

KLIMASCHUTZ STOPPT AUTOBAHN

ÖSTERREICH ÜBERPRÜFT STRASSENBAUPROGRAMM – ES WERDEN ERSTE, ABER NICHT ALLE AUTOBAHNPLANUNGEN AUFGEGBEN – KRITERIEN: KLIMASCHUTZ, INDUZIERTER VERKEHR, ALTERNATIVEN MIT BAHN UND BUS – SCHLUSSFOLGERUNGEN FÜR DIE DISKUSSION IN DEUTSCHLAND

VON MICHAEL ROTHSCHUH, SEPTEMBER 2021



<https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:ecd82e9d-80ca-44d0-ac31-286f625a06ce/uebersichtskarten2019.pdf>

1	Österreich evaluiert das Autobahn-Bauprogramm und reduziert Straßenbauvorhaben.....	2
2	Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich – Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor.....	2
3	Österreichische Autobahn-Projekte.....	6
3.1	ABGESAGT: Waldviertel Autobahn /Europaspange.....	7
3.2	GESTOPPT: A3-Anbindung an die ungarische M85 (Eisenstadt (S31) bis ungarische Grenze).....	9
3.3	BESTÄTIGT: S10 Mühlviertler Schnellstraße (Unterweikersdorf (A 7) bis zur tschechischen Grenze).....	10
3.4	PROTESTE: S34 Traisental Schnellstraße (St.Pölten bis Wilhelmsburg Nord(B20)).....	11
3.5	ALTERNATIVPRÜFUNG: S18 Bodensee Schnellstraße (Dornbirn bis Schweizer Staatsgrenze).....	12
3.6	UMKÄMPFT: Lobautunnel (A23 und S1 Wiener Außenring).....	12
3.7	Autobahnbau als politische Entscheidung.....	14
4	Von der österreichischen Evaluierung zur Bedarfsplanüberprüfung in Deutschland.....	14
5	Literatur (neben den in den Links genannten Quellen).....	17

1 Österreich evaluiert das Autobahn-Bauprogramm und reduziert Straßenbauvorhaben

Anfang Juli 2021 hat Österreichs Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Leonore Gewessler (Die Grünen) angekündigt, das Programm für den Bau von Autobahnen und Schnellstraßen zu überprüfen. Erste Ergebnisse zeichnen sich ab: ein Autobahnabschnitt (A3) zur ungarischen Grenze wird nicht gebaut, eine Schnellstraße (S10) zur tschechischen Grenze wird weiter gebaut. Und im Vorfeld dieser Evaluation war schon Ende 2020 das Projekt einer „Europa-Spange“ bzw. „Waldviertel-Autobahn“ durch Niederösterreich abgeblasen. Bei allen drei Vorhaben wird zugleich ein Maßnahmen-Paket mit dem Schwerpunkt auf ÖPNV und Bahn vorgelegt, mit dem der motorisierte Verkehr vermindert und verlagert werden soll.

„Was wir jetzt bauen bestimmt, wie unser Verkehrssystem in Zukunft funktioniert, also wie wir morgen und in den kommenden Jahrzehnten unterwegs sein werden.“ (Gewessler, 10.7.2021 in einem [Interview](#))

Welche Epochen gestaltende Wirkung große Verkehrsinfrastrukturen haben, zeigt sich, wenn wir zurück blicken. Früher waren die Meere, Häfen, Berge und Flüsse das Prägende der Landkarten des Verkehrs, die Römer bauten dann Länder übergreifende Straßen für Militär und Handel, die zum Teil bis heute bestehen, die Chinesen die Seidenstraße. Im 19. Jahrhundert waren es dann die Eisenbahnstrecken, die die für die Menschen wichtigen Verkehrslinien zeichneten, seit über 80 Jahren ist es in Deutschland und im damals einverleibten Österreich mehr und mehr das Geflecht der Autobahnen. Heute wachen wir auf mit den neuesten Radio-Meldungen über den ach so langen Stau auf der Autobahn A soundso, und lernen so von Kindesbeinen an, dass die wichtigste Aufgabe ist, Stau auf der Autobahn zu beseitigen – durch immer mehr und noch breitere Autobahnen. Sowohl in Österreich als auch in Deutschland stehen dabei aktuell riesige Bauprojekte am Start.

Die Verkehrswende beginnt mit neuen Entscheidungen über das, was wir bauen und vor allem, was wir nicht bauen. Und an der Verkehrswende hängt es wesentlich, ob eine Wende zum Klimaschutz real wird.

2 Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich – Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor

In Österreich regiert seit Januar 2020 eine Koalition von ÖVP mit den Grünen; Bundeskanzler ist Sebastian Kurz von der ÖVP. *„Die Presse“ bei Koalitionsstart am 2.1.2020: „Es ist gelungen, das Beste aus beiden Welten zu vereinen“, sagte der Altkanzler. Beide Parteien könnten ihre zentralen Wahlversprechen einhalten. „Es ist möglich, das Klima und die Grenzen zu schützen“.*

Relativ großer Freiraum für die beiden Koalitionspartner ist das Kennzeichen dieser Regierung, den die ÖVP bei ihrer Flüchtlingspolitik 2020 sehr stark ausgenutzt hat. Die Klimapolitik ist den Grünen zugeordnet und verankert im Regierungsprogramm, konkret wird es aber vor allem seit Mitte 2021 mit einem [Erneuerbaren-Ausbau-Gesetzespaket](#), der Evaluierung der Bundesstraßen-Projekte, der Vorlage eines [Mobilitätsmasterplans](#) 2030 für Österreich und dem [Klimaticket](#) für Österreich, mit dem man künftig für 1.095 Euro ein Jahr lang mit den meisten Verkehrsmitteln durch Österreich fahren kann. Das entspricht 3 Euro/Tag, für Menschen bis 25 und ab 65 sowie für Familien ermäßigt.

Der Mobilitätsmasterplan ist am 16.7.2021 in einer Pressekonferenz von der Ministerin gemeinsam mit der ÖBB, der ASFINAG und der AGORA Verkehrswende vorgestellt worden. Eine Abstimmung innerhalb des Kabinetts und des Parlaments steht noch aus. Vermutlich wird es dann auch fachliche Anhörungen usw. geben

Mit dem Klimaschutz bekommt die Notwendigkeit einer grundlegenden Verkehrswende neues Gewicht.

Die österreichische [Ministerin Gewessler](#): *„Bei Infrastrukturprojekten sitzen immer sehr viele Interessen am Tisch – regionale, überregionale, die Interessen der Wirtschaft. Und mit mir sitzt jetzt auch der Klimaschutz und der Umweltschutz am Tisch....*

Natürlich kann am Ende einer Evaluierung herauskommen, dass Projekte, die man vor 40 Jahren gestartet hat, aus heutiger Sicht und mit Blick auf die Herausforderungen der Zukunft nicht mehr vernünftig sind.“

Die Evaluierung besteht aus Untersuchungen von Einzelprojekten, aber dafür braucht es einen Leitfaden. Als solcher dient der im Juli 2021 von Gewessler vorgelegte „[Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich – Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor](#)“, der mit der Hilfe der AGORA Verkehrswende und AGORA Energiewende erarbeitet ist.

Der Grundgedanke ist: Klimaschutz erfordert eine Energiewende, eine Wende des Antriebs von Fahrzeugen, insbesondere beim Übergang von fossilen Brennstoffen zu Strom aus erneuerbaren Energiequellen. Aber sie erfordert auch eine Verkehrswende, bei der insgesamt der Verkehr **vermindert** wird, mehr aktive Mobilität mit Rad und zu Fuß geschieht und der nicht vermeidbare Verkehr soweit als möglich von der Straße auf die Schiene und vom privaten zum öffentlichen Verkehr **verlagert** wird.

Diese Ziele werden nicht als bloße Wünsche und Visionen verstanden, sondern als konkretes Zielbild, an dem sich einzelne Infrastrukturprojekte messen lassen müssen. Und da sind neue Autobahnen, die eigentlich immer motorisierten Verkehr induzieren, von vornherein kritisch zu betrachten. Das Zielbild für 2040 wird ebda., S.2 so beschrieben:

„Wir gestalten unser Leben und Wirtschaften so, dass zukünftige Generationen ein gutes Leben in einer intakten Umwelt führen können, ohne dabei von Kohle, Öl, Erdgas oder Atomkraft abhängig zu sein. Güter und Produkte sind langlebig und werden wo immer möglich auf der Schiene oder Wasserstraße transportiert. Transporte auf der Straße erfolgen klimaneutral, erneuerbar und energiesparend.

