Melanie Nagel (2016) beschäftigt sich in ihrer Dissertation mit dem Konflikt um das Infrastrukturprojekt „Stuttgart 21“, bei dem der Bau eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs in Stuttgart geplant ist. Die Forschungsfrage ihrer Arbeit zielt auf die Dynamik im politischen Diskurs, insbesondere die „starke Polarisierung zwischen Gegnern und Befürwortern“ und die Auswirkungen des Schlichtungsverfahrens (Nagel 2016: 24) ab. Nagel unternimmt dafür eine Medieninhaltsanalyse der Berichterstattung von vier Tageszeitungen im Zeitraum von 2002-2011, bei der die beteiligten Akteur\_innen und ihre Argumente erfasst werden. Dabei können „Diskurskoalitionen, Konfliktnetzwerke, dynamische strukturelle Veränderungen im Lauf der Zeit, sprunghafte Änderungen der Argumentation, strategische Koalitionen und Subgruppen im Netzwerk“ identifiziert werden, wodurch „die spezifische Funktionslogik dieser ideellen Strukturen [...] dechiffrier[t]“ werden (ebd.: 25). Dieses Verfahren bezeichnet Nagel als „Diskursnetzwerkanalyse“. Der Fokus auf das Schlichtungsverfahren und die daraus resultierenden Veränderungen im Konfliktprozess sind auch für die Untersuchung des Lobautunnelkonflikts von Interesse, bei dem der einberufene „Runde Tisch“, welcher zur politischen Mediation fungieren sollte, von den Projektgegner\_innen als Farce kritisiert wurde (vgl. Matysek/Eichert 2017). An diesem kritischen Punkt des Konfliktprozesses können möglicherweise die im Forschungsinteresse befindlichen Machtstrukturen zutage gefördert werden. Methodisch arbeitet Nagel mit einer quantitativen sozialen Netzwerkanalyse (vgl. Nagel 2016: 105 ff.), sodass eine unmittelbare Vergleichbarkeit mit meiner Arbeit nicht möglich ist. Dennoch ist der Forschungsschwerpunkt von Nagel auf Konfliktodynamik und der Wendung des Konflikts nach dem Schlichtungsprozess

eine interessante Grundlage für das weitere Vorgehen bei der Untersuchung des Lobautunnelkonflikts, welches durch eine machtsensitive Analyse ergänzt werden kann.

Rosa Lehmann (2019) untersucht in ihrer Dissertation den Konflikt um den Bau von Windenergieanlagen in Tehuantepec, Mexiko. Ziel der Arbeit ist es, den Kontext des Konflikts um die Windenergieanlagen im Isthmus von Tehuantepec zu beschreiben, die beteiligten Akteur\_innen zu identifizieren, die zentralen Konfliktpunkte, wie der Konflikt ausgetragen wird und wer die Gewinner\_innen bzw. Verlierer\_innen des Bauprojekts sind (Lehmann 2019: 3). Diese Leitfragen erscheinen auch für den Lobautunnel interessant, insbesondere die Frage nach Gewinner\_innen bzw. Verlierer\_innen des Projekts, das heißt nach der ungleichen Verteilung von Kosten und Nutzen des Projekts, die als Anhaltspunkt für die dahinterliegenden Machtverhältnisse herangezogen werden kann. Darüber hinaus interessiert Lehmann, wer über das ökonomische Projekt und die Modi für dessen Umsetzung entscheidet (vgl. ebd.: 6), was ebenfalls als Anhaltspunkt für die Frage nach den Machtstrukturen innerhalb eines Konflikts genutzt werden kann. Methodisch arbeitet Lehmann mit qualitativen Methoden der Sozialforschung, vor allem qualitative Interviews und Beobachtungen, und bezieht sich dabei ebenfalls auf Flick 2007, Helfferich 2011 und Mayring 2002 (vgl. ebd.: 11). Weitere Quellen, die Lehmann heranzieht, sind „mexikanische Presseartikel, Dokumente von Regierungsbehörden und Nichtregierungsorganisationen, bereits veröffentlichte wissenschaftliche Studien und bereits vorhandene quantitative Daten“ (ebd.: 12). Theoretisch baut Lehmann ihre Dissertation auf dem Zugang der Politischen Ökologie, besonders auf dem Konzept der gesellschaftlichen Naturverhältnisse auf. Dabei bezieht sie sich auf die Arbeiten von Bridge et al. 2015, Robbins 2012, Görg 2002, 2003, 2004 und Wissen 2008. Der Beitrag der Politischen Ökologie bestehe darin, „konfliktvolle Dynamiken auf der Mikroebene mit Strukturen und Prozessen auf der Makro- und Mesoebene in Verbindung zu setzen“, wobei der „verwendete Konfliktbegriff auf Herrschaftsverhältnisse bezogen“ sei (ebd.: 21). Lehmann will dabei herausarbeiten „inwieweit sich der Konflikt um die Windenergieanlagen im mexikanischen Isthmus von Tehuantepec auf der Veränderung und Gestaltung der gesellschaftlichen Naturverhältnisse gründet. An dieser Gestaltung sind Akteure beteiligt, die mit unterschiedlicher Macht ausgestattet sind“ (ebd.). Ähnlich wie Dietz/Engels 2014 (81 f.) arbeitet Lehmann mit einem Machtbegriff, der sich an der Handlungsfähigkeit einer Akteur\_in ori-

entiert. Diese sind ungleich verteilt, abhängig von der Position der jeweiligen Akteur\_in in der Sozialstruktur, die durch soziale Ungleichheit gekennzeichnet ist (vgl. Lehmann 2019: 22). „Differenzkategorien wie Klasse, Geschlecht, *race* bzw. Ethnie, aber auch Körper, Geografie, Alter, formeller Bildungsgrad beeinflussen diese Zugangsmöglichkeiten und wirken intersektional“ (ebd.), d. h. sie verstärken sich gegenseitig und produzieren in ihrem Zusammenspiel zusätzliche spezifische Diskriminierungsformen (vgl. Becker-Schmidt 2007). „Insofern sind soziale Ungleichheiten von Bedeutung für die Handlungsspielräume von Akteuren, die gesellschaftlichen Naturverhältnisse mitzugestalten“ (Lehmann 2019: 22).

Der Forschungsbereich Landnutzungstransformation/ Zugang zu Land/ Landbesitzverhältnisse zeichnet sich durch einen polarisierten Diskurs zwischen kritischen und neoliberalen Stimmen aus. Während letztere von „ausländischen Direktinvestitionen in Land“ oder „Agrarinvestitionen“ sprechen, ist in der kritischen Debatte das ‚Buzzword‘ *Land Grabbing* populär geworden, das als Ausgangspunkt politisch-ökologischer Forschung über den Zugang zu und die Kontrolle über Landressourcen darstellt. In einer Untersuchung von Land Grabbing am Beispiel der Landpolitik in Äthiopien definieren Engels/Dietz (2011) dieses Phänomen als „Umnutzung großer Landflächen zugunsten kommerzieller Agrarproduktion im globalen Süden – durch ausländische Investoren ebenso wie durch nationale staatliche und privatwirtschaftliche Akteure“ und sehen darin einen „Ausdruck kontextuell spezifischer sozialer Machtstrukturen und Herrschaftsverhältnisse (etwa in Form von Geschlechterverhältnissen, Identitätszuschreibungen, ethnisch und national verfasster Normsetzungen, generationen- und klassenspezifischer Inklusions- und Exklusionsmechanismen)“ (Engels/Dietz 2011: 400 f.). Ausgehend von den gleichen theoretischen Prämissen wie Lehmann (2019), fragen die Autor\_innen nach den Machtverhältnissen zwischen verschiedenen kollektiven Akteur\_innen, deren (ungleiche) Strukturierung entlang sozialer Kategorien und den profitierenden Akteur\_innen (vgl. ebd.: 413 f.). Somit kann die vorliegende Arbeit als wiederholte empirische Anwendung eines sich bewährenden analytischen Instrumentariums angesehen werden.

In derselben Publikation analysiert Exner (2011) das Phänomen Land Grabbing am Beispiel Tansanias mit einer globalen politisch-ökonomischen Perspektive unter besonde-

rer Einbeziehung der Rolle der Weltbank. Das Land Tansania ist, im Gegensatz zu Äthiopien (Engels/Dietz 2011), strukturell geprägt durch seine koloniale Geschichte, weshalb der welt-system-theoretische Ansatz Exners als geeignet erscheint. Beide Beiträge sind politisch-ökonomisch essayistisch aufgebaut und stützen sich auf eine Vielzahl von Studien und Statistiken, ohne eigenes empirisches Material hervorzubringen. Sie lassen sich als Anwendung des von Dietz/Engels 2018 entworfenen Analyserahmens verstehen, mit dem „Konflikte um Land, die im Zusammenhang mit strukturellen Transformationsprozessen und Krisen stehen, der empirischen Untersuchung zugänglich“ gemacht werden sollen (Dietz/Engels 2018: iii). Dieser Analyserahmen basiert, ebenso wie die Arbeit von Dietz/Engels 2014, auf einem handlungsorientierten Konfliktbegriff, auf den ich mich ebenfalls in meiner Arbeit beziehen möchte.

Mit einem ähnlichen politisch-ökologischen Forschungsfokus geben Engels/Dietz 2017 einen Sammelband über Ressourcen-, Bergbau- und Landkonflikte und deren Implikationen für das Verhältnis zwischen Staat, Gesellschaft und Natur heraus. Exemplarisch wird hieraus ein Beitrag von Bettina Engels über einen Goldminenkonflikt in Burkina Faso herausgegriffen (vgl. Engels 2017). Bis zur Jahrtausendwende entbrannten Minenkonflikte weltweit in Form von Arbeitskämpfen, hauptsächlich geführt von Gewerkschaften. Seitdem verursacht die Expansion des industriellen Bergbaus in indigene und kleinbäuerlich bewirtschaftete Gebiete eine Veränderung der Akteur\_innenkonstellation, bei der indigene und andere Nichtregierungs-Organisationen in den Mittelpunkt rücken und neue Themen auf die Agenda setzen wie Umweltschutz, Steuergerechtigkeit, Menschen-, Landnutzungsrechte und Bürger\_innenrechte, sowie Machtverhältnisse innerhalb der Entwicklungspolitik. Dabei sind die Minenkonflikte oft ‚nur‘ der Auslöser des Konflikts, der auf verschiedenen politischen Ebenen (Engl.: *scales*) bearbeitet wird (vgl. ebd.: 149 f.). In ihrem Beitrag untersucht Engels die Fragen, wie soziale Akteur\_innen auf verschiedenen politischen Ebenen auf diese Expansionsbemühungen der Bergbauindustrie reagieren. Theoretisch basiert die Arbeit auf dem analytischen Konzept der *contentious politics* (dabei insbesondere auf den Konzepten der *repertoires of contention* nach Tilly 2006; Taylor/van Dyke 2004 sowie den *political opportunity structures* nach Tarrow 1998; Meyer 2004), komplementiert durch die Analysekatoren *place* und *scale* aus der soziologischen Raumtheorie nach Escobar 2001; Massey 2005. Der Forschungsstrang *contentious politics* (zu Deutsch etwa „um-

strittene“ oder „kontroverse Politik“) untersucht kontroverse politische Phänomene wie Proteste, Demonstrationen, Streiks, Revolutionen usw., wo insbesondere sozialen Bewegungen als nicht-institutionalisierten kollektiven politischen Akteur\_innen eine besondere Rolle zukommt (Engels 2017: 151). *Repertoires of contention* können hierbei als strategische Werkzeugsätze von Maßnahmen und Taktiken verstanden werden, die von kollektiven Akteur\_innen in einer Kampagne oder ähnlichem benutzt werden können (ebd.). Diese sind stets in einem gesellschaftlich spezifischen historischen, sozialen und (politisch-)kulturellen Kontext eingebettet. Der *political opportunity structures* Ansatz (zu Deutsch etwa „politische Gelegenheitsstrukturen“) stellt die These auf, dass politische Proteste nicht durch die Akteur\_innen alleine erklärt werden können, vielmehr sei der Kontext, in dem sich Akteur\_innen bewegen, ausschlaggebend um ihre Herausbildung und ihren politischen Einfluss zu verstehen. Die Wahl ihrer Strategien, Ziele und Taktiken (ihr *repertoire of contention*) ist nicht beliebig, sondern durch den jeweiligen strukturellen Kontext (Offenheit politischer Institutionen, Ausprägung politischer Koalitionen, Macht von Eliten, staatliche Repressionskapazitäten usw.) geprägt (ebd.: 151 f.). Politische „Gelegenheiten“ sind oft zeitlich begrenzte Ereignisse, die ein „window of opportunity“ für soziale Mobilisierung und Protest eröffnen. Diese Gelegenheitsstrukturen sind umstritten, sie werden kontinuierlich de- und rekonstruiert durch die Interaktion zwischen Protestakteur\_innen und Herrschenden. Oppositionsakteur\_innen können durch kollektive Aktion politische Gelegenheitsstrukturen beeinflussen und Protestbedingungen begünstigen (ebd.: 152). *Place*, als Begriff aus der marxistisch-geprägten soziologischen Raumtheorie (vgl. Lefebvre 1991; Harvey 2001; Smith 1984; Soja 2010), ist laut Engels 2017 hilfreich, um den Zusammenhang zwischen der physisch-materiellen Welt und ihrer soziokulturellen Bedeutung zu analysieren, welcher Ausgangspunkt ist von lokalen, soziokulturell eingebetteten, politischen Konflikten (ebd.): „space is now thought of as an element that transforms and is transformed by historical, economic, political and cultural processes“ (Martín 2017: 27). Widerstrebende Akteur\_innen sind an den physischen Raum gebunden, insofern als er der Ort ist, wo natürliche Ressourcen angeeignet werden. „Therefore it becomes a conflictive space defined by domination, resistance, control and emancipation struggles“ (ebd.). In Bezug auf die Lobau hieße das, den lokalen Konflikt als Kristallisationspunkt widerstrebender und asymmetrischer politischer Kräfte zu verstehen, etwa zwi-

schen neoliberaler, wachstumsgetriebener Wirtschaftspolitik und ‚nachhaltiger Entwicklung‘ und Naturschutz. Die dabei beteiligten Akteur\_innen (Regierungen, Konzerne, lokale Gemeinschaften, NGOs, transnationale Aktivist\_innennetzwerke, zivilgesellschaftliche Organisationen usw.) handeln auf verschiedenen politischen Ebenen oder *scales*: lokal, national, transnational, global. Somit können auch die von ihnen verwendeten Strategien multi-skalar sein (Engels 2017: 153; Martín 2017: 27). In Bezug auf den Lobautunnel wirft die Kategorie der *scale* die Frage auf, welche Akteur\_innen auf welchen *scales* am Konflikt beteiligt sind. Methodisch arbeitet Engels mit semi-strukturierten Interviews, Fokusgruppen und teilnehmenden Beobachtungen. Ergänzend stützt sie sich auf Sekundärdaten wie Pressemitteilungen und Dokumente von internationalen Organisationen, Thinktanks, Bergbaukonzernen, Gewerkschaften, NGOs und des Ministeriums für Bergbau und Energie von Burkina Faso (vgl. Engels 2017: 153 f.). Auf diese Weise erstellt Engels eine Ereignis-Chronologie, die die Strukturen und Zusammenhänge des Konflikts – vor allem die Wechselbeziehungen zwischen den zivilgesellschaftlichen Akteur\_innen auf verschiedenen *scales* mit verschiedenen *repertoires of contention* und der Legislative des Landes – sichtbar werden lassen, woraus sich Schlüsse über die *political opportunity structures* ziehen lassen (vgl. ebd.: 155-165). Die Ergebnisse der Analyse zeigen, dass Konflikte in Burkina Faso fast bei jeder Mine und geplanten Mine stattgefunden haben und bis heute stattfinden. Bisher sei es nicht auf effektive Weise gelungen, die weitverbreiteten großen Spontandemonstrationen auf lokaler Ebene an die Aktivitäten sozialer Bewegungen zu knüpfen, die auf der *scale* nationaler Regulation arbeiten. Auch in der umgekehrten Wirkrichtung sei nur ein schwacher Zusammenhang erkennbar: nur wenige der Bemühungen um Veränderungen der *political opportunity structures* auf nationaler Ebene habe eine Mobilisierung auf lokaler Ebene bewirkt (vgl. ebd.: 165 f.). Engels' konzeptuelle Verknüpfung von *contentious politics* (*repertoires of contention* und *political opportunity structures*), *place* und *scale* dient als fruchtbares Analyse-Instrumentarium zur Offenlegung von Konfliktstrukturen und Identifizierung von Veränderungspotentialen aus Sicht progressiver sozialer Bewegungen und ist somit zur Anwendung auf den Lobautunnelkonflikt sehr geeignet.

Nulman (2015) ist zwar dem Forschungsfeld der Infrastrukturkonflikte zuzuordnen, er wird aber an dieser Stelle vorgestellt, weil er ebenfalls den Ansatz der *contentious poli-*

*tics* verfolgt. In seiner Arbeit beschäftigt sich der Autor mit den dynamischen Interaktionen zwischen sozialen Bewegungen, Industrie und politischen Parteien im Zuge der Auseinandersetzung um den Bau der dritten Piste des Flughafens London Heathrow. Dabei liegt sein Fokus auf der Frage, wie die Beziehungen zwischen den Akteur\_innen strukturiert sind und wie sie sich über die Zeit verändern. Zur Untersuchung der *political opportunity structures* des Konflikts wendet der Autor den methodischen Ansatz des *process-tracing* nach George/Bennett (2005) an, bei dem versucht wird mithilfe von Archivmaterial, Interview-Transkripten und anderen Quellen eine kausale Ereigniskette zu konstruieren (vgl. Nulman 2015: 745). Angewandt auf den Fall des Konflikts von Heathrow unterteilt Nulman eine mehrjährige Protestkampagne in „Interaktionsphasen“. Eine Phase konstituiert sich durch ein sich abzeichnendes Interaktionsmuster zwischen den kollektiven Akteur\_innen. Phasenwechsel konstituieren sich dadurch, dass die grundlegenden Muster sich verlagern und neue Interaktionsmuster auftreten (ebd.). Der Autor erstellt eine historische Chronologie der Kampagne von 1995 bis 2010, die er wie beschrieben in sieben Interaktionsphasen unterteilt. Anschließend interpretiert Nulman die sich so ergebende Struktur und zieht daraus Schlüsse über die Ursachen der Phasenwechsel, um so die Kampagnendynamik zu erklären (vgl. ebd.: 745-754). Die Untersuchung zeigt, dass die Phasenwechsel durch Verlagerungen politischer Allianzen, Veränderungen im öffentlichen Problembewusstsein, erhöhten parteipolitischen Wettbewerb und Wahlprognosen ausgelöst wurden (ebd.: 754).<sup>14</sup> Schlussfolgerungen für radikale Politikwecheldynamiken im Rahmen von *political windows of opportunity* aus den Erfahrungen der britischen Umweltbewegung können bei Nulman (2015: 756) nachgelesen werden. Der Autor bestätigt mit seiner Studie über den Konflikt um den Flughafen von Heathrow die analytische Fruchtbarkeit des *contentious politics* Ansatzes.

Die Publikation „Sand im Getriebe“ von Weber et al. (2018) befasst sich mit Konflikten um mineralische Rohstoffe in Bezugnahme auf die Konflikttheorie von Ralf Dahrendorf. Sowohl quantitative als auch qualitative Methoden kommen hier zum Einsatz. Die Konflikttheorie von Dahrendorf kann zwischen einer „konservativen“ und „neomarxistischen“ Lesart von Raumkonflikten verortet werden, die die „Produktivität von Konflik-

---

<sup>14</sup> Für eine Zusammenfassung der sehr interessanten politischen Dynamik von Heathrow vgl. Nulman (2015: 754 f.).

ten ins Zentrum der Betrachtung stellt“ (Weber et al. 2018: 21 f.). Dahrendorf entwickelt sein Konzept in kritischer Auseinandersetzung mit den Schriften von Karl Marx und dem Strukturfunktionalismus von Talcott Parsons, unter Bezugnahme auf den Herrschaftsbegriff von Max Weber. Dahrendorf geht von der Prämisse aus, dass „in jeder Gesellschaft [...] Mitglieder Macht über andere Mitglieder aus[üben]. Machtverhältnisse prägen daher jede Gesellschaft“ (ebd.: 23). Er unterscheidet drei verschiedene Möglichkeiten des Umgangs mit Konflikten: die Unterdrückung von Konflikten, welche er für unwirksam hält, da sie lediglich die Intensität des Konflikts steigern. Die Lösung von Konflikten, welche er für „wenig aussichtsreich“ hält, da sie die Beseitigung ubiquitärer Herrschaftsverhältnisse erfordere, die jedoch jeder Gesellschaft immanent seien und damit eher zu einer Unterdrückung des Konflikts führe, was, wie oben erläutert, nicht funktioniere. Und schließlich die Regelung von Konflikten, wodurch sie „kontrollierbar [werden] und [...] ihre schöpferische Kraft in den Dienst einer allmählichen Entwicklung sozialer Strukturen gestellt [wird]“ (ebd.: 28). Was unter dem normativen Begriff der Entwicklung verstanden wird, wird hier nicht näher erläutert. Dahrendorf unterscheidet einige Voraussetzungen für eine erfolgreiche Konfliktregelung (ebd.: 28 f.), unter anderem:

- *Die gegensätzlichen Positionen wie auch das Auftreten von Konflikten selbst [müssten] als berechtigte Ausprägungen existierender gesellschaftlicher Normalität akzeptiert werden. [...] Die Positionen des Gegenübers müssen keineswegs geteilt werden, doch darf ihnen nicht die Legitimität des Vorbringens abgesprochen werden.*
- *Die Konfliktregelung [setzt] bei den Ausprägungen des Konflikts an und versucht nicht, dessen Ursachen zu beseitigen.*
- *Es sind Regeln notwendig, die Konfliktparteien gleichbehandeln und die von allen beteiligten Konfliktparteien als verbindlich anerkannt und eingehalten werden.*

Hier offenbart sich eine analytische Schwäche in der Arbeit Dahrendorfs. Während er in seinem theoretischen Fundament die ubiquitäre Existenz von Herrschaft anerkennt, ignoriert Punkt Zwei die empirische Wirksamkeit von Herrschaft innerhalb von sozialen Konflikten, die sich z. B. in Form von Diskreditierungen, staatlicher Repression oder ungleichen Handlungsmöglichkeiten manifestiert. Das Konzept ist damit apolitisch und

wenig hilfreich für eine machtsensitive Konfliktanalyse, ähnlich der explorativen Überblicksstudie über Konflikte um Infrastrukturprojekte in Österreich von Gutschik, Horvath und Weinzierl 2007. Punkt Drei trifft im Falle des Lobautunnelkonflikts auch nicht zu, was sich an der ungleichen Behandlung der Konfliktparteien im Zuge des Runden Tisches zeigen lässt (siehe Kap. 7.1 Contentious politics).

Aus der untersuchten Konfliktforschungsliteratur lässt sich folgende Forschungsfrage mit entsprechenden Unterfragen ableiten.

### 3. Forschungsfragen

Welche gesellschaftlichen Interessen und Machtverhältnisse unterliegen der Planung sowie dem daraus resultierenden Konflikt des Autobahn- und Tunnelprojekts *S1 Schwechat-Süßenbrunn* („Lobautunnel“)?

1. Welche Akteur innen sind mit welcher Rolle am Konflikt beteiligt?
2. Welche Forderungen, Interessen, Ziele und Argumente artikulieren sie?
3. Was sind die zentralen Konfliktpunkte, wer hat einen Nutzen von diesem Projekt und wer trägt die Kosten dieses Projekts?
4. Welche *political opportunity structures* sind in der Konfliktgeschichte zu beobachten? Welche *repertoires of contention* werden dabei angewendet? Welche Bedeutung haben die Kategorien *place* und *scale* für den Konflikt?

### 4. Methodik

#### 4.1 Mixed-Methods-Ansatz

In meiner Arbeit verfolge ich einen theoriegeleiteten, explorativen Sozialforschungsansatz. Ich verwende primär qualitative leitfaden-gestützte Interviews, auf die ich in Kap. 4.2 und 4.3 weiter eingehe. Zusätzlich werden Medienberichte, Dokumente von NGOs und Stadt-, Raum- und Verkehrsplanungsstudien (nachzuschlagen unter „Quellen“) zum Bauprojekt untersucht, die für die Rekonstruktion des historischen Kontexts (Kap. 5.2) relevant sind. Es wurden sowohl Fotografien der designierten Autobahntrasse angefertigt, welche als Grundlage tiefergehender Reflexionen dienen, als auch ein Forschungstagebuch angelegt. Eine teilnehmende Beobachtung am BVwG an der Verhandlung „Wasserrecht Abschnitt Süßenbrunn bis Groß Enzersdorf“ am 30. und 31.

März 2020 war geplant, diese wurde aber wegen des Maßnahmengesetzes zur Eindämmung des Corona-Virus abgesagt.

#### 4.2 Qualitative Leitfadeninterviews

Zur Vorbereitung der Leitfaden-Interviews greife ich auf die Arbeiten von Dannecker/Vossemer 2014, Mayring 2002 und Helfferich 2014 zurück. Die Interviews wurden mit ausgewählten Akteur\_innen des Lobautunnelkonflikts geführt, Dabei habe ich Wert auf eine möglichst hohe Diversität an Perspektiven und Meinungen innerhalb des Konflikts gelegt.

Abstrakte Analysen, um die es in dieser Arbeit geht, können nur schwer mittels direkter Nachfrage erhoben werden, weil sie hohe Anforderungen an die Selbstreflexion der Befragten stellen, die nicht vorausgesetzt werden können (vgl. Brügger/Otto 2017: 220). Außerdem ist zu berücksichtigen, dass es sich bei einem Interview um eine soziale Situation handelt, bei der ‚soziale Erwünschtheit‘ eine Rolle spielt. Befragte können also bewusst oder unbewusst Äußerungen machen, von denen sie glauben, dass sie sozial erwünscht sind. Kurzum, es kann eine Diskrepanz entstehen zwischen einer Äußerung und den tatsächlichen, handlungsrelevanten Interessen und Einstellungen (vgl. ebd.: 221). Hier sind offene Leitfadeninterviews sinnvoll, die, statt die relevanten Inhalte direkt abzufragen, einen kommunikativen Rahmen bilden, in dem die Interviewten implizite Inhalte teilen, die anschließend gedeutet werden können. Offenheit heißt, dass die Interviewten „den Raum haben, das zu sagen, was sie sagen möchten, dass sie z. B. das ansprechen können, was ihnen selbst wichtig ist, dass sie ihre eigenen Begriffe verwenden können“ (Helfferich 2014: 562). Es ist also wichtig die Interviewten so gut wie möglich zur Sprache kommen zu lassen. Die Interviewer\_in führt in das Thema ein und gibt Erzählimpulse (d. h. keine geschlossenen, wertenden oder suggestiven Fragen), während sie sich an die Struktur ihres Leitfadens hält (vgl. Mayring 2002: 67 ff.). Bei der Erstellung des Leitfragens kann auf das Schema von Helfferich 2014 zurückgegriffen werden (vgl. Helfferich 2014: 567 f.). Nach der Transkription werden die Interviews zusammengefasst und analysiert (Kap. 6 und 7).

### 4.3 Sampling

Die Interviewpartner\_innen werden mittels eines zwei-stufigen Sampling-Verfahrens ausgewählt. In einem ersten Schritt wird ein offenes Sampling, anschließend wird ein durchgeführt. Beim offenen Sampling geht es darum, „Untersuchungseinheiten zu finden, die die größte Chance bieten, die relevantesten Daten über das untersuchte Phänomen zu gewinnen“ (Strauss/Corbin zit. nach Schultz 2014: 80). Mithilfe des Snowball-Samplings können weitere Interviewpartner\_innen gefunden werden, indem die befragten Personen andere Personen im Feld empfehlen, mit denen sie in Kontakt stehen. Dieses Verfahren ist besonders dann hilfreich, wenn das Forschungsfeld noch nicht bekannt ist und es darum geht die relevanten Akteur\_innen im Feld zu identifizieren, wie es hier der Fall ist (vgl. Przyborski/ Wohlrab-Sahr 2014: 184).

Für das offene Sampling habe ich alle Akteur\_innen per E-Mail kontaktiert, die in der Untersuchung der einschlägigen Medienberichterstattung genannt wurden. In diesen Email-Anfragen sowie bei zustande gekommenen Interviews, wird das Schneeball-Sampling durchgeführt, indem die kontaktierten Personen gebeten werden, alle wichtigen Akteur\_innen im Feld zu nennen. Insgesamt wurden zehn Interviews geführt, zwei davon per Telefon und weitere zwei schriftlich. Folgende Personen wurden interviewt, hinter jedem Namen steht eine kurze Beschreibung ihrer Rolle innerhalb des Konflikts sowie die jeweilige Zitationsangabe in Klammern:

- DI Christian Schuhböck, Sachverständiger für Naturschutz und Landschaftsökologie, Generalsekretär der NGO „Alliance for Nature“, seit 1988 anerkannte Umweltorganisation gemäß §19 UVP-G (Christian Schuhböck, NGO)
- Jutta Matysek, Obfrau der Bürgerinitiative (BI) „Verein Rettet die Lobau - Natur statt Beton“ (Jutta Matysek, BI)
- Wolfgang Bloms, BI Umfahrung Deutsch-Wagram und Helmahof, richtete sich gegen den Bau der S8 (am 20.02.2020 per UVP-Entscheid verhindert), die in die S1 münden sollte, wodurch es einige Überschneidungen der UVP-Verfahren gab (Wolfgang Bloms, BI)
- Hilde Grammel, beteiligt am UVP-Verfahren ‚Spange Seestadt Aspern‘ als Anrainerin (Hilde Grammel, Anrainerin)

- Ing. Andreas Vanek, Stadtrat GRÜNE für Klimaschutz & Mobilitätsplanung Groß-Enzersdorf, saß im UVP-Verfahren als Vertreter der Stadtgemeinde Groß-Enzersdorf (hat als einzige Anrainergemeinde Bescheid beeinsprucht) (Andreas Vanek, GRÜNE)
- Rüdiger Maresch, ursprünglich Mitglied einer BI, später Gemeinderat und Ausschussvorsitzender für Planung und Verkehr in der Wiener Stadtregierung (Rüdiger Maresch, GRÜNE)
- David Steiner MSc, Leiter Themeninitiative "Umwelt und Nachhaltigkeit", SPÖ (David Steiner, SPÖ)
- Ernst Nevriy, Bezirksvorsteher Donaustadt, SPÖ (Ernst Nevriy, SPÖ)
- DI Thomas Schröfelbauer, ASFINAG Projektleiter der S1 in der Planungsphase (Thomas Schröfelbauer, ASFINAG)
- DI Edith Klauser, Direktorin der Nationalpark Donau-Auen GmbH (Edith Klauser, Nationalpark)

## 5. Kontext und Geschichte des Autobahn- und Tunnelprojekts S1 Schwechat-Süßenbrunn („Lobautunnel“)

In diesem Kapitel wird ein Überblick über das gewählte Fallbeispiel gegeben, indem verschiedene relevante Aspekte des Lobautunnels aus verkehrspolitischer, verkehrswissenschaftlicher, ökologischer, juristischer und historischer Sicht beleuchtet werden.

