



INITIATIVE FÜR DIE ERHALTUNG UNSERES LEBENSRAUMS

Magistratsabteilung 21
Stadtteilplanung und Flächennutzung
Rathausstraße 14-16
1010 Wien

Wien, am 10. September 2014

Betreff:

Einwendungen

gegen die in öffentlicher Auflage befindlichen Plandokumente:
8060 KG Aspern, 8061 KG Aspern, Breitenlee, Hirschstetten, 8062 Kagran, Hirschstetten
und 8072 Hirschstetten, Breitenlee

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Namen der Bürgerinitiative „Hirschstetten-retten“ und im eigenen Namen gebe ich zu den in Auflage befindlichen Plandokumenten und Beilagen, insbesondere zum Umweltbericht, folgende Stellungnahme ab:

I. ALLGEMEIN

1. BAUORDNUNG

§ 1. (1) Wiener Bauordnung:

„Die Flächenwidmungspläne und die Bebauungspläne dienen der geordneten und nachhaltigen Gestaltung und Entwicklung des Stadtgebietes.“

Die gegenständlichen Plandokumente entsprechen in keinster Weise den Vorgaben des §1 Abs.1 der WBO und sind daher samthaft abzulehnen. Die Pläne sollen als Grundlage für ein Projekt dienen, das weder sinnvoll noch nachhaltig ist und bei welchem dem Grundsatz des Schutzes der Bevölkerung und seiner Sachwerte entgegen gehandelt wird. Eine geordnete Entwicklung einer Stadt vom Bau einer autobahnähnlichen „Stadtstraße“ und in weiterer Folge einer Autobahn durch jetzt teilweise dicht verbautes und später überall dicht verbautes Gebiet abhängig zu machen, lässt sich nicht argumentieren. Wäre das so, würden im ganzen Stadtgebiet von Wien entsprechende „Stadtstraßen“ und Autobahnen fehlen.

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

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

§ 2. (1) Wiener Bauordnung:

„Die Entwürfe für Flächenwidmungspläne und Bebauungspläne sind vom Magistrat in folgender Weise auszuarbeiten:

1. Die natürlichen, ökologischen, wirtschaftlichen, infrastrukturellen, sozialen und kulturellen Gegebenheiten, insbesondere auch hinsichtlich einer barrierefreien Gestaltung, die für die Bevölkerung eine weitgehend selbständige Nutzung aller Lebensbereiche ermöglichen soll, sind zu erheben.“

Die gegenständliche Planung nimmt auf die Vorgaben des § 2. (1) hinsichtlich einer barrierefreien Gestaltung des Planungsgebietes keine Rücksicht. Im Gegenteil, wird durch den vorliegenden Entwurf das Planungsgebiet mit unüberwindlichen Barrieren durchzogen. Den Vorgaben des § 2 WBO wurde nicht nachgekommen. Die Plandokumente sind somit u.E. nicht genehmigungsfähig und zurückzuweisen. .

§ 4. (1) Wiener Bauordnung:

„Die Flächenwidmungspläne haben in großen Zügen darzustellen, nach welchen Grundsätzen der geordnete Ausbau der Stadt vor sich gehen soll und die Bebauungspläne (§ 5 Abs. 1) zu verfassen sind; die Flächenwidmungspläne begründen unmittelbar weder Rechte noch Verpflichtungen.“

Den Vorgaben des § 4. (1) wird nicht nachgekommen. Es erfolgt keine Planung für eine Grundsatzwidmung, sondern wurde eine Widmung ausgearbeitet, die bis ins letzte Detail und den letzten Radius auf ein bestimmtes Projekt abgestimmt wurde. Es handelt sich hier um eine Anlasswidmung die somit u.E. nicht genehmigungsfähig ist.