Dienstreisen werden mit Bus, Bahn und dem E-Auto in Fahrgemeinschaften durchgeführt oder durch Videokonferenzen ersetzt. Der Ausbau eines attraktiven und komfortablen Nachtzugangebots, schnelle Zugverbindungen auf Hochleistungsstrecken und intermodale Verkehrsangebote haben Flugreisen vermehrt durch andere öffentliche Verkehrsmittel ersetzt. Das Fliegen kommt ohne Erdöl aus.“

Dies macht die im Mobilitätsmasterplan dargestellte Pyramide (Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich, 2021, S.18) deutlich



Nun ist diese Trias Vermeidung – Verlagerung – Verbesserung nicht ganz neu. Sie gilt als Kennzeichen nachhaltiger Mobilität, die den motorisierten Individualverkehr und Güterverkehr auf der Straße relativ und absolut verringert. Dieses Modell erscheint aber häufig als bloßer Appell an das Handeln der Betroffenen „Steig doch mal um auf das Rad“, „lass doch mal dein Auto stehen“ und nicht als Maxime für die Bereitstellung und eben auch die Nichtbereitstellung von Infrastrukturen. In dem Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich aber sind es nicht bloß Wünsche an umweltfreundliches Verhalten, sondern Ziele und Maßgaben, ohne deren Realisierung die Notwendigkeiten des Klimaschutzes nicht einzuhalten sind. Dies betrifft zum Beispiel die Verkehrsmengen, die als verbindliche Vorgaben angesehen werden:

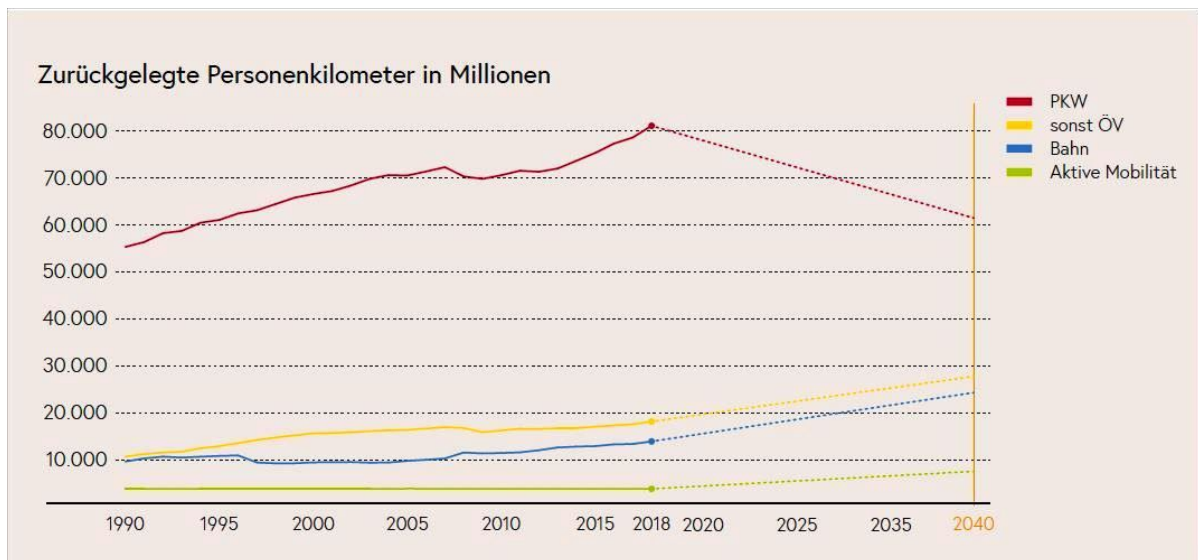


Abb. 2 Entwicklung des Personenverkehrs (ebda., S.11)

„Die Personenverkehrsleistung muss annähernd konstant gehalten werden. Durch das Bevölkerungswachstum entspricht das einer leichten Reduktion der Verkehrsleistung von bisher 13,8 auf etwa 12,3 Kilometer pro Person und Tag.“ (ebda.,S.21)

Das bedeutet zugleich eine Veränderung des Modal Splits (ebda., S.12):

Modal Split im Personenverkehr nach zurückgelegten Personenkilometern in %		
	2018	2040
Motorisierter Individualverkehr	70%	54%
Öffentlicher Verkehr	27%	40%
Aktive Mobilität	3%	6%

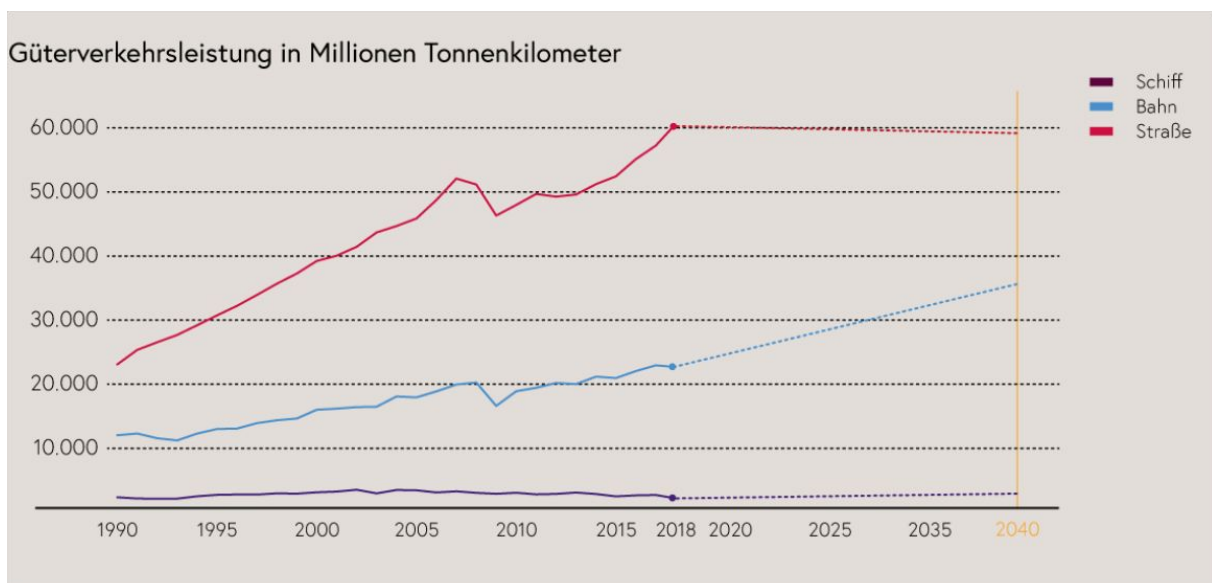


Abb. 4 Entwicklung der Güterverkehrsleistungen (ebda., S.13)

„Die Wirtschaftsentwicklung und der Aufwand für Gütertransporte müssen entkoppelt werden. Bei einem angenommenen Wirtschaftswachstum von 40 Prozent bis zum Jahr 2040, ist es das Ziel, dass die Güterverkehrsleistung nur moderat um bis zu 10 Prozent zunimmt.“ (ebda., S.21)

Allerdings hängt die Entwicklung des Modal Splits im Güterverkehr nach Tonnenkilometern sehr von der Frage ab, wie weit es einen Gleichklang vor allem mit den Nachbarn im EU-Bereich gibt. Wenn beispielsweise Österreich neue Transitautobahnen bereit stellt, ist es für die Nachbarländer nicht besonders attraktiv, den Güterverkehr auf die Bahn zu verlagern.

	2018	2040/ 2040 EU-Gleichklang
Straße	67%	63-57%
Schiene	31%	34-40%
Wasserstraße	2%	3%

Tabelle3: Modal Split im Güterverkehr nach Transportleistung (Tonnenkilometer), ebda., S.13

Die Verhinderung der weiteren Steigerung des Güterverkehrs im Fernverkehr auf der Straße ist eine der anspruchsvollsten aber auch wichtigsten Aufgaben einer Verkehrswende.

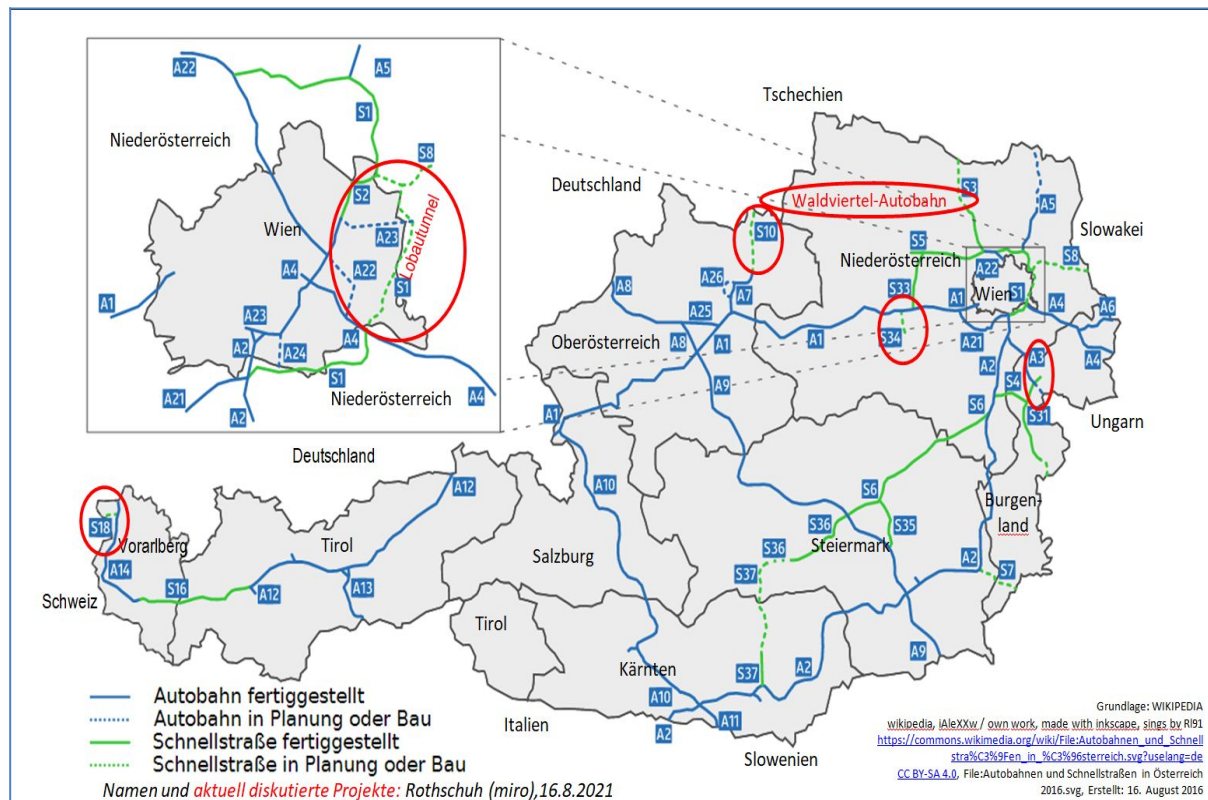


Abbildung 8: Zielpfad zur Klimaneutralität im Verkehr bis 2040, ebda., S.16

Meine Schlussfolgerung ist: Wenn man diese Zielzahlen für den Personen- und Güterverkehr auf der Straße und der Schiene zugrunde legt, verändert das grundlegend die Basis der Nutzen-Kosten-Berechnungen. Wird es weniger Straßenverkehr geben, sind kapazitätserweiternde Straßenbaumaßnahmen weder ökonomisch noch ökologisch zu rechtfertigen. Wir brauchen also den Stopp von Straßenneu- und -ausbauten sowie Straßenumwidmungen, bei denen Trassen oder einzelne Spuren renaturiert oder beispielsweise für Schienenverbindungen oder aktive Mobilität umgewidmet werden.

