



INITIATIVE FÜR DIE ERHALTUNG UNSERES LEBENSRAUMS

Frau Bundesministerin
Doris BURES
BMVIT
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wien, am 15. Juni 2014

Betreff: *Petition an den Österreichischen Nationalrat Nr. 3 Österreich/Wien-Ost/geplante S1 – S1 Spange/ Stadtstraße*
Schreiben Ihres Ministeriums an die Parlamentsdirektion vom 06.05.2014
GZ. BMVIT – 13.400/0001-/PR3/2014

OFFENER BRIEF DB Nr. 1 veröffentlicht auf unserer Webseite und auf Facebook

Sehr geehrte Frau Bundesministerin,

Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter machen ihre Arbeit sicher gut. Mit Ihrem Schreiben an die Parlamentsdirektion wurde jedoch kein einziger Einwand, den wir in der gegenständlichen Petition erhoben haben, entkräftet.

Zu Ad. a. Alternativen:

Es gibt keine Alternativen zum hundertprozentigen Ausbau des ÖV. Es wird im ggst. Schreiben mit keinem Wort auf unsere Hauptforderung, der Ausarbeitung eines umfassenden und nachhaltigen Mobilitätsmasterplans für die gesamte Region, eingegangen. Das ist fahrlässig und geht zu Lasten unserer Kinder und Enkelkinder, die diese Fehlentscheidung auszubaden haben. Das Strategiepapier SUPerNOW 2002 wurde von den besten Mobilitätsplanern des Landes in Zusammenarbeit mit lokalen Vertretern der hiesigen Bevölkerung erstellt. Es gab eindeutige Empfehlungen. Die Politik hat sich genau für die für die Region und ihre Menschen schädlichsten Varianten entschieden. Noch ist es nicht zu spät. Wir fordern ein umgehendes Umdenken.

Zu Ad. b. – Treibhausemissionen und Feinstaubbelastung:

Es ist Faktum, dass unsere Region Feinstaubsanierungsgebiet ist. Noch mehr Straßen, die noch mehr Verkehr anziehen, produzieren noch mehr Feinstaub. Das kann niemand bestreiten, egal wie er zu dem Thema steht.

„Der größte Schutz liegt also in ausreichendem Abstand zu den Verursachern“, steht im vorletzten Absatz der Seite 2. Diese Feststellung ist einfach nur als zynisch zu bezeichnen. Der PKW und LKW-Verkehr in Hirschstetten Ort soll von der Hauptstraße an die Rückseite des alten Ortskerns verlegt werden, genau vor die Nasen bzw. die Lungen der Kindergartenkinder des Pfarrkindergartens und der dort lebenden Bevölkerung.

Wie soll dadurch die gewünschte Verbesserung erreicht werden, wenn der Verkehr am Nadelöhr der A23 Ast Hirschstetten ansteht und nichts mehr geht? Über die geplante vierspurige Stadtstraße sollen zukünftig täglich zigtausende zusätzliche Fahrzeuge über eben diese Anschlussstelle in die A23 eingeleitet werden. Man braucht nicht hier zu wohnen um zu verstehen, dass das nicht funktionieren kann, es reicht der Ö3 Wecker mit seinen täglichen Staumeldungen zur A23 Ast Hirschstetten.



Die Planung für die Stadtstraße sieht kurz vor der Einbindung in die Tangente / A23 eine riesige Kreuzung vor. Diese Kreuzung samt Einmündung, die Stadtstraße selbst, die Spange S1/Seestadt und die S1 gehören eindeutig in ein gemeinsames, vollwertiges UVP Verfahren, da kein Abschnitt für sich alleine verkehrswirksam wäre. Somit ist das Argument der „Irrelevanz“ nicht schlüssig und auch nicht anwendbar.

Das Argument „Weniger Stautunden im niederrangigen Netz ist nicht schlüssig. Die Ihrem Ressort zugeordnete ASFINAG schreibt selbst auf ihrer Webseite, dass trotz (oder wegen) Inbetriebnahme der hochrangigen Straßenbauprojekte wie der S1 Süd die Zahl der Ortsdurchfahrten durch Essling bis 2025 nicht sinken sondern sogar noch steigen werden. Das Gleiche gilt für die A23.