### 5.1 Kontext

#### **Bauprojekt**

Der Betreiber des Bauprojekts ist die 1982 gegründete Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG). Sie ist für den Bau der Lobauautobahn zuständig. Die Aktien der ASFINAG befinden sich zu 100 Prozent im Eigentum der Republik Österreich. Sie wird nicht vom Staat finanziert, sondern muss ihre Einnahmen aus der Vignette, LKW-Maut, Streckenmautabschnitten und über Anleihen am Kapitalmarkt generieren. Trotzdem ist der Staat auf besondere Weise mit der ASFINAG verbunden. Der Bund hat die Liquidität des Unternehmens sicherzustellen und ist in manchen Fällen haftbar. Ab einem bestimmten Jahresüberschuss muss die ASFINAG einen Teil als Dividende an die Republik Österreich abwerfen (vgl. ASFINAG 2019b).

Derzeit ist das Unternehmen mit 11,3 Milliarden Euro verschuldet (Rehm 2018). Durch den Bau der Lobauautobahn verspricht sich die ASFINAG „eine spürbare Entlastung der stark frequentierten Strecken A 23 Südosttangente und A 4 Ost Autobahn zwischen Wien und dem Knoten Schwechat sowie des 22. Bezirkes“ (ASFINAG 2019a). Dabei seien „weder Grundwasser noch Natur oder der Nationalpark Donau-Auen [...] durch den Tunnel gefährdet“ (ebd.). Das BMVIT teilt diese Sichtweise (vgl. BMVIT 2019), die Projektgegner\_innen widersprechen dieser Ansicht vehement.

Der offizielle Name des umgangssprachlich als Lobauautobahn oder Lobautunnel bezeichneten Autobahnprojekts lautet „S1 Wiener Außenring Schnellstraße Neubau Schwechat bis Süßenbrunn“<sup>15</sup> (ASFINAG 2019a). Sie wird von der ASFINAG auch als „Lückenschluss im ‚Regionenring um Wien‘“ (ebd.) bezeichnet. In den Medien ist hin und wieder auch von der „Wiener Nordostumfahrung“ die Rede. Die Verwendung des Namens ist bereits ein Politikum. Spricht man von einem „Außenring“, „Lückenschluss“ oder einer „Umfahrung“ zählt man sehr wahrscheinlich zu den Befürwortern, Projektkritiker\_innen sprechen lieber von der ‚Lobauautobahn‘ und dem ‚Lobautunnel‘, bzw. von der ‚TEN 25‘ (mehr dazu weiter unten), um entweder den ökologischen oder den verkehrspolitischen Aspekt des Projekts zu betonen. Da diese Arbeit den Anspruch hat, sich kritisch aus sozial-ökologischer Perspektive mit dem Infrastrukturprojekt auseinanderzusetzen, sollen Beschönigungen vermieden werden. Deshalb werden im Folgenden die Bezeichnungen „Lobauautobahn“ und „Lobautunnel“ (d. h. Gesamtprojekt inklusive Tunnel) abwechselnd und synonym verwendet, im Bewusstsein, dass es keine neutrale Bezeichnung gibt und jeder Versuch, das Projekt beim Namen zu nennen, bereits Ergebnis einer politischen Debatte ist. Die gesetzliche Grundlage des Bauprojekts liefert das Bundesstraßengesetz (BStG) §1, Abs. 3<sup>16</sup>, aufgrund dessen die ASFINAG verpflichtet ist die Planung und Vorbereitung für den Bau einzuleiten. Hier wird zwischen Bundesstraßen A (Bundesautobahnen) und Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen) unterschieden. Die Lobauautobahn S1 ist also dem BStG nach eine Bundesschnellstraße. In dieser Arbeit werden die Bezeichnungen ‚Autobahn‘ und ‚Schnellstraße‘ syno-

---

<sup>15</sup> Das Bundesstraßengesetz fasst Autobahnen und Schnellstraßen allgemein als „Bundesstraßen“ zusammen, ihnen werden dieselben Funktionen zugeteilt. Vgl. dazu BStG, §2. URL: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011428> [Zugriff: 19.11.2019].

<sup>16</sup> Bundesstraßengesetz 1971, Fassung vom 30.03.2020: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011428>

nym verwendet. Das ehemalige Bundesverkehrsministerium BMVIT<sup>17</sup> gab seiner 100 % Tochter, der staatlichen ASFINAG, den Auftrag die Autobahn zu bauen.

„Das Projekt wurde von der ASFINAG im Jahr 2002 übernommen. Die ursprünglichen Trassen wurden von der ASFINAG intern beschlossen auf Basis verschiedener Parameter wie Raumwiderstände, Wohnbevölkerung, Umwelt, insbesondere Landschafts- und Naturschutzgebiete. Die Stakeholder sind die ASFINAG, das Land Niederösterreich, vor allem die Abteilung Raum und Umwelt, und das Land Wien, insbesondere das Stadtplanungsbüro der MA 18. Alle wurden in die Entscheidungsfindungsprozesse miteinbezogen“ (Thomas Schröfelbauer, ASFINAG).

Die geplante Autobahn hat eine Gesamtlänge von 19 Kilometern (vgl. ASFINAG 2019a), die überirdisch durch die Wohngebiete Essling, Raasdorf und Groß-Enzersdorf und als 8,5 Kilometer langer, zwei-röhriger Tunnel unter die Donau und den Nationalpark Donau-Auen führen soll (vgl. Verein Plattform Zukunft statt Autobahn 2019; Abb. 4). Der Bau ist laut ASFINAG in zwei Abschnitten geplant. Der erste, überirdische Abschnitt von Groß Enzersdorf bis Süßenbrunn will sie 2024 für den Verkehr freigeben. Derzeit befindet sich auf der designierten Trasse die von Feldern umgebene Landstraße L2 (vgl. Abb. 2). Im zweiten Abschnitt soll der Tunnel unter die Donau und den Nationalpark Donau-Auen vom Knoten Schwechat ausgehend, d. h. südwestlich der Donau, gebaut werden. Dieser soll nord-östlich des Nationalparks zwischen Essling und Groß-Enzersdorf wieder an die Oberfläche führen, wo sich momentan eine Wiese befindet (siehe Abb. 3). Von dort soll der Tunnel letztlich als reguläre Schnellstraße über Raasdorf und Süßenbrunn an die bestehende S1 anschließen, die bis Korneuburg führt und in die A22 mündet (vgl. ASFINAG 2019a; Abb. 4).

Insgesamt stellt der Lobautunnel eines von 32 gegenwärtigen Autobahnbauprojekten der ASFINAG dar, davon sind zwölf als Sicherheitsausbauten oder Sanierungen, sechs als Verbreiterungen oder Erweiterungen und 14 als Neubauten ausgewiesen. Weitere Beispiele des Autobahnwiderstands finden sich unter anderem bei der A 26 (auch ‚Linzer Westring‘) und bei der ‚Waldviertelautobahn‘. Der Gesamtbodenverbrauch in Österreich betrug im Jahr 2019 5.729 km<sup>2</sup>. In diesem Jahr wurden 44 km<sup>2</sup> verbraucht, davon beanspruchte der Straßenbau 7,9 km<sup>2</sup> (vgl. Umweltbundesamt 2020), das entspricht 17,95 % der Gesamtversiegelung. Die gesamte Netzlänge der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich beträgt derzeit 2242 km.<sup>18</sup> Diese Zahl hat sich bis 1990

---

<sup>17</sup> Seit 28. Jänner 2020 heißt das BMVIT Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK).

<sup>18</sup> Autobahnen und Schnellstraßen machen lediglich 2 % der Gesamtlänge des österreichischen Straßennetzes (Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen) aus. Diese betrug 2011 rund 124.510 Kilometer Vgl. BMK (2020): Faktenblatt. Verkehrsleistung in Österreich, URL:

fast jedes Jahrzehnt verdoppelt, seitdem nimmt die Wachstumsrate wieder ab. Seit 2010 sind 97 km zum Autobahn- und Schnellstraßennetz hinzugekommen (vgl. Statista 2020).

**Abb. 2: Landstraße L2 zwischen Raasdorf und Groß-Enzersdorf**



Quelle: Eigene Aufnahme.

**Abb. 3: Designierte Übergangsstelle zwischen Tunnel und überirdischer Autobahn**



Quelle: Eigene Aufnahme.

**Abb. 4: Trasse der Lobauautobahn**

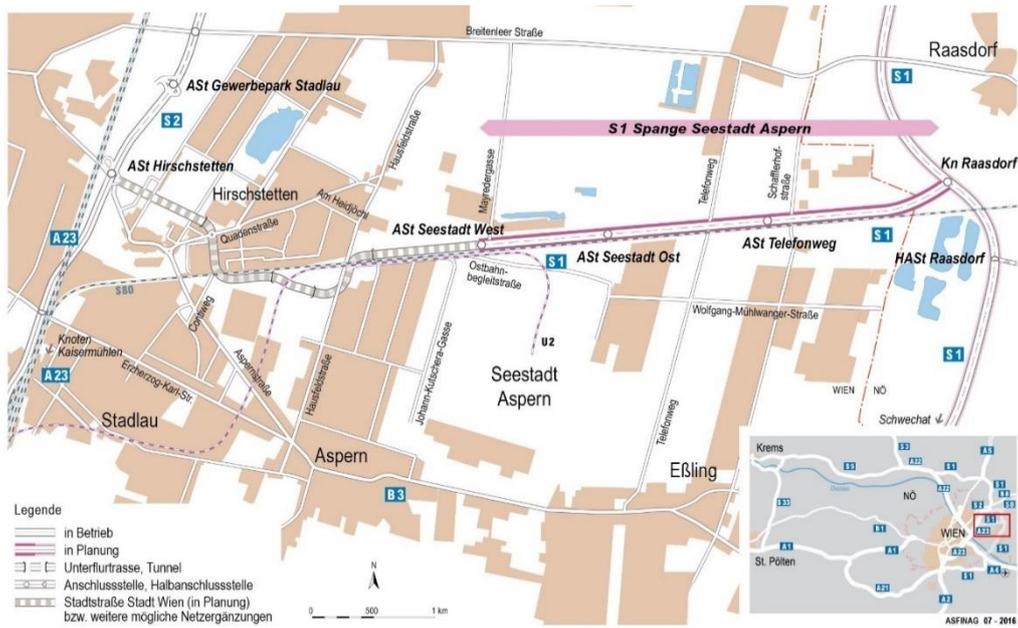


Quelle: APA 2019.

### **Spange/ Stadtstraße**

Der Bau der sogenannten Spange Aspern (vgl. Abb. 5) wurde vom ehemaligen BMVIT bereits genehmigt. Die Spange Aspern stellt die erste Hälfte der Verbindung zwischen der noch zu errichtenden Lobauautobahn und der Südosttangente A23 dar. Für den Bau der zweiten, westlichen Hälfte ist die Stadt Wien zuständig (Projektname: Stadtstraße). Baubeginn der Spange ist derzeit für 2020 oder 2021 anvisiert. Die geplante Verbindung ist 4,6 Kilometer lang (vgl. APA 2018), voraussichtliche Gesamtkosten: rund 223 Millionen Euro (ASFINAG 2019c). Die Spange dient der Anbindung der Autobahn am Knoten Raasdorf an das bestehende Wiener Straßennetz mit den Anschlussstellen Telefonweg, Seestadt West und Seestadt Ost (ebd.).

**Abb. 5: Spange Seestadt Aspern**



Quelle: ASFINAG 2019c.

**Abb. 6: Trasse Spange Seestadt Aspern 1**



Quelle: Eigene Aufnahme.

Auf Abb. 6 ist die Fläche zu sehen, auf der die Spange mit der Stadtstraße zusammen treffen soll. Die Kamera befindet sich hier bei der geplanten Anschlussstelle Seestadt West (vgl. Abb. 5) und ist nach Osten gerichtet. Auf der rechten Seite ist eine Mauer zu

sehen, hinter der sich die Bahnstrecke verbirgt, welche südlich der Spange verläuft. Die Trasse besteht hauptsächlich aus Wiesen und Äckern, wie auf Abb. 7 zu sehen ist.

**Abb. 7: Trasse Spange Seestadt Aspern 2**



Quelle: Eigene Aufnahme.

Während die Projektbefürworter die Verkehrsentlastung für die Stadt Wien als Hauptargument heranziehen (APA 2018, Der Standard 2018, Krutzler 2018), wird die sogenannte verkehrsinduzierende Wirkung von Straßeninfrastruktur nicht mitbedacht:

„Diese entsteht primär durch (kurzfristig) induzierten Verkehr durch zusätzliche Fahrten wegen reduziertem Raumwiderstand, die bisher nicht oder im ÖV unternommen wurden und sekundär durch (langfristig) induzierten Verkehr, etwa durch geänderte Raumstrukturen, Zersiedelung, Speckgürtelentwicklung, oder eine Modal-Split-Verschiebung zu Ungunsten des öffentlichen Verkehrs“ (Jutta Matysek, BI).

Verschiedene empirische Studien zur Genese induzierten Verkehrs kommen auf das Ergebnis, dass 10-20 % des Gesamtverkehrs auf diesen Induktionseffekt zurückzuführen sind (für eine Übersicht der empirischen Literatur vgl. Goodwin 1996), mehr dazu in der Analyse (Kap. 7). Außerdem würde

„eine Lobauautobahn [...] laut ASFINAG die Südosttangente nur ‚einmalig um 3-5 % entlasten‘. Angesichts der Verkehrszuwächse auf der A23 wäre dieser Entlastungseffekt innerhalb eines halben Jahres aufgezehrt“ (Matysek 2009: 130).

Die Gesamtkosten der Lobauautobahn – die Spange wird dabei ausgeblendet – werden momentan bei 1,9 Milliarden Euro veranschlagt (vgl. ebd.), diese können aber nach der vereinbarten Zuschussobergrenze von 30 Prozent auf bis zu 2,47 Milliarden Euro stei-

gen (vgl. BMF 2018: 25). Bei einer ökonomischen Kosten-Nutzen-Berechnung des Projekts ist eine Berücksichtigung der externalisierten Kosten notwendig, die im Verkehr entstehen, aber von den Verkehrsteilnehmer\_innen nicht oder nur teilweise getragen werden. Dazu gehören die „Bereitstellung und Instandhaltung der benötigten Infrastruktur, [...] Kosten durch Unfälle und die negativen Auswirkungen von Lärm, Abgasen oder Treibhausgas-Emissionen“ (VCÖ 2017: 11). Da die externalisierten Kosten des Verkehrs nicht von den Verkehrsteilnehmer\_innen selbst getragen werden, gehen sie zu Lasten der Allgemeinheit, der Umwelt und zukünftiger Generationen. Der VCÖ schätzt, dass der Verkehr in Österreich ca. 13 Milliarden Euro pro Jahr an externen Kosten verursacht. Davon werden rund 7 Milliarden Euro durch Verkehrsunfälle verursacht.<sup>19</sup> 2,3 Milliarden Euro pro Jahr (etwa 18 Prozent) können als Klimakosten deklariert werden, sie stellen den zweitgrößten Anteil an externen Kosten des Kfz-Verkehrs dar. Diese Kosten werden hauptsächlich von zukünftigen Generationen und dem Globalen Süden getragen werden müssen. Wie der VCÖ feststellt, sind nicht alle Kosten monetarisierbar: Psychische Belastungen durch Lärm oder Leid von Unfallbeteiligten und Angehörigen, Ängste von Eltern im Hinblick auf den Schulweg ihrer Kinder, die diskriminierende Wirkung des Kfz-Verkehrs auf ältere und schwächere Menschen, die voranschreitende, unwiederbringliche Zerstörung des Öko-Systems oder entgangene alternative Nutzungsmöglichkeiten durch die hohe Flächeninanspruchnahme des Verkehrs (die für die Verkehrsinfrastruktur versiegelte Fläche in Österreich von 1990 bis 2016 ist um 447 km<sup>2</sup> gestiegen, dies entspricht der Gesamtfläche Wiens) sind einige davon (vgl. ebd.: 13). Auf die Umwelt- und Klimafolgen der Lobauautobahn wird in der Analyse (Kap. 7) näher eingegangen.

### **Nationalpark Donau-Auen**

Der Nationalpark Donau-Auen spielt eine zentrale Rolle beim Konflikt, weil die Autobahn das Naturschutzgebiet in Form eines Tunnels durchqueren würde, was viele rechtliche und ökologische Fragen aufwirft. Die Geschichte des Nationalparks ist eng verwoben mit der Gründungsgeschichte der Umweltschutzbewegung in Österreich, deren Geburtsstunde durch die Besetzung des Auwalds bei Hainburg markiert ist.

---

<sup>19</sup> Kosten für medizinische, juristische oder verwaltungstechnische Leistungen, Kosten, die durch den Ausfall von Verkehrstopfern oder materiellen Ressourcen entstehen oder Einschränkungen der Lebensqualität der Unfallopfer.

1978 wurde die Lobau zum Naturschutzgebiet erklärt, 1983 wurden die Donau-March-Thaya-Auen und die Untere Lobau als Feuchtgebiet von internationaler Bedeutung nach der Ramsar-Konvention eingestuft. Seit den 1950er Jahren wurde eine nahezu lückenlose Kette von Flusskraftwerken im österreichischen Teil der Donau errichtet, die sich auf die Ökologie des gesamten Flusssystemes auswirkt. Nur noch die Wachau und an der Donau östlich von Wien waren freifließende Abschnitte des Flusses übriggeblieben. 1984 sollte ein Wasserkraftwerk im Gebiet östlich von Wien gebaut werden, was einen großen Protest aller Natur- und Umweltschutzorganisationen auslöste. Verschiedene Organisationen riefen zur gewaltfreien Besetzung der Au auf, um die Rodungen für die Bauarbeiten bei Stopfenreuth zu verhindern. Tausende Menschen folgten im Dezember 1984 dem Aufruf. Nach dem erfolglosen Versuch die Besetzung zu räumen, rief die Bundesregierung zu einer „Nachdenkpause“ auf.

„Bei der Besetzung der Hainburger Au im Dezember 1984 gab es die Forderung nach einem Nationalpark Donau-March-Thaya-Auen. Tatsächlich ist es aber nur zum Nationalpark Donau-Auen gekommen, von Wien bis zur March-Mündung in die Donau. Der Nationalpark Donau-March-Thaya Auen existiert bis heute nicht. Es wurde auch der Nationalpark Thaya-Auen errichtet, aber die March-Auen hat man ausgespart. 1992 wurde Österreich Mitglied der UNESCO Welterbe-Konvention“ (Christian Schuhböck, NGO).

In den folgenden Jahren wurde die Eröffnung des Gebiets als Nationalpark vorbereitet, am 27. Oktober 1996 wurde zwischen der Republik Österreich und den Bundesländern Wien und Niederösterreich ein Staatsvertrag zur Errichtung des Nationalparks Donau-Auen unterzeichnet. Rechtliche Grundlage des Nationalparks bildet nun das Wiener Nationalparkgesetz<sup>20</sup> (für die gesamte Geschichte des Nationalparks siehe Nationalpark Donau-Auen o. J.).

---

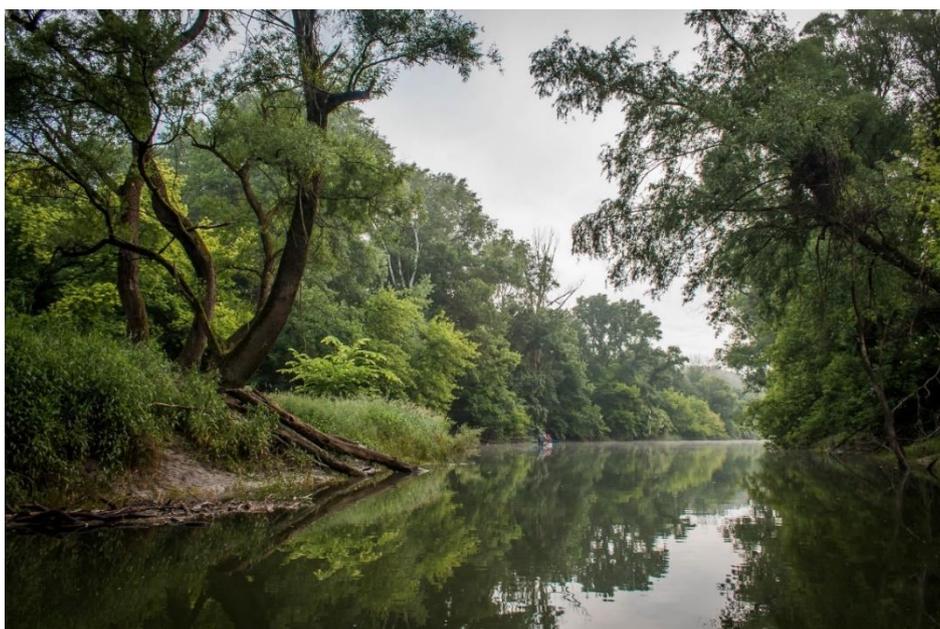
<sup>20</sup> Wiener Nationalparkgesetz, Fassung vom 26.03.2020: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Gesetzesnummer=20000420> [Zugriff: 26.03.2020].

**Abb. 8: Besetzer\_innen blockieren Forststraße der Hainburger Au (1984)**



Quelle: Museum Niederösterreich 2018.

**Abb. 9: Donau-Nebenarm in der Hainburger Au (2015)**



Quelle: Schwab 2015.

Der Nationalpark Donau-Auen hat beim Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung Parteistellung<sup>21</sup> und hat mehrere Stellungnahmen im Laufe dieses Verfahrens verfasst (mehr zum Ablauf des UVP-Verfahrens weiter unten). Grundlage der Stellungnahmen sind die Ziele des Wiener<sup>22</sup> und des niederösterreichischen Nationalparkgesetzes<sup>23</sup>. Thomas Schröfelbauer von der ASFINAG erklärt, wie die Planung vor der UVP gestaltet wurde:

„Vor der UVP gab es eine Vorplanungsphase, bei der die ASFINAG eine Kosten- Nutzen-Untersuchung machte. Belastungs- und Entlastungswirkungen werden einander gegenübergestellt, zusätzlich Lärmbelastungen sowie alle Umweltaspekte. Alle Indikatoren werden für alle Varianten auf einer fünfstufigen Skala von den Fachplanern mit einer Begründung bewertet. Dann sind Gewichtungen der einzelnen Indikatoren vorgenommen worden. Die Verkehrsbelastung ist das allerwichtigste, dementsprechend wird das besonders hoch beurteilt. Es sind Indikatoren an die Gemeinden ausgesendet worden, d. h. es hat jede Gemeinde, sowie die Länder Niederösterreich und Wien eine entsprechende Gewichtung abgeben können. Auf dieser Basis ist dann eine Trassenempfehlung herausgekommen, interessanterweise mit dem gleichen Ergebnis wie das der ASFINAG. Zuvor wurden relativ viele Planungsausstellungen zur Information der potenziell Betroffenen und der Bevölkerung veranstaltet. Im Jahr 2004 hat man ungefähr zehn Planungsausstellungen in Gemeinden durchgeführt, wo über den Planungsprozess, die Auswirkungen und die Möglichkeiten informiert wurde. Einbindung von möglichen Betroffenen in den Planungsprozess gibt es auf dieser Ebene nur durch eine ‚qualifizierte Öffentlichkeit‘, das heißt Bürgermeister und Gemeinderäte der Gemeinden konnten Wünsche einbringen bezüglich der Trassenführung. Alle Bürger in den Planungsprozess einzubinden ist in der Vergangenheit probiert worden, hat aber dazu geführt, dass es in einem absoluten Chaos geendet ist. Das führt auch zu keinem besseren Ergebnis, denn man kann nicht alle Wünsche erfüllen“ (Thomas Schröfelbauer, ASFINAG).

### UVP-Verfahren: Allgemein

Zentrale Grundlage der rechtlichen Auseinandersetzung um die Lobauautobahn ist das Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (UVP-G). Dieses Bundesgesetz sieht ein Verfahren zur Überprüfung der Umweltverträglichkeit eines jeden Bauvorhabens vor, z. B. beim Bau von Einkaufszentren, Müllhalden, Autobahnen usw. Das österreichische UVP-G ist das Ergebnis der Umsetzung der Aarhus-Konvention der EU aus dem Jahr 1998.<sup>24</sup> Das BMK (ehemals Verkehrsministerium) stellt unabhängige Gutachter\_innen, die das Projekt auf seine Umweltverträglichkeit überprüfen sollen. Die

---

<sup>21</sup> Das heißt das Recht Beschwerde bzw. gegebenenfalls auch Revision an das Gericht zu erheben, vgl. BMLRT (2020): Allgemeines zur Umweltverträglichkeitsprüfung, URL: [https://www.bmlrt.gv.at/umwelt/betriebl\\_umweltschutz\\_uvp/uvp/AllgemeineszurUVP.html](https://www.bmlrt.gv.at/umwelt/betriebl_umweltschutz_uvp/uvp/AllgemeineszurUVP.html) [Zugriff: 15.05.2020].

<sup>22</sup> Wiener Nationalparkgesetz, Fassung vom 30.03.2020: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrW&Gesetzesnummer=20000420> [Zugriff: 30.03.2020].

<sup>23</sup> NÖ Nationalparkgesetz, Fassung vom 30.03.2020: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrNO&Gesetzesnummer=20000675> [Zugriff: 30.03.2020].

<sup>24</sup> BMLRT (2020): Die Aarhus-Konvention und ihre 3 Säulen. URL: [https://www.bmlrt.gv.at/umwelt/eu-international/umweltpolitik\\_internat/aarhus-konvention/aarhus\\_3\\_saeulen.html](https://www.bmlrt.gv.at/umwelt/eu-international/umweltpolitik_internat/aarhus-konvention/aarhus_3_saeulen.html) [Zugriff: 30.03.2020].

erste Instanz des UVP-Verfahrens ist ein Behördenverfahren, bei dem weisungsgebundene Beamte über das Projekt entscheiden. Die interviewten Bürgerinitiativen (im Folgenden: BIs) und NGOs gaben unisono an, dass in der ersten Instanz immer für das Projekt entschieden wird, weshalb man als Umweltschutzorganisation zumindest in die zweite Instanz gehen müsse. Die zweite Instanz ist entweder das Landes- oder das Bundesverwaltungsgericht. Wenn auch hier für ein Bauprojekt entschieden wird, und die Richter\_innen eine Revision zulassen, geht es in die dritte Instanz, zum Verwaltungsgerichtshof (VwGH) oder zum Verfassungsgerichtshof (VFHG). Die interviewten NGOs gaben an, dass man in der Vergangenheit immer bis in die dritte Instanz gehen musste, um ein Bauvorhaben erfolgreich zu verhindern. Umweltschutzorganisationen dürfen nur vor den VwGH, BIs dürfen auch vor den VFHG, z. B. betroffene Grundbesitzer\_innen, Quellenbesitzer\_innen, Waldbesitzer\_innen oder Anrainer\_innen.

Überblick über die UVP Instanzen:

1. Instanz: auftraggebende Behörde (z. B. Ministerium)
2. Instanz: Landes- oder Bundesverwaltungsgericht
3. Instanz: Verwaltungsgerichtshof für NGOs und BIs, bzw. Verfassungsgerichtshof nur für BIs (abhängig vom Projekt, Infrastrukturprojekte kommen meist vor den Verwaltungsgerichtshof)

Im Falle des UVP-Verfahrens um die Lobauautobahn sind derzeit noch drei Umweltschutzorganisationen beteiligt: VIRUS, Alliance For Nature und das Forum Wissenschaft & Umwelt. Früher waren auch die Umweltschutzorganisationen Global 2000 und Greenpeace beteiligt.

„Es gibt derzeit mehr als 50 NGOs, die gemäß §19 UVP-G länderspezifisch anerkannt sind, ein oder zwei Dutzend davon sogar österreichweit. Die großen, international tätigen NGOs beteiligen sich nicht mehr am Lobauautobahn UVP-Verfahren“ (Christian Schuhböck, NGO).

Weitere Verfahrensparteien sind die ASFINAG, die Stadt Wien, das Land Niederösterreich, der Nationalpark Donau-Auen und einige Bürgerinitiativen (Rettet die Lobau, Marchfeld-Groß Enzersdorf (BIM), BIGNOT und Anrainer\_innen). Hinzukommen einige Planungsbüros sowie die Gutachter\_innen des Verkehrsministeriums.

## 5.2 Konflikthistorie

Der Plan der Lobauautobahn geht auf Otto Wagner aus dem Jahr 1893 zurück. Der Stadtplaner skizzierte damals zwei mögliche Varianten für eine Donauquerung: eine

ähnlich der 1970 eröffneten Südosttangente als Stelzenautobahn durch den Prater, die andere weiter südlich im Bereich Panozzalacke mitten durch die Lobau. 1971 sah der Nationalrat im Bundesstraßengesetz einen Autobahnknotenpunkt bei der Panozzalacke in der oberen Lobau vor, der oberirdisch hätte geführt werden sollen. Zwei Schnellstraßen wurden geplant, eine vom Gasthaus Roter Hiasl quer durch die ganze obere Lobau nach Groß-Enzersdorf, und eine durch die Lobau mit einer Brücke als Donauquerung. Anton Klein startete hierauf die Bürgerinitiative (BI) „Lobau darf nicht sterben“, 1973 wurde als Konsequenz einer erfolgreich geführten Petition der Bau der Autobahnbau verhindert. Die Lobau wurde daraufhin zum Naturschutzgebiet erklärt (vgl. Matysek/Eichert 2017; Abb. 10).

**Abb. 10: Nationalpark Donau-Auen**



Quelle: Global 2000 o. J.

1994 brachte die ÖVP zum ersten Mal den Vorschlag ein, dass es eine „Nordostumfahrung“ in Wien braucht, also eine sechste Stelle, an der die Donau überquert werden kann. Die Stadtregierung nahm das Projekt später in ihre eigenen Pläne auf (vgl. Anonymus 2018).

„Die Lobauautobahn ist ein von der Bundesregierung gewünschtes und forciertes Straßenbauprojekt, welches auf Beschlusslage des Nationalrates in den 90igern im Bundesstraßengesetz verankert wurde. Zudem wurde auch die S1 vom BMVIT im Bundesstraßengesetz 2006 verankert“ (David Steiner, SPÖ).