3 Österreichische Autobahn-Projekte

Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) in Österreich



Etwa 40% der Österreicher leben in Wien und dem Wien umgebenden Niederösterreich. Alle Bundesländer außer Wien sind zugleich Grenzländer und haben daher erheblich mit Transitverkehr zu tun, was in den Urlaubszeiten auch Tourismus-Transit bedeutet. Pendlerverkehr bedeutet unterschiedliches, je nachdem ob es ein großes wirtschaftliches Gefälle zwischen den Ländern gibt – in der Regel im Osten – oder ähnliche wirtschaftliche Verhältnisse, wie gegenüber der Schweiz, Deutschland und Norditalien. Natürlich prägt das Gebirge die Verkehrsmöglichkeiten und -probleme wesentlich mit.

Die Autobahnen und Schnellstraßen (eine Kategorie etwas unterhalb der klassischen Autobahn) bilden zusammen die Bundesstraßen, für die die Republik Österreich verantwortlich ist. Sie werden geplant, betrieben, erhalten, gebaut und verwaltet und auch über Maut und Vignetten finanziert in der Regie der privatrechtlich arbeitenden [ASFINAG](#), der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft.

Die Bauprogramme brauchen eine gesetzliche Verankerung im [Bundesstraßengesetz](#), in dem alle Schnellstraßen und Autobahnen verzeichnet sind und eine Vereinbarung zwischen der ASFINAG, dem österreichischen Finanzministerium und dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

Insofern wäre eine Evaluierung ein normaler Routine-Vorgang. Allerdings bricht das neu gefügte Ministerium für Klimaschutz **und** Mobilität mit der Ideologie des ASFINAG die sich im [Investitionsprogramm 2019-2023](#) ausdrückt, in dem es heißt: „*Neubauvorhaben entlasten vom Verkehr und sorgen für mehr Verkehrssicherheit. Mit den geplanten Erweiterungen erreichen wir weniger Stau und erleichtern Pendlerinnen und Pendlern den täglichen Weg zur Arbeit.*“

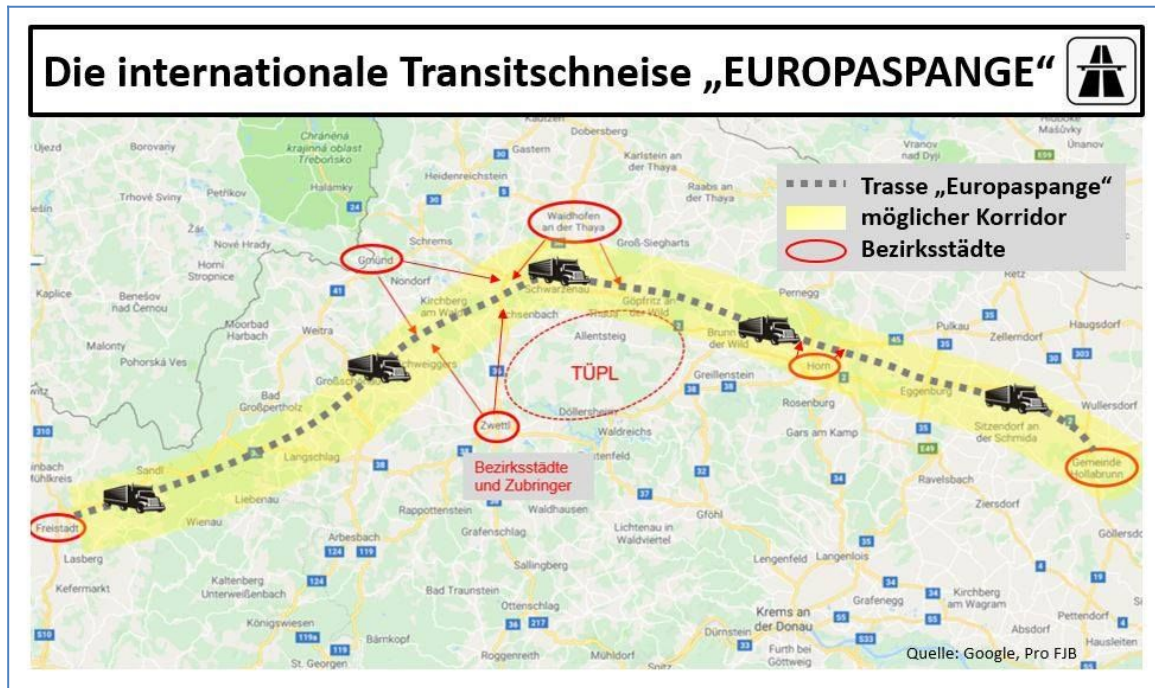
Dazu sagt die Gruppe der überwiegend jungen Wissenschaftler*innen „[Scientists for Future Österreich, 2021](#):

„Im 20. Jahrhundert folgte Verkehrsplanung dem Konzept „predict & provide“. Aus der historischen Entwicklung des Verkehrsaufkommens wurde der zukünftige Bedarf an Straßen-Infrastruktur für die nächsten Jahre prognostiziert und das hochrangige Straßennetz dementsprechend ausgebaut, um Stau zu vermeiden. Die

Wissenschaft und einige politische Entscheidungsträger*innen haben mittlerweile erkannt, dass dieser Ansatz die Auswirkungen von neuen Straßen auf das Nutzungsverhalten der Bürger*innen nicht ausreichend berücksichtigt. Im Gegenteil: Der Neubau von Straßen führt zu mehr Autoverkehr, aber in den meisten Fällen nicht zu weniger Stau. Dieser Effekt wird in der Wissenschaft als „induzierte Nachfrage“ bezeichnet. “

Im Folgenden einige Notizen zum Stand der in der obigen Österreich Karte **rot** gekennzeichneten Projekte.

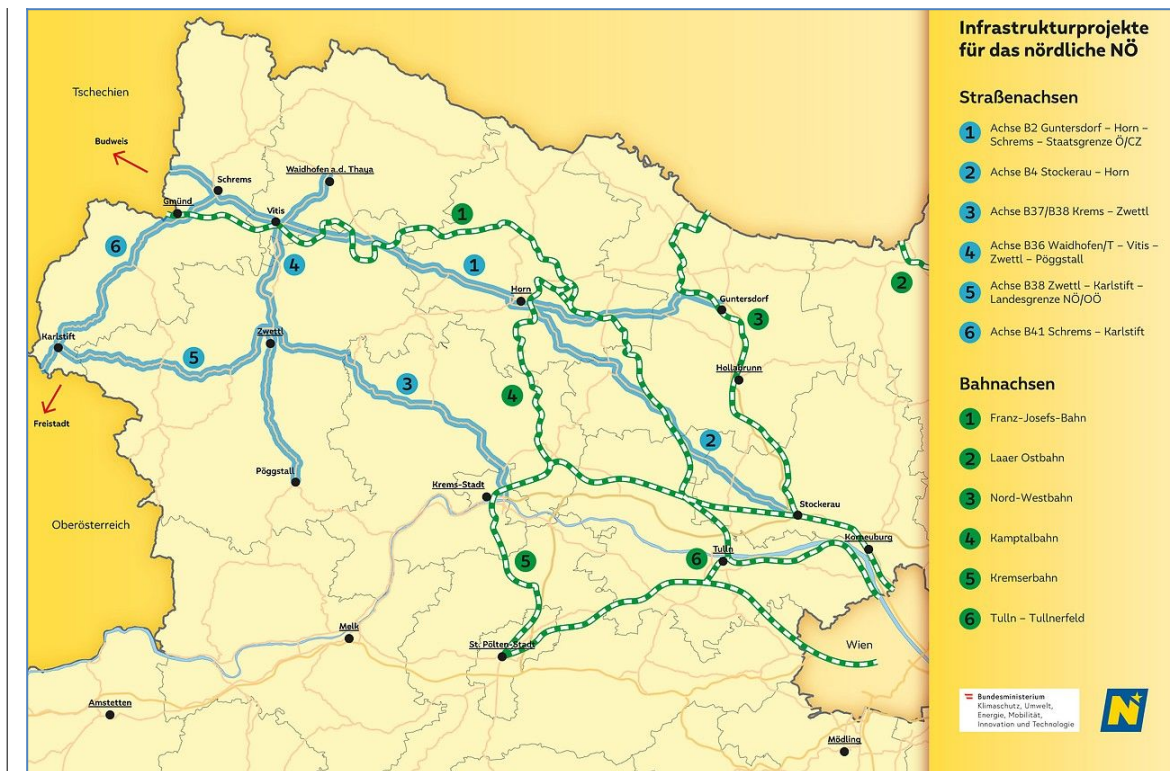
3.1 ABGESAGT: Waldviertel Autobahn /Europaspange



Grafik aus [WALDVIERTEL-TRANSIT-AUTOBAHN – Die Lösung?](#) Zur Waldviertel-Autobahn/ Europa-Spange hat es vor allem 2020 intensive Diskussionen gegeben.

Die Idee war zunächst eine Erschließung des als strukturschwach angesehenen Waldviertels (der nordöstliche Teil Niederösterreichs), durch das in der Zeit der ÖVP-FPÖ-Regierung vorangetriebenen Projekt einer „Waldviertel-Autobahn“, das sich dann schnell zu einer „Europa-Spange“ aufblähte, die, so das [Industriemagazin](#) am 18.7.018, das Waldviertel „an die Routen vom Schwarzwald bis ans Schwarze Meer bzw. von der Nordsee bis zur Ägäis“ anbinden sollte.