2. SMART CITY KONZEPT 2014

Die von der Stadt Wien selbst auferlegten Ziele dieses Konzeptes (Reduzierung des MIV auf 15% bis 2030) die vom Herrn Bürgermeister Häupl und der Frau Vizebürgermeisterin Vassilakou vertreten werden, sind mit dieser Planung nicht zu erreichen. Im Gegenteil, würde diese Planung den MIV in der Donaustadt massiv erhöhen, was sich natürlich auch negativ auf die Zahlen der ganzen Stadt auswirken würde.

3. MASTERPLAN VERKEHR 2003 / 2013

Die im Masterplan 2003, Evaluierung 2013, vorgegebene Reduzierung des MIV wird mit der vorliegenden Planung konterkariert. Der Masterplan Verkehr wurde vom Wiener Gemeinderat beschlossen. Die Umsetzung der Ziele ist wohl zwingend und die Plandokumente daher wohl nicht genehmigungsfähig (siehe auch Stellungnahme des BMLFUW vom 14.08.2014 GZ: MA22-581561/2014 zu den UVE – Unterlagen der Stadtstraße).

4. SUPerNOW 2002

In der Strategischen Umweltprüfung Entwicklungsraum Nordosten Wiens aus dem Jahr 2002 wurden durch die führenden Verkehrs(Mobilitäts)planer Mobilitätskonzepte in großer Zahl ausgearbeitet und einer Bewertung unterzogen. Der am besten bewerteten Variante, Szenario 4 bzw. Szenario 4 Sub, wurde nicht gefolgt. Szenario 4 enthält gar keine „Stadtstraße“ (damals noch B3d) und bei der Sub-Variante führt diese von der S2 nach Großenzersdorf. Es gibt keine Spange S1. Dieser Variante (in Verbindung mit der Donauquerung beim Ölhafen) wurde die größte Entlastung zugeschrieben. Die vorliegende

Flächenwidmung geht abermals nicht auf die Empfehlungen der renommierten Fachplaner ein sondern leistet einem Projekt Vorschub, welches über die Stadtstraße/Spange S1 zusätzlichen Verkehr induzieren, den Bau neuer Einkaufszentren in NÖ begünstigen und Kaufkraft aus Wien abfließen lassen würde. Neben den zu erwartenden Gesundheitsschäden für die ortsansässige Bevölkerung würde hier auch ein weiterer wirtschaftlicher Nachteil (siehe SCS und G3) für den Standort Wien bewusst in Kauf genommen. Die Planung ist daher auch aus diesem Gesichtspunkt heraus abzulehnen.

5. INVESTITIONEN ÖFFENTLICHER VERKEHR

Die Planung leistet dem Umstand Vorschub, dass die Investitionen in den Ausbau der U2 und weiterer öffentlicher Verkehrsmittel konterkariert würden. Das würde Weiters bedeuten, dass die Budgetmittel für den Ausbau des ÖV verschwendet wurden. Die nun für den Bau der „Stadtstraße“ erforderlichen Budgetmittel der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler würden diese Vorgangsweise fortsetzen. Dieser Umstand wäre dann wohl durch den Stadtrechnungshof (vormals Kontrollamt der Stadt Wien) zu untersuchen.

6. UMWELT / GESUNDHEIT

Die vorliegende Planung lässt eine signifikante Schlechterstellung in Bezug auf die Zielerreichung Österreichs bezüglich Treibhausgasreduktion (EU-2020 bzw. 2050 Ziele) erwarten. Das gleiche gilt auch in Bezug auf Feinstaubabstimmung, v.a. im Hinblick auf bereits durch die EU Kommission angekündigten strengerer Vorgaben betreffend Luftqualität in Abstimmung mit WHO Zielen.

Die Projekte konterkarieren die Empfehlungen des österreichischen Klimaschutzberichts 2012 und des zehnten Umweltkontrollberichts des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.