1999 wurde eine neue Variante einer Nordostumfahrung diskutiert: als Brücke über die Donau, die östlich des Tanklagers Lobau als vier-röhriger Tunnel unter die Lobau weitergeführt werden und bei Groß-Enzersdorf wieder auftauchen soll, um in den Norden von Wien zu führen. Gegen dieses Vorhaben kündigten die Grünen eine große Demonstration an (vgl. Matysek/Eichert 2017), eine Einigung ist weiterhin nicht in Sicht.

„Der Konflikt begann Anfang der 2000er, mit der Gründung des ‚Dialog NOW‘ [Nordosten Wiens, Anm. d. Verf.]. Der Dialog NOW war eine Initiative der Stadt Wien, um im Dialog mit Bürgerinnen die Verkehrsentwicklung im Nordosten Wiens zu diskutieren“ (David Steiner, SPÖ).

### **SUPer NOW**

2003 schloss die Stadt Wien die „Strategische Umweltprüfung für den Nordosten Wiens“ (SUPer NOW)<sup>25</sup> ab,

„bestehend aus VertreterInnen der Verwaltung (MA18, 22, 26, 28, Landesregierung), VertreterInnen der Öffentlichkeit (BV21, BV22, AK, LWK, WK, ÖkoBüro), Externe ExpertInnen, InteressensvertreterInnen aus dem Bereich Verkehr (ARBÖ, ÖAMTC, ARGUS, VCÖ“ (David Steiner, SPÖ).

Dabei wurden unterschiedliche Bauvarianten auf ihre Wirkung auf die Verkehrsentwicklung, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß und den Modal Split hin untersucht. Am besten schnitt jene Option ab, bei der auf den Bau der Lobauautobahn verzichtet wird und stattdessen die öffentlichen Verkehrsmittel massiv ausgebaut werden (vgl. Global 2000 o. J.).

„In der SUPer NOW wurde ein ‚Masterplan Verkehr‘ (MVP) und ein Stadtentwicklungsplan (STEP) erarbeitet. Das ExpertInnenteam sprach sich mitunter für die Lobauunterquerung an der schmalsten Stelle des Nationalparks aus (OPTINOW-,Innen-Variante)“ (David Steiner, SPÖ).

Die sogenannte „Außenvariante“ bei Groß-Enzersdorf, die jetzt geplant ist, wird als schlechteste Variante beschrieben, weil sie die meiste Speckgürtelentwicklung, den größten Auto-Verkehr und die höchsten CO<sub>2</sub>-Emissionen aller Varianten hervorrufen würde (vgl. Matysek/Eichert 2017). Dennoch wird an dieser Variante weiter festgehalten:

„Es hat ein langes Bürgerbeteiligungsverfahren gegeben, die SUPer NOW. Da hat man verschiedene Varianten diskutiert mit den Bürger\_innen. Es wurde jedoch gegen die Entscheidung der Bürger\_innen eine andere, die als schlecht bewertet wurde, gewählt, weil sich das Land NÖ davon gewisse Standort-

---

<sup>25</sup> Stadt Wien – MA18 (2003): SUPer NOW. Strategische Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens. KURZFASSUNG. 20.02.2003.  
[https://www.strategischeumweltpruefung.at/fileadmin/inhalte/sup/SUP-Praxis/Oertliche\\_Raumplanung\\_Stadtentwicklung/SUPerNOW/sup\\_er\\_now\\_kurzfassung\\_02\\_1\\_.pdf](https://www.strategischeumweltpruefung.at/fileadmin/inhalte/sup/SUP-Praxis/Oertliche_Raumplanung_Stadtentwicklung/SUPerNOW/sup_er_now_kurzfassung_02_1_.pdf)  
[Zugriff: 10.01.2020].

vorteile erhoffte, z. B. wegen der zu erwartenden Ansiedlung von Gewerbestandorten. Die Grünen haben dabei die BIs mit Know-How und auch finanziell unterstützt“ (Rüdiger Maresch, GRÜNE).

„Die jetzt geplante Trasse war als ‚Szenario 2‘ jene, die die mit Abstand schlechteste Benotung bekam. Nachteile jener Trasse, die den Nationalpark Donau-Auen an der breitestmöglichen Stelle quert, sind u. a.: Höchste Treibhausgas-Emissionen, am meisten Lärm, schlechtester Landschafts-, Grundwasser- und Nationalparkschutz, größte Gefahr von Speckgürtelentwicklung und Zersiedlung, schlechteste Voraussetzungen für Öffentliche Verkehrsmittel und Verkehrsvermeidung usw. Es gab kein einziges Kriterium, bei dem diese Trasse eine gute Benotung bekam“ (David Steiner, SPÖ).

Die unterirdische Führung der Lobauautobahn, wie sie durch den SUPER-NOW-Prozess beschlossen wurde, wird von allen Umweltschutzorganisationen geschlossen abgelehnt. „Es ist dabei völlig nebensächlich ob die Lobauautobahn als Innen- oder Außenvariante geplant wird, wegen der fatalen Folgen für die gesamte Region ist sie schlichtweg abzulehnen“, meint Helmut Letofsky, Sprecher der Bürgerinitiative BIG-NOT.

### **Aubesetzung**

Zwischen 1. November 2006 und 31. März 2007 wollte die staatliche Autobahnerrichtungsgesellschaft ASFINAG mit Billigung der Stadt Wien 18 Probebohrungen im Nationalparkgebiet der Lobau durchführen. Die UmweltschützerInnen lehnten diese Bohrungen vehement ab.

„Am 1. Dezember 2006 strömten ca. 500 Menschen zur Mahnwache in die Lobau und verhindern bis zum 17. Dezember 2006 Probebohrungen im Nationalpark Donauauen“ (David Steiner, SPÖ; vgl. Abb. 11).

Dabei wurden Probebohrungen und Fahrzeuge der ASFINAG blockiert, was zu einem Abbruch der Bohrungen führte (vgl. Abb. 12). Die ASFINAG und die Stadt Wien drohten mit hohen Klagesummen gegen alle, die weiterhin Bohrgeräte behindern würden, was eine große Unsicherheit bei den Aktivist\_innen auslöste.

**Abb. 11: Mahnwache in der Lobau**



Quelle: Global 2000 o. J.

**Abb. 12: Fahrzeugblockade in der Lobau**



Quelle: Global 2000 o. J.

## Runder Tisch

Am 15.12.2006 wird ein runder Tisch mit der Stadt Wien, der ASFINAG, und allen Konfliktparteien einberufen (Vereinbarung im Anhang). Knapp ein halbes Jahr später, am 23.07.2007, verlassen die BIs den Runden Tisch wieder wegen vorgeworfener Ergebnislosigkeit<sup>26</sup>, da sie

„nur hingehalten wurden und die Vertreter von Wien und Niederösterreich den Dialog mit [ihnen] nicht im Geringsten ernst nahmen“ (Matysek 2009: 134).

Warum der Runde Tisch scheiterte, obwohl hier eine große Chance für demokratische politische Partizipation vorlag, wurde in den Interviews untersucht (siehe Kap. 7.1). Während die Bürgerinitiativen und Umweltorganisationen weiterhin versuchten mit regelmäßiger Öffentlichkeitsarbeit, Informationsveranstaltungen, Podiumsdiskussionen und Aktionen die Problematiken rund um das geplante Projekt publik zu machen, beantragte die ASFINAG im März 2009 die Genehmigung des Straßenbauprojekts S1 Abschnitt Süßenbrunn bis Schwechat beim Verkehrsministerium.

## UVP-Verfahren: S1 Schwechat-Süßenbrunn

2009 wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für den Abschnitt zwischen Schwechat und Süßenbrunn gestartet.

„Von Mitte Oktober bis Mitte November 2011 wurde das Projekt öffentlich aufgelegt. Zahlreiche Bürgerinitiativen, Umweltschutzorganisationen und betroffene AnrainerInnen erhoben im Dezember Einwendungen und wurden in weiterer Folge als Verfahrensparteien des UVP-Verfahrens anerkannt“ (David Steiner, SPÖ).

Daraufhin gründete sich die breite NGO-Plattform „Zukunft statt Autobahn“<sup>27</sup>, die Proteste organisierte und Pressearbeit machte (vgl. Verein Plattform Zukunft statt Autobahn 2019). Am 26. März 2015 genehmigte das Verkehrsministerium BMVIT das Projekt (UVP 1. Instanz).

Im Mai erhoben mehrere BIs, Umweltschutzorganisationen und Privatpersonen Einspruch, damit ging das Verfahren in die nächste Instanz zum BVwG (vgl. Matysek/Eichert 2017).

„Vorgebracht werden insbesondere Bedenken hinsichtlich der Dichtheit des Tunnels in Hinblick auf den Grundwasserschutz, die nachträgliche Reduktion des Sicherheitsniveaus beim Brandschutz, der Mangel

---

<sup>26</sup> UmweltschützerInnen beenden den "Runden Tisch" zur Lobau: [https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20070723\\_OTS0075/umweltschuetzerinnen-beenden-den-runden-tisch-zur-lobau](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20070723_OTS0075/umweltschuetzerinnen-beenden-den-runden-tisch-zur-lobau)

<sup>27</sup> <https://www.zukunft-statt-autobahn.at/die-zukunft-statt-autobahn-partnerorganisationen/>

einer verkehrsentlastenden Wirkung, sowie die zu erwartenden Beeinträchtigungen durch Lärm und Luftschadstoffe. Ende November 2015 stellt das Bundesverwaltungsgericht an den Verfassungsgerichtshof den Antrag den § 6 BStLärmIV<sup>28</sup> wegen Gesetzswidrigkeit aufzuheben. Im Dezember 2015 erteilt das Bundesverwaltungsgericht der ASFINAG einen umfangreichen Verbesserungsauftrag. Am 8. November 2017 begann die zweitinstanzliche mündliche Verhandlung beim Bundesverwaltungsgericht“ (David Steiner, SPÖ).

Am 18. Mai 2018 bestätigte das BVwG den UVP-Bescheid aus dem Jahr 2015<sup>29</sup> mit einer Reihe von Auflagen (für eine Übersicht der Auflagen vgl. BVwG o. J.). Geplanter Baubeginn ist nun laut der AUSFINAG das Jahr 2020. Seit Dezember laufen die Genehmigungsverfahren für die Auflagen, insbesondere aus dem Wasserrecht und dem Naturschutzgesetz. Seit Jänner 2019 ist das UVP-Verfahren in der dritten Instanz:

„Nach Abweisung der Beschwerde wurde von der Umweltseite Beschwerde beim Verfassungsgericht eingelegt. Dieses wurde abgelehnt, deshalb kommt als nächstes eine Revision beim Verwaltungsgerichtshof an die Reihe“ (Rettet die Lobau 2019).

Die ASFINAG hat bereits über 50 Prozent der benötigten Flächen gekauft. Auf ihrer Website gibt sie bekannt, dass die Grundeinlöse bis Ende 2019 abgeschlossen werden soll. Aktuelle Daten lagen zum Zeitpunkt der Recherche noch nicht vor. Die archäologischen Vorerkundungen (Probebohrungen) entlang der gesamten Trasse und in der Donau sind abgeschlossen (vgl. ASFINAG 2019a).

Die größten Einwände gegen die Lobauautobahn sind die Förderung der Zersiedelung der Stadt Wien, das heißt, dass mehr und mehr Menschen pendeln würden, statt vor Ort zu arbeiten, einzukaufen etc. Daneben stehen der Autobahn gewichtige ökologische Argumente entgegen: 8,5 km der Lobauautobahn würden als Tunnel durch die Donau-Auen führen. Grundwasser und ökologisches Gleichgewicht des Nationalparks wären akut bedroht (vgl. Verein Plattform Zukunft statt Autobahn 2019).

### **UVP-Verfahren: aktueller Stand**

Mit dem Erkenntnis<sup>30</sup> des VwGH vom 23. Mai 2018 ist das Verfahren der Umweltverträglichkeits-Prüfung in dritter Instanz positiv abgeschlossen. Der UVP-Bescheid aus

---

<sup>28</sup> Rechtsvorschrift für Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung, Fassung vom 01.04.2020: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20008929>

<sup>29</sup> Erkenntnis des BVwG vom 18.05.2018: [http://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Bvwg/BVWGT\\_20180518\\_W104\\_2108274\\_1\\_00/BVWGT\\_20180518\\_W104\\_2108274\\_1\\_00.pdf](http://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Bvwg/BVWGT_20180518_W104_2108274_1_00/BVWGT_20180518_W104_2108274_1_00.pdf)

<sup>30</sup> Erkenntnis, das: „(bekämpfbare) Form einer inhaltlichen Entscheidung eines Verwaltungsgerichts oder eines Gerichtshofes des öffentlichen Rechts“, aus dem Glossar des BVwG, URL: <https://www.bvwg.gv.at/Glossar/E/erkenntnis.html> [Zugriff: 15.05.2020].

dem Jahr 2015 wurde mit Auflagen bestätigt. Seit Dezember 2019 laufen die Genehmigungsverfahren für die Materienrechte des ersten Abschnitts (Wasserrecht, Naturschutz, Nationalparkrecht). Hier sind das Land Niederösterreich und die Stadt Wien die zuständigen Behörden. Alle Materienverfahren haben aufschiebende Wirkung, das heißt, es darf vor Abschluss des Verfahrens nicht mit dem Bau begonnen werden. Diese sind aufgeteilt nach erstem und zweitem Verwirklichungsabschnitt, das heißt offene Strecke und Tunnelstrecke, und nach Wiener und Niederösterreichischem Gebiet, weshalb derzeit insgesamt elf Materienverfahren laufen (für eine Übersicht aller laufenden Materienverfahren siehe Anhang). Die Umweltschutzorganisation VIRUS hat in den Auflagenverfahren Einspruch eingelegt, hier geht der Rechtsstreit weiter.

„Die letzte Instanz, die danach noch übrigbleibt, ist der Europäische Gerichtshof“ (Christian Schuhböck, NGO).

## 6. Zusammenfassung der Interview-Ergebnisse

Neben der Verkehrsentlastung wird ein zweites wesentliches Argument für den Bau der Lobauautobahn, auch von weiteren nationalen Projektbefürwortern wie der Wirtschaftskammer, SPÖ, ÖVP, FPÖ und des ÖAMTC, in Medien und auf deren Websites häufig herangezogen: die prognostizierte Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung im Großraum Wien. Dabei berufen sie sich auf einen internationalen ‚Expert\_innenbericht‘ zum Lobautunnel im Auftrag der ehemaligen grünen Wiener Vizebürgermeisterin Maria Vassilakou (vgl. Ahrens et al. o.J.). Die Bevölkerung im nordöstlichen Umland Wiens wird der Studie zufolge besonders stark wachsen, wobei auch der Bedarf an Arbeitsplätzen steigen würde. Für eine wirtschaftliche Entwicklung sei „nach Einschätzung potenzieller Investoren“ (ebd.: 21) eine weitere S1-Donauquerung erforderlich. Die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung in Floridsdorf, Donaustadt und dem Umland würden sonst „erheblich behindert und zeitlich verzögert“ werden (ebd.: 23). Im Folgenden werden die wichtigsten Argumente und Gegenargumente der Projektbefürworter und -gegner vorgestellt und diskutiert.

### **Argument: ‚Smarte‘ Stadtentwicklung**

In Folge der Diskussionen um die Lobauautobahn gab die Stadt Wien im Jahr 2015 die Studie von Knoflacher et al. (o. J.) in Auftrag, die zu dem Schluss kommt, dass „[der Lobautunnel] aus verkehrlicher Sicht der Stadt Wien nicht erforderlich [ist]“ (Knofla-

cher et al. o. J.: 59). In Reaktion darauf gibt die SPÖ eine eigene Studie in Auftrag, den sogenannten ‚ExpertInnenbericht‘ (vgl. Ahrens et al. o. J.), der zu gemischten Ergebnissen kommt. In den Schlussfolgerungen des ‚ExpertInnenberichts‘ gehen die Verfasser\_innen der Studie davon aus,

„dass die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung im Nordostraum (21. + 22. Bezirk und Umland) ohne S1-Donauquerung erheblich behindert und zeitlich verzögert wird. Dadurch können wichtige Ziele der Smart-City-Rahmenstrategie und des Stadtentwicklungsplans nicht erreicht werden, wie eine kompakte Stadtentwicklung mit attraktiven Grün- und Freiräumen, ein ausreichendes Angebot an wohnungsnahen Arbeitsplätzen nach dem Prinzip ‚Stadt der kurzen Wege‘“ (Ahrens et al. o. J.: 23).

Die Smart-City-Rahmenstrategie sieht unter anderem folgende Ziele vor: „Anpassung an die Folgen des Klimawandels, Kreislaufwirtschaft, radikale Ressourcenschonung [sic!], Erhöhung der Lebensqualität“<sup>31</sup>. Aufbauend auf den Zielsetzungen des Stadtentwicklungsplans STEP 25 wurden einige vertiefende Fachkonzepte erarbeitet<sup>32</sup>, darunter das Fachkonzept Grün- und Freiraum<sup>33</sup>. Das Fachkonzept Grün und Freiraum sieht u. a. eine „kompakte Stadt mit entsprechenden Grün- und Freiräumen“ vor (Wieshofer et al. 2015: 14). „Die Stadt der kurzen Wege als Leitbild der Stadtentwicklung wird durch diese grünen Infrastrukturachsen unterstützt, welche der nicht-motorisierten Bewegung in der Stadt Raum und Möglichkeit bietet“ (ebd.: 15). Hier wird die untrennbare Verbindung zwischen Politik, Raum und Ökologie ersichtlich, die Grundlage des politisch-ökologischen Ansatzes ist (vgl. Kap. 2.2; Abb. 13).

---

<sup>31</sup> Smart City Wien Rahmenstrategie 2019-2050: <https://smartcity.wien.gv.at/site/initiative/rahmenstrategie/> [Zugriff: 23.03.2020].

<sup>32</sup> Übersicht Fachkonzepte des STEP 2025 <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/index.html> [Zugriff: 23.03.2020].

<sup>33</sup> Ich habe für diese Arbeit nur dieses Fachkonzept und keines der anderen untersucht; ich gehe davon aus, dass sie nicht im Widerspruch zueinander stehen.

**Abb. 13: Grünraum bei Wien Aspern Nord**



Quelle: Eigene Aufnahmen.

Bezirksvorsteher Nevriy teilt die Ansicht des ‚ExpertInnenberichts‘:

„Es sind viele Entwicklungsschritte im Nordosten Wiens notwendig, das heißt Arbeitsplätze, Infrastruktur, damit diese Stadt der kurzen Wege eingehalten werden kann“ (Ernst Nevriy, SPÖ).

Auf die Nachfrage hin, ob diese Ziele nicht im Widerspruch zueinander stünden, führt Nevriy aus, dass es die wirtschaftliche Standortsicherung im Vordergrund des Projekts steht:

„Was bedeutet es, wenn man die Umfahrung [...] nicht baut? Es würde bedeuten, dass viele Projekte, sei es Arbeitsplätze, aber auch Wohnungen, hier nicht durchgeführt werden könnten, die würden woanders gebaut werden. In der Innenstadt gibt es keinen Platz mehr, also würden viele Wohnungen in den Speckgürtel nach Niederösterreich abfließen. Wenn man hier die Wohnsituation mit Wien vergleicht, sieht man, dass Wien viel dichter gebaut ist. Es gibt 120.000 Einpendler. Wenn man z. B. von Floridsdorf mit den Öffis nach Wien fahren will, sind manche Züge schon so voll, dass sie gar nicht mehr halten, und da sind wir schon im Zwei-Einhalb-Minuten-Takt. Die Autobahn würde nicht die ‚Stadt der kurzen Wege‘

unmittelbar fördern, aber was man mitbedenken muss, ist dass die Autobahn die Möglichkeit erzeugt, dass gebaut werden kann, dass Betriebsansiedlungen erfolgen. Wenn ich die Autobahn nicht baue, bedeutet es, dass viele Entwicklungsgebiete wie die Donaustadt nicht besiedelt werden können. Die Seestadt selbst würde ja ohne Stadtstraße nicht gebaut werden. Das sind tausende Wohnungen und weit aus mehr Arbeitsplätze. Ohne die Autobahn würden sich die Betriebe in Niederösterreich ansiedeln, was zu noch längeren Anfahrten führen würde“ (Ernst Nevrivy, SPÖ).

Diese Einschätzung stimmt genau mit der des ‚ExpertInnenberichts‘ überein. Auch Steiner übernimmt die Argumentation dieses Berichts teils wörtlich:

„Die strukturellen Konsequenzen lassen nach einhelliger Einschätzung der ExpertInnengruppe erwarten, dass die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung im Nordostraum - 21. und 22. Bezirk und Umland - ohne S1-Donauquerung erheblich behindert und zeitlich verzögert wird. Dadurch können wichtige Ziele der Smart-City-Rahmenstrategie und des Stadtentwicklungsplans nicht erreicht werden, wie eine kompakte Stadtentwicklung mit attraktiven Grün- und Freiräumen, ein ausreichendes Angebot an wohnungsnahen Arbeitsplätzen nach dem Prinzip ‚Stadt der kurzen Wege‘“ (David Steiner, SPÖ).

### **Argument: Entlastung des Verkehrs und der Ortskerne**

Das Argument, dass die Lobauautobahn den Verkehr entlastet, wird oft genannt, bei genauerer Betrachtung entlastet aber nicht der Lobautunnel selbst den Verkehr, sondern die vorgeschlagenen ‚weiteren Maßnahmen‘, wie z.B. der Ausbau des ÖV. Der ‚ExpertInnenbericht‘ kommt zu dem Schluss, dass „ein wienweites Maßnahmenprogramm zum öffentlichen Verkehr und eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung unabhängig von der S1-Donauquerung notwendig sind, um den Klimazielen und den Modal Split-Zielen näherzukommen“ (Ahrens et al. o. J.: 24). Die Ergebnisse des Berichts werden später Grundlage der sozialdemokratischen Rhetorik, wie das Interview mit Bezirksvorsteher Nevrivy zeigt:

„Das Expertenteam ist zum Schluss gekommen, dass diese Umfahrung von Wien notwendig ist. Dass der Verkehr mit der Autobahn steigen würde, stimmt nur, wenn man sonst keine weiteren Maßnahmen setzen würde, sei es Parkraumbewirtschaftung, Verkehrsberuhigungsmaßnahmen. Das heißt den Verkehr aktiv auf die Umfahrung lenken“ (Ernst Nevrivy, SPÖ).

Zwar klingt diese Einschätzung zunächst überzeugend, allerdings ist während der gesamten Recherchen dieser Masterarbeit zur Lobauautobahn weder in den Medienberichten noch in den Stellungnahmen der Projektbefürworter\_innen eine einzige Zusatzmaßnahme, wie z. B. konkrete Maßnahmen zum Ausbau des ÖVs, vorgeschlagen worden. Hinzu kommt, dass auf Basis dieser Recherchen keine überzeugenden Argumente gefunden werden konnten, warum die Lobauautobahn überhaupt notwendig ist und warum die vorgeschlagenen Zusatzmaßnahmen nicht allein und für sich genügen würden. Im ‚ExpertInnenbericht‘ steht hierzu lediglich: „Da sich die Stadtregierung zu einer sechsten Straßendonauquerung bekennt, ist dann für eine Trassensuche ein

„Neustart‘ erforderlich“ (Ahrens et al. o. J.: 25). Der Bericht spricht also keine eigene explizite Empfehlung aus, sondern übernimmt die Stellungnahme der Stadtregierung. Im Falle, dass der Lobautunnel nicht gebaut wird, prognostiziert der ‚ExpertInnenbericht‘ eine negative Siedlungsentwicklung (vgl. Ahrens et al. o. J.: 20). Nevrivys Aussage, dass

„das Expertenteam zum Schluss gekommen [ist], dass diese Umfahrung von Wien notwendig ist“ (Ernst Nevrivy, SPÖ)

hat tautologischen Charakter, da sich die Verfasser\_innen der Studie und Vertreter\_innen der Stadtregierung gegenseitig zitieren und sich gegenseitig aufeinander berufen. Die Wiener Grünen hingegen haben sich in der Vergangenheit immer wieder aktiv gegen die Lobauautobahn eingesetzt, etwa mit ihrer Kampagne „NoBau – Nein zur Lobau-Autobahn!“<sup>34</sup>. Die ASFINAG relativiert das Argument der Verkehrsentlastung wie folgt:

„Jetzt kommt natürlich der Punkt: Neue Straßen ziehen Verkehr an, wir kennen Knoflacher und Frey, allerdings: Neuer Verkehr wird nicht durch den Verkehr selbst generiert, sondern, wenn ein Angebot da ist, wird es auch angenommen, das ist klar, allerdings wird es eher durch Raumentwicklung angenommen. Wenn ich dort etwas schaffe und die Raumentwicklung dementsprechend weitere Möglichkeiten hat und sich der Raum entwickelt. Das heißt wenn ich in Groß-Enzersdorf eine Anschlussstelle habe, denkt sich irgendeine Logistik-Firma: Super, jetzt setze ich mich nach Groß-Enzersdorf, und erzeugt damit den Verkehr.“ (Thomas Schröfelbauer, ASFINAG).

Damit bestätigt Schröfelbauer das Induktionsargument, zwar über die Drittvariable der Raumentwicklung, was aber nichts an den Folgen für den Verkehr, um die es letztlich geht, ändert.

### **Gegenargument: Gefährdung der Umwelt**

Die Lobau ist ein wichtiger Feuchtlebensraum für Tiere und Pflanzen, die Wasser brauchen, um zu überleben<sup>35</sup>:

„Die Lobau hat jetzt schon nicht genug Wasser., z. B. wird der Großenzersdorfer Arm oberirdisch dotiert, d. h. sie leiten von woanders Wasser hin und da kommt zu wenig an. Das führt zu einer zunehmenden Austrocknung der Lobau. Damit die Baugrube für den Tunnel nicht mit Grundwasser vollläuft, müssen sie sie abpumpen. Dabei wird nicht nur das Wasser aus der Baugrube, sondern auch aus dem umliegenden Gebiet abgepumpt, direkt an der Nationalparkgrenze, wo sowieso schon zu wenig Wasser da ist“ (Jutta Matysek, BI).

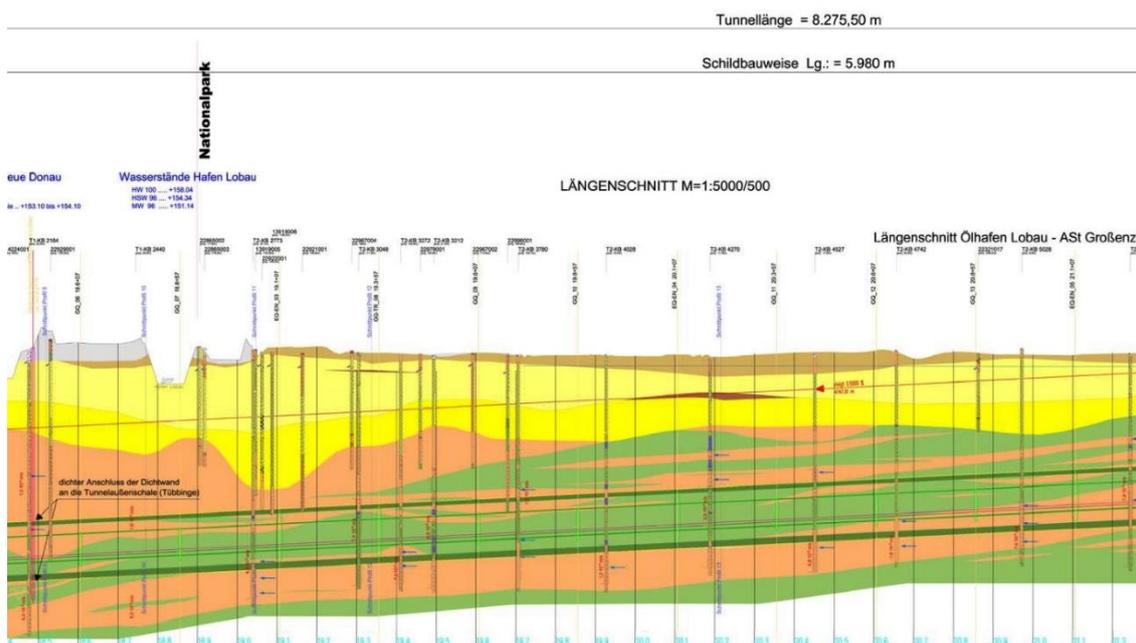
---

<sup>34</sup> Die Grünen Wien (2020): Nein zur Lobau-Autobahn. URL: <https://wien.gruene.at/nobau/> [Zugriff: 15.05.2020].

<sup>35</sup> Nationalpark Donau-Auen: Lebensräume. URL: <https://www.donauauen.at/naturwissenschaft/lebensraeume/> [Zugriff: 02.04.2020].

Eines der größten Bedenken aus Sicht des Umweltschutzes ist, dass der Tunnel als unterirdische Staumauer, d. h. als sogenannte Grundwassersperre wirken könnte, die die Grundwasserströme, die parallel zur Donau verlaufen, aufstauen und somit den Grundwasserhaushalt des Auwalds stören würde. Hierzu wurden verschiedene Gutachten erstellt, die zum Teil zu widersprüchlichen Ergebnissen kommen. Eine der wichtigsten Grundlagen hierfür bietet der von der ASFINAG erstellte Längenschnitt des Untergrunds unter Donau und Lobau, die mithilfe der umstrittenen Probebohrungen entlang der designierten Tunneltrasse erstellt wurde (vgl. Abb. 14). Die Bohrkerne hatten einen Durchmesser von acht und zwölf Zentimetern und erreichten eine Tiefe von 80 Metern.

**Abb. 14: Längenschnitt des Tunnels**



Quelle: ASFINAG 2016.

Thomas Schröfelbauer von der ASFINAG erklärte mir, was in der Graphik zu erkennen ist: Die oberste, braune Schicht ist die Kulturschicht (belebte Erde). Die gelbe Schicht kennzeichnet eine lockere, grundwasserführende Kiesschicht, die für den Auwald relevant ist. Die orangenen und grünen Schichten kennzeichnen tonig-schluffiges Material (Ton mit unterschiedlichem Sandanteil). Der Tunnel hat einen Durchmesser von 15 Meter, bei der Donauinsel erreichte er den tiefsten Punkt, 60 Meter unter der Erde, von

hier tauche er Richtung Norden auf, vor Groß Enzersdorf sei der Tunnel wieder 20 Meter tief.