Das Autobahnprojekt, das im Vorprüfungsstadium war, war bereits im Dezember 2020 im Einvernehmen zwischen der Ministerin Gewessler und dem ÖVP-geführten Land Niederösterreich abgeblasen worden. Statt dieser Autobahn gibt es nun ein 1,8 Mrd. Programm zur Verbesserung vor allem der Bahn, aber auch vieler einzelner Straßen in diesem Gebiet, wie der [ORF es am 22.12.2020](#) näher beschreibt. Diese Paket-Lösung mit dem Schwergewicht auf der Bahn, und kleineren relativ schnell zu realisierenden Vorhaben erscheint mir als ein Modell für eine zukunftsfruchtige Problemlösung statt eines Mega-Verkehrsinfrastrukturprojekts.



Ministerium für Klimaschutz: [Infrastrukturmodell für den Norden Österreichs](#), 22.12.2020

Dieses Programm wurde dann ein halbes Jahr später, am 24.6.2021, durch [örtliche Vereinbarungen](#) ergänzt. Laut Landesrat Schleritzko sind dabei 40 Projekte bis 2035 mit den Gemeinden erarbeitet, 13 Projekte werden bereits bis 2023/24 fertiggestellt. „Wir haben nun gemeinsam mit den Gemeinden einen konkreten Fahrplan gemacht, Maßnahmen erarbeitet und abgestimmt, welche die Erreichbarkeiten deutlich erhöhen, die Lebensqualität deutlich verbessert und die Verkehrssicherheit steigert.“

3.2 GESTOPPT: A3-Anbindung an die ungarische M85 (Eisenstadt (S31) bis ungarische Grenze)



Diese Autobahn stand schon einmal im konkreten Bauprogramm der ASFINAG. Die Skizze ist bei der [BIG A3](#), einer Bürgerinitiative gegen die Verlängerung der A3 bis zur ungarischen Grenze bei Klingenbach, zu finden. Die Autobahn sollte, wie auf der Zeichnung zu lesen ist, 2013 bis 2016 gebaut werden, mit einer Verkehrserhöhung beim Grenzübergang Klingenbach von 14.000 auf 34.000 Kfz/Tag.

Die A3- Verlängerung ist im [Bundesstraßengesetz](#) festgeschrieben. Auf der ungarischen Seite wird die Autobahn M85 immer weiter in Richtung Klingenbach gebaut, so dass nur noch wenige Kilometer beide Autobahnen trennen. Gleichzeitig gibt es ein Fahrverbot für die schwersten Laster auf der vorhandenen B308, sodass sie die Grenze nicht passieren können. Auf Antrag des Burgenlandes mit dem SPÖ-Landeshauptmanns Doskozil, der eine Überlastung des Grenzgebiets durch eine Transit-Autobahn befürchtet, wurde diese Autobahn nun evaluiert, mit dem im August 2021 verkündeten Ergebnis, dass sie nicht gebaut werden soll. Die Gegner der A3 möchten darüber hinaus das Projekt ganz aus dem Gesetz streichen lassen.

Auch hier soll stattdessen ein Paket von Maßnahmen erfolgen, mit dem vor allem der Bahnverkehr, aber auch der Busverkehr gestärkt wird und die Interessen der Pendler*innen zwischen Burgenland und Wien ebenso wie zwischen Österreich und Ungarn berücksichtigt werden.

Die Evaluierung ist aufgrund der [Behandlung im Parlament](#) gut dokumentiert. Zu der Entscheidung hat vor allem ein [Gutachten des österreichischen Umweltbundesamtes](#) beigetragen.

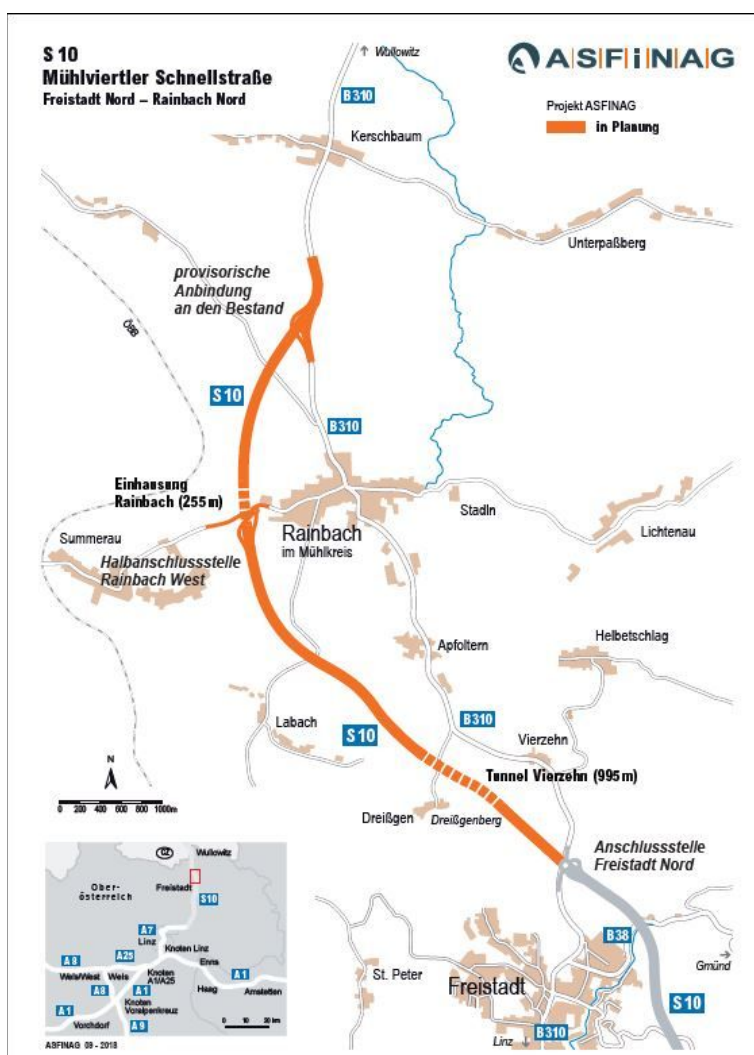
Die Hauptkriterien für die Entscheidung gegen den Autobahnabschnitt fasse ich so zusammen:

- Der hohe Flächenverbrauch durch eine neue Autobahn

- Die Vernachlässigung des Grundsatzes, motorisierten Straßenverkehr zu vermeiden und zu verlagern
- Der durch das Projekt induzierter motorisierter Straßenverkehr, insbesondere Transit-Verkehr
- Die fehlende Berücksichtigung der Klimawirksamkeit des Bauvorhabens bei der Errichtung und im Betrieb (CO₂ Treibhausgasemissionen bei der Errichtung und im Betrieb des Bauwerks)
- Keine hinreichende Berücksichtigung verkehrsträgerübergreifender Alternativen und möglicher massiver Verlagerungen auf den Öffentlichen Verkehr. (Aufwertungsmaßnahmen für den öffentlichen Verkehrs, auch mit kleineren Maßnahmen bei Bus und Bahn, alternative Transportsysteme wie Mikro-Öffentlicher-Verkehr, Mobilitätsgarantie, Klimaticket)

Damit ist das Projekt nicht vereinbar mit den nationalen und internationalen Klimazielen und leistet keinen Beitrag zur notwendigen Mobilitäts- und Energiewende

3.3 BESTÄTIGT: S10 Mühlviertler Schnellstraße (Unterweikersdorf (A 7) bis zur tschechischen Grenze)

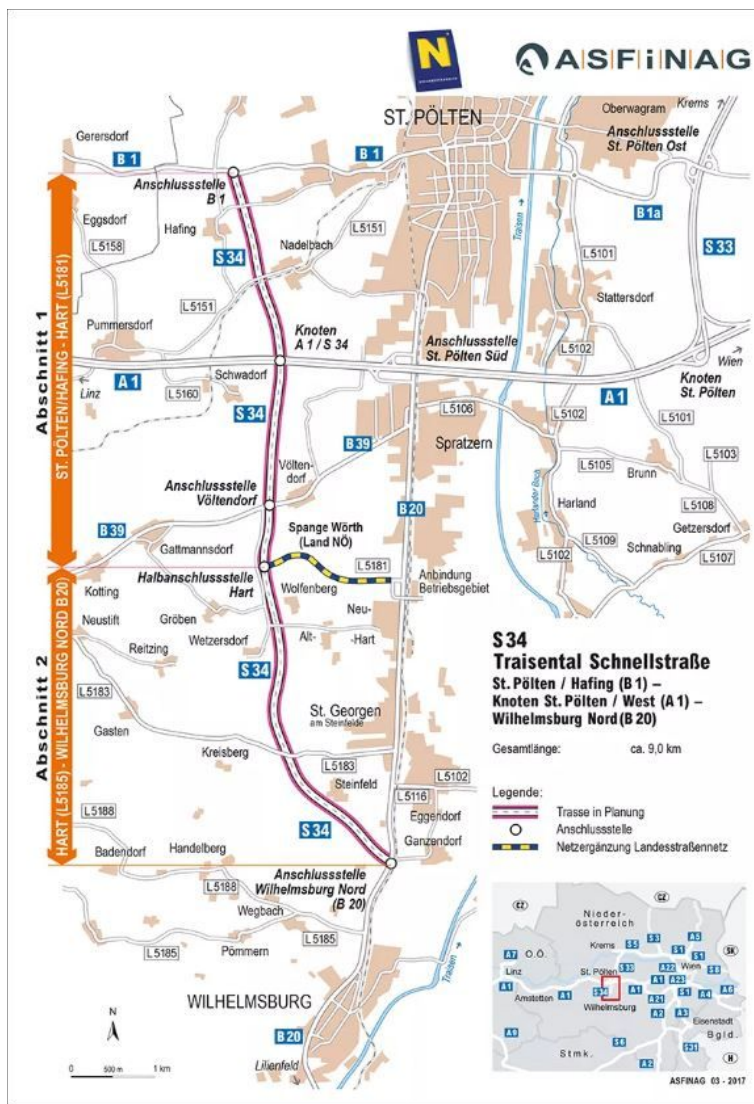


<https://www.asfinag.at/bauen-erhalten/bauprojekte/s-10-muehlviertler-schnellstrasse-freistadt-nord-rainbach-nord/>

Einen werbenden [Videofilm](#) zu dem Projekt hat die ASFINAG ins Netz gestellt.

