

„Verkehrsentlastung“ (aus S1 Projekt)

* Nur Umfahrung 2020 Vorprojekt ** Trotz Umfahrung /mit S8 [KFZ/Tag] DTVw	Bestand 2005	Referenz 2025	mit S1 2025	Mit S1 2035
Esslinger Hptstr.	20.800	23.100	21.800	23.100
SO Tang. Praterbr.	186.100	243.300	221.100	243.500
Breiten- leer Str	14.200	21.600	12.900	13.400
Raasdorf	14.500 (7.500)*	21.700	16.000 **	16.600 **
Gr. Enzersdf	14.100 (6.900)*	15.900	13.100 **	14.700 **

Erläuternde Anmerkungen

Die Verkehrszahlen ausgewählter Querschnitte in umstehender Tabelle sind Zahlen, die die Asfinag selbst für ihr Projekt entwickelt hat. Sie sind den Einlagen 1.C-02 (Bericht Verkehrsuntersuchung) und 1.C-05 (Vorausschau künftiger Entwicklungen nach der Gesamtverkehrsfreigabe) des Einreichprojekts 2009 (sowie die zum Vergleich angeführte Wirkung von Umfahrungen ohne Autobahn dem Vorprojekt) entnommen. Dies bedeutet nicht, dass diese Verkehrsuntersuchung nicht in Frage gestellt werden kann, es ist jedenfalls bemerkenswert, dass es in den projektgegenständlichen Unterlagen die Verkehrsentlastung in der kolportierten Form nicht gibt.

Keine Verkehrsentlastung insbesondere auf der Tangente

dazu ist festzuhalten:

- Gegenüber dem Bestand ergeben sich weitgehend Verkehrszunahmen
- Entlastungswirkungen 2025 sind überhaupt nur im Vergleich mit einem Referenzzustand 2025 aufgeführt, für den das Bestandsnetz ohne S1 "hochgerechnet" worden ist. Dabei wurden aber tw. unrealistische Querschnittsbelastungen unterstellt.
- Diese temporären Entlastungswirkungen sind bereits in der Vorausschau 2035 nicht mehr
- Ausnahme bildet die von der asfinag Homepage mittlerweile einzig angeführte Breitenleer Straße
- Für die Südosttangente und die Esslinger Hauptstraße sind jedenfalls Zuwächse zu erwarten
- Gleiches gilt für die Niederösterreichischen Standortgemeinden Groß-Enzersdorf und Raasdorf (trotzdem das Land Niederösterreich zusätzliche Umfahrungen geplant hat)

Stau im Tunnel

Der Lobautunnel selbst wird 2035 stark ausgelastet prognostiziert.

Die Projektunterlage WU-11 (Ergänzung Staustunden 2035) ermittelt für die Fahrtrichtung Norden jährlich 161 und für die Fahrtrichtung Süden 264 Staustunden. Das sind auf Werktage (Mo-Fr) umgerechnet 37 bzw. 61 Minuten (also eine volle Stunde) pro Tag.

Neben der Stauwirkung an sich bedeutet dass das Sicherheitskonzept im Falle von Unfällen insbesondere mit Brandfolge (*die nicht betroffene Tunnelröhre soll rasch entleert werden und dient als Flucht- bzw. Angriffsweg für Einsatzkräfte*) nicht mehr gesichert funktioniert. 2010 war ja durch eine Projektänderung die Zahl der Querverbindungen zwischen den Tunnelröhren halbiert und somit der Fluchtwegabstand verdoppelt worden obwohl es bereits vorher massive Bedenken betreffend die Tunnelsicherheit gegeben hatte. (Vgl.: <https://derstandard.at/2877306/OeAMTC-warnt-vor-Massengrab>)