„Durch die Bohrungen konnte festgestellt werden, wo das Grundwasser verläuft. Der Grundwasserpegel ist gut bekannt im Nationalpark, er korreliert mit den Pegelständen der Donau. Der Tunnel kann gar nicht als Sperre dienen, weil er mit 15 Metern relativ schmal ist, und rundherum die ganze Mächtigkeit dieser Schicht nach unten viel größer ist, und der Tunnel dementsprechend räumlich umströmt werden kann. Weiter nördlich gibt es eine durchlässigere Schicht, da müssen wir zusätzliche Maßnahmen setzen, um die Grundwasserdurchleitung durch Querschläge alle 350m in der Sohle des Tunnels zu ermöglichen“ (Thomas Schröfelbauer).

Der Nationalpark kommt zum selben Ergebnis wie die ASFINAG:

„Es gibt Bürgerinitiativen und NGOs, die argumentieren, dass es diesen Tunnel wegen des Nationalparks nicht geben darf, das können wir aus unserer Sicht sachlich nicht teilen. Der Nationalpark ist zur Auffassung gekommen, dass die gewählte Tunnelvariante einen weitgehenden Schutz der oberflächigen und der im quartären Kieshorizont liegenden Naturelemente bringt. Diese Stellungnahme wurde von den Experten des Nationalparks aus dem Bereich Naturraum verfasst, die sich seit Jahrzehnten mit dem Gebiet auseinandersetzen“ (Edith Klauser, Nationalpark).

Ein zweites Gutachten kommt zu einem anderen Ergebnis:

„Joseph Lueger, Hydrologe, hat ein Gutachten erstellt, bei dem gezeigt wird, dass die Tunnelröhre mehrere Grundwasserebenen anschneidet, dadurch kommt es zu einer Beeinträchtigung des Grundwasserhaushalts. Das wird vom Gericht lediglich zur Kenntnis kommen. Die Richter stehen selbst unter großem Druck von der Politik. Dementsprechend gehen sie am liebsten gar nicht auf diese Problematik ein, obwohl es die wichtigste Problematik ist in Betracht des Schutzes der Donau-Auen. Ohne Grundwasser gibt es keinen Auwald! Vielleicht eine harte Au, aber wir wollen eine weiche Au<sup>36</sup>“ (Christian Schuhböck).

„Die Nationalparkverwaltung wird auf Grundlage der Nationalparkgesetze tätig“ (Edith Klauser, Nationalpark),

problematisch ist allerdings, dass

„im Nationalparkgesetz nicht definiert [ist], wie tief in das Erdinnerste hinein der Schutzraum des Nationalparks reicht“ (Edith Klauser, Nationalpark),

weshalb sich der Nationalpark vorrangig auf die oberirdischen Auswirkungen konzentriert und zu den Folgen einer möglichen Grundwassersperre für den Auwald keine Stellung bezieht. Es ist von überlebenswichtiger Notwendigkeit absolute Klarheit hierüber zu gewinnen, *bevor* mit dem Tunnelbau begonnen wird. Wahrscheinlich war die Regulierung der Donau ein viel massiverer Eingriff in die Lobau als der Tunnel einer wäre. Zu bedenken ist hier die von Matysek angesprochene Kumulativwirkung jeder einzelnen neuen Infrastruktur. Einzelne Maßnahmen haben für sich allein genommen

---

<sup>36</sup> „Die Wälder an der Donau werden in zwei Grundtypen unterschieden: Weiche Au und Harte Au. Diese Begriffe stehen für Weich- und Hartholzarten, die auf Grund ihrer Ansprüche verschiedene Lebensräume besiedeln. Weiden, Pappeln und Erlen zählen zu den Charakterarten der Weichen Au, die mehrmals im Jahr überschwemmt wird. Eiche, Ahorn, Esche und Linde bilden die Harte Au. Hier sind die Überschwemmungen seltener.“ Vgl. Nationalpark Donauauen (2020): Lebensräume, URL: <https://www.donauauen.at/natur-wissenschaft/lebensraeume/> [Zugriff: 15.05.2020].

wenig Einfluss auf die Natur als Ganze, sie kann sich adaptieren, Tiere können ausweichen, neue Lebensräume erschließen, usw., aber irgendwann kommt die Natur an ihre Grenzen.

„Was wir vom Fluss sehen ist ja nur ein Teil der Wahrheit. Jeder Fluss dieser Größe hat Grundwasserbegleitströme, wo das Grundwasser etwas langsamer mitfließt. Wenn ich eine Tunnelröhre mit einem Durchmesser von 15 Metern baue, das ist ein fünfstöckiges Haus, durchschneide ich auf einer langen Strecke diesen fließenden Grundwasserstrom. Das ist eigentlich genau das, was bei einem Staudamm passiert. Dahinter staut sich das Wasser auf, es ist also zu befürchten, dass es in Essling nasse Keller gibt, und dass das Wasser dahinter absinkt. Sie wollen da irgendwelche Verbindungsleitungen einbauen, aber die reichen wahrscheinlich nicht aus um 15 Meter auszugleichen“ (Andreas Vanek, GRÜNE).

Neben der Gefahr einer unterirdischen Staumauerwirkung sehen die Umweltorganisationen auch ein Risiko hinsichtlich der Öl-Altlasten im Tanklager Lobau<sup>37</sup>:

„Unsere Gutachter haben darauf aufmerksam gemacht, dass es sehr riskant ist, in einem aktiven Erdbebengebiet zu bauen, die Gutachter der Behörde haben das ignoriert. Sie haben auch paleoseismische<sup>38</sup> Ergebnisse, also Erdbeben, die lange zurückliegen, nicht berücksichtigt“ (Jutta Matysek, BI).

Die ASFINAG hingegen versichert, dass kein Risiko bei der Durchbohrung der Dichtwand des Tanklagers besteht:

„Die Dichtwand ist ein Risiko, wird aber nicht zum ersten Mal gemacht. Man fährt mit der Tunnelbohrmaschine durch, es bleibt aber immer dicht. Es wird dicht verbaut, möglicherweise entstehende Hohlräume hinten wieder verpresst, weil sich sonst der Untergrund bewegen würde“ (Thomas Schröfelbauer, ASFINAG).

Matysek führt das Risiko eines Ölaustritts weiter aus:

„Die ASFINAG behauptet, dass der Tunnel erdbebensicher ist. Er führt aber durch das Tanklager Lobau durch. Das Tanklager Lobau ist eine der größten Altlasten Österreichs<sup>39</sup>. Hier gibt es von der Bombardierung im Krieg, aber auch von diversen Unfällen danach eine extreme Ölverseuchung, die mit einer L-förmigen Dichtwand Richtung Donau abgegrenzt ist. Der von der Donauseite kommende Grundwasserstrom würde sonst dieses Öl in die Lobau reinziehen. In der Lobau gibt es ein hochwertiges Trinkwasservorkommen, das im Moment nur für die Daseins- bzw. Katastrophenvorsorge verwendet wird. Während der Tschernobylkatastrophe z. B. wurde Wien von dort aus versorgt, weil das weniger stark kontaminiert war, wie die Hochquellwasserleitungen. Dieses Trinkwasservorkommen ist durch den geplanten Tunnel gefährdet, weil dafür vorgesehen ist die Dichtwand zu durchbohren. Es genügen schon geringste Mengen Öl, um das Trinkwasser ungenießbar zu machen. Beim Semmeringtunnel wurde in einer Tiefe von 100 Metern gebohrt, und da wo man ins Lockergestein gekommen ist, ist es zu einem Wassereinbruch gekommen und das Gestein ist nachgerutscht bis zur Oberfläche. Wenn das in der Lobau passiert, hast du über dem Tunnel die Donau und das Tanklager mit den alten rostigen Tanks. Was passiert dann? Ich halte das Alles für irrsinnig riskant“ (Jutta Matysek, BI).

Die ASFINAG interpretiert die Erdbebengefahr anders als Matysek:

---

<sup>37</sup> Umweltbundesamt (2020): Gesicherte Altlast W12: Tanklager Lobau. URL: <https://www.altlasten.gv.at/atlas/verzeichnis/Wien/Wien-W12.html> [Zugriff: 27.05.2020].

<sup>38</sup> Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe: Paläoseismologie: [https://www.bgr.bund.de/DE/Themen/Erdbeben-Gefahrungsanalyse/Ingenieurseismologische\\_Gefahrungsanalysen/Palaeoseismologie/palaeoseismologie\\_node.html](https://www.bgr.bund.de/DE/Themen/Erdbeben-Gefahrungsanalyse/Ingenieurseismologische_Gefahrungsanalysen/Palaeoseismologie/palaeoseismologie_node.html) [Zugriff: 02.04.2020].

<sup>39</sup> Umweltbundesamt: Gesicherte Altlast W12: Tanklager Lobau: <https://www.altlasten.gv.at/atlas/verzeichnis/Wien/Wien-W12.html> [Zugriff: 02.04.2020].

„Das Erdbebenrisiko wird berücksichtigt, wir haben dazu eine eigene Auflage aus dem UVP-Verfahren. Die einzelnen Tunnelelemente sind miteinander verschraubt, haben aber ausreichend Möglichkeit zu schwingen“ (Thomas Schröfelbauer; Für die Bedeutung der Risikobewertung in der modernen Gesellschaft vgl. Beck 2015<sup>40</sup>).

### **Gegenargument: Gefährdung des Klimas**

Wolfgang Rehm kritisiert, dass der Klimaschutz im Rahmen der UVP keine Bedeutung hat, da es an entsprechenden Genehmigungskriterien fehle (Rehm 2019). In einer gemeinsamen Pressekonferenz (vgl. ebd.) legen die Umweltorganisation VIRUS und die BI Rettet die Lobau einige Zahlen zur Klimawirkung der Lobauautobahn vor. „Dabei ist mit einer Zunahme der straßenverkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Untersuchungsgebiet von 60 % zu rechnen. Dies entspricht rund 0,7 % der österreichischen Treibhausgasemissionen“ (ebd).

„In absoluten Zahlen wird im Fachbericht Luft und Klima der ASFINAG ein Anstieg von 883.000 auf 1.410.000 Tonnen CO<sub>2</sub>/Jahr prognostiziert“ (Jutta Matysek, BI).

Am 26.09.2019 ruft der Nationalrat den ‚Klimanotstand‘ aus<sup>41</sup>, dieser hat aber keine Auswirkungen auf die Planung der Lobauautobahn, wie mir alle Interview-Partner\_innen bestätigten. Lechner (o. J.) resümiert in seiner Studie über die Effekte der Lobauautobahn auf den Klimawandel:

„Mit aller Deutlichkeit muss jedoch an dieser Stelle folgendes festgehalten werden: [...] [es] wird festgehalten, dass von keinem Ausbau der hochrangigen Straßenverkehrsinfrastruktur positive direkte Wirkungen auf den Klimaschutz ausgehen können. [...] In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass sich Österreich seit Unterzeichnung des Paris Agreements zu einer Reduktion der Treibhausgasemissionen bis zur Mitte des Jahrhunderts um zumindest 80 Prozent im Vergleich zu 1990 verpflichtet hat. Wird diesem generellen Ziel ein Zwischenziel von 40 Prozent im Jahr 2030 unterstellt, dann würden die für das beurteilte Bauvorhaben für das Jahr 2025 ermittelten gesamten Treibhausgasemissionen einen Anteil von 3 Prozent der nationalen Treibhausgasbilanz auf Zielwertebene ausmachen (ohne S1: 2,9 Prozent) und damit bereits einen bedeutend höheren Stellenwert einnehmen“ (Lechner o. J.: 6).

### **Gegenargument: Verwendung falscher Zahlen**

Das UVP-Verfahren, welches als Instrument der politischen Partizipation dienen soll, erntet Kritik von Seiten der Zivilgesellschaft, insbesondere die Art und Weise wie die ASFINAG im Zuge des Verfahrens agiert. Andreas Vanek deutet eine Schwäche des UVP-Verfahrens an:

„Im Planfall werden zwei Szenarien miteinander verglichen: Das Jahr 2025 mit und ohne Autobahn. Es wird versucht, das Verkehrsaufkommen im Szenario ohne Autobahn so hoch wie möglich zu schrauben,

---

<sup>40</sup> Beck, U. (2015): Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne, 22. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

<sup>41</sup> [https://www.parlament.gv.at/PAKT/PR/JAHR\\_2019/PK0944/](https://www.parlament.gv.at/PAKT/PR/JAHR_2019/PK0944/) [Zugriff: 23.03.2020].

damit die Differenz zum Szenario mit Autobahn möglichst gering ausfällt. Lärm- und Schadstoffberechnungen erfolgen aufgrund der Differenz zwischen den Szenarien“ (Andreas Vanek, GRÜNE).

Jutta Matysek führt aus, welche Strategie die ASFINAG dabei verfolgt:

„Bei der Berechnung der Verkehrsprognosen, die sich natürlich auf die Umweltauswirkungen Luftschadstoffe, Treibhausgase, Lärm etc. auswirkt, geht die ASFINAG vom Stand 2005 aus. Seitdem ist allerdings der Anteil des Auto-Verkehrs am Modal Split gesunken (für eine Übersicht der Verkehrsentwicklung in Wien zwischen 2002 und 2015 vgl. Knoflacher et al. o. J.: Abb. 16, S. 15), d. h. die Motorisierung (Kfz/1000 Einwohner) ist in den meisten Bezirken Wiens rückläufig, auch in absoluten Zahlen hat sich der Verkehr nicht so entwickelt wie von der ASFINAG prognostiziert. Gründe sind sicher die Parkraumbewirtschaftung, die Verlängerung der U2 über die Donau und das 365-Euro-Jahreskartenticket. Man müsste eigentlich von geringeren Werten als 2005 ausgehen. So wird eine Verkehrsentlastung konstruiert, die nicht mit aktuellen Zahlen bestätigt werden kann“ (Jutta Matysek, BI).

Auch bei Knoflacher findet sich diese Analyse wieder: „Das vorliegende Projekt wurde auf Prognosen aufgebaut, die bereits der heutigen Entwicklung, weder der Motorisierung noch der Mobilität des Autoverkehrs in Wien und Europa entsprechen. Die Motorisierungsentwicklung nicht nur in Wien, sondern in Europa, stagniert zunehmend“ (Knoflacher 2012: 9). Seine Kritik richtet sich nicht nur auf die Vernachlässigung der abnehmenden PKW-Zahlen im Straßenverkehr, sondern auch darauf, dass die lineare Entwicklung, auf der die Projektplaner ihre Prognosen aufbauen, ökologisch nicht verantwortlich ist:

„Die Arbeiten des Club of Rome von 1972<sup>42</sup> und die aktuelle Überprüfung aus 2004<sup>43</sup> zeigen, dass der lineare Trend [der Wirtschaftsentwicklung, Anm. d. Verf.] seit Beginn der Industrialisierung als Folge ausreichend verfügbarer und billiger fossiler Energie nicht mehr fortgesetzt werden kann. Diese Entwicklung überlagert sich mit der aus der Überlastung der Tragfähigkeit des globalen Ökosystems nachweisbaren Verringerung der Tragfähigkeit der Lebensgrundlagen. Bereits heute überschreitet der in Anspruch genommene ökologische Fußabdruck Österreichs die Biokapazität unseres Landes. Eine lineare Fortschreibung von Entwicklungen der Vergangenheit ist daher grundsätzlich unzulässig, abgesehen davon, dass im Verkehrssystem schon seit über einem Jahrzehnt unübersehbare Umstrukturierungseffekte nachweisbar sind, die eindeutig darauf hinweisen, dass Planungsannahmen oder Prognosen, die auf linearen Entwicklungen ehemaliger Trends aufbauen, für öffentliche Investitionen – und um diese handelt es sich hier – nicht mehr verantwortet werden können“ (Knoflacher 2012: 1 f.).

Die ASFINAG weist die Vorwürfe von sich, sie sei abhängig von den Prognosen der Lärm- und Luftschadstoffemissionen, die ihnen vom Umweltbundesamt zur Verfügung gestellt würden.<sup>44</sup>

Die BI Rettet die Lobau wirft den Behörden eine „Salamitaktik“ vor. Die Projekte werden in „kleinste Teilstücke“ zerlegt, die genau so bemessen seien, dass sie unter dem sogenannten „Irrelevanzkriterium“ bleiben (vgl. Matysek 2009: 130 f.). Damit bleiben

---

<sup>42</sup> Meadows, D. (1972): The limits to growth. A report for the Club of Rome's project on the predicament of mankind. London: Earth Island.

<sup>43</sup> Meadows, D., et al (2012): Grenzen des Wachstums, das 30-Jahre-Update, 4. Aufl. Stuttgart: Hirzel.

<sup>44</sup> Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs: <https://www.umweltbundesamt.at/en/hbefa> [Zugriff: 02.04.2020].

die zu erwartenden Luftschadstoff-Belastungen rechnerisch unter drei Prozent der Gesamtbelastungen in Österreich:

„Die Bauprojekte werden in viele kleine Baustellen mit eigenen UVP-Verfahren zerteilt, z. B. in Abschnitt Süßenbrunn-Schwechat, S1-Spange und Stadtstraße, das macht die Beteiligung viel schwieriger. Das Irrelevanzkriterium des UVP-G besagt, dass 3 % zusätzliche Belastung mit Luftschadstoffen (Feinstaub, Stickoxide) verglichen mit dem Gesamtausstoß in Österreich erlaubt sind“ (Jutta Matysek, BI).

Im ‚Leitfaden UVP‘ heißt es: „Außerhalb von Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen wurde als Irrelevanzkriterium eine Zusatzbelastung von 3 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert zur Abgrenzung des Untersuchungsraumes festgelegt.“<sup>45</sup>

„In Sanierungsgebieten ist weniger erlaubt [1 %, Anm. des Verf.]. Aber dadurch, dass der Autobahnbau in Einzelabschnitte geteilt wird, schaffen sich die Betreiber die Möglichkeit diese Grenzwerte der UVP auszuhebeln. Es wird dabei nicht die Akkumulation der Einzelprojekte berücksichtigt. Es wird so getan, als ob die Lobauautobahn vorne und hinten in der weißen Fläche endet und da nichts wäre, und die ganzen Schadstoffe der A4, des Flughafens und der S1-Süd werden nicht berücksichtigt. Das gleiche gilt für die Akkumulation von Lärmbelastung und das Zusammenwirken von Lärm und Luftschadstoffen der einzelnen Projekte. Wenn man alle derzeitigen Bauprojekte gemeinsam betrachten würde, würde man zu einer realistischeren UVP kommen. Dann wären diese Bauprojekte nicht umweltverträglich, weil sie in der Akkumulation weit über 3 % hinausgingen. Die S1-Spange und die Stadtstraße wurden ursprünglich als ein Projekt eingereicht. Die Zerstückelung in lauter einzelne Autobahnprojekte hat auch zur Folge, dass wenn das erste Stück gebaut wird, dann geht das nächste Stück im Verkehr unter, weil dann alle dort versuchen auf die Autobahn zu fahren und kleine Gassen, die nie dafür gedacht waren, zu Autobahnzubringern werden. Dann wird der Druck nach dem nächsten Stück sehr groß, und so hantiert man sich von einem sogenannten ‚Lückenschluss‘ zum nächsten“ (Jutta Matysek, BI).

Andere Akteur\_innen teilen diese Ansicht:

„Sie wollen zuerst den Abschnitt Groß-Enzersdorf Nord bis Süßenbrunn bauen. Das ist glaube ich die Taktik, dass man sagt, wenn das fertig ist: ‚jetzt ist es nur noch der Tunnel, jetzt haben wir ja schon fast alles fertig‘. Dann wächst der Druck zu bauen“ (Andreas Vanek, GRÜNE).

„Jetzt teilt man den Abschnitt von der S1 in den ersten Verwirklichungsabschnitt zwischen Groß-Enzersdorf und Süßenbrunn und den zweiten Verwirklichungsabschnitt, der Tunnelabschnitt, zwischen Groß-Enzersdorf und Schwwechat. Bei all diesen Großprojekten versucht man dasselbe: Sachzwänge herbeiführen. Man versucht den leichtesten, der am wenigsten umstritten ist, umzusetzen, und dann argumentiert man: ‚jetzt haben wir schon so- und so viele Millionen ausgegeben, jetzt können wir uns den zweiten Verwirklichungsabschnitt nicht ersparen‘. Das war beim Semmering-Basistunnel genauso“ (Christian Schuhböck, NGO).

„Die Trennung der Verfahren von S1-Spange / Stadtstraße und Lobauautobahn ist unsinnig, weil die Spange / Stadtstraße ohne die Lobauautobahn keinen Sinn macht. [...] Sie wollen das irgendwie durchziehen, und Fakten schaffen. Das wurde mir sehr klar bei dieser Verhandlung.“ (Hilde Grammel, Anrainerin).

---

<sup>45</sup> Umweltbundesamt (2007): LEITFADEN UVP UND IG-L. Umgang mit Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen in UVP-Verfahren. Überarbeitete Version 2007. URL: <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/BE274.pdf> [Zugriff: 02.04.2020].

## **Gegenargument: Verharmlosung der internationalen Verkehrsprognosen**

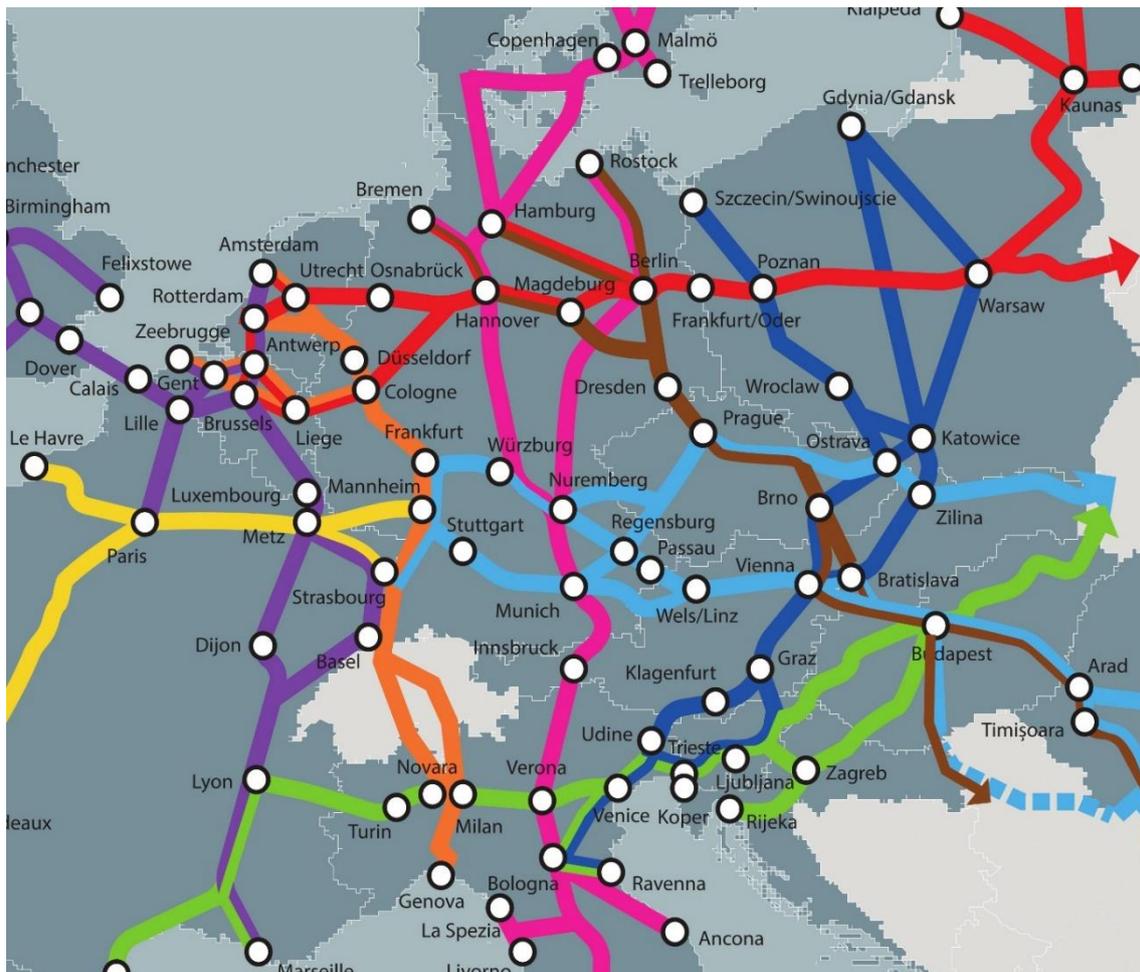
Welche Bedeutung die Tatsache hat, dass der Lobautunnel Teil der europäischen TEN-Strecke ist, ist umstritten. BIs und NGOs schätzen die Relevanz der TEN-Strecke hoch ein:

„Die Lobauautobahn S1 wäre nicht, wie verharmlosend in den Medien behauptet, Teil einer ‚Umfahrung von Wien‘. Sie wäre Teil einer internationalen Nord-Süd-Transitstrecke, der TEN 25, die Schwerverkehr von Danzig bis zur Adria führen soll“ (Jutta Matysek, BI).

„Wir haben als Einzige vor Gericht darauf hingewiesen, dass der Lobautunnel nicht zur Entlastung der Südosttangente dienen kann. Dieses Projekt ist Teil der TEN-Strecke 25. 2003 ist Polen der EU beigetreten und hat viel Geld aus Brüssel bekommen speziell für den Autobahn-Ausbau, z.T. auch durch Landschafts- und Naturschutzgebiete. 2003 bis 2008 wurden viele Autobahnen gebaut. Wer hat gebaut? STRABAG! Seit 2008 bis 2013 mussten diese Autobahnen zwei bis drei Mal erneuert werden, weil ein derart massiver LKW-Verkehr dort fährt. Von 2013 bis 2018 wurden sie dann auch von vier- und sechspurigen auf acht- bis zehnspurige Autobahnen ausgebaut. Da kommt eine gewaltige Verkehrslawine auf uns zu. Die regionale Diskussion um die Entlastung der Südosttangente ist nichtig. Ich kann heute schon sagen, dass der jetzt geplante Lobautunnel unterdimensioniert ist. Die EU fördert diese TEN-Strecken, weil sie daran interessiert ist, den freien Warenverkehr und damit die Wirtschaft innerhalb des EWR zu stärken“ [vgl. Kap. 7.3, Anm. d. Verf.] (Christian Schuhböck, NGO).

Die Lobauautobahn ist Teil des europäischen Straßenbauprojekts ‚TEN 25‘ und des sogenannten baltisch-adriatischen Korridors im Rahmen des EU-Frameworks ‚Transeuropäische Verkehrsnetze‘ (TEN-V), das vom polnischen Danzig an der Ostsee über Wien bis an die Adria führen soll (vgl. Verein Plattform Zukunft statt Autobahn 2019; Abb. 16). Das TEN-Framework ist 2014 in Kraft getreten und dient der Förderung des europäischen Binnenmarkts und umfasst die Infrastrukturbereiche Verkehr, Energie und Telekommunikation. Der Verkehrsbereich untergliedert sich in Straßen, Eisenbahnstrecken, Binnenwasserstraßen, Häfen und Flughäfen (vgl. Coito/Gouardères 2019).

**Abb. 15: TEN-T Core Network Corridors, Ausschnitt Mitteleuropa**



**Legende:**



Quelle: European Commission 2019a.

Die Ziele des TEN-V werden in den ‚Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes‘ formuliert:

„Die Planung, der Aufbau und der Betrieb transeuropäischer Verkehrsnetze [...] wichtigen Uni-onszielen, wie dem reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts und der Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts [dienen]. Zu ihren besonderen Zielen gehört auch die nahtlose, sichere und nachhaltige Mobilität von Personen und Gütern, die Erreichbarkeit und Anbindung aller Regionen der Union zu gewährleisten und zu weiterem Wirtschaftswachstum und zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit in globalem Maßstab beizutragen“ (Europäisches Parlament/Rat der Europäischen Union 2013: Abs. 2).

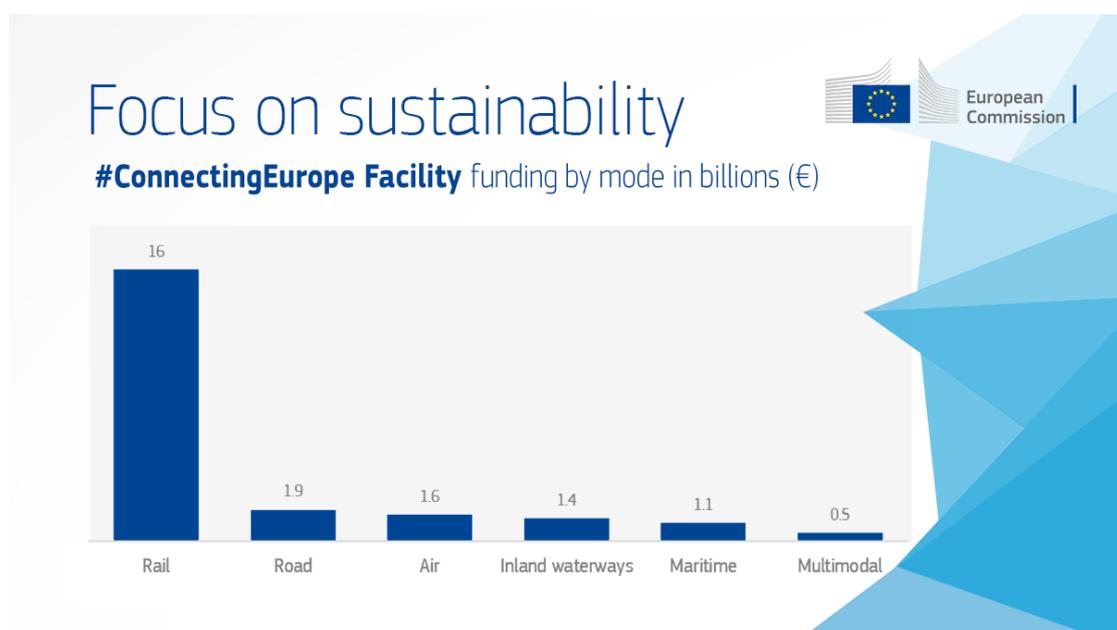
Die Notwendigkeit dieses Vorhabens wird damit begründet, dass die

„Zunahme des Verkehrsaufkommens vermehrt zu Überlastungen im internationalen Verkehr [führt]. Zur Gewährleistung der internationalen Mobilität von Personen und Gütern ist es daher notwendig, die Kapazität des transeuropäischen Verkehrsnetzes und die Ausnutzung dieser Kapazität zu optimieren und wo nötig zu erweitern, indem etwaige Infrastrukturengpässe beseitigt und Lücken in den Infrastrukturverbindungen in und zwischen den Mitgliedstaaten sowie gegebenenfalls zu den Nachbarstaaten geschlossen werden“ (ebd.: Abs. 3).

Dabei soll dem „Schutz der Umwelt und der biologischen Vielfalt [...] Rechnung getragen werden“ (ebd.: Abs. 36).