Zu Ad. c. – Falsche Annahmen zum MIV

Wien hat sich in seinem Smart City Konzept zu einer Reduktion des MIV von derzeit 28 % auf 15 % bis zum Jahr 2030 verpflichtet. Das hat nicht irgendwer verkündet, sondern der Bürgermeister der Stadt Wien, Dr. Michael Häupl und seine Vizebürgermeisterin, Mag. Maria Vassilakou.

Trotzdem soll in der Donaustadt und natürlich auch im Marchfeld, der MIV durch den Bau zusätzlicher, hochrangiger Straßenprojekte weiter gefördert werden.

Das Infragestellen unseres Einwandes ist somit nicht schlüssig und nicht zulässig.

Zu Ad. d. – Anschluss Seestadt Aspern als Begründung für die Vorhaben

Es ist nicht relevant, aus welchen Gründen die Politik solche Projekte beschließt. Wichtig ist die Frage, ob diese Projekte tatsächlich gebraucht werden. Maßgebende und über Österreich hinaus anerkannte Mobilitätsplaner (Knoflacher, Frey, Käfer, Rosinak etc.) lehnen diese Projekte als nicht nachhaltig und nicht zukunftsorientiert ab. Die Politik hält leider bis dato an diesen veralteten Projekten fest.

Auch die Entwicklung der „Seestadt Aspern“ zu einem weiteren, pulsierenden, lebenswerten Zentrum der Stadt Wien wird durch eben diese Straßenprojekte zunichte gemacht. Nicht ein Impulsgeber für die Region sondern eine weitere Satellitenstadt wird geschaffen, wo BewohnerInnen nicht dazu eingeladen werden, vor Ort bzw. im direkten Umfeld zu verweilen, sondern über Autobahnen und Stadtstraße die Wertschöpfung nach außen zu tragen. Und nebenbei Umweltschäden durch den dazu notwendigen MIV zu erzeugen.

Auch wird die teuer errichtete U2 durch die geplante Stadtstraße stark konkurriert, was nicht im Sinne der Umwelt und der Steuerzahler sein kann.

Zu den Aufzählungspunkten der Seite 4 und 5 im Einzelnen:

Die Bündelung und Verteilung des Verkehrs

Anstatt den Verkehr (MIV) wie im Smart City Konzept vorgesehen zu reduzieren, will man diesen bündeln. Im Fall von Hirschstetten eine gefährliche Drohung und Gefährdung der dort lebenden Bevölkerung.

Entlastung hochrangiger Straßennetze

Diese Aussage ist bereits mehrfach durch Fachleute und bezügliche Gutachten widerlegt worden. Mehr Straßen bringen mehr Verkehr und entlasten nicht, sondern belasten die Ortschaften nur zusätzlich.

www.hirschstetten-retten.at - www.facebook.com/hirschstetten.retten

Ing. Werner SCHANDL - Mobil: +436646247645 - Mail: info@hirschstetten-retten.at



Entlastung des lokalen Straßennetzes

Wie bereits erwähnt, würde trotz (oder wegen) der geplanten hochrangigen Straßen der Verkehr am Beispiel Esslinger Hauptstraße gemäß ASFINAG Webseite noch zusätzlich steigen. Am Nadelöhr Ast Hirschstetten gilt das gleiche. Den Bezirksteilen Essling und Aspern (und hier besonders auch dem Lobauvorland) bringen diese Projekte überhaupt nichts.

Niemand aus dem Raum Großenzersdorf wird in Hirschstetten auf die Tangente aufzufahren versuchen, da er sich dazu im Stau bereits auf der Stadtstraße anstellen müsste. Die Schleichwege durch das Lobauvorland werden ohne Mobilitätskonzept für die gesamte Donaustadt und das östliche NÖ das bleiben was sie sind, eine willkommene Abkürzung in zeitlicher und auch streckenmäßiger Hinsicht.