7. BMLFUW zu den UVE – Unterlagen Stadtstraße

Die Stellungnahme des BMLFUW vom 14.08.2014 GZ: MA22-581561/2014 zu den UVE – Unterlagen der Stadtstraße an die zuständige UVP Behörde, Wiener Umweltschutzabteilung MA 22, ist schlicht weg vernichtend. Da der Umweltbericht zu den vorliegenden Plandokumenten offensichtlich aus den UVE – Unterlagen stammt bzw. aus diesen hervorgeht, kann dieser wohl in der vorliegenden Form keine Grundlage für einen positiven Beschluss des Wiener Gemeinderates mehr darstellen.

Hier liegt einer der elementarsten Gründe für eine Zurückweisung der Plandokumente vor.

Auszug aus der Stellungnahme des BMLFUW:

Zitat Seite 4:

Mit dem geplanten Vorhaben soll eine Verkehrsverlagerung auf das hochrangige Straßennetz erreicht werden. Durch die Verringerung der Reisezeit (und damit der Reisekosten) wird die Realisierung der geplanten Strecke aller Voraussicht nach **mehr motorisierten Individualverkehr anziehen. Es wird darauf hingewiesen, dass das Vorhaben nicht dazu beiträgt, das Ziel des Masterplans Verkehr zu erreichen**, den Modal Split Anteil des MIV der Wienerinnen und Wiener im Jahr 2020 auf einen Anteil von 25 % zu reduzieren.

Zitat Seite 4:

Zudem führt der gewählte Prognosehorizont 2030 zu einer **Unterschätzung der zu erwartenden maximalen Immissionsbelastung.**

Zitat Seite 5:

Die Unterlagen zum Fachbereich Verkehr sind durch das kombinieren von Karten und Text im Bericht „Verkehrsuntersuchung“ schwer lesbar. **Die Ausführungen in Bezug auf die verwendeten Verkehrsmodelle sind nicht nachvollziehbar, da für die Verkehrsmodellierung essentielle Angaben fehlen. Weiters sind Auswirkungen auf den öffentlichen und den nicht motorisierten Verkehr in Bezug auf das gegenständliche Vorhaben in die UVE mit einzubeziehen.**

Zitat Seite 5:

Die projektspezifischen Annahmen (als Basis für die Modellierungsschritte Verkehrserzeugung, -verteilung und -aufteilung), beispielsweise zu spezifischem Verkehrsaufkommen, Erzeugungsraten oder PKW-Besetzungsgrad, wurden nicht erläutert bzw. begründet. **Dadurch ergibt sich eine Datenbasis, die nicht beurteilt werden kann und Ergebnisse, die nicht nachvollziehbar sind, auf denen jedoch weitreichende Entscheidungen basieren.** Ergänzungen sind erforderlich.

Zitat Seite 5:

Sämtliche projektbezogene Annahmen, auf denen das Modell basiert, werden jedoch nicht genannt und nicht begründet.

Zitat Seite 6:

Die Simulationsläufe wurden, entgegen den Aussagen im Theorieteil des genannten Kapitels, keiner (zwingend erforderlichen) quantitativen Beurteilung nach beispielsweise Staulängen, Reisezeiten, Knoten- oder Fahrzeugauswertungen mit nachgelagerter statistischer Auswertung in Abhängigkeit der Anzahl der Simulationsläufe **unterzogen. Stattdessen erfolgte die Beurteilung lediglich anhand der visuellen Betrachtung eines Umlaufes. Die Aussage (S. 79): „Die Visualisierung [...] weist nach, dass der Verkehrsablauf [...] in einer ausreichenden Verkehrsqualität erfolgen kann“ ist daher auf Basis der vorhandenen Informationen nicht nachvollziehbar.** Ausführliche Ergänzungen sind erforderlich.

Zitat Seite 6:

Das Vorhaben verursacht einen Eingriff in das Gesamtverkehrssystem. Eine Darstellung des Eingriffs auf andere Teilnehmer des Verkehrssystems, nicht nur für den motorisierten Individualverkehr (sondern auch für den nicht motorisierten und öffentlichen Verkehr), ist zu ergänzen.