Der Baltisch-Adriatische Korridor wird von der EU als eine der wichtigsten transeuropäischen Verkehrsachsen bezeichnet (European Commission 2019b). Insbesondere bei den Grenzübergängen soll die Infrastruktur weiter ausgebaut werden, um einen ununterbrochenen Verkehrsfluss zu ermöglichen. Dazu werden auch transnationale Kooperationen angestoßen. 53 Bauprojekte mit einem Finanzvolumen von 4,7 Mrd. Euro wurden bereits umgesetzt. Weitere 250 Projekte mit einer Investitionshöhe von 36 Mrd. Euro sind in Bau (ebd.). Zuständig für die Finanzierung ist die Connecting Europe Facility (CEF), die sich unter anderem zum Ziel gesetzt hat Nachhaltigkeit zu fördern, insbesondere durch die fokussierte Förderung von Schienennetzen. Bisher wurden 16 Milliarden Euro für Schienennetze, und ‚nur‘ 1,9 Milliarden Euro für Straßennetze ausgegeben (vgl. Abb. 17).

**Abb. 16: Förderbereiche der Connecting Europe Facility**



Quelle: European Commission 2019c.

Der Abschnitt Süßenbrunn-Schwechat (Lobauautobahn) inklusive der Spange Seestadt Aspern wird finanziert von der ASFINAG, der Stadt Wien und dem Land Niederösterreich, nicht jedoch vom CEF (vgl. European Commission (2014: 23)). In einer interaktiven Karte der EU wird die Lobauautobahn fälschlicherweise als abgeschlossen dargestellt (vgl. European Commission 2019b).

Die BI Rettet die Lobau wirft der Medienberichterstattung eine Verharmlosung der TEN 25 vor, was sich z. B. an der Zerstückelung der Autobahn in Einzelabschnitte, u. a. in A5, S1 Ost, S1 West und S2, zeige. Es müsse vielmehr von einer LKW-Transitachse als Teil eines ganzen Netzes von Transitautobahnen gesprochen werden (vgl. Matysek 2009: 129).

Auch die SPÖ erkennt die Relevanz der TEN-Strecke an:

„Der rund 19 km lange Abschnitt [soll] Teil einer LKW-Transitstrecke von Nord- nach Südeuropa werden und somit den Fernverkehr ausbauen. Somit ist die Lobauautobahn Teil einer europaweiten Transitroute von der Ostsee zur Adria, vor allem für den Schwerverkehr“ (David Steiner, SPÖ).

Demgegenüber behauptet die ASFINAG, dass der Transitverkehr eine untergeordnete Rolle für die Lobauautobahn spielt:

„Der Anteil am grenzüberschreitenden Transitverkehr, also klassische LKW von Polen nach Süditalien ohne Zwischenziel ist relativ gering. Auf der A23 sind es 8 % LKW-Anteil. Von dem Anteil sind es maximal 5-10 % reiner grenzquerender LKW-Anteil, die kein Zwischenziel dazwischen haben“ (Thomas Schröfelbauer, ASFINAG).

### **Gegenargument: Induzierter Verkehr**

„Die Bezirksvorsteher von Transdanubien argumentieren, es brauche unbedingt die Lobauautobahn, damit der Verkehr entlastet wird. Es passiert aber genau das Gegenteil. Als ich jung war, war die Südosttangente wirklich frei, da konnte man wirklich fahren, heute steht man, mehr oder weniger. Genau dasselbe wird auch mit der Lobauautobahn passieren. Es wird also neuer Verkehr generiert“ (Christian Schuhböck, NGO).

Knoflacher (2012) argumentiert, dass durch ein zusätzliches Angebot für das Autofahren keine Entlastung, sondern eine Ermunterung für weiteren Autoverkehr, woraus zwangsläufig eine Mehrbelastung und im Endeffekt eine Überlastung des Straßennetzes entstehe (vgl. Knoflacher 2012: 5). Zur selben Einschätzung gelangt auch der VCÖ.<sup>46</sup> Eine echte Entlastung des bestehenden Straßennetzes könne demnach „nur durch

---

<sup>46</sup> VCÖ: Lobautunnel würde zu mehr Kfz-Verkehr führen - nötig ist aber Verkehrsreduktion: <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-lobautunnel-ist-antiquierte-antwort-auf-zukuenftige-herausforderungen> [Zugriff: 02.04.2020].

Maßnahmen *außerhalb* [Herv. d. Verf.] des Straßennetzes [...] entstehen“ (ebd.: 5 f.). Kostengünstigere ordnungspolitische Maßnahmen seien dabei viel wirksamer, würden aber von den Projektbetreibern ignoriert (vgl. ebd.: 6).

„Wir haben im Moment einen PKW-Besatz in Wien von 1,1, das heißt in nur einem von zehn Autos sitzt eine zweite Person. Das hat zur Folge, dass man irrsinnig viel Platz braucht, deswegen ist man auf diese Autobahn gekommen“,

sagt Rüdiger Maresch, der sich bei den GRÜNEN für Car-Pooling (verpflichtende Fahrgemeinschaften) und eine flächendeckende LKW-Maut in Österreich engagiert:

„Dass Verkehr induziert wird, wird nicht mitgedacht. Wenn ich eine Fläche dem Automobilverkehr gebe, wird sie auch genützt werden. Man muss auch dazu sagen, die ÖBB war über weite Strecken einfach völlig daneben. Solange zuschauen wie der Güterverkehr auf der Schiene zurückgeht, quasi hilflos, ohne Forderungen zu stellen, war falsch. Es braucht Push- und Pull-Maßnahmen, und eine Push-Maßnahme heißt flächendeckende LKW-Maut. Zumindest ist in den letzten Jahren der Schnellbahnverkehr in Wien deutlich besser geworden“ (Rüdiger Maresch, GRÜNE).

Jutta Matysek führt diesen Gedanken weiter aus:

„Eine Lobauautobahn wird nur bewirken, dass sich noch mehr Leute außerhalb der Stadtgrenze im Nordosten von Wien ansiedeln, weil dort der Wohnraum billiger ist und man bequem mit der Autobahn nach Wien fahren kann. Das heißt man hat induzierten Verkehr, Verkehr, der neu dazukommt, weil zusätzliche Pendler geschaffen werden, auf den Strecken, die jetzt schon voll sind. Das lockt dann auch das Gewerbe an den Stadtrand an, sodass die Leute, die jetzt in der Stadt arbeiten aus der Stadt rausfahren müssen zum Arbeiten, was noch mehr Pendlerströme verursacht. Diese Autobahn würde massiv zusätzlichen Verkehr generieren. Deswegen sagt die SUPer NOW, dass die Variante, die jetzt gebaut werden soll, diejenige ist, mit der größten Speckgürtelentwicklung. Das hat die Studie der TU Wien [Knöflacher/Frey o. J., Anm. d. Verf.] bestätigt. Im Gegenzug dazu würde der Ausbau der Parkraumbewirtschaftung, öffentlicher Verkehrsmittel und Fahrradwege den Verkehr effektiv reduzieren“ (Jutta Matysek, BI).

### **Gegenargument: Kleinräumige Umfahrungen statt einer Autobahn**

Eines der Haupt-Argumente für die Lobauautobahn ist die Entlastung der Ortskerne. Die Ortschaften benötigen allerdings lediglich eine kleinräumige Umfahrung, um ihr Problem der Lärmbelastung zu lösen. Die Gemeinden haben das Geld dafür nicht, weshalb sie eine Autobahn fordern, weil diese vom Bund finanziert würde. Dies illustrieren die Interview-Partner\_innen anhand mehrerer Beispiele:

„Am Beispiel von Raasdorf sieht man ganz deutlich die Widersprüche des Themas. Raasdorf leidet wirklich seit 30 Jahren. In Markgrafneusiedl gibt es viele Schottergruben, die Straße nach Wien zu den Bauustellen führt über eine schmale Straße durch das Ortszentrum von Raasdorf. Da donnern die Schotter-LKWs drei Meter neben dem Schlafzimmerfenster vorbei [vgl. Abb. 15, Anm. d. Verf.]. Also die Bevölkerung leidet. Nur: Eine kleinräumige Ortsumfahrung hätte ihnen schon vor 25 Jahren geholfen. Da hat man sie getröstet mit: ‚Na, wir machen gleich was Großes!‘. Letztendlich bekäme jetzt Raasdorf ein Autobahnkreuz, zwar nicht im Ort, aber davor, das ungefähr so groß ist wie der ganze Ort. Wenn da S1, S8, Stadtstraße, alles verknüpft ist. Das heißt die Schotter-LKWs aus dem Ort rauszukriegen wäre billiger gewesen. In Groß Enzersdorf ist tatsächlich eine Umfahrung geplant, die aber das Land NÖ baut und

nicht Teil des Projekts ist. [...] Dann wird argumentiert, die Autobahn entlastet den Ortskern, was aber falsch ist“ (Andreas Vanek, GRÜNE).

### **Abb. 17: LKW fährt durch Groß-Enzersdorf**



Quelle: Eigene Aufnahme.

„Eigentlich brauchen kleine Gemeinden wie Deutsch-Wagram, Strasshof, Gänserndorf, die zu viel Verkehr haben, neben besseren öffentlichen Verkehrsmitteln und Radwegen, kleinräumige Umfahrungen zur Entlastung der Ortskerne. In der Regel sind aber die Gemeinden in Niederösterreich hochverschuldet. Das Land kann oder will es sich nicht leisten. Deshalb wird eine Autobahn gefordert, weil dann würde es der Bund bezahlen. Aber der Bund baut nur Autobahnen, und keine kleinräumigen Umfahrungen“ (Jutta Matysek, BI).

### **Gegenargument: Politische Einflussnahme auf die Gerichte**

Christian Schuböck beklagt außerdem,

„dass mit jeder Novellierung des UVPG, von denen es zahlreiche gab, die Mitbestimmungsmöglichkeiten für die Bevölkerung schlechter geworden sind. [...] Ich kritisiere das als eine Anlassgesetzgebung! Weil wir vor Gericht Recht bekommen, passen die Politiker das Gesetz an, damit wir in Zukunft nicht mehr Recht bekommen. Das ist jetzt beim steiermärkischen Naturschutzgesetz passiert. Da sind wir gegen einen Windpark vorgegangen, und plötzlich wird das Naturschutzgesetz geändert, aber ohne Übergangsbestimmungen. Somit gilt dann das neue Naturschutzgesetz, und wir müssen wieder von vorne anfangen“ (Christian Schuböck, NGO).

Die Politik nimmt auch auf andere Weise Einfluss auf Gerichtsentscheidungen:

„Das hat man gesehen bei der Dritten Piste am Flughafen Wien. Erstmals hat sich da der Richtersenat getraut, ein negatives Erkenntnis auszustellen – innerhalb kürzester Zeit haben glaube ich acht von neun Landeshauptleuten protestiert, dass da die Gerichte ‚unabhängig‘ entscheiden! Wenn man mit den Richtern unter vier Augen spricht, ohne Zeugen und dergleichen, hört man das zwischen den Zeilen schon heraus, dass da massiv Druck gemacht wird“ (Christian Schuböck, NGO).

Dieses Vorgehen ist zumindest fraglich und sollte unter dem Gesichtspunkt einer möglichen Verletzung der Gewaltenteilung näher untersucht werden. Andreas Vanek beklagt außerdem eine finanzielle Abhängigkeit der Sachverständigen:

„In der ersten Instanz ist das Verkehrsministerium selbst die UVP-Behörde. Eine Krux in sich. Die ASFINAG plant ja nicht aufgrund von Eigeninitiativen, sondern die Aufträge kommen vom Ministerium. Dieses Ministerium ist nun UVP-Behörde und prüft, ob das Projekt der ASFINAG die Umweltschutzbedingungen erfüllt. Hinzu kommt Folgendes: Das Ministerium hat diese Fachleute nicht, das heißt es werden Büros beschäftigt. Es gibt aber nur eine Handvoll Büros in Österreich, die sich auf diese Lärmberechnungen spezialisieren. Die ASFINAG hat diese Leute auch nicht, das heißt die beschäftigt auch externe Büros. Jetzt ist es natürlich so: Wenn ich als Gutachter eines Büros die ASFINAG zerreiße, bekomme ich aus dem Kreis nie wieder einen Auftrag. Es gab da schon Versuche diese Unvereinbarkeit in einem Verfahren vorzubringen“ (Andreas Vanek, GRÜNE).

Hilde Grammel, Beteiligte des UVP-Verfahrens als Anrainerin der Spange Seestadt-Aspern, berichtete mir über die undurchlässigen Machtstrukturen beim Gerichtsverfahren. Dieser Bericht ist subjektiv, ihm kann deswegen mangelnde empirische Evidenz vorgeworfen werden. Dennoch offenbart er eine zutiefst menschliche Perspektive auf das UVP-Verfahren, die schwer empirisch messbar ist, weshalb er unkommentiert in seiner Gänze als Zeitzeug\_innendokument hier vorgelegt wird (siehe Anhang). Die kafkaeske Atmosphäre des Gerichtsverfahrens, wie es Grammel beschreibt, zeigt nicht nur auf eindrückliche Weise, welche technokratischen Beteiligungshürden und undurchlässigen Machtstrukturen am Werk sind, diese sind vielmehr eine reale Hürde für den demokratischen Prozess. Grammel berichtet, dass sie die Zeit nicht auffinden konnte, um sich in die extensiven Akten einzuarbeiten. Hinzu kommen finanzielle Hürden, etwa die Bezahlung der Anwaltskosten. Es herrsche auch ein großer Informationsmangel bei den Betroffenen, die oft nicht wüssten, welche Risiken mit dem Projekt einhergingen. Grammel erlebte im Gerichtssaal eine Einschüchterungsrhetorik, Diskreditierungen und Diffamierungen und empfand dabei viel Stress (vgl. Anhang, Zeitzeug\_innenbericht des UVP-Verfahrens S1 Spange Seestadt-Aspern, Hilde Grammel (Anrainerin)). Möglichkeiten zur Überwindung dieser Hürden wären eine Arbeitszeitverkürzung<sup>47</sup>, damit Menschen Zeit haben, um sich politisch zu beteiligen, oder konkrete politische Innovationen, wie das in Vorarlberg bereits erfolgreich erprobte Modell des Bürger\_innenrates.<sup>48</sup>

---

<sup>47</sup> Kontrast 2018): Andere Länder zeigen: Arbeitszeitverkürzung nützt allen. URL: <https://kontrast.at/arbeitszeitverkuerzung-nuetzt-allen/> [Zugriff: 02.04.2020].

<sup>48</sup> Bürgerrat: Zukunft Landwirtschaft: [https://vorarlberg.at/web/land-vorarlberg/contentdetailseite/-/asset\\_publisher/qA6AJ38txu0k/content/buergerrat-zukunft-landwirtschaft?article\\_id=472004](https://vorarlberg.at/web/land-vorarlberg/contentdetailseite/-/asset_publisher/qA6AJ38txu0k/content/buergerrat-zukunft-landwirtschaft?article_id=472004) [Zugriff: 02.04.2020].

Jutta Matysek von der BI Rettet die Lobau zieht nach über zehn Jahren UVP folgendes Fazit:

„Bürgerbeteiligung im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten der Umweltverträglichkeitsprüfung ist eine Chimäre. [...] Es ist traurige Wahrheit, dass sich die Betroffenen wirkungsvoll nur durch Protestaktionen, Protestveranstaltungen und durch gewaltfreien Widerstand äußern und dadurch etwas erreichen können“ (Matysek 2009: 134).

### **Gegenargument: Einseitige Berichterstattung**

Matysek konstatiert im Interview einen Unterschied zwischen der öffentlichen und der veröffentlichten Meinung. Die veröffentlichte Meinung werde in Österreich stark dominiert von der Mediaprint GmbH und Co KG, die unter anderem den Kurier und die Krone besitzt.<sup>49</sup> Die Mediaprint gehört in Teilen der Raiffeisen Bank<sup>50</sup>, welche wiederum Anteile an der STRABAG hat<sup>51</sup>.

„Die STRABAG hat größtes Interesse die Lobauautobahn zu bauen, weil sie ein fettes Geschäft ist“ (Jutta Matysek, BI).

Matysek legt nahe, dass die STRABAG indirekten Einfluss auf die Berichterstattung nimmt:

„Die UVP ist zwar öffentlich, aber es können sich praktisch nur ganz wenige die Zeit nehmen diese hundert Seiten zu lesen oder sich in dieses Verfahren hinein zu setzen, wo du eine Woche von morgens bis abends drinsitzt. Das hält ein Journalist nicht aus. Der will eine kurze knackige Geschichte mit einem schönen Foto. Beim UVP-Verfahren darf man aber wie bei Gerichtsverhandlungen üblich nicht fotografieren, filmen oder aufnehmen, das heißt, wie sollen Medien darüber berichten? Das machen die dann auch nicht. Das heißt du hast in den Zeitungen oft nur 1:1 die Presseaussendungen der ASFINAG stehen. Unsere Presseaussendungen übernehmen sie selten, oft nur ein Stückchen. Das ist auch deswegen schwierig, weil alle Medien, sowohl diejenigen, die zur MediaPrint gehören, als auch alle anderen, abhängig sind von Anzeigenkunden. Die Autoindustrie, die Stadt Wien und die Raiffeisenbank sind sehr wichtige Anzeigenkunden. Wenn es sich die Medien mit ihnen nicht verscherzen wollen, schaffen sie ein Anzeigenumfeld, das ihren Kunden genehm ist. Deswegen kommt die Sichtweise der Umweltseite sehr selten vor in den Medien“ (Jutta Matysek, BI).

## **7. Theoretische Analyse der Interview-Ergebnisse**

In diesem Kapitel wird die Theorie aus Kap. 2.2 auf das Fallbeispiel des Lobautunnels angewandt, insbesondere aus der Perspektive des *Contentious-Politics*-Ansatzes und der Politischen Ökologie, um Schlüsse aus der Konfliktforschungsliteratur für das gewählte Fallbeispiel zu ziehen. Dabei werden verschiedene Aspekte des Konflikts und verschiedene Dimensionen der Forschungsfrage beleuchtet.

<sup>49</sup> Mediaprint Medienmarken: <https://www.mediaprint.at/medienmarken> [Zugriff: 23.03.2020].

<sup>50</sup> Mediaprint Impressum: <https://www.mediaprint.at/impressum> [Zugriff: 23.03.2020].

<sup>51</sup> STRABAG Aktionärsstruktur: <https://www.mediaprint.at/impressum> [Zugriff: 23.03.2020].

## 7.1 Contentious politics

Obwohl in dieser Arbeit ein großer Fokus auf das UVP-Verfahren und den zivilgesellschaftlichen Handlungsmöglichkeiten innerhalb des Verfahrens gelegt wurde, betonen die interviewten Akteur\_innen des Widerstands gegen die Lobauautobahn, dass die UVP nicht ihr primärer politischer Interventionspunkt ist, weshalb eine umfassende Betrachtung der politischen Handlungsmöglichkeiten der Zivilgesellschaft, d. h. deren *repertoires of contention*, nötig ist, aus denen die spezifischen politischen Gelegenheitsstrukturen des Konflikts resultieren. Diese werden in diesem Kapitel reflektiert.

Zu den Möglichkeiten politischer Partizipation neben dem UVP-Verfahren sagt Schuhböck:

„Das ganze Verfahren spielt sich außerhalb der Öffentlichkeit ab. Wolfgang Rehm [von der Umweltschutzorganisation VIRUS, Anm. d. Verf.] schreibt zum Beispiel sehr viele Presseaussendungen und versucht auf die Verhandlungen aufmerksam zu machen. Die erste Phase ist die politische: Protestveranstaltungen, Öffentlichkeitsarbeit, Organisation der Bürger zu Bürgerinitiativen sind sehr wichtig, denn das sind letztlich Wählerstimmen und man will verhindern, dass die Protestbewegungen groß werden. Viel später kommt, wenn überhaupt, ein UVP-Verfahren. Wir versuchen immer UVP-Verfahren abzuwenden! UVP-Verfahren sind äußerst aufwendig, kostspielig, man muss Gutachten erstellen, man muss Rechtsanwältinnen bezahlen, das muss alles finanziert werden“ (Christian Schuhböck, NGO).

Weitere Aktionsformen, die in den Interviews genannt werden, sind

„ziviler Ungehorsam, Demonstrationen, Infostände, Unterschriftensammlungen, Fotoaktionen, Gespräche mit und Briefe an Politiker, immer mit dem Fokus, Alternativen zur Autobahn aufzuzeigen“ (Jutta Matysek, BI).

Öffentlichkeitsarbeit wird dabei von beiden Seiten betrieben. Hilde Grammel beklagt sich über die gezielte Desinformation der ASFINAG:

„Viele Leute glauben, dass die Lobauautobahn beschlossene Sache ist und wissen gar nicht, dass dazu noch mehrere Verfahren ausständig sind“ (Hilde Grammel, Anrainerin).

Dies zeigt eine kleine Stichprobe von Medienberichten, in denen die ASFINAG seit 2012 einen baldigen Baubeginn selbstbewusst ankündigt, dessen Zeitpunkt sie zwangsläufig immer wieder nach hinten verschieben muss<sup>52</sup>.

---

<sup>52</sup> ORF (2012): <https://noe.orf.at/v2/news/stories/2559488/> [Zugriff: 02.04.2022].

Der Standard (2016): <https://www.derstandard.at/story/2000029124290/lobautunnel-asfinag-haelt-am-projekt-und-zeitplan-fest> [Zugriff: 02.04.2022].

NÖN (2017): <https://www.noen.at/in-ausland/kammern-lobautunnel-ak-und-wk-pochen-auf-bau-arbeiterkammer-bau-sozialpartnerschaft-verkehrsinform-wien-oesterreich-43215473> [Zugriff: 02.04.2022].

APA (2018): [https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20180705\\_OT0116/asfinag-s-1-mit-lobau-tunnel-zur-verkehrsentlastung-unverzichtbar](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20180705_OT0116/asfinag-s-1-mit-lobau-tunnel-zur-verkehrsentlastung-unverzichtbar) [Zugriff: 02.04.2022].

APA (2018): [https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20180712\\_OT0026/asfinag-positiver-uvp-bescheid-fuer-s-1-spange-asporn](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20180712_OT0026/asfinag-positiver-uvp-bescheid-fuer-s-1-spange-asporn) [Zugriff: 02.04.2022].

Die Plattform ‚Agenda 21‘, die zur Bürgerbeteiligung gedacht war, wird von Matysek als ineffektiv kritisiert:

„Die EU hat sich die ‚Agenda 21‘ ausgedacht als Mitbestimmungsmöglichkeit für die Bevölkerung. Aber so wie das in Wien gehandhabt wird, ist sie leider unwirksam. Die Agenda 21 Gruppe im 22. Bezirk verweigert über Autobahnen zu sprechen. Da ist die SPÖ so dominant, dass Gespräche über die Autobahnen unmöglich sind. Als kritische Gegenbewegung hat sich auch die ‚Aktion 21‘ gegründet<sup>53</sup>, das ist eine Dachorganisation von Bürgerinitiativen, die echte Bürger\_innenmitbestimmung fordert, denn die Agenda 21 hat keine bindenden rechtlichen Kompetenzen“ (Jutta Matysek, BI).

Im Zuge des UVP-Verfahrens versuchen sich die BIs weiter zu organisieren durch die Erstellung und Veröffentlichung von eigenen Gutachten, durch Vernetzung zwischen den BIs und die Gründung der zivilgesellschaftlichen Plattform ‚Zukunft statt Autobahn‘<sup>54</sup>. Matysek kündigt an, dass sich zum Zeitpunkt des Interviews eine neue Vernetzung von Verkehrsinitiativen im Aufbau befinde. Überregionale Vernetzung sei aber immer schwierig, da alle ehrenamtlich arbeiten.

Im Jahr 2006 kündigt die ASFINAG die Durchführung von Probebohrungen im Nationalpark an, woraufhin eine Mahnwache im Nationalpark und eine symbolische Aubesetzung erfolgen (für die politischen Details des Ablaufs siehe Kap. 5.2 Konfliktgeschichte, für die technischen Details siehe Kap. 6). Thomas Schröfelbauer von der ASFINAG beschreibt, wie er die Aubesetzung erlebt hat:

„Das Baugrunderkundungsprogramm, also die Probebohrungen, die notwendig sind für den Tunnelbau, um die Beschaffenheit des Grundes zu untersuchen, wurde von der Naturschutzbehörde der Stadt Wien unter entsprechenden Auflagen genehmigt. Das war sehr mühsam und wurde auf das Minimum reduziert. Im Dezember 2006 haben wir mit den Bohrungen begonnen, und dann ist dann das erste Bohrgestänge gleich zum Bohrstopp gekommen, weil sich Aktivisten daran angehängt haben“ (Thomas Schröfelbauer, ASFINAG).

Dieser Moment stellt möglicherweise den dynamischen Höhepunkt der politischen Auseinandersetzung um die Lobauautobahn dar.

„Während der Aubesetzung waren die Fronten sehr verhärtet“ (Andreas Vanek, GRÜNE).

Während dieser Zeit werden die Probebohrungen über einen Zeitraum von sechs Wochen mittels Methoden der gewaltfreien direkten Aktion blockiert. Daraufhin droht die ASFINAG mit Klagen in einer Höhe von bis zu 500.000 Euro. Da sich die Situation nicht deeskalieren lässt, fürchtet die ASFINAG um ihr öffentliches Image:

---

APA (2019): [https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20190312\\_OTS0081/asfinag-investiert-heuer-12-milliarden-euro-in-autobahnen-und-schnellstrassen-anhaenge](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20190312_OTS0081/asfinag-investiert-heuer-12-milliarden-euro-in-autobahnen-und-schnellstrassen-anhaenge) [Zugriff: 02.04.2020].

<sup>53</sup> Aktion 21: <http://www.aktion21.at/> [Zugriff: 02.04.2020].

<sup>54</sup> Zukunft statt Autobahn: <https://www.zukunft-statt-autobahn.at/> [Zugriff: 02.04.2020].

„Da haben wir als ASFINAG gesagt, da müssen wir daraus lernen, wir wollen keinen Polizeieinsatz, Hainburger Au geistert immer herum, das ist nicht mehr Stand der Technik. Dann hat man sich gemeinsam mit der Stadt Wien und den organisierten Gegnern, also hauptsächlich Global 2000, geeinigt, machen wir den Runden Tisch, setzen wir uns zusammen und besprechen, wie wir aus dieser verfahrenen Situation herauskommen“ (Thoma Schröfelbauer, ASFINAG).

Die Umweltorganisationen zeigen sich nach einiger Zeit desillusioniert über den Runden Tisch:

„Die ASFINAG hat uns einen ergebnisoffenen ‚Runden Tisch‘ zwischen ASFINAG, AktivistInnen, BIs, Umweltschutzorganisationen, Stadt Wien, Land NÖ und die Behörde Verkehrsministerium angeboten. Eine Forderung der Umweltseite, die bis zu diesem Zeitpunkt ignoriert worden war. Die BIs, Umweltorganisationen und AktivistInnen erklärten sich daraufhin bereit, sich aus der Lobau zurückzuziehen, damit ASFINAG ihre Probebohrungen machen können. Dieser Runde Tisch hat sich nach mehreren Sitzungen als Farce, weil nicht ergebnisoffen, herausgestellt. Asfinag, Stadt Wien, NÖ machten ihre Präsentationen und ignorierten unsere Vorschläge, Argumente und Ideen. Daraufhin haben wir beschlossen, also die BIs und Umweltschutzorganisationen, uns vom Runden Tisch unter Protest zurückzuziehen<sup>55</sup>“ (Jutta Matysek, BI).

Thomas Schröfelbauer von der ASFINAG glaubt, dass hier ein Missverständnis vorgelegen sei:

„Das Missverständnis, das da aufgekommen ist, war, dass man generell über das Vorhaben sprechen wollte, und nicht nur über die Bohrungen. Wie dieses Missverständnis zustande kommen konnte, weiß ich nicht, weil meines Erachtens die Vorgaben relativ eindeutig waren. Vielleicht hat man sich trotzdem mehr erwartet. Nach der zweiten Besprechung ist das Ergebnis gewesen, nachdem nicht grundsätzlich über das Projekt gesprochen wurde, dass der Runde Tisch abgebrochen wurde. Das war dann mehr oder weniger das Ende der Blockade“ (Thomas Schröfelbauer).

Im Originaltext der Vereinbarung zum Runden Tisch (siehe Anhang) findet man folgende Formulierung:

„Die Umweltschutzorganisationen demonstrieren in der Au ihre *Forderung nach Integration von Klimaschutz, Schadstoffreduktion und Verkehrspolitik* [Herv. d. Verf.] in der Ostregion Österreichs. Die Stadt Wien ist bereit über diese Thematik [...] in einen Dialog zu treten. Dazu wird folgendes vereinbart: 1. Die Stadt Wien sichert zu, dass ein Runder Tisch eingerichtet wird zur Diskussion obiger Themen unter Berücksichtigung der Ergebnisse der SUPer NOW“ (Vereinbarung Runder Tisch, 15.12.2006).

Daraus schließe ich, dass die Umweltschützer\_innen eine wohlbegründete Erwartung hatten, dass über das Projekt in seiner Gesamtheit und nicht ausschließlich über die Probebohrungen diskutiert wird. Jutta Matysek sieht die Besetzung dennoch als Erfolg, denn sie habe die öffentliche Debatte über die Lobauautobahn massiv angestoßen:

„Wir haben bei dieser Besetzung trotzdem viel gewonnen, weil das ganze Projekt dadurch so viel mediale Aufmerksamkeit bekommen hat wie vorher und nachher nie wieder“ (Jutta Matysek, BI).

Im Anschluss verloren die Medien wieder ihr Interesse am Konflikt, die Auseinandersetzung reduzierte sich auf die gerichtliche Ebene.

---

<sup>55</sup> Global 2000 (2007): UmweltschützerInnen beenden den "Runden Tisch" zur Lobau. URL: [https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20070723\\_OTS0075/umweltschuetzerinnen-beenden-den-runden-tisch-zur-lobau](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20070723_OTS0075/umweltschuetzerinnen-beenden-den-runden-tisch-zur-lobau) [Zugriff: 02.04.2020].

## Baustopp der S8

Am 20.02.2020 gelingt es sechs BIs vor dem BVwG erstmals in Österreich nach fast 14 Jahren den Bau einer Autobahn, der S8, zu stoppen.<sup>56</sup> Durch den Bau der Schnellstraße, die südöstlich von Süßenbrunn in die S1 münden sollte (für eine Karte der designierten S8-Trasse s. Fußnote 39), wäre die Fortpflanzungsstätte des vom Aussterben bedrohten Vogels Triel betroffen, weshalb das Gericht aus Artenschutzgründen den Bau verhinderte.