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Auch hierzu gilt, was bereits angesprochen wurde: neue Straßen generieren zusätzlichen Verkehr und somit keine Reduktion im niederrangigen Straßennetz. Damit auch keine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Weiters kann die Tunnelplanung im Bereich Stadtstraße durch Kurven und fehlende Pannestreifen wohl nicht als ‚verkehrssicher‘ angesehen werden und wurde von Fachleuten bereits als nicht sicher angezweifelt.

Verbesserung der Verkehrsqualität

Was soll das heißen? Wer soll das messen? Warum spricht niemand von Lebensqualität? Es geht um die Menschen und nicht um Fahrzeuge. Eine Erhöhung der Lebensqualität wird nachweislich durch Reduktion des MIV erreicht. Eine Erhöhung des MIV bewirkt das Gegenteil.

Verbesserung und Erreichbarkeit (in) der Region

Lokal geht es darum, kurze Wege für Erledigungen des Alltags, also Beruf, Grundversorgung etc. sicherzustellen. Das gelingt durch entsprechende Gestaltung der Infrastruktur vor Ort mit der entsprechenden Flächenwidmung. Fuß- und Radwege, Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel.

Regional geht es um das idente Thema. Kluge, vorausschauende Infrastrukturplanung mit entsprechendem Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel. Öffentliche hochrangige Verkehrsmittel für Pendler bereits vor der Stadtgrenze (und nicht wie jetzt geplant an der Seestadt Aspern). Kein kleinpölitisches Dünkeldenken wegen Finanzierungssplittung und Wertschöpfungsoportunismus – letztendlich zahlt sowieso immer der Steuerzahler.

Sicherung und Attraktivierung des Standortes im internationalen Wettbewerb

Das ‚SMART‘-City Konzept wurde entwickelt, um genau das sicherzustellen. Nur wird es nicht gelebt, zumindest nicht im 22. Bezirk. Gesetzte Ziele werden nicht eingehalten. Es wird noch immer mit veralteten Konzepten gearbeitet, obwohl über die Zukunft entschieden wird.

Autobahnanbindung der Seestadt zur Attraktivierung des Standorts? Das widerspricht den Erfahrungen anerkannter Verkehrsplaner. Es muss zum ‚Verweilen‘ eingeladen werden und nicht zum ‚Verlassen‘. Der Dienstleistungssektor müsste angezogen werden. Industrie nur dann, wenn diese über die Bahn angebunden werden kann. Universität und andere Bildungsinstitutionen aber auch Veranstaltungszentren können kulturellen Austausch sicherstellen und heben die Attraktivität des Standorts.



Zu Ad e. – Teilung des Gesamtvorhabens in einzelne Projekte, um bewusst eine (strengere) UVP-Prüfung zu umgehen:

Es ist ein kleiner Schritt, dass nunmehr auch für die geplante Stadtstraße ein ‚ordentliches‘ statt einem ‚vereinfachten‘ UVP Verfahren durchgeführt werden soll. Wir sehen den Sinneswandel als Auswirkung unserer Petition begründet, die wir im Europäischen Parlament eingebracht haben.

Tatsächlich haben die offiziellen Vertreter der Behörde beim BIB (BürgerInnenbeirat) protokolliert, dass zumindest für den Bereich der Stadtstraße ein vereinfachtes UVP- Verfahren geplant wäre (siehe BIB Protokolle). <https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/planen/grossprojekte/stadtstrasse-aspenn/mitsprache.html>)

Keines der drei angeführten Projekte S1/S1-Spange Seestadt/Stadtstraße ist für sich selbst wirksam. Ohne S1 Süd funktionieren weder die Spange noch die Stadtstraße. Ebenfalls nachzulesen als Aussagen offizieller Vertreter der Gemeinde Wien im BIB.

Von der ASFINAG wurde das mit der heute geplanten „Stadtstraße Hirschstetten-Aspern“ trassenidentente Projekt im Jahre 2009 schubladisiert. Als Grund wurde vom Vorstand der ASFINAG, Alois Schedl (gemeinsam mit Klaus Schierhackl) am 9. Jänner 2010 in einer Pressekonferenz wie folgt verlautbart: „Wenn dort durch die Spange (= heutige S1 Wiener Außenring Schnellstraße, Spange Seestadt, Stadtstraße Hirschstetten-Aspern) 30.000 Autos mehr dazukommen, dann müssen auf der (bestehenden) A23 Maßnahmen gegen die Verschmutzung gesetzt werden.“ Eine Einhausung der A23 war angedacht, diese wurde als nicht sinnvoll umsetzbar angesehen, daher die Schubladisierung des Projekts.