Zitat Seite 7:

Luft

Als Prognosehorizont wird sowohl in der Verkehrsuntersuchung als auch in den Unterlagen zum Fachbereich Luft das Jahr 2030 herangezogen. Dieses Bezugsjahr liegt mehr als 10 Jahre nach der geplanten Inbetriebnahme. Aufgrund der kontinuierlichen Flottenerneuerung und der Verringerung der durchschnittlichen Emissionen der Fahrzeuge bis zum Jahr 2030 stellen die prognostizierten Gesamtemissionen zu diesem Betriebszeitpunkt nicht den Maximalfall dar. **Es ist zu erwarten, dass die Gesamtemissionen zu einem früheren Zeitpunkt (z.B. 2018) höher sind und damit auch höhere Immissionsbelastungen verbunden sind.** Dies ist bei der Darstellung der Auswirkungen zu berücksichtigen.

Zitat Seite 8:

Tiere/Pflanzen/Lebensräume

Für die angeführten Ausgleichsmaßnahmen (S. 108-109) sind Flächenangaben zu ergänzen.

Die Gehölzpflanzungen und die Wiederherstellung des gerodeten Waldes (Fachbericht Pflanzen S. 108 ff.: siehe Maßnahmen Pf-Bet-02, -03, -05, -06) brauchen 30 bis 100 Jahre, um das angestrebte Entwicklungsziel zu erreichen (Tab. 26, S. 111-112). Die hohe Maßnahmenwirkung ist daher nicht nachvollziehbar. Die Entwicklungsdauer dieser Ausgleichsmaßnahme (zeitliche Faktor) ist bei der Maßnahmenbewertung zu berücksichtigen (vgl. dazu Fachbericht Tiere, S. 32 Tab. 13: Bewertung der Maßnahmenwirksamkeit) und die **Maßnahmenwirkung entsprechend herabzusetzen.**

Zitat Seite 9:

Verkehr

Die vorliegende Alternativenprüfung behandelt nur Varianten zum Straßenausbau. Alternativen, welche die Stärkung anderer Verkehrsarten (öffentlicher Verkehr, nicht motorisierter Individualverkehr) zum Ziel haben, kommen im Verkehrsbericht (Einlage C.01.01.1001) nicht vor.

Eine Prüfung solcher Varianten sollte ergänzt werden, u.a. auch deshalb, weil laut Masterplan Verkehr für Wien der Modal Split Anteil des MIV der Wienerinnen und Wiener derzeit rückläufig ist und im Jahr 2020 auf einen Anteil von 25 % weiter reduziert werden soll.

II. UMWELTBERICHT (Beilage zur Flächenwidmung)

Ad 1. Einleitung – Kurzdarstellung der Planungsabsicht

Seite 3.: Eine ausreichende Erschließung für den motorisierten Individualverkehr setzt wohl nicht zwingend eine Planung einer autobahnähnlichen Stadtstraße und einer Autobahn voraus. Das würde ansonsten bedeuten, dass unverzüglich über Wien ein Netz von derartigen, hochrangigen Verkehrsbauwerken gelegt werden müsste. Dieser Schluss ist daher nicht zulässig.

Seite 3.: Wenn der Bau von Autobahnen Voraussetzung für Betriebsansiedlungen sein soll, dann gilt der gleiche Inhalt wie bei Absatz 1. Maximal Güterterminals oder Logistikzentren würden, wenn überhaupt, hochrangige Anbindungen benötigen.

Seite 3.: Die Teilung der „leistungsfähigen Verbindungsstraße zwischen der A23/Knoten Hirschstetten und der geplanten S1-Wiener Außenringschnellstraße/ Knoten Raasdorf“ wird mit Einsparungen beim Flächenbedarf und geringerem Schadstoffausstoß argumentiert. Diese Argumentation ist nicht der wahre Grund für die Teilung. Tatsächlich wäre eine durchgehende Autobahn überhaupt nicht argumentierbar und schon gar nicht genehmigungsfähig. Siehe dazu die Aussagen der ASFINAG Vorstände Alois Schedl, gemeinsam mit Klaus Schierhackl vom 09. Jänner 2010 bei einer Pressekonferenz.