Gleichzeitig mit der Absage für die A3-Verlängerung wurde der Weiterbau der Schnellstraße S10 im Bundesland Oberösterreich von der Ministerin bestätigt. Dazu sind anders als zu den beiden zuvor genannten Autobahnprojekten eher zustimmende Positionen als Ablehnungen des Schnellstraßenbaus zu finden.

3.4 PROTESTE: S34 Traisental Schnellstraße (St.Pölten bis Wilhelmsburg Nord(B20))

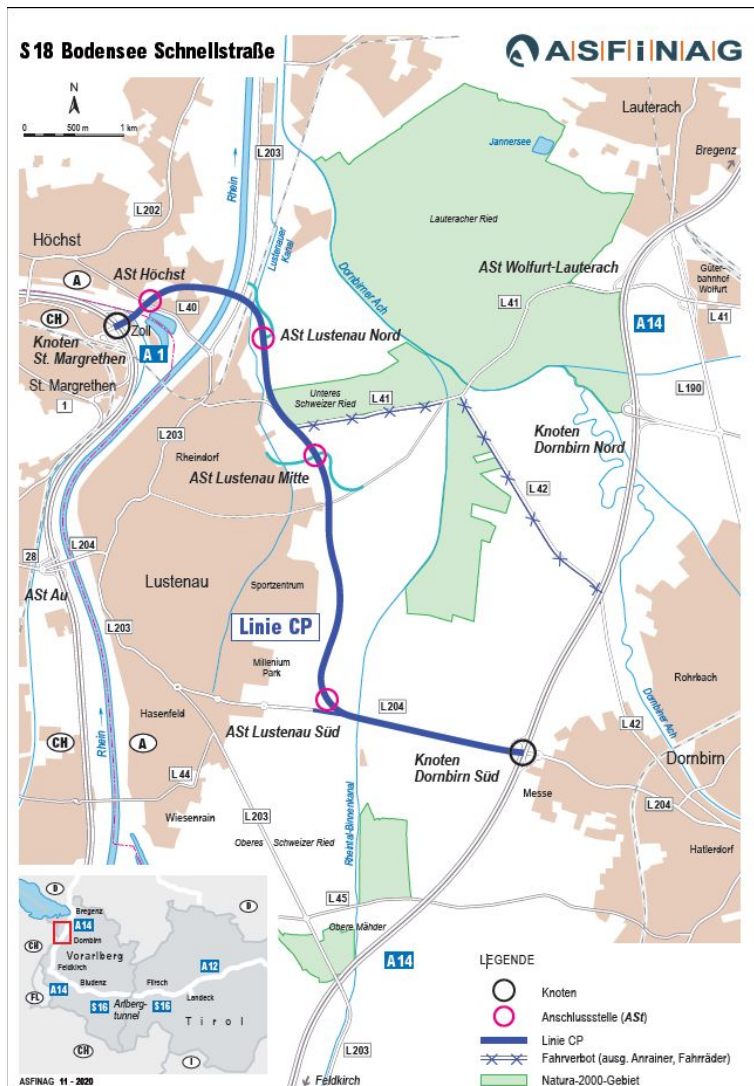


<https://www.asfinag.at/bauen-erhalten/bauprojekte/s-34-traisental-schnellstrasse-neubau-st-polten-hafing-knoten-st-polten-west-a-1-wilhelmsburg/>

Dieses Projekt ist durch eine Entscheidung des österreichischen Bundesverwaltungsgerichts sehr weit fortgeschritten, wie der [ORF am 10.4.2021](#) berichtet: „Das Bundesverwaltungsgericht hat dem Bau der Traisental Schnellstraße (S34) nun grünes Licht erteilt. Sämtliche Beschwerden wurden abgewiesen, eine Revision ist nicht möglich. Der positive UVP-Bescheid muss allerdings teilweise geändert werden.“

Nach wie vor gibt es aber Proteste und öffentliche Gespräche der Initiativen, die lokal offenbar guten Rückhalt haben. So gab es Juli 2021 einen längeren [Besuch der Ministerin in Nadelbach](#), dessen Diskussionen in einem [Video](#) gut dokumentiert sind. Am 28.8.2021 gab es zudem eine Demonstration gegen die S34 vor dem ÖVP-Parteitag, über die der [Standard](#) berichtet.

3.5 ALTERNATIVPRÜFUNG: S18 Bodensee Schnellstraße (Dornbirn bis Schweizer Staatsgrenze)



<https://www.asfinag.at/bauen-erhalten/bauprojekte/s-18-bodensee-schnellstrasse-knoten-dornbirn-a-14-bis-staatsgrenze-bei-hochst>

Hier geht es am Rhein um die Verbindung zwischen der österreichischen Autobahn A14 und der Schweizer Autobahn A1. Geplant ist von der ASFINAG eine Schnellstraße S18. Befürchtet wird ein Mehrverkehr durch die geplante Schnellstraße und es soll hier nach dem Beschluss des Nationalrats eine [Alternativenprüfung](#) geben. Das [Ministerium](#) schreibt „Derzeit wird an der Erstellung eines Vorprojektes gearbeitet. Als nächsten Schritt wird dieses ... zur Genehmigung beim Bundesministerium eingereicht. Zudem werden derzeit im Bundesministerium alle noch nicht im Bau befindlichen Neubauprojekte im Bereich von Autobahnen und Schnellstraßen und somit auch die S18 Bodensee Schnellstraße in Hinblick auf den Klimaschutz und Ressourcenverbrauch evaluiert.“

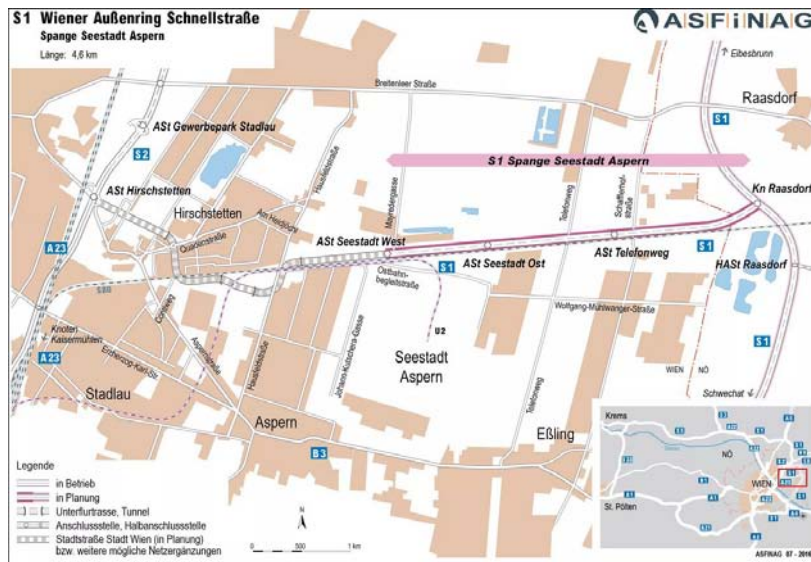
Die Ankündigung der Evaluierung und Prüfung einer kürzeren und weniger Fernverkehr induzierenden Straßenverbindung hat zu einer heftigen Reaktion des ÖVP-Bundeskanzlers Kurz geführt, [er wolle keinen Weg zurück in die Steinzeit](#). Andererseits hat die Nationalversammlung mit den Stimmen der ÖVP, SPÖ; NEOS und Grünen die Evaluierung beschlossen.

3.6 UMKÄMPFT: Lobautunnel (A23 und S1 Wiener Außenring)

Aspern Seestadt“ ist ein neuer Stadtteil Wiens nördlich der Donau. Die [Stadt Wien](#) schwärmt geradezu von der Verkehrsanbindung: „Seit Oktober 2013 gelangt man in weniger als einer halben Stunde von der Seestadt in die

Wiener City. Die U-Bahnlinie U2 ist der Motor der Stadtentwicklung und Voraussetzung dafür, dass Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer sowie umweltfreundliche Verkehrsmittel innerhalb der Seestadt von Beginn an Vorrang genießen.“ und „zwei U-Bahn-Stationen - im Norden und im Zentrum des neuen Stadtviertels - erschließen das Areal. Ein Bahnhof der ÖBB macht die U2-Station Aspern Nord zu einem Verkehrsknotenpunkt. Von hier aus gelangt man direkt und bequem mit der U2 in die Innenstadt und mit der S80 via Hauptbahnhof in den Westen Wiens“.

Sehr knapp nur wird das Auto erwähnt „Neben innovativen Lösungen vor Ort - Park-and-Ride-Anlage und Sammelgaragen sind zwei Komponenten der ganzheitlichen Mobilitätsplanung - werden eine leistungsfähige Stadtstraße und eine S1-Spange die künftige Wiener Außenring-Schnellstraße S1 mit der bestehenden A23 verbinden.“



<https://www.asfinag.at/bauen-erhalten/bauprojekte/s-1-wiener-aussenring-schnellstrasse-neubau-spange-seestadt-aspern/>



<https://www.asfinag.at/bauen-erhalten/bauprojekte/s-1-wiener-aussenring-schnellstrasse-neubau-schwechat-bis-sussenbrunn/>

Die ASFINAG wirbt mit [diesem Video](#) für den Schnellstraßenbau S1/A23 mit einem Tunnel unter dem Naturschutzgebiet Lobau an der Donau.