„Das [wird] vermutlich auch Auswirkungen auf die Vorhaben S1 und ‚Waldviertel-Autobahn‘<sup>57</sup> haben, da der Druck, diese wegen dem Anschluss der S8 zu bauen, wegfällt“ (Wolfgang Bloms, BI).

Dieser Einschätzung schließt sich Ernst Nevrivy von der SPÖ an. Wolfgang Bloms, BI-Mitglied im UVP-Verfahren um die S8, berichtet über die politischen Hintergründe des Bauvorhabens:

„Der politische Prozess hinter dem Vorhaben S8 war im Übrigen ein ganz simpler. Ex-Landeshauptmann Pröll versuchte seit 2001/2002 die Kosten für die seit Jahrzehnten überfälligen Umfahrungen der Gemeinden Deutsch-Wagram, Strasshof und Gänserndorf dem Bund, sprich der ASFINAG, umzuhängen. Deshalb wurde eine zweite (neben A4 und A6), unnötige Autobahnverbindung Wien-Bratislava, die S8, erfunden“ (Wolfgang Bloms, BI).

## Interaktionsphasen

Der Konflikt lässt sich im Sinne des *Contentious-Politics*-Ansatzes in Anlehnung an den Ansatz des *process-tracing* nach George/Bennett (2005) und an die Arbeit von Nulman (2015) in fünf Interaktionsphasen einteilen:

### Phase 1: Präpartizipative Phase

In den 90er Jahren begann die konkrete Diskussion um eine Lobauautobahn im Nationalrat.

### Phase 2: Bürger innenbeteiligung

2000 wurde das Bürger\_innenforum ‚Dialog NOW‘ von der Stadt Wien eingerichtet. 2003 schloss die Stadt Wien das Bürgerbeteiligungsverfahren SUPer NOW ab, in der unterschiedliche Bauvarianten auf ihre Wirkung auf die Verkehrsentwicklung, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß und den Modal Split hin untersucht wurden. Die sogenannte „Außenvariante“

---

<sup>56</sup> Wiener Zeitung (2020): Vogel stoppt Bau der Marchfelder Schnellstraße. 20.02.2020. URL: <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wirtschaft/oesterreich/2051187-Vogel-stoppt-Bau-der-Marchfelder-Schnellstrasse.html> [Zugriff: 23.03.2020].

<sup>57</sup> ORF (o. J.): Neues Konzept für Waldviertelautobahn: <https://noe.orf.at/v2/news/stories/2913816/> [Zugriff: 23.03.2020].

bei Groß-Enzersdorf, die jetzt geplant ist, wurde als schlechteste Variante beschrieben, diese wurde gegen die Entscheidung der Bürger\_innen gewählt.

### Phase 3: Konflikthöhepunkt

Im Dezember 2006 riefen Umweltschutzorganisationen aus Unzufriedenheit mit dem politischen Prozess zur Besetzung des Auwalds auf. Anlass hierzu waren angekündigte Probebohrungen vonseiten der ASFINAG, die dem Konflikt die größte öffentliche Aufmerksamkeit bescherten.

### Phase 4: Schlichtungsphase

Am 15.12.2006 wurde ein runder Tisch mit der Stadt Wien, der ASFINAG, und allen Konfliktparteien einberufen (Vereinbarung im Anhang). Am 23.07.2007 verließen die BIs den Runden Tisch wegen vorgeworfener Ergebnislosigkeit, obwohl die Stadt Wien eine Diskussion der ökologischen Bedenken am Bauprojekt zusicherte.

### Phase 5: UVP

Es kamen im Zuge der Proteste gegen die Autobahn diverse weitere *repertoires of contention* zum Einsatz, etwa Demonstrationen, Infoveranstaltungen, Unterschriftensammlungen und Öffentlichkeitsarbeit. Das zentrale formale politische Aushandlungsverfahren stellt jedoch die Umweltverträglichkeitsprüfung dar, die im Falle der Lobauautobahn 2009 begann und bis heute andauert. An dem Verfahren werden zahlreiche Kritikpunkte geäußert, unter anderem veraltete Datengrundlagen für die Verkehrsentwicklungsprognosen, finanzielle Beteiligungshürden für Bürger\_innen, finanzielle Abhängigkeit der Sachverständigen und eine ‚Salami-Taktik‘, mit der die ASFINAG versuche, die Projektabschnitte unter den erlaubten Emissionsgrenzwerten zu halten. Eine Anrainerin berichtet über undurchlässige Machtstrukturen während der Gerichtsverhandlungen. Ihr Bericht ist als Volltext im Anhang hinterlegt. Am 20.02.2020 wurde nach fast 14 Jahren UVP-Verfahren erstmals in Österreich der Bau einer Autobahn, der S8, gestoppt, was möglicherweise Konsequenzen für die S1 haben wird, da sich deswegen die Verkehrsprognosen verändern werden.

Während Lehmann 2019 beim Bau von Windkraftanlagen in Mexiko „einen exklusiven Prozess der top-down Planung weitestgehend ohne Partizipation kommunaler Verwaltungen oder lokaler Bewohner\_innen“ (Lehmann 2019: 200) konstatiert, trifft diese

Kritik auf die Lobauautobahn nicht zu, bei der sowohl die Stadt Wien als auch die ASFINAG um Bürger\_innenbeteiligung (Dialog NOW, SUPer NOW, ASFINAG-Infoveranstaltungen) bemüht waren. Dennoch ist das Ignorieren der ‚Bürger\_innenwünsche‘ bei der SUPer NOW zu kritisieren, wodurch vermutlich das Vertrauen in derartige Bottom-Up-Initiativen geschwächt wurde. Auch die UVP stellt ein Instrument der Bürger\_innenbeteiligung dar, deren Grenzen und Mängel in Kap. 6 diskutiert wurden.

Die Analyse-Kategorien *place* und *scale* bieten zwei weitere Möglichkeiten, um die Gelegenheitsstrukturen eines politischen Konflikts zu untersuchen. *Place*, als Begriff aus der marxistisch-geprägten soziologischen Raumtheorie ist hilfreich, um den Zusammenhang zwischen der physisch-materiellen Welt und ihrer soziokulturellen Bedeutung zu analysieren, welcher Ausgangspunkt ist von lokalen, soziokulturell eingebetteten, politischen Konflikten. In Bezug auf den Lobautunnel heißt das, den lokalen Konflikt als Kristallisationspunkt widerstreitender und asymmetrischer politischer Kräfte zu verstehen. Auf der einen Seite befindet sich eine wachstumsgetriebene Wirtschaftspolitik, angetrieben durch Arbeiter- und Wirtschaftskammer, Bauindustrie und ASFINAG, politische Parteien wie SPÖ, ÖVP und FPÖ. Auf der anderen Seite stehen Akteur\_innen, die sich für ‚nachhaltiger Entwicklung‘ und Naturschutz engagieren, beispielsweise Bürgerinitiativen, Anrainer\_innen, Umweltschutzorganisationen, GRÜNEN und ‚grüne Flügel‘ anderer Parteien wie die ‚Themeninitiative Umwelt und Nachhaltigkeit der SPÖ‘. Der Nationalpark Donau-Auen nimmt in diesem Konflikt eine Hybridstellung ein. Einerseits ist er verpflichtet nach den Grundsätzen des Nationalparkgesetzes zu handeln und dementsprechend die Interessen des Naturschutzes zu vertreten. Andererseits besteht der Nationalpark als GmbH unter anderem aus Gesellschaftervertretern aus Bund und Ländern und ist somit nicht unbefangen in politischen Fragen. Um die widerstreitenden Kräfte am ‚Kristallisationspunkt Lobau‘ besser zu verstehen, wird in Kap. 7.2 eine politisch-ökologische Analyse des Konflikts vorgenommen. Die an einem Konflikt beteiligten Akteur\_innen handeln auf verschiedenen politischen Ebenen oder *scales*. Am Fallbeispiel des Lobautunnels lassen sich folgende *scales* identifizieren: die Stadt Wien, die Bundesrepublik Österreich und die Europäische Union. Die Stadt Wien repräsentiert zwar die lokalen Konfliktstätte, politisch ist die Stadt jedoch hierfür nicht relevant. Das liegt hauptsächlich daran, dass die Autobahn von der ASFINAG ge-

baut, die durch Bundesgesetze reguliert ist. Die wichtigsten konfliktstrukturierenden Machtverhältnisse des Konflikts wurden in Kap. 6 diskutiert. Die Autobahn spielt darüber hinaus auf europäischer Ebene eine Rolle, da sie Teil der europäischen TEN-Strecke ist.

## 7.2 Politische Ökologie

„Die ÖVP will diese Autobahn schon seit Ewigkeiten, die FPÖ sowieso, und die SPÖ will sie auch. Die Grünen haben in ihrer letzten Koalitionsvereinbarung in der Wiener Stadtregierung stehen, dass sie für eine sechste Donauquerung sind, aber auch für eine Alternativenprüfung“ (Jutta Matysek, BI).

Der Bau der Lobauautobahn stellt sich als höchstumstritten heraus und erscheint auf den ersten Blick widersprüchlich. Um diese scheinbaren Widersprüche aufzulösen, bedarf es einer genaueren Untersuchung. Hierbei stellt die Politische Ökologie ein hilfreiches Analysewerkzeug dar (siehe Kap. 2.2: Theoretische Grundlagen).

### **Kritik des ‚Smart City‘ Konzepts**

Eine kompakte Stadtentwicklung, die Entwicklung von Grün- und Freiräumen, sowie eine „Stadt der kurzen Wege“ stehen allerdings in krassem Widerspruch zum Bau einer 19 Kilometer langen Autobahn. Es erscheint daher äußerst fraglich, auf welcher wissenschaftlichen Grundlage die ‚ExpertInnen‘ zu dieser Auffassung gelangt sind. Es besteht darüber hinaus die Frage, warum unbedingt gebaut/entwickelt werden muss, warum die Stadt (schnell) ‚wachsen‘ muss. Dies wird als unbeeinflussbares Naturgesetz dargestellt. Es ist auch nicht nachvollziehbar, warum die Entwicklung der Seestadt an den Bau der Stadtstraße gekoppelt werden muss. Politik sollte durch höhere Werte und Ziele geleitet werden. Diese könnten zum Beispiel durch die Smart-City-Rahmenstrategie und den Stadtentwicklungsplan vorgegeben werden, unter die alle politischen Entscheidungen untergeordnet werden. Wenn Lebensqualität ein hohes Ziel der Stadt Wien ist, sollte diskutiert werden, wie es erreicht werden kann, ohne Wirtschaftswachstum a priori vorauszusetzen. Wenn man zum Schluss kommt, dass Lebensqualität und Wirtschaftswachstum nicht vereinbar sind, muss eine Zielabwägung stattfinden und im Zweifelsfall ein niedrigeres Ziel zur Förderung eines höheren Ziels aufgegeben werden. Knoflacher et al. (o. J.) kommen zu einer etwas anderen Ein-

schätzung bezüglich der Wirkungen auf die wirtschaftliche und Siedlungsentwicklung („Speckgürtelentwicklung“):

„Offensichtlich entstehen Arbeitsplätze, zumindest stadtverträgliche, nicht an den Autobahnen, sondern dort, wo Menschen wohnen und zuziehen. Autobahnen hingegen führen zu flächenaufwändigen Strukturen wie peripheren Einkaufs- und Fachmärkten mit im Vergleich zu städtischen Betrieben geringer Arbeitsplatzdichte und Beschäftigung. Liegen diese außerhalb der Verwaltungsgrenzen der Stadt, führt das zu Abwanderung von Betrieben und Arbeitsplätzen und zur flächenhaften Zersiedlung, als ‚Speckgürtel‘ bezeichnet“ (Knoflacher et al. o. J.: 38).

Auch die SUPer NOW kommt zu dem Schluss, dass eine 6. Donauquerung mit einer Fortsetzung durch den Nationalpark Donau-Auen Standorte an der Stadtgrenze und im Umland fördert (Speckgürtelentwicklung). Die Nahversorgung in Wien und Niederösterreich beispielsweise würde jedoch durch Einkaufszentren in der Peripherie geschwächt. Eine 6. Donauquerung würde zu einer massiven Zunahme des MIVs, mit einem Modal Split von bis zu 50 Prozent, und entsprechenden CO<sub>2</sub>-Emissionen führen. Außerdem hätte sie die Zerschneidung der Marchfeldlandschaft zur Folge.<sup>58</sup>

Es ist auch eine andere, langsamere, organischere Stadtentwicklung vorstellbar, bei der die Lebensqualität, u. a. in Form von Grün- und Freiräumen erhalten bleibt. Diese ‚andere Stadtentwicklung‘ kann ihren Lauf nehmen ausgehend von einer Kritik am Smart-City-Konzept. Diesem wird z. B. technologischer Determinismus vorgeworfen, d. h. dass der Nutzung von Informations- und Kommunikationstechnologien unhinterfragt eine Verbesserung der Lebensqualität zugesprochen wird. Technischer Wandel wird über sozialen Wandel gestellt. Stadtentwicklung wird als technische Herausforderung gerahmt, wodurch die transformative Leistung von Technologie überschätzt und strukturelle, politisch-ökonomische Dimensionen von sozial-ökologischen urbanen Problemen wie Armut, Diskriminierung und Ungleichheit unterschätzt werden (vgl. March 2019: 68 f.). Die ökologische Effizienzsteigerung des Smart-City-Konzepts kann neuen, ungeahnten Ressourcenverbrauch erzeugen, was durch das Jevons-Paradoxon beschrieben wird. Indem die räumlich-biophysischen Grenzen der Stadt zugunsten einer Pro-Wachstums-Politik ignoriert werden, entwickelt sich demnach eine neue technokratische, konzerngeleitete Elite im Gewand einer ökologischen Modernisierung (vgl. ebd.: 69). Das Smart-City-Konzept muss aber nicht auf diese Weise interpretiert werden. Es gibt auch progressive, emanzipatorische, kooperative Bottom-Up-Alternativen,

---

<sup>58</sup> Vgl. SUPer NOW (2002): S. 23:

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/supernow/pdf/vortrag-hdb-april2003.pdf> [Zugriff: 23.03.2020].

beispielsweise Smart-City-Technologien wie Smart Meters<sup>59</sup>, Sensoren<sup>60</sup> oder Smart Grids<sup>61</sup> als Open-Source-Technologien, entwickelt durch KMUs und NGOs und unter demokratischer Kontrolle (vgl. ebd.: 69 f.).

### **Wachstumszwang: Das ‚System Auto‘**

Um den inhärenten Wachstumszwang der ASFINAG zu verstehen, lohnt es sich einen Blick auf die etwas eigenartige wirtschaftsrechtliche Konstruktion zu werfen, die ihr zugrunde liegt. Die ASFINAG ist einerseits eine Aktiengesellschaft, andererseits gehört sie zu 100 Prozent dem Staat:

„Die ASFINAG [...] nimmt Kredite bei Banken und das stört den unmittelbaren Staatshaushalt nicht. Betriebskosten sind aber jährlich zu budgetieren, und davor fürchtet man sich. Betriebskosten an die ÖBB zu bezahlen, da ist kein Spielraum für irgendwelche Querfinanzierungen oder so“ (Andreas Vanek, GRÜNE).

Als AG hat die ASFINAG die Verpflichtung Gewinn zu generieren.

„Was ja ein Wahnsinn ist eigentlich, weil es überhaupt nichts mit den Interessen der Bevölkerung zu tun hat“ (Jutta Matysek, BI).

Die ASFINAG generiert den größten Gewinn durch LKW-Verkehr, da LKWs die höchsten kilometerabhängigen Mautgebühren bezahlen:

„Neue Straßen ziehen Verkehr an. Das ist de facto eine Entwicklung, die nicht aufzuhalten und aus Sicht der ASFINAG ein bisschen ein Selbstzweck ist, denn wir leben auch von der Maut. Es ist durchaus der gewünschte Effekt.“ (Thomas Schröfelbauer, ASFINAG).

Dass diese Entwicklung nicht aufzuhalten sei, reiht sich in die TINA-Rhetorik der SPÖ ein. Christian Schuhböck kommentiert diesen Umstand folgendermaßen:

„Das ist deren Job: Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG. Die wissen ganz genau, wenn sie das jetzt so bauen, wie sie das bei der UVP eingereicht haben, haben sie Arbeit in den nächsten Jahren. Dann muss man das erneuern, erweitern und so weiter. Das ist reine Arbeitsplatzsicherung“ (Christian Schuhböck, NGO).

Jutta Matysek fügt hinzu:

„Die EU-Konvergenzkriterien schreiben den Staaten vor, dass sie nicht mehr wie drei Prozent Neuverschuldung haben dürfen. Obwohl die ASFINAG zu 100 Prozent dem Staat gehört, wird sie als AG aus dem Staatsbudget ausgelagert“ (Jutta Matysek, BI).

---

<sup>59</sup> Wiener Netze (2020): Smart Meter einfach erklärt: [https://www.wienernetze.at/wn/smartmeter/smartmeter\\_8/smartmeter\\_1/Smart\\_Meter.html](https://www.wienernetze.at/wn/smartmeter/smartmeter_8/smartmeter_1/Smart_Meter.html) [Zugriff: 23.03.2020].

<sup>60</sup> Boris Shiklo (2018): Eine Smart City "bauen" in 6 Schritten: <https://www.informatik-aktuell.de/betrieb/netzwerke/eine-smart-city-bauen-in-6-schritten.html> [Zugriff: 23.03.2020].

<sup>61</sup> Umweltbundesamt (2013): Was ist ein „Smart-Grid“?: <https://www.umweltbundesamt.de/service/uba-fragen/was-ist-ein-smart-grid> [Zugriff: 23.03.2020].

Die ASFINAG hat bereits elf Milliarden Euro Schulden, und sie will bis 2024 weitere acht Milliarden Schulden aufnehmen<sup>62</sup>. Die Wirtschaftskammer im Einklang mit der Industriellenvereinigung fordern laut Jutta Matysek ebenfalls den Bau der Autobahn mit dem Argument, dass sie wichtig sei für die Arbeitsmarktentwicklung:

„Die Wirtschaftskammer und die Industriellenvereinigung setzen sich beide glühend für die Lobauautobahn ein. Autobahnprojekte bewirken, dass viele kleine Geschäfte im Stadttinneren sterben müssen, wenn außerhalb der Stadt große Shopping-Center à la Shopping City Süd gebaut werden. Das heißt, obwohl Österreich dominiert ist von Klein- und Mittelbetrieben, schadet die Wirtschaftskammer massiv ihren eigenen Leuten und vertritt dabei in Wirklichkeit nur die Interessen der ‚Großen‘ - große Unternehmen, Bauindustrie, Automobilindustrie, Automobilzulieferer, Automobilimporteure. Die LKW-Frächterlobby hat beispielsweise an dem Projekt großes Interesse, weil dadurch der Schwerverkehr zunehmen würde. Die Arbeiterkammer ist auch für den Lobautunnel.<sup>63</sup> Da geht’s um Arbeitsplätze, was eigentlich verrückt ist. Diese riesigen Summen an staatlichen Geldern, die in die Lobauautobahn investiert würden, würden mehr Arbeitsplätze schaffen, wenn sie in sozial und ökologisch wertvolle Bereiche wie Bildung, Forschung, öffentliche Verkehrsmittel, erneuerbare Energien usw. investiert würden, und sogar nachhaltigere Arbeitsplätze, wie Studien der IHS<sup>64</sup> und des VCÖ<sup>65</sup> zeigen“ (ebd.).

Die von Brand/Wissen (2017) theorisierte ‚imperiale Automobilität‘ und die damit einhergehende Logik der ‚funktionstrennenden Stadtentwicklung‘ spiegelt sich in den Aussagen der Interview-Partner\_innen wider:

„Donaustädter\_innen wollen zu ihren Arbeitsplätzen auf der anderen Seite der Donau“ (Rüdiger Maresch, GRÜNE).

„Eines der Hauptargumente für die Autobahn ist der schnellere Zugang aus den umliegenden Gemeinden zum Arbeitsplatz, z. B. am Flughafen oder im Einkaufszentrum Shopping City Süd in Vösendorf“ (Andreas Vanek, GRÜNE).

Auf systemischer Ebene liegt hier ein ‚Designfehler‘ vor: Die ASFINAG als selbsterhaltende Institution produziert Infrastruktur, die langfristig obsolet sein wird, sollten die Ziele der Pariser Klimakonferenz eingehalten werden und der fossile MIV zur Reduktion der THG-Emissionen radikal reduziert werden. Weil die ASFINAG jedoch verpflichtet ist Autobahnen zu bauen, versuchen Politiker\_innen einen Nutzen daraus zu ziehen, bspw. indem sie Autobahnen als Umfahungsersatz für Gemeinden fordern, und vernachlässigen Alternativen. Rhetorisch erlangt diese Dynamik die Wirkung einer „natür-

---

<sup>62</sup> ASFINAG (2019): ASFINAG investiert heuer 1,2 Milliarden Euro in Autobahnen und Schnellstraßen: [https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20190312\\_OT50081/asfinag-investiert-heuer-12-milliarden-euro-in-autobahnen-und-schnellstrassen-anhaenge](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20190312_OT50081/asfinag-investiert-heuer-12-milliarden-euro-in-autobahnen-und-schnellstrassen-anhaenge) [Zugriff: 02.04.2020].

<sup>63</sup> APA (2017): Lobautunnel: AK und WK pochen auf Bau: <https://www.noen.at/in-ausland/kammern-lobautunnel-ak-und-wk-pochen-auf-bau-arbeiterkammer-bau-sozialpartnerschaft-verkehrsinform-wien-oesterreich-43215473> [Zugriff: 02.04.2020].

<sup>64</sup> Weyerstraß, Klaus (2012): Gesamtwirtschaftliche Wirkungen verschiedener Arten von Staatsausgaben. URL: <https://irihs.ihs.ac.at/id/eprint/2165/1/IHSPR5951063.pdf> [Zugriff: 02.04.2020].

<sup>65</sup> VCÖ/BMVIT (2013): Klimafreundliche Mobilität schafft in Österreich jährlich 200.000 Arbeitsplätze. URL: <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoebmvit-klimafreundliche-mobilitaet-schafft-in-oesterreich-jaehrlich-200000-arbeitsplaetze> [Zugriff: 02.04.2020].

lichen“, sich selbst erfüllenden Prophezeiung, Alternativen werden aus dem Bereich des Vorstellbaren gedrängt:

„Die Umfahrung um Wien in Form eines Tunnels ist nicht mehr umkehrbar. Das einzige, was man machen könnte, wäre das Ganze abzublasen. Ich glaube, dass die Verkehrssituation dann katastrophal wäre. [...] Wenn wir keine Autobahn bauen, und keine Menschen nach Wien ziehen, wäre das besser, wie wenn wir eine Autobahn bauen. Aber die Situation, dass nach Wien gezogen wird, können wir nicht beeinflussen [...] Das Problem ist, es gibt keine Alternative, außer du baust ned. Eine Alternativroute oder dergleichen zu planen, würde soviele Jahre kosten. Man wird sehen wie's ausgeht.“ (Ernst Nevrivy, SPÖ).

Die Autobahn schlicht nicht zu bauen (Null-Variante, in der Sprache der Raumplanung) scheint nicht möglich zu sein. Die Autobahn zu bauen scheint im Umkehrschluss unvermeidbar, wie ein Naturgesetz.<sup>66</sup> Jutta Matysek reagiert auf dieses Argument folgendermaßen:

„Wien wächst nicht in der Fläche, Wien wächst in der Bevölkerungszahl, deshalb wäre es umso wichtiger die Bevölkerungsentwicklung von der Verkehrsentwicklung zu entkoppeln. Das ist bisher in Wien schon gelungen. In NÖ wächst die Bevölkerung mit dem Verkehr, in Wien läufte auseinander [siehe Modal Split Entwicklung in Wien<sup>67</sup>, Anm. d. Verf.]. Diesen Trend kann man unterstützen!“ (Jutta Matysek, BI).

Solange niemand eingreift, kann die zum Bauen verpflichtete ASFINAG sich weiter selbst erhalten, obwohl

„eine einfache Mehrheit im Nationalrat genügt, um den Bau einer Autobahn zu stoppen“ (Jutta Matysek, BI).

In Anlehnung an die ZAD<sup>68</sup>-Losung ‚gegen den Flughafen und seine Welt‘ könnte man hier argumentieren, dass es sich beim Lobautunnel und der ‚ASFINAG-Logik‘ um Staatsverschuldung für ‚die Autobahn und ihre Welt‘ handelt. Diese Eigenlogik existiert aber genauso auf einer höheren Ebene. Die ökologische Krise wird nicht durch eine einzige Autobahn verursacht, sondern (u. a.) durch ein sich reproduzierendes fossiles Mobilitätssystem. Wenn man lediglich nach den Nutznießer\_innen dieses Mobilitätssystems fragt, auf den ersten Blick die ASFINAG und die Automobilindustrie, hat man noch nicht die systemische Qualität des Phänomens erfasst. Auf die Frage, warum der ÖV nicht ausgebaut wird, wenn die Wirkung für die Verkehrsentslastung höher wäre, antwortet Nevrivy:

„Die Öffis müsste die Stadt ausbauen, und die Schnellstraßen werden vom Bund finanziert. Es ist eine finanzielle Frage. Wobei es immer gegenübergestellt wird. Es heißt immer: ‚stecken wir lieber die drei Milliarden für den Tunnel in die Öffis‘, da sage ich: ‚jo, geben's mir's‘. Als Bezirksvorsteher sage ich: Wenn mehr Geld in den ÖV gesteckt wird, sage ich nur: danke, ja!“ (Ernst Nevrivy, SPÖ).

---

<sup>66</sup> Für einen Überblick zum TINA-Prinzip siehe <https://de.wikipedia.org/wiki/Alternativlos> [Zugriff: 02.04.2020].

<sup>67</sup> Knoflacher et al. o. J.: Abb. 16, S. 15.

<sup>68</sup> Zone A Défendre: <https://zad.nadir.org/> [Zugriff: 29.03.2020].

Die ASFINAG erkennt selbst, dass es ÖPNV braucht, sie von sich heraus aber nur MIV-Infrastruktur produzieren kann:

„Aus verkehrspolitischer Sicht kann man sagen, dass es einen guten Verkehrsmix braucht. [...] Es spricht nichts gegen den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, wir verhindern es definitiv nicht, es liegt einfach nicht in unserem Aufgabenbereich. Damit die ASFINAG für den ÖPNV zuständig wäre, bräuchte es eine Gesetzesänderung“ (Thomas Schröfelbauer, ASFINAG).

Da der Bau der Lobauautobahn gänzlich in der Hand der ASFINAG liegt (mit Ausnahme eines Teils der Spange Aspern, siehe Kap. 5.2), stehen der Stadt Wien keine politischen Instrumente zur Einflussnahme auf das Projekt zur Verfügung. Diese Tatsache stellt eine große Herausforderung für die demokratische Partizipation der Betroffenen dar. Verschiedene Organisationen in Wien fordern einen Maßnahmen-Mix als Alternative zur Lobauautobahn, der insgesamt eine positivere Wirkung auf Verkehrsentwicklung, Umwelt und Klima hätte. Die BI Rettet die Lobau schlägt folgende Maßnahmen vor:

- Ausbau und Intervallverdichtung des ÖV über die Stadtgrenze hinaus, um Pendler\_innen den Umstieg auf Bahn und Bus zu ermöglichen
- 365-Euro-Ticket für die ganze Ostregion
- Kostenwahrheit im Verkehr
- Transitverkehrsvermeidung bzw. Verlagerung auf die Schienen
- Radwegnetzerweiterung, radfahr- und fußgefreundliche Raumplanung
- Attraktivierung der Schnellbahnlinie S80 mit höheren Intervallen und Wiedereröffnung der Stationen Lobau, Hausfeldstraße und Weikendorf

Wie ein effektiver Ausbau des ÖV aussehen könnte, zeigen Studien wie Fersterer et al. (2019: 52 f.), Seelmann (2009) und VCÖ (2018)<sup>69</sup>. Die Wiener GRÜNEN fordern ebenfalls den Ausbau des ÖV in Wien:

„Was wir dagegengesetzt haben, war ein massiver Ausbau des ÖV, Straßenbahnen, Busse, und der Schnellbahn, z. B. die S 80, quasi eine Tangente durch ganz Wien, die alle Viertelstunde fahren und eine hohe Kapazität haben könnte. Bei den Koalitionsverhandlungen mit der SPÖ ist im Normalfall der Parkplatz die Hartwährung, das ist wie der Alpendollar. Wir wollen das Autofahren nicht verbieten, wir wollen es einfach zügeln. Das Auto hat ja auch Vorteile. Aber es hat auch viele Nachteile. Wenn wir die Klimaziele erreichen wollen, müssen wir den Autoverkehr reduzieren“ (Rüdiger Maresch, GRÜNE).

Welche Faktoren verhindern eine Gesetzesänderung zur Verhinderung der Lobauautobahn? Was einfach klingt, bedarf einer abstrakteren, systemischen Untersuchung. Der Bau einer Autobahn ist aus dieser Sicht keine neutrale politische Entscheidung, er ist Ausdruck einer ‚Welt‘, einer scheinbar in sich kohärenten, abgeschlossenen Realität,

---

<sup>69</sup> VCÖ (2018): Factsheet: Massiver Ausbau des Öffentlichen Verkehrs nötig. URL: <https://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-2018-11-massiver-ausbau-des-oeffentlichen-verkehrs-noetig> [Zugriff: 02.04.2020].

getrieben durch die kollektive Vorstellungskraft derer, die ihr angehören. Rüdiger Maresch zufolge ist das Automobil ein Ausdruck persönlicher Freiheit:

„Das ist eine Kopfgeschichte. Ich habe die Erfahrung gemacht, wenn ich ein Auto habe, stelle ich es vor der Tür ab und sage: ‚das ist mein Parkplatz‘. Ökonomisch müsste man sagen: ‚ich besetze ein Stück Raum für die Zeit, die mein Auto dort steht‘. Das ist ein Exklusivrecht für Autos. Im Auto bin ich allein, in der U-Bahn setze ich mich vielen Menschen aus. Dem Autofahrer ist egal was draußen passiert. Im Auto regnet es nicht, es weht auch kein Wind usw. Schauen sie sich die Autowerbung an: Da ist man mächtig und tüchtig usw. Das ist in den Köpfen drinnen: Das Auto macht mich stark. Das Auto wird auch geputzt, da gibt’s fast erotische Gefühle, v.a. bei Männern gegenüber dem Auto. Wolfgang Gerstl von der ÖVP hat mal in einer Rede im Gemeinderat gesagt: ‚Der Parkplatz ist ein Menschenrecht.‘ Die Summe all dieser Dinge macht Kritik am Auto in der Wahrnehmung zum Angriff auf die persönliche Freiheit“ (Rüdiger Maresch, GRÜNE).