Zitat: „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.“
Die ASFINAG hat daher die Pläne verworfen.

Ad. 2. Gründe für die Durchführung einer Umweltprüfung

Seite 5.: 2.2. Im Zusammenhang mit der UVP-Pflicht stehende Vorhaben

Der untersuchte Planungsbereich greift zu kurz und ist zu zentral gehalten. Es fehlt eindeutig die Aufnahme und somit die Auswirkungen der S8.

Ad. 3. Für den Plan relevante Ziele

Seite 6.: Abhandlung SUPerNOW siehe I. /Punkt 4.

Seite 7.: Zitat: *„Die Benutzung des KFZ kann sich dadurch auf jene Zwecke beschränken, für die es am besten geeignet ist, da alternativ im selben Gebiet hochrangige öffentliche Verkehrsmittel zur Verfügung stehen.“* Welche Zwecke wären das? Eine Erläuterung fehlt und das zurecht.

Seite 9.: STEP 05

Die Annahmen, die im STEP 05 getroffen wurden sind überholt und können nicht mehr als Grundlage für die Planung herangezogen werden. Die Stadt selbst, hat mit dem SMART CITY Konzept einen ganz anderen Weg eingeschlagen, der den künftigen Entwicklungen, weg vom MIV - hin in Richtung ÖV, Rechnung trägt.

Seite 10.: Zitat: *„Das Verkehrskonzept stellt die Erreichbarkeit des ehemaligen Flugfelds für den motorisierten Individualverkehr sicher und reduziert den gebietsfremden Durchgangsverkehr auf ein Minimum.“* Ein Affront gegen die ortsansässige Bevölkerung von Hirschstetten und Neubreitenlee, der dieses selbstverständliche Privileg nicht zugestanden wird. Hirschstetten hätte nur noch gebietsfremden Durchgangsverkehr der „Stadtstraße“ zu tragen was völlig inakzeptabel und abzulehnen ist.

Seite 11.: Strategieplan Zielgebiet U2 Donaustadt

Zitat: *„Um möglichst viel Verkehr in der Stadtstraße zu bündeln, soll im bestehenden Straßennetz der Widerstand erhöht werden. Damit steigt auch der Gestaltungsspielraum im historischen Ortskern Hirschstetten.“* Abgesehen davon, dass diese Bündelung zu massiven Beeinträchtigungen der Gesundheit der ortsansässigen Bevölkerung von Hirschstetten führen würde, werden gerade mit der „Umfahrung“ des alten Ortskernes die neuen Siedlungsgebiete hinter diesem Kern und hier besonders die beiden Kindergärten, belastet. Diese Bündelung auf Kosten anderer Bevölkerungsteile und vor allem der Kleinsten ist inakzeptabel und die Planung daher abzulehnen. Angaben wie der Ortskern (die Ortskerne) gestaltet werden sollten fehlen. Diese „Rückbauten“ müsste der Bezirk finanzieren, der wie die ganze Stadt kein Geld dafür hat. Daraus folgt, dass diese Maßnahmen nie umgesetzt werden würden.

Seite 12.: 3.3. Konkrete Umweltziele in den einzelnen Plangebieten

Kein einziges definiertes Ziel wird auf Grund von bisher getroffenen Aussagen von Fachplanern durch die vorliegende Planung erreicht (siehe auch Stellungnahme des BMLFUW vom 14.08.2014 GZ: MA22-581561/2014 zu den UVE – U. Stadtstraße).

Seite 19.: 5.1 Derzeitiger Umweltzustand

Bevölkerung, Lebensqualität und Gesundheit.