Die [Wirtschaftskammer Wien](#) hat mit einem Rechtsgutachten versucht, die Überprüfung des Lobauprojektes zu

legitimieren; es könnte hohe Schadenersatzforderungen an den Vorstand der ASFINAG geben, wenn er die Vorarbeiten für den Lobautunnel unterbreche. Dieser Vorstoß ist zunächst nicht gelungen, weil die ASFINAG und das Ministerium Einvernehmen über die Tatsache der Evaluierung zeigten.

Vieles spricht dafür, dass die Frage des Lobau-Tunnel die schwierigste Entscheidung bei der Evaluierung sein wird:

- Es gibt fortlaufende Proteste, wie dieses [Camping gegen Straßenprojekte](#) in der Lobau und in Aspern (einem Stadtteil von Wien nördlich der Donau.)
- Mit dem Lobau-Tunnel verbindet sich die lange und intensive Geschichte des Bürgerprotestes von Demonstrationen bis hin zu erfolgreichen Volksentscheiden in Österreich (vgl. Weber, 2020).
- Auch für die verkehrswissenschaftliche Diskussion hat der Lobautunnel symbolisch und real eine zentrale Bedeutung (vgl. Scientists for Future, 2021, Knoflacher, mehrfach).
- Der Baustart ist, wenn man dem [Kurier](#) vom 11.8.2021 folgt, bereits für den 9.2.2022 vorgesehen.
- In der Struktur der Projekte und auch der Proteste gibt es eine Nähe zu den „Autobahn-Ring“-Projekten zwischen den Stadtstaaten Wien (Lobautunnel), Berlin (A100) und Hamburg (A26 und A26-Ost). Sie alle werden propagiert unter dem Schlagwort „Verkehrsentlastung“ und führen zugleich immer mehr Verkehr mitten in die Millionenstädte hinein.

Die Hoffnung der [Scientists for future, 2021](#) ist: „Die Stadt könnte ... einen alternativen Weg als Vorreiterin gehen und international zeigen, wie man durch ein Mobilitätskonzept, das nicht primär auf den Autoverkehr setzt, zukunftsfähig neue Stadtteile entwickeln kann.“

3.7 Autobahnbau als politische Entscheidung

In Wien gibt es eine Koalition zwischen NEOS und SPÖ. Die Auffassungen zum Lobautunnel unterscheiden sich wesentlich: Der Bürgermeister Michael Ludwig von der SPÖ tritt vehement für den Lobautunnel ein, der Vizebürgermeister Christoph Wiederkehr von der NEOS lehnt ihn ab. Die Koalition hat darüber keine Verabredung getroffen, weil dieses derzeit Sache der Republik und nicht des Bundeslandes sei. Man kann aber davon ausgehen, dass die politische Einschätzung in Wien eine wichtige Rolle für die Entscheidung zum Lobautunnel spielen wird.

Die Überprüfung kann aber auch zu einer Koalitionsfrage zwischen der ÖVP und den GRÜNEN werden, die einige Sprengkraft in sich birgt.

Es werden wohl auch Paketlösungen diskutiert werden, bei denen Straße und Bahn jeweils einen Anteil haben. Und es wird kaum eine Entscheidung geben, die alle befriedigt, sondern Kompromisse oder auch Koppelgeschäfte zwischen Themen ganz unterschiedlicher Art.

Derzeit ist es ein offener Prozess. Der nächste Zeitpunkt des Protestes allerdings steht schon fest: [Der globale Klimastreik am 24. September 2021](#).

Und zwei Tage später danach kommen die Wahlen sowohl in Oberösterreich als auch in Deutschland, die auch über die Chancen einer realen Verkehrswende entscheiden.

4 Von der österreichischen Evaluierung zur Bedarfsplanüberprüfung in Deutschland

Das deutschlandweite [Bündnis Verkehrsinitiativen](#) hat seit dem Frühjahr 2021 im Einklang mit Umwelt- und Verkehrsverbänden sowie kritischen Verkehrspolitik*innen eine Forderung aufgestellt für (1) ein Moratorium für den Aus- und Neubau von Autobahnen und Bundesstraßen und (2) eine sofortige Überprüfung der Bedarfspläne für die Fernstraßen anhand des Klimaschutzes. Diese Forderung wurde an alle demokratischen Parteien, deren Spitzenkandidierenden sowie Fachvertreter*innen für den Bereich Verkehr geleitet. Jedenfalls bei den Grünen und den Linken hat die Forderung im Wahlprogramm einen gewissen Niederschlag gefunden. Anfang Juli 2021 hat Österreichs Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Leonore Gewessler (Die Grünen) angekündigt, das Programm für den Bau von Autobahnen

und Schnellstraßen zu evaluieren. Die Grundlage dafür bildet der von ihr vorgelegte „Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich – Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor“. Erste Ergebnisse zeichnen sich ab, bei denen auch Projekte gestoppt werden.

In Österreich ist das, was in Deutschland noch programmatische Aussage ist, in Ansätzen zum Regierungshandeln geworden. Deshalb ist es hilfreich, sich den österreichischen Prozess genauer anzusehen, natürlich auch, weil Österreich im Verkehr eng mit Deutschland verbunden ist.

Was können wir aus der österreichischen Überprüfung der Autobahnplanung für ein Moratorium für den Neu- und Ausbau von Autobahnen sowie für eine Überprüfung der Bedarfspläne lernen?

1. Der sofortige Stopp der Neu- und Ausbauplanungen eröffnet Handlungsoptionen.

Der Bau einer Autobahn bewirkt, dass künftig noch mehr LKW- und Auto-Verkehr auf der Autobahn fließt, und zwar dauerhaft, den man wohl nie wieder auf die Schiene bekommt. *„Was wir jetzt bauen bestimmt, wie unser Verkehrssystem in Zukunft funktioniert, also wie wir morgen und in den kommenden Jahrzehnten unterwegs sein werden.“* (Gewessler).

Der Autobahnbau bewirkt auch, dass sich Logistikunternehmen wie z.B. Amazon an einem Autobahndreieck ansiedeln und die Transporte vollständig auf der Straße fließen. Diesen Unternehmen dann irgendwann anzubieten, sie könnten beim Umzug auch einen Gleisanschluss bekommen, wird wirkungslos sein. Ähnlich ist es mit Wohn- und Gewerbeansiedlungen in Autobahnnähe. Wirtschaft und Gesellschaft richten sich an dem vorhandenen Verkehrssystem aus, und zwar für viele Jahrzehnte.

Stoppt man jetzt den Autobahnbau, gibt es die Chance für eine kooperative klima-, umwelt- und menschengerechte Zukunftsplanung.

2. Die Revision des BVWP ist rechtlich möglich und für den Klimaschutz notwendig.

In Österreich sind die ersten rechtlichen Angriffe auf das Recht zur Überprüfung der Autobahnpläne verebbt. In Deutschland zeigen vor allem die Gutachten von [Ziehm](#) im Auftrag des NABU sowie von [Held/ Ringwald/ Roller](#) im Auftrag der Agora Verkehrswende die rechtlichen Möglichkeiten für eine Überprüfung. Der Fernstraßenbedarfsplan sollte, so macht Ziehm deutlich, vom Bundestag und Bundesrat möglichst als Sofortmaßnahme mit einer Klausel versehen werden, dass die Bauvorhaben des Bedarfsplans unter dem Vorbehalt der Ergebnisse der Überprüfung stehen.

3. Der [Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich](#) bietet eine Richtschnur zur Überprüfung der Bauprogramme.

Der Masterplan kann auch für Deutschland eine Richtschnur sein, vor allem in dem Aspekt, dass Verminderung und Verlagerung von Verkehr von der Straße auch die Schiene sowie auf den Öffentlichen Verkehr keine bloße Empfehlung ist, sondern eine notwendige Bedingung für die Einhaltung der von Deutschland und Europa zugesagten Klimaziele. Dabei hat der Klimaschutz in Deutschland Verfassungsrang und wird diesen wohl auch in Österreich bekommen.

4. Die Treibhausgas- bzw. CO₂-Emissionen beim Bau der Autobahn müssen unbedingt berücksichtigt werden.

Bei der Prüfung der Klimabelastung werden in der Berechnung nach dem Bundesverkehrswegeplans nur die klimatischen Auswirkungen des Fahrbetriebs der Kfz auf der Autobahn berücksichtigt aber nicht der enorme THG-Ausstoß gerade bei Stahl- und Betonbauten (vgl. [Ökobilanzen zum Bau von Infrastrukturen des bodennahen Verkehrs](#)). Der CO₂-Ausstoß beim Bau wird dem Sektor Industrie zugerechnet und nicht dem Sektor Verkehr. Im Grunde bildet er aber den „klimatischen Fußabdruck“ einer Autobahn, weil es diese Belastung ohne den Bau nicht gäbe.

5. Durch neue Straßen induzierter motorisierter Straßenverkehr ist klimaschädlich.

Der induzierte Verkehr wurde beim Bundesverkehrswegeplan 2003 (SPD-Grüne-Koalition) noch als kritisch angesehen, nach einer [Stellungnahme des Automobilverbandes](#) – und vermutlich intensiver Einflussnahme – aber hat sich das gedreht, so dass der induzierte Verkehr 2016 bei der Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans 2030 durchweg als „impliziter Nutzen“ bewertet wurde. Dabei konnte auch bei einer öffentlichen Anhörung im Bundestagsausschuss am 7.11.2016 nach meinem Eindruck kein Gutachter oder Abgeordneter den Terminus des „impliziten Nutzens“ durch induzierten Verkehr einigermaßen plausibel darstellen.

Bei der österreichischen Überprüfung der Autobahnprojekte fällt auf, dass die Feststellung von erheblichem induzierten Verkehr offenbar als zentrales Argument **gegen** den Bau dieser Autobahn gewertet wird, meiner Meinung nach zu Recht.