Es geht also bei der Verteidigung des Autos zumindest ebenso stark um die Konstruktion von Identität wie um materielle Bedürfnisse (vgl. „mentale Infrastrukturen“<sup>70</sup>).

## 8. Ausblick

Im Hinblick auf die politischen Gelegenheitsstrukturen des Konflikts spielen drei Entwicklungen eine wichtige Rolle, wenn auch in unterschiedlichem Maße: die zunehmende Bedeutung der Klimawandeldebatte, die Bildung einer Türkis-Grünen Bundesregierung am 7. Jänner 2020 und die COVID-19-Pandemie.

Vanek schätzt, dass die Klimawandeldebatte an Schwung gewinnen wird und sich bis zur Wien-Wahl im Herbst 2020 zu einem wichtigen Thema entwickeln wird:

„Wenn beim Verfahren viele negative Aspekte hervorgebracht werden, ist die politische Entscheidung wieder schwieriger zu treffen. Andererseits, beim Flughafen hat man sich beinahart darüber hinweggesetzt, auch mit dem Standortsicherungsgesetz. Mit der Klimakrisendiskussion sind aber neue Strömungen entstanden, das gibt mir Hoffnung. Die Wien-Wahl im Herbst 2020 wird das wahrscheinlich entscheiden“ (Andreas Vanek, GRÜNE).

Matysek kommt nicht zu einer solch optimistischen Prognose und stellt die Bedeutung der neuen Bundesregierung mehr in den Vordergrund:

„Im neuen Koalitionsabkommen von Türkis-Grün steht das Wort Autobahn nur in einem Satz erwähnt, nämlich, dass die Erhöhung des Tempolimits auf 140 km/h nicht stattfinden wird, sonst kommt das Wort ‚Autobahn‘ gar nicht vor. Das heißt aber im Umkehrschluss, dass es keine fixe Festlegung der Bundesregierung gibt, bestimmte Autobahnen zu bauen oder nicht zu bauen. Mit den Grünen in der Regierung haben wir so viele Möglichkeiten, wie noch nie zuvor. Sie haben z. B. verhindert, dass ins Koalitionsabkommen hineingeschrieben wurde, dass all diese Autobahnen kommen sollen, die sind sozusagen Verhandlungsmasse. Die Rechtsverfahren sind irgendwann zu Ende. Dann fangen sie irgendwann an zu bauen außer die Regierung ändert das Bundesstraßengesetz. Oder die Bevölkerung wehrt sich wie in

---

<sup>70</sup> Welzer, Harald (2011): Mentale Infrastrukturen. Wie das Wachstum in die Welt und in die Seelen kam. URL: [https://www.boell.de/sites/default/files/Endf\\_Mentale\\_Infrastrukturen.pdf](https://www.boell.de/sites/default/files/Endf_Mentale_Infrastrukturen.pdf) [Zugriff: 29.03.2020].

Hainburg oder in Zwentendorf. Der Klimanotstand hat keine politische Wirkung. Klimawandel kann so- wieso nicht herangezogen werden beim UVP-Verfahren“ (Jutta Matysek, BI).

Schröfelbauer positioniert sich hierzu konservativ und sieht keinen Anlass dafür, dass sich die Pläne für den Bau der Autobahn verändern sollen:

„Es wird keine Änderung geben. Wir haben einen positiven UVP-Bescheid aus 2015, einen positiven Entscheid des BVwG 2018, anhängig ist noch das Wasserrechts- und Naturschutzverfahren, für den ers- ten Abschnitt sind die Bescheide auch da. Die wurden auch wieder beeinsprucht und liegen jetzt alle beim BVwG. Wir gehen davon aus, dass auch das halten wird, und wir zumindest beim ersten Abschnitt mit dem Bauen beginnen können“ (Thomas Schröfelbauer, ASFINAG).

Wirft man einen Blick in das türkis-grüne Regierungsprogramm<sup>71</sup>, kann man diesem ambitionierte Ziele für den Klimaschutz in Österreich entnehmen. So bekennt sich die Bundesregierung zum Beispiel erneut zum Pariser Klimaabkommen und zur Klimaneut- ralität in Österreich bis 2040. Um dieses Ziel zu erreichen, soll unter anderem „ein En- de der Finanzierung und der Subventionen für fossile Infrastrukturen und fossile Ener- gien auf europäischer Ebene“ (S. 104) angestrebt werden, was unmittelbare Conse- quenzen für den Lobautunnel alias TEN 25 haben müsste. Im Kapitel ‚Verkehr und Inf- rastruktur‘ des Regierungsabkommens wird der Verkehrssektor explizit dem Klima- schutz unterstellt. Im Rahmen eines ‚Mobilitätsmasterplans 2030‘ soll eine „langfristige strategische Ausrichtung des Mobilitätssektors in Richtung Erfüllung des Pariser Klimaabkommens“ (S. 121) erfolgen. Hierfür sollen „neue Mobilitätskonzepte und In- novationen gestärkt werden, u.a. auch mit der Etablierung von Experimentierräumen“ (ebd.). Um die Ziele des Pariser Klimaabkommens zu erreichen, will die neue Bundes- regierung das sogenannte ‚1-2-3-Österreich-Ticket‘ einführen, mit dem zukünftig „um 1 Euro pro Tag in einem Bundesland, um 2 Euro pro Tag in einem und im Nachbarbun- desland, um 3 Euro pro Tag das gesamte Bundesgebiet“ (S. 122) gereist werden kann. Diese Maßnahmen liegen nicht in der Hand der Stadtregierung, sondern müssen auf Bundesebene umgesetzt werden. Dabei können weitere innovative Ideen den Ausbau eines nachhaltigen Mobilitätssys- tems beschleunigen, wie Maresch ausführt:

„Die neue Bundesregierung wird abwägen müssen, wo wird investiert, in die Bahn, das halte ich für notwendig, oder in den Autobahnbau. Bei den Autobahnen kann man sich auch überlegen, ob man nicht die bereits vorhandene Infrastruktur auch für den öffentlichen Verkehr nutzt, das heißt eine Spurfreiga- be für den ÖV, für Taxis oder Car-Pooling mit mindestens drei Personen in einem Auto wie die Umwelt-

---

<sup>71</sup> Regierungsübereinkommen Türkis-Grün 2020-2024: <https://gruene.at/themen/demokratie-verfassung/regierungsuereinkommen-tuerkis-gruen/regierungsuereinkommen-2020-2024.pdf> [Zugriff: 20.05.2020].

spur in Düsseldorf, auf Kosten des Individualverkehrs. Ohne das werden wir nicht durchkommen“ (Rüdiger Maresch, GRÜNE).

Ob eine Lobauautobahn vor dem Hintergrund der Pariser Klimaziele nach wie vor tragbar wäre, ist zumindest fraglich. Obwohl sich also das Regierungsprogramm aus Sicht des Klimaschutzes sehr positiv liest, halten die Projektgegner\_innen weiterhin an ihren Widerstandstaktiken (*repertoires of contention*) fest und entwickeln neue Taktiken, sollten sie mit ihrer Strategie keinen Erfolg verbuchen:

„Der Widerstand wird auf jeden Fall vor Ort sein. Und er wird nicht nachlassen. Beim Lobautunnel gibt es noch einige Verfahren, das ist noch nicht abgeschlossen. Wenn wir in Österreich mit dem Verfahren nicht durchkommen, müssen wir zum Europäischen Gerichtshof gehen. Es ist nur eine Frage des Geldes, wie weit wir uns das leisten können, aber wir haben nicht vor aufzugeben. Wir sind der Betonblock auf der anderen Seite! [*lacht*]“ (Hilde Grammel, Anrainerin).

„Es gibt neben der UVP auch die NVP. Wir verlangen jetzt eine NVP: eine Naturverträglichkeitsprüfung<sup>72</sup>. NVPs gibt es nur bei Schutzgebieten, wie dem Nationalpark. Der Tunnel verläuft durch den breitesten Teil des Nationalparks, deswegen verlangen wir einen NVP, weil ein Schutzgebiet betroffen ist“ (Christian Schuhböck, NGO).

Diese Masterarbeit steht unter dem Zeichen des Corona-Virus CoViD19. Aufgrund der Ausgangsbeschränkungen mussten die letzten Interviews für die Arbeit telefonisch geführt werden, die geplante teilnehmende Beobachtung einer Gerichtsverhandlung konnte nicht stattfinden. Während die Auswirkungen auf meine Masterarbeit überschaubar bleiben, ist in Bezug auf das Mobilitätsverhalten in Wien während der Corona-Krise eine hitzige politische Debatte ausgebrochen, vor allem zwischen Grünen und der SPÖ. Während die Grünen mehr Begegnungszonen fordern<sup>73</sup>, möglicherweise durch eine Änderung der Straßenverkehrsordnung<sup>74</sup>, stellen sich SPÖ<sup>75</sup> und FPÖ<sup>76</sup> mit

---

<sup>72</sup> „Bei einer Umweltverträglichkeitsprüfung wird in erster Linie die Auswirkung eines konkreten Projektes bestimmter Größenordnung auf die Umwelt untersucht. [Die Naturverträglichkeitsprüfung] ist hingegen von der Projektgröße unabhängig und ausschließlich auf die die Auswirkungen auf konkrete Lebensräume oder Arten ausgerichtet“ (Umweltbundesamt 2020: Naturverträglichkeitsprüfung).

<sup>73</sup>Kurier: Hebeins Corona-Sperren: Florianigasse sollte Begegnungszone werden: <https://kurier.at/chronik/wien/hebeins-corona-sperren-florianigasse-soll-begegnungszone-werden/400799771> [Zugriff: 07.04.2020].

Kurier: Hebein überlegt Straßensperren für Wiener Fußgänger - SPÖ: "Schwachsinn": [https://kurier.at/chronik/wien/hebein-ueberlegt-wegen-coronavirus-ausgangsbeschraenkungen-strassensperren-fuer-wiener-fussgaenger/400796684?utm\\_medium=Social&utm\\_source=Facebook&fbclid=IwAR3Ue0iXaiOOaXmA-EhGwnPeambiCBuuroHfVKKni31fX3nAjRyiQp5UgA#Echobox=1585498236](https://kurier.at/chronik/wien/hebein-ueberlegt-wegen-coronavirus-ausgangsbeschraenkungen-strassensperren-fuer-wiener-fussgaenger/400796684?utm_medium=Social&utm_source=Facebook&fbclid=IwAR3Ue0iXaiOOaXmA-EhGwnPeambiCBuuroHfVKKni31fX3nAjRyiQp5UgA#Echobox=1585498236) [Zugriff: 07.04.2020].

Birgit Hebein: Mehr Platz für alle!: <https://vimeo.com/402996907> [Zugriff: 07.04.2020].

<sup>74</sup> Kurier: StVO-Änderung geplant: Bund will Straßen für Fußgänger freigeben: <https://kurier.at/chronik/wien/stvo-aenderung-geplant-bund-will-strassen-fuer-fussgaenger-freigeben/400800749> [Zugriff: 07.04.2020].

<sup>75</sup> ORF: SPÖ lehnt Straßensperren ab: <https://wien.orf.at/stories/3041643/> [Zugriff: 07.04.2020].

polemischer Rhetorik dagegen. Der VCÖ prognostiziert eine langfristige Veränderung des Mobilitätsverhaltens in Folge der Corona-Krise.<sup>77</sup> Dennoch wird die mediale Berichterstattung und öffentliche Debatte sehr stark von den Corona-Maßnahmen überlagert, sodass es den Grünen bislang nicht gelungen ist, den Fokus der Debatte auf den Klimawandel zu lenken und ihr ambitioniertes Klimaprogramm in Angriff zu nehmen.

## 9. Conclusio

Ich habe anhand des akteur\_innenorientierten, handlungstheoretisch inspirierten Konfliktbegriffs aus der soziologischen Konflikttheorie von Dietz/Engels 2014 untersucht, welche gesellschaftlichen Interessen und Machtverhältnisse dem Konflikt um den Bau des 19 Kilometer langen Autobahnabschnitts S1 Süßenbrunn-Schwechat zugrunde liegen. Hierzu wurden zehn qualitative leitfadengestützte Interviews mit zentralen Akteur\_innen des Konflikts geführt. Mithilfe von Medienberichten und Dokumenten von NGOs sowie Stadt-, Raum- und Verkehrsplanungsstudien zum Bauprojekt wurde der historische und polit-ökologische Kontext des Konflikts bestmöglich rekonstruiert. Zusätzlich wurde ein Überblick über die wichtigsten Argumente und Gegenargument der Konfliktparteien geboten, welche anschließend mithilfe der Theorie analysiert wurden. Zum Schluss wurde ein Ausblick auf die zukünftige Entwicklung des Infrastrukturkonflikts gegeben.

Die Lobauautobahn besteht aus dem überirdischen Verwirklichungsabschnitt 1 zwischen Süßenbrunn und Groß-Enzersdorf, dem unterirdischen Verwirklichungsabschnitt 2 (Tunnel unter Nationalpark und Donau) sowie der Spange Seestadt/Aspern. Der Bau der Lobauautobahn liegt gänzlich in der Hand der ASFINAG (mit Ausnahme der Verlängerung der Spange Aspern stadteinwärts, der sogenannten ‚Stadtstraße‘, die von der Stadt Wien gebaut wird, siehe Kap. 5.2). Aus diesem Grund ist die demokratische Partizipation am Projekt auf kommunaler Ebene nicht möglich. Die ASFINAG ist eine Aktiengesellschaft, die zu 100 % der Republik Österreich gehört, weshalb die Bundesebene

---

Kurier: Koalitionskrach in Wien: Ludwig stoppt Straßensperren - Grüne sind "verärgert": <https://kurier.at/chronik/wien/ludwig-stoppt-strassensperren-in-wien-gruene-sind-veraergert/400799999> [Zugriff: 07.04.2020].

<sup>76</sup> APA: FPÖ – Hofer/Hafenecker: Verkehrsclub Österreich ist nicht ernst zu nehmen: [https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20200325\\_OTS0105/fpoe-hoferhafenecker-verkehrsclub-oesterreich-ist-nicht-ernst-zu-nehmen](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20200325_OTS0105/fpoe-hoferhafenecker-verkehrsclub-oesterreich-ist-nicht-ernst-zu-nehmen) [Zugriff: 07.04.2020].

<sup>77</sup> ORF: VCÖ: Mobilitätsverhalten wird sich langfristig ändern: <https://orf.at/stories/3158902/> [Zugriff: 07.04.2020].

die relevante politische Ebene dieses Konflikts darstellt. Zentrales politisches Instrument zur demokratischen Partizipation an diesem Projekt auf Bundesebene stellt das UVP-Verfahren dar. Die Lobauautobahn ist darüber hinaus Teil des europäischen Straßenbauprojekts ‚TEN 25‘ und des sogenannten baltisch-adriatischen Korridors im Rahmen des EU-Frameworks ‚Transeuropäische Verkehrsnetze‘ (TEN-V), das vom polnischen Danzig an der Ostsee über Wien bis an die Adria führen und „der Stärkung des wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalts dienen [soll]“ (Europäisches Parlament/Rat der Europäischen Union 2013: Abs. 2). Die Relevanz des Verkehrsaufkommens durch internationalen Verkehr ist unter den Konflikttakteur\_innen umstritten, es ist jedoch mit einem höheren Verkehrsaufkommen aufgrund der Anbindung an die TEN-Strecke zu rechnen.

Um die Machtverhältnisse des Konflikts systematisch zu analysieren, wurden vier Forschungs-Unterfragen entwickelt:

1. Welche Akteur\_innen sind mit welcher Rolle am Konflikt beteiligt?
2. Welche Forderungen, Interessen, Ziele und Argumente artikulieren sie?
3. Was sind die zentralen Konfliktpunkte, wer hat einen Nutzen von diesem Projekt und wer trägt die Kosten dieses Projekts?
4. Welche *political opportunity structures* sind in der Konfliktgeschichte zu beobachten? Welche repertoires of contention werden dabei angewendet? Welche Bedeutung haben die Kategorien ‚place‘ und ‚scale‘ für den Konflikt?

1. Zentrale Akteur\_innen des Konflikts um die Lobauautobahn sind die Stadt Wien, das Land Niederösterreich, die ASFINAG (Projektbetreiber\_innen), der Nationalpark Donau-Auen (ambivalente Position) sowie Umweltschutzorganisationen und Bürgerinitiativen (Kritiker\_innen).

2. Die Betreiber\_innen begründen den Bau mit den Argumenten Verkehrsentslastung und positive Auswirkungen auf die Standortentwicklung. Kritiker\_innen sehen den Grundwasserschutz in Gefahr, erwarten hohe Beeinträchtigungen durch Lärm und Luftschadstoffe und zweifeln die verkehrsentlastende Wirkung des Projekts an (induzierter Verkehr).

3. Die zentralen Konfliktpunkte kreisen um die Themenfelder Stadtentwicklung, insbesondere die Smart-City-Rahmenstrategie der Stadt Wien, Umweltschutz und Klimawandel.

### **Smart-City-Rahmenstrategie**

Im „ExpertInnenbericht“ wird auf die Smart-City-Rahmenstrategie und auf den Stadtentwicklungsplan (STEP 25) Bezug genommen. Ernst Nevrivy (SPÖ) begründet seine Argumente mit dieser Studie, weshalb sie innerhalb der Debatte um die Lobauautobahn von direkter politischer Relevanz ist. Die Smart-City-Rahmenstrategie sieht unter anderem folgende Ziele vor: „Anpassung an die Folgen des Klimawandels, Kreislaufwirtschaft, radikale Ressourcenschonung [sic!], Erhöhung der Lebensqualität.“ Aufbauend auf den Zielsetzungen des STEP 25 wurden einige vertiefende Fachkonzepte erarbeitet, darunter das Fachkonzept Grün- und Freiraum, das u. a. das Ziel einer „kompakte[n] Stadt mit entsprechenden Grün- und Freiräumen“ (Wieshofer et al. 2015: 14) hat. „Die Stadt der kurzen Wege als Leitbild der Stadtentwicklung wird durch diese grünen Infrastrukturachsen unterstützt, welche der nicht-motorisierten Bewegung in der Stadt Raum und Möglichkeit bietet“ (ebd.: 15). Diese Grünräume erfüllen wichtige Funktionen für die Stadt, etwa die Naherholung der Stadtbewohner\_innen. Der „ExpertInnenbericht“ geht davon aus, dass ohne eine S1-Donauquerung „wichtige Ziele der Smart-City-Rahmenstrategie und des Stadtentwicklungsplans nicht erreicht werden [können]“ (Ahrens et al. o. J.: 23).

Was bedeutet es, wenn die Verkehrsqualität ‚verbessert‘ wird? Eines der zentralen Ziele der Smart-City-Rahmenstrategie ist die Reduktion des Motorisierungsgrads<sup>78</sup> bei privaten Pkw auf 25 % bis 2030.<sup>79</sup> Wenn das Autofahren attraktiver wird, steht dies den übergeordneten Zielen einer Verschiebung des Modal Split zugunsten anderer Verkehrsarten, ebenso wie den Zielen der Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schienen im Wege. Knoflacher schreibt hierzu:

---

<sup>78</sup> Verhältnis zwischen der Anzahl an Kraftfahrzeugen und Einwohner\_innen.

<sup>79</sup> Dimensionen, Leitziele und Themenfelder der Smart City Wien Rahmenstrategie, S. 2: [https://smartcity.wien.gv.at/site/files/2019/06/SCWRA\\_%C3%9Cb ersicht-Ziele.pdf](https://smartcity.wien.gv.at/site/files/2019/06/SCWRA_%C3%9Cb ersicht-Ziele.pdf) [Zugriff: 02.04.2020].

„Das Projekt verfolgt daher explizit Ziele, die im Widerspruch zu übergeordneten gesellschaftlichen, politisch beschlossenen und international vereinbarten Zielen stehen [wie z. B. die Klimastrategie<sup>80</sup>, Anm. d. Verf.]. Durch die Verbesserung der Verkehrsqualität im hochrangigen und nachrangigen Netz entsteht eine relative Verschlechterung der Verkehrsqualität für alle anderen Verkehrsarten“ (Knoflacher 2012: 7).

Der Bau einer 19 Kilometer langen Autobahn mit negativen Stadtentwicklungs-, Umwelt- und Klimafolgen steht aus dieser Sicht im Widerspruch zur Erreichung der Smart-City-Ziele (vgl. Ahrens et al. o.J.)

### **Umweltschutz und Klimawandel**

Das wichtigste Gegenargument aus der Perspektive des Umweltschutzes ist die zu erwartende Staumauerwirkung des Tunnels, die die Grundwasserströme aufstauen und zum Austrocknen des Auwalds führen könnte. Zum Effekt der sogenannten Grundwassersperre wurden verschiedene Gutachten erstellt, die nach Gegenüberstellung der verschiedenen Interview-Ergebnissen widersprüchlichen Prognosen liefern. Hier wäre eine gründliche Neuprüfung notwendig, um jeglichen Verstoß gegen das Naturschutzgesetz zu vermeiden.

Nach Berechnungen der ASFINAG hätte die Lobauautobahn eine Zunahme von ca. 60 % der straßenverkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Untersuchungsgebiet zur Folge (vgl. Rehm 2019). Obwohl der Klimawandel in der Smart-City-Rahmenstrategie als höchste Priorität ernannt wird und der Nationalrat am 26.09.2019 den ‚Klimanotstand‘ ausgerufen hat, findet der Klimawandel in der konkreten Auseinandersetzung um die Lobauautobahn kaum Beachtung, was unter anderem daran liegt, dass er nicht als Verhandlungsgegenstand innerhalb des UVP-Verfahrens herangezogen werden kann. Angesichts des ‚Klimanotstands‘ und den ambitionierten Klimazielen des neuen Regierungsabkommens muss die Realisierung der Lobauautobahn unter Berücksichtigung seiner Klimawirkung sorgfältig überdacht werden.

4. Bei der Untersuchung des Konflikts habe ich mir das Konzept der *contentious politics* aus der politikwissenschaftlichen Konfliktforschungsliteratur zu Hilfe genommen, eingebettet in einen politisch-ökologischen theoretischen Rahmen. Der Konflikt lässt sich im Sinne des *Contentious-Politics*-Ansatzes in Anlehnung am Ansatz des *process-tracing*

---

<sup>80</sup> VCÖ: Bau von Lobautunnel wäre im Widerspruch zur Klimastrategie: <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/lobautunnel-klimastrategie> [02.04.2020].

nach George/Bennett (2005) und an die Arbeit von Nulman (2015) in fünf Interaktionsphasen einteilen: Präpartizipative Phase, Bürger\_innenbeteiligung, Konflikthöhepunkt, Schlichtungsphase und UVP. Mithilfe der Analyse-Kategorie *place* wurden die politischen, ökonomischen und juristischen Machtverhältnisse zwischen den zentralen Konfliktakteur\_innen untersucht. Auf der einen Seite befindet sich eine wachstumsgetriebene Wirtschaftspolitik, angetrieben durch Arbeiter- und Wirtschaftskammer, Bauindustrie und ASFINAG, politische Parteien wie SPÖ, ÖVP und FPÖ. Auf der anderen Seite stehen Akteur\_innen, die sich für ‚nachhaltiger Entwicklung‘ und Naturschutz engagieren, beispielsweise Bürgerinitiativen, Anrainer\_innen, Umweltschutzorganisationen, GRÜNEN und ‚grüne Flügel‘ anderer Parteien wie die ‚Themeninitiative Umwelt und Nachhaltigkeit der SPÖ‘. Der Nationalpark Donau-Auen nimmt in diesem Konflikt eine Hybridstellung ein. Diese handeln auf verschiedenen politischen Ebenen (*scales*): die lokale, nationale und europäische Ebene, von denen die nationale die größte politische Relevanz aufzeigt (siehe Kap. 7.1).

### **Die Autobahn und ihre Welt**

Die Lobauautobahn fällt mit 19 km Länge in Bezug zum gesamtösterreichischen Straßennetz von 2242 km auf dem ersten Blick statistisch nicht sehr stark auf. Wählt man die vorgesehene Tunnelbreite von 30 m (zwei Tunnelröhren á 15 m) als Referenzwert für die Autobahnbreite, kommt man auf eine von der Lobauautobahn beanspruchte Gesamtfläche von 0,57 km<sup>2</sup> (incl. des unterirdischen Autobahnabschnitts). Gemäß dem Regierungsprogramm 2020-2024 soll der jährliche Zuwachs des Bodenverbrauchs bis 2030 jedoch auf 9 km<sup>2</sup> pro Jahr gesenkt werden (vgl. Umweltbundesamt 2020), sodass allein der Straßenbau in seiner derzeitigen Wachstumsrate diese Zielvorgabe fast ausschöpfen würde. Da nicht davon ausgegangen werden kann, dass andere Sektoren, z. B. Siedlungen, Schienennetze, Gewerbe usw., die die restlichen 82,05 % der Bodenversiegelung verursachen, vollständig zum Stillstand kommen werden, ist eine besonnene Neubewertung der Notwendigkeit jeder geplanten Autobahn anzuraten.

Auf Bundesebene lässt sich folgender ‚Designfehler‘ feststellen: Die ASFINAG ist als AG verpflichtet, Gewinne zu erzielen; sie unterliegt damit der allgemeinen Wachstumslöge der kapitalistischen Wirtschaftsordnung. Obwohl sie zu 100 % der Republik Österreich gehört, bewirkt diese Auslagerung, dass etwaige Schulden nicht im Staatshaus-

halt bilanziert werden. Ihr Zuständigkeitsbereich beschränkt sich dabei ausschließlich auf Autobahnen, der ÖPNV gehört nicht dazu, obwohl diese infrastrukturelle Unterscheidung aus allgemeiner verkehrsplanerischer Perspektive nicht begründbar ist. Das Gewinnstreben der ASFINAG stimmt nicht zwangsläufig mit den Interessen des Gemeinwohls überein, weshalb Kritik an dieser juristischen Konstruktion zu üben ist. Eine Auflösung der ASFINAG als AG und deren Reintegration in den Staatshaushalt wäre nötig, damit Bauentscheidungen wieder Gegenstand politischer Auseinandersetzung würden. Alternativ könnte eine Reform des ASFINAG-Gesetzes ihre Zuständigkeit um den Bereich ÖPNV erweitern (wobei eine Fusion mit der ÖBB sinnvoll wäre), mit der Folge, dass Projektpläne in Zukunft weniger Bias in Richtung Automobilität hätten. Warum eine politische Korrektur dieses ‚Designfehlers‘ so schwierig ist, beschreiben Brand/Wissen 2017 mit ihrem Konzept der „imperialen Automobilität“ und dem Begriff des „automobilen Konsens“. Brand/Wissen 2017 identifizieren darüber hinaus ein sexistisches Element der imperialen Automobilität. Diese befördert die räumliche Funktionstrennung in der Stadtentwicklung, also dass Wohn- und Arbeitsort räumlich getrennt voneinander errichtet entstehen und hauptsächlich durch das Auto miteinander verbunden sind, was dem Prinzip der ‚Stadt der kurzen Wege‘ zuwiderläuft. Hierdurch werden ungleiche Geschlechterverhältnisse räumlich verfestigt, indem männliche Erwerbsarbeit über weibliche Sorgearbeit gestellt und der Zugang zur Lohnarbeit für Frauen erschwert wird.

## Literatur

Becker-Schmidt, Regina (2007): Class, gender, ethnicity, race. Logiken der Differenzsetzung, Verschränkungen von Ungleichheitslagen und gesellschaftliche Strukturierung. In: Gudrun-

Boustedt, O. (1975): Beiträge zum Problem der Suburbanisierung. Hannover: Schroedel.

Brand, U./ Wissen, M. (2017): Imperiale Lebensweise: Zur Ausbeutung von Mensch und Natur in Zeiten des globalen Kapitalismus. München: Oekom Verlag.

Bridge, G., Mc Carthy, J. & Perreault, T. (2015). Editors' introduction. In T. Perreault, G. Bridge & J. McCarthy (Hrsg.), *The Routledge Handbook of Political Ecology* (S. 3-18). London & New York: Routledge.

Brügger, Adrian/ Otto, Siegmund (2017): Naturbewusstsein psychologisch: Was ist Naturbewusstsein, wie misst man es und wie wirkt es auf Umweltschutzverhalten? In: Rückert-John, Jana (Hrsg.): *Gesellschaftliche Naturkonzeptionen. Ansätze verschiedener Wissenschaftsdisziplinen*. Wiesbaden: Springer, S. 215-237.

Chuji, Mónica/ Rengifo, Grimaldo/ Gudynas, Eduardo (2019): Buen Vivir. In: Kothari, Ashish et al. (Hrsg.): *Pluriverse. A Post-Development Dictionary*. New Dehli: Tulika, S. 111-114.

Dannecker, Petra/ Vossemer, Christiane (2014): Qualitative Interviews in der Entwicklungsforschung. Typen und Herausforderungen. In: Dannecker, Petra (Hrsg.): *Qualitative Methoden in der Entwicklungsforschung*. Wien: Mandelbaum-Verlag, S. 153-175.

Dietz, Kristina/ Engels, Bettina (2014): Immer (mehr) Ärger wegen der Natur? – Für eine gesellschafts- und konflikttheoretische Analyse von Konflikten um Natur. In: *Österreichische Zeitschrift für Politikwissenschaft (ÖZP)*, 43 (1), 73-90.

Dietz, Kristina/ Engels, Bettina (2018): *Field of Conflict: Ein relationaler Ansatz zur Analyse von Konflikten um Land*. In: *GLOCON Working Paper, 1*, Berlin. URL: [https://www.land-conflicts.fu-berlin.de/media\\_design/working-papers/Working-Paper-No-1.pdf](https://www.land-conflicts.fu-berlin.de/media_design/working-papers/Working-Paper-No-1.pdf) [Zugriff: 15.02.2020].

Engels, Bettina (2017): Not All Glitter Is Gold: Mining Conflicts in Burkina Faso. In: Engels, Bettina/ Dietz, Kristina (Hrsg.): *Contested Extractivism, Society and the State. Struggles over Mining and Land*. London: Palgrave Macmillan, S. 149-169.

Engels, Bettina/ Dietz, Kristina (2011): Land Grabbing analysieren: Ansatzpunkte für eine politisch-ökologische Perspektive am Beispiel Äthiopiens. In: *Peripherie. Zeitschrift für Politik und Ökonomie in der Dritten Welt* 31, 3. Münster: Westfälisches Dampfboot, S. 399-420. URL: <https://www.budrich-journals.de/index.php/peripherie/article/download/23021/20133> [Zugriff: 15.02.2020].

Escobar, A. (2001). Culture sits in places: Reflections on globalism and subaltern strategies of localization. *Political Geography*, 20(2), 139–174.