Die Argumentation, dass die schlechte Erreichbarkeit von sozialer und öffentlicher Infrastruktureinrichtungen nicht gegeben ist, hat absolut überhaupt nichts mit dem vorliegenden Projekt zu tun. Es gibt keine Möglichkeiten über die Stadtstraße derartige Einrichtungen mit dem Auto erreichen zu können (Halbanschluss Friedhofsweg Richtung A23 und Ende). Nirgendwo in der westlichen Welt würden Überlegungen angestellt werden, für den Weg zum Arzt, zur Bank oder in den Baumarkt eine Autobahn zu konzipieren. Das Argument ist nicht schlüssig und somit nicht zulässig.

Seite 23.: Biologische Vielfalt, Fauna und Flora

Es befindet sich nicht nur ein Zieselbau im Bereich der Trasse sondern laut Auskunft der anerkannten Zieselexpertin der Universität Wien, Frau Dr. Ilse Hoffmann, mindestens 20. Der Bereich ist daher gemäß Richtlinien der EU zu schützen und nicht als Planungsgebiet für ein Verkehrsband freizugeben.

Seite 29.: 5.2. Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung des vorliegenden Plans (Nullvariante)

Die getätigten Aussagen sind in sich vielfach widersprüchlich:

"Ohne die Errichtung der Stadtstraße ist die Verkehrsentslastung ausgelasteter Straßen im Siedlungsgebiet der Donaustadt nicht möglich." – Viel Straßenverkehr mit noch mehr Straßen zu bekämpfen entspricht den Lehren aus den 1970er Jahren. Heute wird an der Technischen Universität Wien / Institut für Verkehrswissenschaften der Grundsatz gelehrt: „Mehr Straßen induzieren noch mehr Verkehr“. Selbst die ASFINAG stellt das auf ihrer Webseite so dar. Verkehrsentslastung ist nur durch entsprechend massiv verbessertes Öffi-Angebot geben, über die U2 hinaus für Ein- und Auspendler, in Kombination mit straßenseitigen Restriktionen. Siehe auch Punkt I/6 Stellungnahme BMLFUW.

Der hergestellte Zusammenhang zwischen Bebauungsdichte und Autobahnanschluss ist nicht zulässig. Wäre er das, müsste sofort ein Netz von "Stadtstraßen", "Spangen", "Zubringern", "leistungsfähigen Straßen", "Hochleistungsstraßen" kreuz und quer durch das Wiener Stadtzentrum gelegt werden, wo die Dichte am höchsten ist.

Das Argument, dass man hier eine „hochrangige, leistungsfähige Straße/Autobahn bauen muss, weil sich sonst alle woanders weniger dicht ansiedeln, dort dann keine hochrangigen Öffis sinnvoll wären (die es hier aber schon gibt!) und daher dann im ggst. Planungsgebiet mehr Kfz-Verkehr wäre (der dann wohl erst recht eine große Straße bräuchte) ist nicht schlüssig.

Haltbare Belege dafür, dass sich

- a) Leute im unmittelbaren Umfeld einer zusätzlichen hochrangigen Straße mit zusätzlichem Flächenverbrauch, Lärm, Schadstoffen und (Ampel) Stau lieber und in weit größerer Begeisterung ansiedeln als dort, wo diese Nachteile für die Lebensqualität nicht produziert werden, und
- b) dass umso weniger Leute ins Umland abwandern, je dichter herinnen bebaut und je mehr hochrangige Straßen in der Stadt errichtet werden, fehlen komplett. Es ist keine Studie bekannt die das belegen könnte. Somit ist auch dieses Argument nicht schlüssig und kann somit nicht Teil der Beurteilung sein.