6. Priorität muss die Verminderung und Verlagerung des Verkehrs haben.

Meistens ist auch in öffentlichen Diskussionen bei der Verkehrswende nur die Antriebsveränderung gemeint, von Benzin und Diesel zu Strom oder Wasserstoff. Die Verlagerung von der Straße zu Schiene wird eher in Wünschen an das Verhalten formuliert „*Steigen Sie doch auch mal um*“ aber nicht als verkehrspolitisches Konzept. „*Weniger statt mehr Straßen?*“ - das ist im Zeichen der Wachstumsideologie die kritische Frage und zugleich im Zeichen des Klimaschutzes die entscheidende Frage. Der Mobilitätsmasterplan gibt mit Zahlen unterfüttert relativ konkrete Antworten, was man wo verringern muss, um die Klimaschutzziele erreichen zu können.

7. Lösungspakete mit verkehrsträgerübergreifenden Alternativen sind erforderlich.

Auffallend ist, dass es bei den bisherigen österreichischen Entscheidungen zur Evaluierung durchweg wie Paketlösungen gegeben hat mit dem Schwerpunkt bei Bahnmaßnahmen und auch kleineren Vorhaben, wozu auch Busverkehr, Taktverbesserungen usw. gehören können. In Deutschland werden zwar im BVWP verkehrsträgerübergreifende Alternativen angefordert, es ist aber keine Abwägung dazwischen vorgesehen. Erst recht werden keine Lösungsmöglichkeiten entwickelt, die nicht unmittelbar in die Zuständigkeit des Bundes fallen. Dies hat sehr viel mit der Baulast von Straßen zu tun, die zum Beispiel vom Land auf den Bund abzugeben attraktiv war, weil dadurch das Land von Kosten entlastet war. Hier müssen neue Wege gefunden werden, damit die „Zuständigkeiten“ nicht die möglichen „Lösungen“ verhindern. Auch bei der Bedarfsplanüberprüfung muss es möglich sein, Gelder von einer geplanten Autobahn auf Verkehrsträger und Zuständigkeiten übergreifende Verkehrslösungen zu verschieben.

8. Wir müssen über den Tag hinaus denken und planen.

Was geschieht in 10, 20 Jahren, wenn es wirklich weniger Verkehr auf den Straßen gibt und dieser zudem durch Automatisierung auf weniger Spuren abgewickelt werden kann. Wir sollten die Umwidmung und den Rückbau von Straßen (z.B. eine Spur von der Straße abzweigen für Schienenverkehr oder für Fahrräder, Renaturierung von Spuren oder Umwidmung in Land- und Stadtstraßen) vorbereiten.

5 Literatur (neben den in den Links genannten Quellen)

1973- Der Standard 1973: Ölkrise 1973: Autobahnen ohne Autos, <https://www.derstandard.at/story/1381368731972/oelkrise-1973-autobahnen-ohne-autos>

1974- Autofreier Tag in Österreich [Ausschnitt], , Austria Wochenschau, 25. Jänner 1974, 00:02:50, Österreichische Mediathek, <https://www.mediathek.at/atom/157C4E5A-366-00022-00001118-157BA436>

2003- Baum, Herbert, Verband der Automobilindustrie, 2003: Kernthesen zur Bundesverkehrswegeplanung 2003, https://www.vda.de/dam/vda/publications/BVWP%20Bundesverkehrswegeplanung%202003/1210671252_de_1382174025.pdf , insb. S. 21

2006- Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, 2006: Abschätzung der Auswirkungen des Tanktourismus auf den Treibstoffverbrauch und die Entwicklung der CO₂-Emissionen in Österreich, http://cdn3.vol.at/2006/08/Endbericht_Tanktourismus.pdf

2008- Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste 2008 : Rechtliche Grundlagen für die Durchführung „autofreier Tage“, <https://www.bundestag.de/resource/blob/413682/414756c62aeefb39b66b0349fe070d88/WD-7-064-08-pdf-data.pdf>

2010- VCÖ für Autobahn-Baustopp: "Mehr Autobahnen heißt Eulen nach Athen tragen, 10.5.2010 , https://www.oekonews.at/?mdoc_id=1050244

2011- Rose, Christine, Frank, Oliver Graz, 2011: Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen im Lichte von Public Governance, in Gutes Regieren, herausgegeben von H. Bauer, P. Biwald, E. Dearing, https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:4f09a766-b7a6-4c44-ba78-762e015c668d/uvp_rosefrank.pdf

2012- ASFINAG, 2012: Das Autobahnnetz in Österreich, 30 Jahre asfinag, https://www.asfinag.at/media/1510/de_buch-30-jahre-asfinag.pdf (Link nicht mehr aktiv)

2012- Bundesministerium für Verkehr (Ö), Ausbauplan Bundesverkehrsinfrastruktur, <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/verkehrsprognose/verkehrsprognose2025.html>

2013- Bundesnetzwerk Verkehr mit Sinn (D), 2013; Streichliste Bundesverkehrswegeplan 2015, <http://www.verkehr-mit-sinn.org/blog/vorstellungderstreich-undalternativlistefuerdenbundesverkehrswegeplanam13122013>

2013- Der Standard, 18.10., 2013, Rückblick: Ölkrise 1973: Autobahnen ohne Autos, <https://www.derstandard.at/story/1381368731972/oelkrise-1973-autobahnen-ohne-autos>

2013- Umweltbundesamt (D) 2013: Treibhausgas-Emissionen durch Infrastruktur und Fahrzeuge des Straßen-, Schienen- und Luftverkehrs sowie der Binnenschifffahrt in Deutschland https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/texte_96_2013_treibhausgasemissionen_durch_infrastruktur_und_fahrzeuge_2015_01_07.pdf

2014- ORF Burgenland, 4.4.2014: Tankstellenboom in Klingenbach, <https://burgenland.orf.at/v2/news/stories/2639210/>

2015- Nauschnigg, Franz 2015: Die österreichische Infrastrukturgesellschaft ASFINAG als verkehrspolitisches Modell, „Zurückdrängen politischer Zielvorgaben, stattdessen Ausbauprioritäten nach den Verkehrsströmen;“ <https://www.wirtschaftsdienst.eu/inhalt/jahr/2015/heft/5/beitrag/die-oesterreichische-infrastrukturgesellschaft-asfinag-als-verkehrspolitisches-modell.html>

2016- Arbeiterkammer Burgenland: Mobilität im Burgenland, <https://bgld.arbeiterkammer.at/service/broschuerenundratgeber/akstudien/Mobilitaet.pdf>

2016- ASFINAG: Video zum Lobautunnel <https://www.youtube.com/watch?v=7YwiW3s79t4>

2016- Ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH, im Auftrag des Umweltbundesamtes, Klimaschutzbeitrag des Verkehrs bis 2050, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/texte_56_2016_klimaschutzbeitrag_des_verkehrs_2050_getagged.pdf

2016- Sauer, Julia, 2016: Ökologische Betrachtungen zur Nachhaltigkeit von Tunnelbauwerken der Verkehrsinfrastruktur, Dissertation, <http://www.gbv.de/dms/tib-ub-hannover/101016399x.pdf>

2017- Molnar, Istvan Janos 2017: Entwicklungsmöglichkeiten der Eisenbahn im Burgenland, <https://repositum.tuwn.at/bitstream/20.500.12708/7365/2/Molnar%20Istvan%20Janos%20-%202017%20-%20Entwicklungsmoeglichkeiten%20der%20Eisenbahn%20im...pdf>

2018- ORF 20.5.2018 : Neues Konzept für Waldviertelautobahn, <https://noe.orf.at/v2/news/stories/2913816/>

2018- Rechnungshof Österreich: Verkehrsinfrastruktur des Bundes, https://www.rechnungshof.gv.at/rh/home/home/Verkehrsinfrastruktur_Bund.pdf

2018- Umweltbundesamt (Ö), 2018: REPORT REP-0667 Wien 2018 Sachstandsbericht Mobilität, <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0667.pdf>

2019- Bundesministerium Verkehr, Innovation und Technologie, (Ö), 2019: Autobahnen und Schnellstraßen Übersichtskarten, <https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:ecd82e9d-80ca-44d0-ac31-286f625a06ce/uebersichtskarten2019.pdf>

2019- TUHH(Fläming, Heike u.a.) und Fraunhofer Institut (Clausen, Uwe u.a.) 2019: Integrierte Maßnahmen zur Verlagerung von Straßengüterverkehren auf den Kombinierten Verkehr und den Schienengüterverkehr, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS/studie-verlagerung-strassengueterverkehr-kombinierter-verkehr-schienengueterverkehr.html>

2019-Umweltbundesamt (Ö), 2019: Sachstandsbericht Mobilität und mögliche Pfade zur Erreichung der Klimaziele 2050 mit dem Zwischenziel 2030, Wien <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0688.pdf>

2020- Brettl, Herbert: Pendeln – ein burgenländisches Schicksal, <https://www.brettl.at/blog/pendeln-ein-burgenlaendisches-schicksal/>

2020- Die Grünen und ÖVP: Aus Verantwortung für Österreich., Regierungsprogramm 2020 – 2024, <https://www.bundestkanzleramt.gv.at/dam/jcr:7b9e6755-2115-440c-b2ec-cbf64a931aa8/RegProgramm-lang.pdf>

2020- Kurier 22.12.2020: NÖ: Projekt Waldviertelautobahn wurde abgesagt, <https://kurier.at/chronik/niederoesterreich/projekt-waldviertelautobahn-wird-abgesagt/401137038>

2020- Nationalrat, Entschließung vom 18. Juni 2020 betreffend Evaluierung der A3 Verlängerung nach Klingenbach, https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/E/E_00063/fname_805502.pdf

2020- ORF 22.12.2020: Waldviertelautobahn ist vom Tisch, <https://noe.orf.at/stories/3081927/>