Exner, Andreas (2011): Die neue Landnahme an den Grenzen des fossilen Energieregimes. Tendenzen, Akteure und Konflikte am Beispiel Tansanias. In: *Peripherie. Zeitschrift für Politik und Ökonomie in der Dritten Welt* 31, 3. Münster: Westfälisches Dampfboot, S. 470-496. URL: <https://budrich-journals.de/index.php/peripherie/article/download/23024/20136> [Zugriff: 15.02.2020].

George, A.L./Bennett, A. (2005): *Case studies and theory development in the social sciences*. Cambridge: MIT Press.

Georgescu-Roegen, Nicholas (1975): Energy and Economic Myths. In: *Southern Economic Journal*, 41, 3, S. 347-381. URL: <http://www.jstor.org/stable/1056148> [Zugriff: 31.11.2019].

Goodwin, P.B. (1996): Empirical evidence on induced traffic. In: *Transportation*, 23, S. 35–54. DOI: 10.1007/BF00166218.

Görg, C. (2002). *Gesellschaftliche Naturverhältnisse*. Münster: Westfälisches Dampfboot.

Görg, C. (2003). *Regulation der Naturverhältnisse. Zu einer kritischen Theorie der ökologischen Krise*. Münster: Westfälisches Dampfboot.

Görg, C. (2004). Postfordistische Transformation der Naturverhältnisse. In J. Beerhorst, A. Demirović & M. Guggemos (Hrsg.). *Kritische Theorie im gesellschaftlichen Strukturwandel* (S. 199–226). Frankfurt a. M.: Suhrkamp.

Gutschik, R./ Horvath, P/ Weinzierl, R. (2007): Konflikte um Infrastrukturprojekte in Österreich: Erkenntnisse für Politik und Gesellschaft. *SWS-Rundschau*, 47(2), 218-242. URL: <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-164569> [Zugriff: 13.02.2020].

Harvey, D. (2001). *Spaces of capital. Towards a critical geography*. New York: Routledge.

Helfferrich, Cornelia (2014): Leitfaden- und Experteninterviews. In: Baur N., Blasius J. (Hrsg.): *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Springer VS: Wiesbaden.

Hrabalik, Marc-Alexander (2017): Der geplante Lückenschluss der S1 im Regionenring Wien. Führt die geplante Trassenführung zu einer positiven räumlichen Entwicklung der Region? Ein Vergleich der Trassenvarianten nördlich der Donau mittels einer Nutzwertanalyse. URL: <https://doi.org/10.25365/thesis.50033> [Zugriff: 13.02.2020].

Jahn, T./ Wehling, P. (1998): Gesellschaftliche Naturverhältnisse – Konturen eines theoretischen Konzeptes. In Brandt, K.-W. (Hrsg.): *Soziologie und Natur – Theoretische Perspektiven*. Opladen: Buderich und Leske, S. 75-96.

Knoflacher, Hermann (2012): Stellungnahme zur Lobauautobahn (S1 Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat-Süßenbrunn). URL: <http://docplayer.org/42380535-Stellungnahme-zur-lobauautobahn-s1-wiener-aussenring-schnellstrasse-schwechat-suessenbrunn.html> [Zugriff: 13.02.2020].

Kothari, Ashish et al. (2019): Pluriverse. A Post-Development Dictionary. New Dehli: Tulika.

Köhler, Bettina/ Wissen, Markus (2011): Gesellschaftliche Naturverhältnisse. Ein kritischer theoretischer Zugang zur ökologischen Krise. In: Lösch, Bettina (Hrsg.): Kritische politische Bildung. Ein Handbuch. Schwalbach: Wochenschau Verl., 217-224.

Kramm, J. et al. (2017): Societal Relations to Nature in Times of Crisis—Social Ecology's Contributions to Interdisciplinary Sustainability Studies. In: Sustainability, 9(7), 1042. DOI: 10.3390/su9071042.

Lefebvre, H. (1991). The production of space. Malden: Blackwell.

Lehmann, Rosa (2019): Der Konflikt um Windenergie in Mexiko. Partizipation, Diskurse und die ungleiche Gestaltung der Naturverhältnisse im Isthmus von Tehuantepec. Wiesbaden: Springer VS.

March, Hug (2019): Smart Cities. In: Kothari, Ashish et al. (Hrsg.): Pluriverse. A Post-Development Dictionary. New Dehli: Tulika, S. 68-70.

Martín, Facundo (2017): Reimagining Extractivism: Insights from Spatial Theory. In: Engels, Bettina/ Dietz, Kristina (Hrsg.): Contested Extractivism, Society and the State. Struggles over Mining and Land. London: Palgrave Macmillan, S. 21-44.

Massey, D. B. (2005). For space. London: Sage.

Matysek, Jutta (2009): Die Betonschneise. In: Aktion 21 – pro Bürgerbeteiligung (Hrsg.): Raus aus der Sackgasse. Bürgerinitiativen und Bürgerbeteiligung in Wien. Wien: Sonderzahl Verlagsgesellschaft, S. 129-134.

Mayring, Philipp (2002): Einführung in die qualitative Sozialforschung. Eine Anleitung zu qualitativem Denken. 5. Auflage. Weinheim/Basel: Beltz.

Meyer, D. S. (2004). Protest and political opportunities. Annual Review of Sociology, 30, 125–145.

Nagel, Melanie (2016): Polarisierung im politischen Diskurs. Eine Netzwerkanalyse zum Konflikt um „Stuttgart 21“. Wiesbaden: Springer VS.

Nulman, Eugene (2015): Dynamic interactions in contentious episodes: social movements, industry, and political parties in the contention over Heathrow's third runway. In: Environmental Politics, 24, 5, S. 742-761. URL: <https://doi.org/10.1080/09644016.2015.1014657> [Zugriff: 18.02.2020].

Robbins, Paul (2012): Political Ecology: A Critical Introduction. Malden, MA: Wiley Blackwell.

Przyborski, Aglaja/ Wohlrab-Sahr, Monika (2014): Qualitative Sozialforschung: Ein Arbeitsbuch. München: Oldenburg Verl.

Rink, Dieter/ Kabisch, Sigrun (2017): Urbane Transformationen und die Vision nachhaltiger Stadtentwicklung. In: Brand, Karl-Werner et al. (Hrsg.): Die sozial-ökologische Transformation der Welt. Ein Handbuch. Frankfurt, New York: Campus Verlag, S. 243-266.

Schultz (2014): Über Daten nachdenken. In: Dannecker, Petra (Hrsg.): Qualitative Methoden in der Entwicklungsforschung. Wien: Mandelbaum-Verlag, S. 75-93.

Smith, N. (1984): Uneven development. Nature, capital and the production of space. Oxford: Basil Blackwell.

Soja, E. (2010): Seeking spatial justice. Minnesota: University of Minnesota Press.

Tarrow, S. G. (1998): Power in movement: Social movements and contentious politics. Cambridge, MA: Cambridge University Press.

Taylor, V./ van Dyke, N. (2004): "Get up, stand up": Tactical repertoires of social movements. In: Snow, D. A./ Soule, S. A./ Kriesi, H. (Hrsg.): The Blackwell companion to social movements. Malden: Blackwell, S. 262–293.

Tilly, C. (2006): Regimes and repertoires. Chicago: University of Chicago Press.

Unger, H. (2014): Partizipative Forschung. Wiesbaden: Springer VS.

VCÖ (2015): Gesellschaftliche Entwicklungen verändern die Mobilität. Wien: VCÖ.

VCÖ (2017): Ausgeblendete Kosten des Verkehrs. In: VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, 3, Wien: VCÖ.

Weber, F. et al. (2018): Sand im Getriebe: Aushandlungsprozesse um die Gewinnung mineralischer Rohstoffe aus konflikttheoretischer Perspektive nach Ralf Dahrendorf (RaumFragen: Stadt – Region – Landschaft). Wiesbaden: Springer VS.

Wilson, Japhy (2013): Contesting the Plan Puebla Panama: Henri Lefebvre and the Politics of Space in Southern Mexico. In: Palacios/ de Flores/ Fernández Moreno (Hrsg.): Planes geoestratégicos, desplazamientos y migraciones forzadas en el área del proyecto de desarrollo y integración de Mesoamérica. Medellín: Universidad de Antioquia, S. 75-94.

Wissen, M. (2008). Die Materialität von Natur und gebauter Umwelt. In A. Demirović (Hrsg.), Kritik und Materialität (S. 73–88). Münster: Westfälisches Dampfboot.

## Quellen

Ahrens, Gerd-Axel et al. (o. J.): Bericht der ExpertInnengruppe. Wiener Außenring Schnellstraße Schwechat – Süßenbrunn S1-Donauquerung. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/bericht-expertinnen-donauquerung.pdf> [Zugriff: 03.12.2019].

Anonymus (2018): Der lange Weg zum Lobautunnel. In: ORF Radio Wien, 23.05.2018. URL: <https://wien.orf.at/v2/news/stories/2914406/> [Zugriff: 19.11.2019].

APA (2018): Wiener Nordostumfahrung: Grünes Licht für Spange Aspern. In: Der Standard, 12.7.2018. URL: <https://www.derstandard.at/story/2000083320315/wiener-nordostumfahrung-gruenes-licht-fuer-spange-aspern> [Zugriff: 19.11.2019].

ASFINAG (2019a): S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Neubau Schwechat bis Süßenbrunn. 2019. URL: <https://www.asfinag.at/verkehrssicherheit/bauen/bauprojekte/s-1-wiener-aussenring-schnellstrasse-neubau-schwechat-bis-suessenbrunn/> [Zugriff: 19.11.2019].

ASFINAG (2019b): Das Recht, Maut einzuheben. URL: <https://www.asfinag.at/mautvignette/mautordnung/mautrecht/> [Zugriff: 03.12.2019].

ASFINAG (2019c): S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Neubau Spange Seestadt Aspern. URL: <https://www.asfinag.at/verkehrssicherheit/bauen/bauprojekte/s-1-wiener-aussenring-schnellstrasse-neubau-seestadt-aspern/> [Zugriff: 19.11.2019].

BMF (2018): Budget 2018/2019. Infrastrukturbeilage. März 2018. URL: [https://service.bmf.gv.at/BUDGET/Budgets/2018\\_2019/beilagen/Infrastrukturbeilage\\_2018\\_2019.pdf](https://service.bmf.gv.at/BUDGET/Budgets/2018_2019/beilagen/Infrastrukturbeilage_2018_2019.pdf) [Zugriff: 19.11.2019].

BMVIT (2019): Projekte. Abschnitt Schwechat bis Süßenbrunn. 07.08.2019. URL: [https://www.bmvit.gv.at/themen/strasse/infrastruktur/projekte/schnellstrassen/s1/s01\\_projekte.html](https://www.bmvit.gv.at/themen/strasse/infrastruktur/projekte/schnellstrassen/s1/s01_projekte.html) [Zugriff: 03.12.2019].

BVwG (o. J.): Wiener Außenring Schnellstraße S 1 (Abschnitt Schwechat-Süßenbrunn, „Lobautunnel“) darf unter Einhaltung neuer Auflagen gebaut werden. URL: <https://www.bvwg.gv.at/presse/Lobautunnel.html> [Zugriff: 03.12.2019].

Coito, Esteban/ Gouardères, Frédéric (2019): Transeuropäische Netze - Leitlinien. April 2019. URL: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/de/sheet/135/transeuropaische-netze-leitlinien> [Zugriff: 19.11.2019].

Der Standard (2018): Bundesverwaltungsgericht gibt grünes Licht für Wiener Lobautunnel. 23. Mai 2018. URL: <https://www.derstandard.at/story/2000080237628/lobautunnel-bundesverwaltungsgericht-gibt-gruenes-licht> [Zugriff: 19.11.2019].

European Commission (2014): Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study. List of Investments. URL: [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/baltic-adriatic\\_study\\_0.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/baltic-adriatic_study_0.pdf) [Zugriff: 03.12.2019].

European Commission (2019a): Trans-European Transport Network. TEN-T Core Networks. 16.07.2019. URL: [https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps\\_upload/SchematicA0\\_EUcorridor\\_map.pdf](https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/maps_upload/SchematicA0_EUcorridor_map.pdf) [Zugriff: 19.11.2019].

European Commission (2019b): Baltic Adriatic. 03.12.2019. URL: [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/baltic-adriatic\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/baltic-adriatic_en) [Zugriff: 03.12.2019].

European Commission (2019c): Connecting Europe Facility. 03.12.2019. URL: [https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/cef\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/cef_en) [Zugriff: 03.12.2019].

Europäisches Parlament/ Rat der Europäischen Union (2013): Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (Text von Bedeutung für den EWR). 11.12.2013. URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:348:0001:0128:DE:PDF#d1e40-1-1> [Zugriff: 03.12.2019].

Fersterer, Roland et al. (2019): Öffentlicher Verkehr in den Wiener Außenbezirken. In: Arbeiterkammer (Hrsg.): Stadtpunkte. Studienreihe, 29. URL: <https://emedien.arbeiterkammer.at/viewer/resolver?urn=urn:nbn:at:at-akw:g-3032810> [Zugriff: 23.03.2020].

Global 2000 (o. J.): Lobau: Keine Autobahn im Nationalpark! o. J. URL: <https://www.global2000.at/lobau-keine-autobahn-im-nationalpark> [Zugriff: 19.11.2019].

Knoflacher, Hermann et al. (o. J.): Auswirkungen der Lobauautobahn auf die Stadt Wien. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/tu-auswirkungen-lobauautobahn.pdf> [Zugriff: 13.02.2020].

Krutzler, David (2018): Was spricht für, was gegen den Lobautunnel? In: Der Standard, 12. Juni 2018. URL: <https://www.derstandard.at/story/2000073400974/was-spricht-fuer-den-lobautunnel-was-dagegen> [Zugriff: 19.11.2019].

Lechner, Robert (o. J.): S1 / 6. Donauquerung und Effekte für den Klimaschutz. Fachstellungnahme. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/pdf/donauquerung-effekte-klimaschutz.pdf> [Zugriff: 13.02.2020].

Matysek, Jutta/ Eichert, Robert (2017): Die Geschichte der Lobauautobahn S 1. In: Station Orange 94.0, 01.11.2017. URL: <https://cba.fro.at/352932> [Zugriff: 19.11.2019].

Museum Niederösterreich (2018): Hainburg 1984. 16.06.2018. URL: <https://www.museumnoe.at/de/das-museum/blog/hainburg-1984> [Zugriff: 19.11.2019].

Nationalpark Donau-Auen (o. J.): Der Weg zum Nationalpark. URL: <https://www.donauauen.at/der-nationalpark/geschichte/> [Zugriff: 19.11.2019].

Randelhoff, Martin (2018): Kurz erklärt. Was ist der Modal Split und was sagt er aus? 9. April 2018. URL: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/167600/analyse/was-ist-der-modal-split-grenzen-verkehrsmittelwahl-einschraenkungen-wege-verkehrsleistung/> [Zugriff: 27.01.2020].

Rehm, Wolfgang (2018): Hochverschuldete Asfinag. Mehr Maut, weniger Bauprogramm, keine Dividende. 07.05.2018. URL: [https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20180507\\_OTSO058](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20180507_OTSO058) [Zugriff: 03.12.2019].

Rehm, Wolfgang (2019): S1-Lobauautobahn&Co - schlecht fürs Klima - mehr Straßenverkehr. 24.09.2019. URL: [https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20190924\\_OTSO072/s1-lobauautobahnco-schlecht-fuers-klima-mehr-strassenverkehr](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20190924_OTSO072/s1-lobauautobahnco-schlecht-fuers-klima-mehr-strassenverkehr) [Zugriff: 23.03.2020].

Rettet die Lobau (2019): Fakten zur S1 Abschnitt Schwechat-Süßenbrunn ("Lobauautobahn") Stand Jänner 2019. URL: <https://www.lobau.org/index.php?mode=7> [Zugriff: 30.12.2019].

Schwab, Petra (2015): Stopfenreuther Au-2.jpg. 31.05.2015. URL: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Stopfenreuther\\_Au-2.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Stopfenreuther_Au-2.jpg) [Zugriff: 04.12.2019].

Seelmann, Herbert (2009): Verkehrspolitisch sinnvolle Maßnahmen in der Ostregion. URL: <https://www.zukunft-statt-autobahn.at/wp-content/uploads/Verkehrspolitisch-sinnvolle-Ma%C3%9Fnahmen-in-der-Ostregion.pdf> [Zugriff: 13.02.2020].

Statista (2020): Netzlänge der Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich von 1960 bis 2020. URL: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/206637/umfrage/netzlaenge-der-autobahnen-in-oesterreich/> [Zugriff: 19.05.2020].

Umweltbundesamt (2019): Treibhausgase. URL: <https://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/luft/treibhausgase/> [Zugriff: 04.12.2019].

Umweltbundesamt (2020): Flächeninanspruchnahme. Entwicklung des jährlichen Bodenverbrauchs in Österreich. URL: <https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/boden/flaecheninanspruchnahme> [Zugriff: 19.05.2020].

Verein Plattform Zukunft statt Autobahn (2019): Lobauautobahn. 2019. URL: <https://www.zukunft-statt-autobahn.at/die-Lobauautobahn/> [Zugriff: 19.11.2019].

Wieshofer, Isabel et al. (2015): STEP 25. Fachkonzept Grün- und Freiraum. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008394b.pdf> [Zugriff: 30.03.2020].

## Anhang

### Vereinbarung Runder Tisch, 15.12.2006

Vereinbarung zwischen Vertretern der Stadt Wien (in der Folge „Wien“), Vertretern der ASfinag sowie VertreterInnen von Global 2000, Greenpeace und der Bürgerinitiativen BIGNOT, Rettet die Lobau, BIMM-Großenzersdorf, Virus und diverser Einzelpersonen vor Ort (in der Folge für alle „Umweltorganisationen“ und Einzelpersonen, vertreten durch Dr. Heinrich Vana)

Wien am 15.12.2006

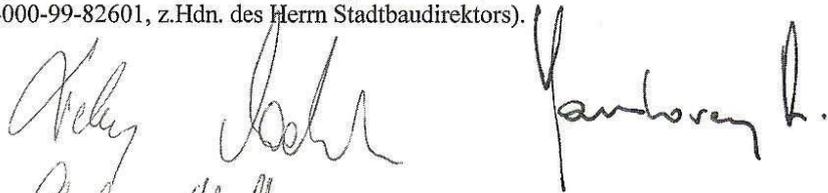
#### Vorbemerkung:

Die Umweltorganisationen demonstrieren in der Anfrage Forderung nach Integration von Klimaschutz, Schadstoffreduktion und Verkehrspolitik in der Ostregion Österreichs. Die Stadt Wien ist bereit über diese Thematik im räumlichen Zusammenhang der nordöstlichen Stadtregion Wien in einen Dialog einzutreten.

Dazu wird folgendes vereinbart:

1. Die Stadt Wien sichert zu, dass ein Runder Tisch eingerichtet wird zur Diskussion obiger Themen unter Berücksichtigung der Ergebnisse der SUPERNOW und der dazu ergangenen politischen Entscheidungen. Ziel ist es auch eine verkehrspolitische Konferenz vorzubereiten, die in der ersten Hälfte 2007 stattfinden soll.
2. Die Umweltorganisationen werden ab sofort sämtliche Behinderungen der Erkundungsbohrungen für eine Nordost-Umfahrung Wiens unter der Lobau.
3. Die Umweltorganisationen räumen bis spätestens 21.12.2006 die Mahnwache (Zeltlager im Gemeindegebiet Großenzersdorf). In diesem Fall gilt ab Rechtswirksamkeit der Vereinbarung eine ordnungsgemäße Gestattung des Lagers bis zur ordnungsgemäßen Räumung der Fläche als erteilt.
4. Die ASFINAG und die Stadt Wien sichern zu, für den Fall der Rechtswirksamkeit der Vereinbarung, auf Schadenersatzklagen gegen Personen bzw. Organisationen zu verzichten, andernfalls gegen Personen bzw. Organisationen, die nach Abschluss dieser Vereinbarung Handlungen setzen, die geeignet sind, die Erkundungsbohrungen für eine Nordost-Umfahrung Wiens unter der Lobau weiter zu behindern, in vollem Umfang Schadenersatzklagen eingebracht werden. Es werden in diesem Fall auch darüber hinausgehende zivilrechtliche, öffentlich-rechtliche und strafrechtliche Schritte eingeleitet werden.
5. Diese Vereinbarung wird dann rechtswirksam, wenn sie nicht von Dr. Vana namens der Umweltorganisationen bis spätestens Montag, 18.12.2006, 10 Uhr widerrufen wird (per Telefax 4000-99-82601, z.Hdn. des Herrn Stadtbaudirektors).

Für die Stadt Wien:



Für die ASFINAG:



Für die Umweltorganisationen:



Übersicht UVP-Verfahrensstand, Stand: 28.02.2020 (Quelle: Jutta Matysek, BI Rettet die Lobau)

## **1. S1 ‚Lobau‘ (Abschnitt Schwechat-Süßenbrunn)**

### UVP-Verfahren

Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts seit 2018 vorerst rechtskräftig - Revision beim Verwaltungsgerichtshof (Höchstgericht anhängig)

10 Materienverfahren, Splitting in Nord- VWA1<sup>81</sup> und Südabschnitt VWA2 (mit Lobautunnel) nach unserer Rechtsauffassung unzulässig

### Materienverfahren VWA1

#### *Wasserrecht*

#1 und #2 Verhandlung 24.7.2019, derzeit Bescheidausarbeitung - im Anschluss werden Beschwerden erhoben werden

#### *Naturschutz*

#3 und #4 nach Beschwerden von 2 bzw. 3 Umweltorganisationen und jeweils 3 Bürgerinitiativen beim BVwG anhängig - Anm. Beschwerdefristen August 2019

*Ausblick: rechtskräftige Bescheide können frühestens 2020 vorliegen - dies ist nicht gesichert*

### Materienverfahren VWA1

Die hier insgesamt 6 Verfahren für diesen Abschnitt inklusive Lobautunnel wurden noch ein Jahr später eingereicht als der ohnehin verspätet vorgelegte VWA1. Derzeit laufen die Vollständigkeitsprüfung und gibt es noch keine öffentliche Auflage (Beginn der sog. Öffentlichkeitsbeteiligung). Die Verfahren stehen also immer noch relativ am Anfang.

*Ausblick: rechtskräftiges Vorliegen aller Bescheide ist realistisch nicht vor 2021 zu erwarten. Wichtige Beweisfragen aus der UVP in diese Verfahren verlagert bzw. aufgeschoben.*

## **2. S8 Marchfeldschnellstraße Abschnitt West (mit S1 Lobau junktimiert)**

Ein UVP-Beschwerdeverfahren ist nach acht Jahren erster Instanz gerade beim Bundesverwaltungsgericht anhängig (2 Umweltorganisationen Sechs Bürgerinitiativen, Zahlreiche Nachbarn), vorerst zwei Sachverständige für die wichtigsten Fachbereiche wurden bestellt.

Wasserrechts und Naturschutzverfahren wurden noch nicht eingereicht.

---

<sup>81</sup> Verwirklichungsabschnitt

*Ausblick: Vorliegen aller rechtskräftigen Bewilligungen 2021 unrealistisch- mit Abweisung des Antrags durch das BVwG ist aus unserer Sicht zu rechnen (wie bei keinem Projekt sonst).*

### **3. S1 Spange Seestadt (Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl) (mit S1 Lobau junktimiert)**

UVP Beschwerdeverfahren seit Herbst 2018 beim Bundesverwaltungsgericht anhängig, mündliche Verhandlung Ende November 2019 oder später.

Naturschutzverfahren NÖ nach Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht anhängig.

Naturschutzverfahren Wien - eingereicht, aber noch keine öffentliche Auflage erfolgt.

*Ausblick: Weiterer Verlauf nicht absehbar*

### **4. Stadtstraße Aspern (Mit S1-Spange junktimiert)**

UVP Beschwerdeverfahren seit Herbst 2018 beim Bundesverwaltungsgericht anhängig

Mündliche Verhandlung vom 1. bis 4. November 2019

Kein nachgelagertes Materienverfahren erforderlich

*Ausblick: Weiterer Verlauf vom Verhandlungsergebnis abhängig, auch im für die MA28 günstigen Fall steht noch die Bauausschreibung bevor. Projekt allein ist nicht funktionsfähig.*

Zeitzeug\_innenbericht des UVP-Verfahrens S1 Spange Seestadt-Aspern, Hilde Grammel  
(Anrainerin)

Unsere Seite, also die BIs und einige Betroffene, war unterschiedlich voll besetzt. Es gab viele Leute, die berufstätig sind, die konnten oder wollten nicht soviel Urlaub nehmen. Es konnten oft nur Leute kommen, die Studenten oder Pensionisten sind oder selbständig sind. Das heißt bei uns war die Kontinuität schon mal ein Thema. Die meisten Betroffenen in den Wohngebieten, wo der oberirdische Teil der Autobahn durchführen soll, die da in Hochhäusern wohnen, denen ist glaube ich nicht klar, was da passiert. Oder sie sind mit ihrem eigenen Leben so überfordert, dass sie sich nicht einmal dafür interessieren. Wir haben ja oft versucht mit ihnen zu reden. Was ich wirklich schwer ausgehalten habe war dieses Klima in so einem Gerichtssaal. Du bist eine Statistin als BI-Vertreterin. Du kannst zwar Fragen stellen und kriegst kurze Antworten. Aber die Sprache, die da gesprochen wird, und die Art wie die Prozesse da ablaufen sind nicht sehr einladend. Und die Gegenseite, da waren drei Sitzreihen, die waren jeden Tag da, das war sozusagen die ASFINAG mit ihren Anwälten und Sachverständigen und eine Juristin vom Verkehrsministerium, die immer wieder die ASFINAG-Argumente bestätigt hat. Die ASFINAG hatte für jeden Bereich jemand Zuständigen. Die hatten die Chance, dass sie fachlich in jedem Bereich viel detaillierter Bescheid wussten. Sie hatten einen Anwalt, der selbst früher Umweltsanwalt war, und der sozusagen die Seite gewechselt hat und jetzt ASFINAG-Anwalt ist. Der hat immer für das Protokoll Sachen moniert, die festgehalten werden müssen, irgendwas klargestellt oder irgendwas als nicht zur Sache gehörig rausgekickt. Es gab ein Protokoll, einige hundert Seiten. Die Zeit zu haben, sich das durchzulesen und Richtigstellungen anzubringen, ich weiß nicht, das konnte bei uns nur eine einzige Person machen. Wir wollen noch eine Demonstration vor dem Rathaus machen, um unsere Gesprächsbereitschaft zu demonstrieren, und wenn, was zu erwarten ist, wir abgeschmettert werden, dann ist eine Überraschungs-Aktion zum Beginn der Rodungen für die S1 Spange geplant. Das Gericht bestellt auch Sachverständige zu Wasserrecht, Luft, Humanmedizin, und so weiter. Nur ein Einziger hat sich getraut Klartext zu reden. Alle anderen haben Angst um ihre Aufträge, die sie später nicht mehr bekommen, wenn sie sich eindeutig positionieren. Dem Einen war das egal. Der hat seine Kritik vorgebracht, der hat sich nicht gekümmert um rollende Augen oder ungeduldige Äußerungen des Richters. Das gibt es nämlich alles. Eine nonverbale Ebene, wo man entmutigt wird sich zu Wort zu melden. Man hat uns immer spüren lassen, dass das was wir sagen ‚unbegründete Befürchtungen‘ sind, ‚lächerlich‘ ist, ‚nicht kompetent‘ ist. Das steht auch so im Protokoll. Jemand von uns wurde als Wichtigmacher und als Störenfried bezeichnet. Das Gericht ist daran interessiert, dass sie keine Formalfehler machen. Sie hatten stündlich wechselnde Protokollanten. Der Richter war sehr ungehalten, er konnte nicht mehr ertragen, wenn jemand von uns eine Powerpoint-Präsentation vorführen wollte. Er hat ihm vorgeworfen: ‚Das ist jetzt nicht Thema‘ oder ‚Das nimmt viel zu viel Zeit in Anspruch‘, ‚Wir schauen uns jetzt nicht 30 Folien an‘, ‚Können Sie das kurz fassen‘, so in der Form ist es die ganze Zeit gegangen. Es kommt sehr auf die Person des Richters an, wie sehr er bereit ist, die Bedenken auch zu Wort kommen zu lassen. Auf Seiten der ASFINAG kam das nicht vor, die wussten ganz genau wie sie sich konzise ausdrücken müssen und wie man etwas formuliert, damit es protokolliert wird und haben auch Äußerungen von uns wieder aus dem Protokoll streichen lassen, weil es ‚nicht zur Sache ist‘. Die konnten sich ja alle. Das hat man auch gemerkt“

An einem Tag, wo das Thema Lärm bzw. Humanmedizin behandelt wurde, war ein Sachverständiger da, um unsere Seite zu unterstützen. Er hat gesagt er wohnt in Essling, und er kann sich jetzt schon aufgrund des Fluglärms mit seinen Enkelkindern manchmal nur schreiend im Garten unterhalten, und man soll sich bitte überlegen, ob man so eine Situation für die Menschen haben will, dass man sie so viel Lärm aussetzt, weil die Autobahn auch Lärm erzeugen wird. Er ist ein bisschen von seiner Rolle abgewichen und hat versucht, ihnen ins Gewissen zu reden. Und dann war Schweigen. Da haben sie ein bisschen gebraucht, um sich zu erholen. Aber wie gesagt, solche Sachen zählen ja nicht viel. Du brauchst so ein Expertenwissen, um dich in so ein Verfahren einzuschalten. Es hat einen krank gemacht. Ich konnte mir nach drei Tagen nicht mehr vorstellen, dass ich in dieses Gebäude des BVwGs in den siebten Stock gehe, wo du nur in Begleitung einer Security rauffahren kannst, und diese Atmosphäre auszuhalten. Es ist sehr destruktiv und deprimierend. Ich bin am Abend heimgekommen und eine U-Bahn-Station früher ausgestiegen und hab mir gedacht: ‚Ich muss jetzt zu Fuß nach Hause gehen oder irgendwas tun, um das zu verarbeiten oder um runterzukommen‘, weil es so eine angespannte und stressige Situation ist. Es ist einfach das Machtgefälle spürbar. Es sind lauter Juristen und Sachverständige und Menschen, die sich berufsmäßig nur mit dieser Sache beschäftigen, wie die ASFINAG-Leute, die in verschiedenen Abteilungen sitzen. Und wir sind Laien. Man bräuchte eine Verfahrenshilfe, dass uns Leute zur Seite gestellt werden, die selbst Juristen oder Sachverständige sind. Wir hatten zwar einen Anwalt, aber wir konnten ihn nicht für die ganze Zeit bezahlen, weil es zu teuer wurde, an manchen Tagen haben wir ohne ihn verhandeln müssen.