Das Kostenargument am Ende von Seite 29 ist überhaupt nicht nachvollziehbar – es müsste bei einer Kostenüberlegung in diesem Dokument wenn überhaupt, dann um einen Kostenvergleich Autobahn-/Stadtstraßenbau versus sonst nötige Änderungen im Verkehrsnetz (ist übrigens was anderes als Straßennetz, offenbar ist aber dieses gemeint) gehen, und wieso die Seestadt schneller besiedelt würde, nur wenn eine Autobahn bis vor die Tür geht, ist hier (Umweltbericht zu einem Straßenbauprojekt!) völlig fehl am Platz und außerdem nicht nachvollziehbar – außer die Stadt Wien glaubt selbst nicht daran, dass die Seestadt ein lebenswerter Stadtteil wird, aus dem nicht dauernd alle nur mit dem Auto wegfahren wollen.

Seite 30.: Bevölkerung, Lebensqualität, Gesundheit:

Seriöserweise müssen angeblichen Entlastung auch Mehrbelastungen in neu, als Zubringer zur Stadtstraße statt als Sackgasse o.ä. fungierenden Straßenzügen gegenübergestellt werden. Aber das ist schon bei den BürgerInnenbeiratssitzungen nicht geschehen.

Die angeführten Zahlen sind durch nichts belegt und unrealistisch.

Das Nadelöhr von der Donaustadt in Fahrtrichtung Stadt liegt beim Knoten Kaisermühlen. Niemand aus Essling oder Aspern würde sich Richtung Norden über Spange und Stadtstraße am Knoten Hirschstetten anstellen. Sämtliche Fahrten würden weiterhin über das Lobauvorland, Biberhaufenweg und Raffineriestraße Richtung Tangente erfolgen. Auch Hirschstetten fährt schon derzeit zum Großteil in Stadlau auf. Jede andere Behauptung ist einfach falsch und unrichtig. Sollte die Annahme getroffen worden sein, dass die S1/Lobauautobahn schon in Betrieb wäre, ist das aus mehreren Gründen unzulässig und hat in diesem Verfahren keine Relevanz, da derer Errichtung weder zeitnah noch überhaupt gesichert ist.

Seite 31.: Wie kann die Planung den Verkehr (ohne jede Differenzierung) in Bereiche abseits der Wohnnutzung verlagern, wenn er doch zugleich, siehe S.13, auch neues Bauland erschließen soll? Und „... kann gleichmäßiger Verkehrsfluss erreicht werden, welcher zu geringeren Emissionen führt“ – das stimmt vielleicht pro Kfz, aber bei einer Straße, die einerseits die Kapazität verdoppelt und die Strecke für Durchzugsverkehr zusätzlich attraktiv macht, wird die Kfz-Zahl ja nicht gleich bleiben, also müsste man schon die Summe darlegen. Von der Ampel, die wohl wie jede Ampel Stop-and-Go bringen wird, mal ganz zu schweigen. Außerdem – S.44: erhöhte Emissionswerte!!

Die bestehende (!) Zäsur durch die Bahn für die „Lebensraumzerschneidung“ mit derjenigen durch eine vierspurige Straße mit Rampenbauwerken, Tiefanlagen etc zu vergleichen ist nicht seriös. Außerdem spricht S.34 zum Thema Zerschneidung eine ganz andere, deutlichere Sprache.

Seite 32.: Für die Aussage: „Für allfällig betroffene Tier- und Pflanzenlebensräume bzw. Biotope besteht ein ausreichendes Flächenangebot für ökologische Ausgleichsmaßnahmen um die ökologischen Funktionen wieder erfüllen zu können.“ fehlt jeder Beleg.

Seite 33.: (Teilweise 32) Die Kleineres Übel"-Argumentationen, wie diejenige zu NOx und CO2, sind mit dem ggst. Umweltbericht nicht zu prüfen. Es ist auch fraglich, ob diese fachlich Bestand haben und an dieser Stelle überhaupt so zulässig sind (außerdem fehlen PM10 und

PM2,5 Aussagen).

Es kann ja wohl kaum (Umwelt-!)Argument in einem Umweltbericht zu einem hochwertigen Straßeninfrastrukturprojekt sein, dass „hochwertige Straßeninfrastruktur“ geschaffen wird, schon gar nicht kann dieser „Sachwert“ mit Umweltbeeinträchtigungen o.ä. „gegengerechnet“ werden.