Da wir davon ausgehen können, dass eine Einhausung der Tangente auch heute kein Thema sein wird und die beiden ASFINAG Aufsichtsräte A. Schedl und K. Schierhackl wohl wissen werden wovon sie sprechen, kann also die „Stadtstraße“ wohl auch heute keine Genehmigung in einem seriösen UVP Verfahren erhalten.

Unsere Einwendungen sind somit sehr wohl schlüssig und sachlich und rechtlich fundiert.

Zu Ad. f. – Nichtberücksichtigung Lärmbelastung durch Zugverkehr:

Bereits durch Zuglärm belastete Wohngebiete werden bewusst zusätzlichem Lärm durch Stadtstraße und S1-Spange ausgesetzt. Rechtlich in Ordnung, menschlich wohl nicht.

Zu Ad. g. – Keine ausreichende Einbindung der Bevölkerung in die Projektplanung im Sinne europäischer Gesetzgebung:

Hier wird von Ihren MitarbeiterInnen ‚Information‘ der BürgerInnen mit ‚Einbindung‘ derselbigen verwechselt. Es geht dem europäischen Gesetzgeber nicht um Vorsetzen vollendeter Tatsachen sondern um Beteiligung im Vorfeld mit entsprechender Einflussnahme.

In der Konvention von Århus, Richtlinie 2003/35/EG des europäischen Rates vom 26.Mai 2003, schreibt unter anderem Artikel 1 lit. b vor, dass „die Öffentlichkeit das Recht hat, Stellung zu nehmen und Meinungen zu äußern, wenn alle Optionen noch offen stehen und bevor Entscheidungen über die Pläne und Programme getroffen werden.“

Nichts davon hat stattgefunden. Beim BIB „Stadtstraße“ wurde gleich in der Eröffnungs-Sitzung protokolliert, dass weder Trassenverlauf noch die Anzahl der Spuren beeinflussbar wären. Ein eindeutiger Verstoß gegen EU Recht. Auch bei der Spange und bei der S 1 Süd gab es keine Einbindung der Bevölkerung „als alle Optionen noch offen waren“, wie es in der Konvention vorgesehen wäre.

www.hirschstetten-retten.at - www.facebook.com/hirschstetten.retten

Ing. Werner SCHANDL - Mobil: +436646247645 - Mail: info@hirschstetten-retten.at



Zusammenfassung:

Zusammenfassend wird festgehalten, dass kein einziger Einwand, den wir in unserer Petition getätigt haben, widerlegt bzw. entkräftet werden konnte.

Die Grundlage der Planung für Ihr Ministerium und die Stadt Wien ist nach wie vor das Wort „Verkehr“ und meint die Bevorzugung des MIV.

Westeuropäische Länder planen heute „Mobilität“. Österreich hinkt leider hinten nach. Unsere wesentlichste Forderung, die Ausarbeitung eines „umfassenden und nachhaltigen Mobilitätsmasterplans für die gesamte Region“ wird bezeichnenderweise nicht einmal erwähnt.

„Verkehrsplanung heute bedeutet, Rückbau der Fehler der Vergangenheit“. Zitat Professor DI Knoflacher in einem Gespräch in dieser Woche.

Wir wiederholen daher unsere Forderung im Namen jener Bürgerinitiativen und Vereine, die die ggst. Petition unterzeichnet haben, und im Namen unserer Kinder und Enkelkinder nach Einstellung der Planungen an allen drei Hochleistungsstraßen und Ausarbeitung eines Mobilitätsmasterplans für den Nordosten Wiens und das Marchfeld und erwarten Ihre diesbezügliche Rückantwort.

Mit freundlichen Grüßen

Ing. Werner SCHANDL
für Hirschstetten-retten
und alle UnterzeichnerInnen der Petition