2020- Podiumsdiskussion Pro&Contra- Europaspange- Gewessler- Waldviertelautobahn, dokumentiert in <https://www.verkehrswende.at/waldviertelautobahn-2/>

2020- Ungarn macht seine Grenzen dicht, Burgenland stellt kostenlose Quartiere für ungarisches Pflegepersonal zur Verfügung, 27. März 2020, 14:02 Uhr, https://www.meinbezirk.at/burgenland/c-politik/burgenland-stellt-kostenlose-quartiere-fuer-ungarisches-pflegepersonal-zur-verfuegung_a4009563

2020- Weber, Nikolai, 2020: Politisch-ökologische Konfliktanalyse des Autobahn- und Tunnelprojekts S1 Schwechat-Süßenbrunn (Lobautunnel), <http://othes.univie.ac.at/63081/1/68321.pdf>

2020- Wirtschaftskammer Österreich, Bundessparte Transport und Verkehr, 2020: Mobilitätsmasterplan 2030, https://news.wko.at/news/oesterreich/Mobilitaetsmasterplan2030_final.pdf

2021- Auer, Martin: Wie die Lobau das erste Mal gerettet wurde, von Martin Auer, <https://at.scientists4future.org/2021/08/20/wie-die-lobau-das-erste-mal-gerettet-wurde-von-martin-auer/> ,

2021- Baumann, Birgit Baumann (aus Berlin)/ Laugfer; Nora (Wien), Standard, 6.8.2021 „Parteienvergleich- CO2-Preis bis Tempolimit – was unterscheidet Deutschlands Grüne von den österreichischen?“, <https://www.derstandard.at/story/2000128718250/co2-preis-bis-tempolimit-was-unterscheidet-deutschlands-gruene-von-den>

2021- BMK, 15.8.2021- Antworten BMK zu Klimavolksbegehren, :Anfragebeantwortung / PDF, 979 KB – Österreichisches, https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/AB/AB_06886/imfname_993642.pdf

2021- Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Ö), 2021: Ergebnis der Evaluierung des Projekts "Verlängerung A3 Südost Autobahn – Knoten Eisenstadt (S 31) – Wulkaprodersdorf – Staatsgrenze b (III-347 d.B.), https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III_00347/index.shtml#

2021- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, (Ö), Statistik Straße&Verkehr, https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:749599eb-ad75-485b-91a1-d86194ae3ac7/Statistik_Strasse_Verkehr2021.pdf

2021- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, (Ö), 2021: Mobilitätsmasterplan 2030 – Neuausrichtung des Mobilitätssektors, <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/mmp2030.html> , <https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/mobilitaetsmasterplan/faq.html>

2021- Bundesrat (Ö), 15.7.2021: Josef Ofner (FPÖ) Anfrage „Türkis-Grünes Autofahrerbashing“, Leonore Gewessler, https://www.parlament.gv.at/MEDIA/play.shtml?GP=BR&INR=929&ITYP=BRSITZ&INR_TEIL=1&DEBATTE=60 .

2021- Deutscher Bundestag, Wissenschaftliche Dienste, 2021: Dokumentation WD 8 - 3000 - 002/21, Ökobilanzen zum Bau von Infrastrukturen des bodennahen Verkehr, 12. März 2021, <https://www.bundestag.de/resource/blob/835692/89d1ef927ee7f5f42292b95cf37109eb/WD-8-002-21-pdf-data.pdf>

2021- Gress, Johannes, 22.4.3021: Lobau-Tunnel in Wien: Die "Umweltsünde" einer "Klima-Musterstadt", <https://www.moment.at/story/was-ist-der-lobau-tunnel>

2021- Held, Christian/ Ringwald, Roman/ Roller, Julie, Rechtsanwältin: Der Bundesverkehrswegeplan: Status Quo, Reformbedarf und Änderungsmöglichkeiten. , 4.6.2021, https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2021/BVWP-Gutachten/Gutachten_-_Bundesverkehrswegeplan.pdf

2021- Knoflacher, Hermann in Wiener Zeitung 14.7.2021: <https://www.wienerzeitung.at/meinung/gastkommentare/2112504-Die-Asfinag-Evaluierung-war-laengst-ueberfaellig.html>

2021- Knoflacher, Hermann u.a., 2021: Stellungnahme zur SUPer NOW aus 2002, Kurzfassung der Ergebnisse der Szenarienuntersuchung 2016, Zusammenfassung der ermittelten Ergebnisse zur Wiener Außenring Schnellstraße S1 Schwechat – Süßenbrunn, https://blog.fvv.tuwien.ac.at/wp-content/uploads/2021/08/Stellungnahme-zu-SUPer-NOW-aus-2002_final.pdf

2021- ORF.AT, 22.7.2021: „Steinzeit“, Grüner Konter im Straßenbaustreit, <https://orf.at/stories/3222019/>

2021- Rudolph, Frederic Wuppertal-Institut : 06.05.2021,: Überprüfung und Moratorium der geplanten Straßenneu- und Ausbauprojekte im Bundesverkehrswegeplan und Landesstraßenbedarfsplan in NRW, <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMST17-3916.pdf>

2021- Schmidradler, Dieter: 2021: Weise Entscheidung im Klimaministerium in St-Pöltner Klimagespräche, <https://www.verkehrswende.at/2021/07/02/klimaministerium-strassenbau-wird-neu-evaluiert/>

2021- scientists4future Österreich, Stellungnahme zur Lobau- Autobahn und zugehörigen Straßenbauprojekten, 5.8.2021 <https://at.scientists4future.org/wp-content/uploads/sites/21/2021/08/Stellungnahme-und-Factsheet-Lobautunnel.pdf>

2021- Stadt Wien, 2021, Wiener Mobilitätswoche 2021, 16.-22.September 2021, <https://www.wien.gv.at/verkehr/mobilitaetswoche/index.html>

2021- Stiftung Klimaneutralität, AGORA-Energiewende, AGORA-Verkehrswende (Hg.) 2021: Studie Klimaneutrales Deutschland 2045, Wie Deutschland seine Klimaziele schon vor 2050 erreichen kann, https://static.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2021/2021_04_KNDE45/A-EW_209_KNDE2045_Zusammenfassung_DE_WEB.pdf

2021- Transitforum zur Evaluierung des Straßenbauprogramms, 12. Juli 2021, https://www.meinbezirk.at/tirol/c-wirtschaft/zur-evaluierung-des-strassenbauprogramms_a4760381

2021- Umweltbundesamt (Ö) 2021:Screening des Vorprojekts zur Verlängerung der A3 Südost Autobahn auf Plausibilität und Vollständigkeit der Darstellung der Umweltauswirkungen, https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III_00347/imfname_983252.pdf

2021- Ungerboeck, Luise, 2021: Klimaschutz, Schnellere, aber unpopuläre Alternativen für den Straßenverkehr, 25.Juli 2021_ <https://www.derstandard.at/story/2000128417222/schnellere-aber-unpopulaere-alternativen-fuer-den-strassenverkehr>

2021- VCÖ: Infrastrukturen für die Verkehrswende schaffen, <https://www.vcoe.at/publikationen/magazin/detail/vcoe-magazin-2021-02-infrastrukturen-fuer-die-verkehrswende-schaffen>

2021- VCÖ-Magazin 2021-02: Infrastrukturen für die Verkehrswende schaffen, <https://www.vcoe.at/publikationen/magazin/detail/vcoe-magazin-2021-02-infrastrukturen-fuer-die-verkehrswende-schaffen>

2021- Verkehrsministerium legt Ergebnisse von Studien über Auswirkungen einer A3-Verlängerung vor, Parlamentskorrespondenz Nr. 777 vom 24.06.2021, https://www.parlament.gv.at/PAKT/PR/JAHR_2021/PK0777/index.shtml

2021- Wirtschaftskammer Wien: Rechtsgutachten Lobautunnel, 23.7.2021, https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20210723_OTS0047/rechtsgutachten-belegt-asfinag-vorstand-muss-beim-lobautunnel-rasch-handeln-anhang

2021- Ziehm, Cornelia, Rechtliche Zulässigkeit und Ausgestaltung eines Moratoriums für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen),

https://www.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/auto/210707-nabu-rechtsgutachten_autobahnmoratorium-cornelia_ziehm.pdf

ohne Jahr- VCÖ, o.J.: Gesamtbilanz zeigt die wahren Umweltschäden durch den Verkehr,

https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/2505/die-vergessenen-faktoren-der-co2-bilanzen.pdf?lm=1418801187

ohne Jahr- Green Mobility Südtirol, o.J.: Pyramide der nachhaltigen Mobilität, <https://www.greenmobility.bz.it/projekte/die-pyramide-der-nachhaltigen-mobilitaet/die-pyramide-der-nachhaltigen-mobilitaet/>

ohne Jahr- Stadt Wien, o.J. Anbindung und Verkehr – aspern Seestadt,

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/verkehr/>

<https://de.scientists4future.org/> „S4F ist eine dezentrale, sich selbst organisierende Basisbewegung.

<https://at.scientists4future.org/> :“ Wir sind Wissenschaftler*innen aller Disziplinen, die die Anliegen von Fridays for Future unterstützen. Im März 2019 haben sich über 26.800 Wissenschaftler*innen aus dem deutschsprachigen Raum, davon über 1.500 aus Österreich, zu S4F zusammengeschlossen.

BIV - Grün-Alternativer Verein zur Unterstützung von BürgerInneninitiativen, <http://www.buergerinitiativen.at/s34-traisental-schnellstrasse-noe.html>

BVI, Bündnis Verkehrsinitiativen (D), www.buendnis-verkehrsinitiativen.de

<https://www.verkehrswende.at/initiativen-der-verkehrswende/>

Plattform Zukunft statt Autobahn – ein Bündnis in der ganzen Breite der Gesellschaft, <https://www.zukunft-statt-autobahn.at/ueber-uns/>