Charakteristischere und prägnantere Raumstrukturen sind keine Umwelt-Kategorie – die schafft man durch einen Wolkenkratzer oder zwei am Hausfeld z.B. auch.

Diese Argumente sind daher weder schlüssig noch zulässig.

Seite 36.: 7. Alternativen

Die besten Alternativen wurden im Projekt SUPerNOW 2002 definiert. Die Entscheidung wurde politisch anders getroffen. Es wäre nun genug Zeit verstrichen, um diese damalige (offensichtlich falsche) Entscheidung zu überdenken und endlich ein Mobilitätskonzept für den gesamten Nordosten Wiens und NÖ zu erarbeiten (die Aufbereitung gibt es ja im Papier SUPerNOW bereits). Widrigenfalls gilt auch hier, dass diese Entscheidungen wohl durch den Stadtrechnungshof und den Rechnungshof zu untersuchen wären.

Seite 40.: Die möglichen zusätzlichen Maßnahmen müssten entweder Projektteil sein oder sie haben hier als Argument keine Berechtigung.

Seite 41.: Im Raum Emichgasse und Umgebung ist offensichtlich entlang der offenen Straßenabschnitte Betriebsbaugelände geplant. Wie verträgt sich das mit dem Argument der angesprochenen Freiräume. Hier besteht ein eindeutiger Widerspruch.

Seite 42.: Ein „Freiraumband“ innerhalb des Verkehrsbands steht vielleicht nicht zufällig im Original unter Anführungszeichen!

Seite 44/45.: 10. Nichttechnische Zusammenfassung

Der Vergleich der Varianten Autobahn /Stadtstraße lässt den Schluss zu, dass man hier den Vergleich zwischen Pest und Cholera zieht, aber nicht eine nachhaltige Lösung der Strukturen der östlichen Donaustadt erarbeitet hat. Die Variante Parkraumbewirtschaftung und vor allem der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs fehlen als Variantenprüfung komplett. Das ist kein Vorwurf an die MA 21 sondern richtet sich an die Politikerinnen und Politiker, die diese Vorgaben geben und zu verantworten haben.

III. ZUSAMMENFASSUNG

An den Gemeinderat der Stadt Wien:

Wir Bürgerinnen und Bürger der Donaustadt fordern Sie als unsere gewählten Vertreterinnen und Vertreter auf dafür Sorge zu tragen, dass ein Mobilitätskonzept für den gesamten Nordosten Wiens (und in weiterer Folge NÖ) erarbeitet wird. Ein Mobilitätskonzept, das nicht an den Bedürfnissen der seit Jahrzehnten ortsansässigen Bevölkerung vorbei erstellt werden darf, bei dem nicht ein bzw. zwei Ortsteile die negativen Folgen dieser nicht

nachhaltigen und unnötigen Planung zu tragen hätten und bei der nicht Ressourcen künftiger Generationen verschwendet würden.

Aus den ausführlich dargelegten Argumenten folgt, dass wir die Ablehnung und Zurückweisung der vorliegenden Plandokumente durch den Ausschuss bzw. den Gemeinderat erwarten.

Wir würden uns freuen, wenn wir endlich gemeinsam an Lösungen arbeiten könnten. An Lösungen, für die uns unsere Kinder und Kindeskiner dankbar sein würden. Eine Stadtstraße oder Autobahn zerstört jedenfalls deren Zukunft.

Gerne kommen wir auch einer Einladung zu einem persönlichen Gespräch nach, sofern gewünscht bzw. nehmen wir auch gerne an einer allfälligen Tagung des Ausschusses teil, auch rein informell.

Mit freundlichen Grüßen

Ing. Werner SCHANDL
für Hirschstetten-retten und im eigenen Namen
www.hirschstetten-retten.at
www.facebook.com/hirschstetten.retten