



UVP - Verhandlung „Stadtstraße“

Einwendung Nummer 1
Ing. Werner SCHANDL

Um es gleich zu Beginn klarzustellen: Ich spreche hier im Namen der Bürgerinitiative Hirschstetten-retten, für die durch mich vertretenen Bürgerinnen und Bürger, im eigenen Namen und im Namen meiner beiden Enkelkinder Fabio 6 Jahre & Emilio 11 Monate, die ihre Anliegen noch nicht selbst vertreten können, durch die enormen negativen Auswirkungen aber schwer betroffen wären. Dafür kann ich auch eine Vollmacht vorlegen.

Ja, wie Herr Kauzner ausgeführt hat: Bilder sagen mehr als Worte. Und die der Stadtstraße verfolgen uns ja schon seit 2012 und sind ja wirklich schrecklich genug.

Herr Mag. Binder, für mich sind die Projektgrundlagen die wesentlichsten Punkte des Verfahrens und ich hoffe doch, dass auch die von uns vorgebrachten allgemeinen Einwendungen protokolliert werden und nicht lediglich Fragestellungen wie ich Ihren Ausführungen entnommen habe. Aber ich gehe davon aus, dass ich das nicht richtig verstanden habe.

Nach meinem Verständnis des AVG kann ich auch eine allgemeine Stellungnahme wie z.B. Verfahrensmängel etc. vorbringen. Ich wüsste nicht, wann uns diese Recht sonst zugestanden würde.

Meine persönliche Motivation, mich mit dem Thema intensiv auseinander zusetzen war nicht unbedingt, oder vordergründig meine persönliche Befindlichkeit, sondern die Geburt meines ersten Enkelkinds im Jahr 2011.

Warum habe ich das schon bei der vorangegangenen UVP-Verhandlung gesagt und warum sage ich das auch hier? Das ist nämlich der Punkt. Die Kleinsten haben keine Stimme, zumindest wird sie nicht gehört. Deswegen sind wir hier, zumindest bin ich es.

Unsere Jugend hätte die Fehlentscheidungen der Politik dann auszulöffeln, wenn keiner und keine der heute agierenden, politisch Verantwortlichen mehr irgendeine Funktion innehaben werden.

DI Harald Frey von der TU Wien hat dazu gesagt: „Auf dem Rücken unserer Kinder“

Manche von uns sind bereits den 11. Tag in Folge bei den UVP-Verfahren der zusammenhängenden hochrangigen Straßenprojekte S1, S1-Spange und „Stadtstraße“, manchen den 6.Tag, andere wieder zumindest einzelne Tage.

Es ist wohl niemanden zumutbar und auch unmöglich, ein derartiges Konvolut von Fachgutachten, Stellungnahmen etc. in dieser kurzen Zeit durchzuarbeiten. Eine ordentliche Vorbereitung ist und war so nicht möglich. Das bedeutet einen gravierenden Mangel im ggst.

Verfahren.

Ich sehe mein Recht auf ausreichendes Parteiengehör darin verletzt, dass ich aufgrund der unmittelbaren Abfolge der zweiwöchigen Verhandlungen keine Möglichkeit der vollständigen Einarbeitung hatte.

Obwohl Herr Mag. Binder unsere Einwendung aus der Stellungnahme von Herrn Gerhard Wist bereits verlesen hat, möchte auch ich bei meiner Stellungnahme protokolliert haben, dass ich/wir die Teilung des Projekts in das Projekt „Stadtstraße“ und Spange S1 und das daraus resultierende „vereinfachte UVP-Verfahren“ für das Projekt „Stadtstraße“ als rechtswidrig erachten. Wir werden durch diese Teilung im vereinfachten UVP-Verfahren als Bürgerinitiative massiv in unseren Rechten beschränkt.

Ich stelle daher im Namen der Bürgerinitiative Hirschstetten-retten, im Namen derer durch mich vertretenen Bürgerinnen und Bürger, im eigenen Namen und im Namen meiner beiden Enkelkinder Fabio & Emilio den Antrag, das Verfahren zu schließen und ein gemeinsames Verfahren mit dem Projekt S1 - Spange Seestadt neu, mit zusammengeführten Unterlagen und Gutachten, als ordentliches UVP – Verfahren auszuschreiben und abzuführen.

Als Begründung führe ich an:

Die Vorhaben hängen unmittelbar zusammen und gehen nahtlos ineinander über. Dieser Zusammenhang findet sich auch in den UVP-Unterlagen der vorangegangenen UVP-Verhandlung S1 Spange Seestadt und wurde dort mehrmals thematisiert.

Die Gesamtlänge der geteilten Projekte beträgt mit allen Auf- und Abfahrten bzw. Rampen 11.181 m (6.041 m S1-Spange Seestadt und 5.140 m Stadtstraße). Damit liegen wir auch deutlich über der Länge, ab der auch Bundesstraßen einem ordentlichen UVP-Verfahren zuzuführen sind.

Die beiden Projekte „Stadtstraße“ und „Spange S1“ waren bis 2010 ein Ganzes und zwar unter dem Namen A 23. Den Grund für die Teilung und somit auch für die Teilung der Kompetenzen und Verfahren nennen die beiden ASFING Vorstände Klaus Schierhackl und Alois Schedl bei einer Pressekonferenz Anfang 2010 (Kurier vom 08.01.2010) gleich selbst.

Da heißt es im Artikel **„Luftgütesgesetz könnte Autobahn verhindern“**:

Luftgütesgesetz könnte Autobahn verhindern

Aspern – Umweltauflagen lassen Kosten explodieren / Mauteinnahmen sinken

Rund 11.200.000.000 Euro (11,2 Milliarden) betragen die Schulden der Asfinag zum Jahresende 2009. In den kommenden Jahren wird die Zahl auf unglaubliche 18 Milliarden explodieren. Zur Verdeutlichung: Mit diesem Geld könnte man jedem erwachsenen Wiener einen VW-Golf schenken oder 75 Eurofighter kaufen.

Zusätzlich beklagt die Asfinag durch die Wirtschaftskrise einen Rückgang bei den Einnahmen aus der Lkw-Maut um 12,7 Prozent. Dadurch fehlen weitere 150 Millionen Euro im Budget.

Kein Wunder, dass der Straßenerhalter aufs Geld schauen muss. Deshalb

droht nun der A-23-Verlängerung nach Aspern das jähe Aus. Ursache dafür ist das Luftgütesgesetz, wie die Asfinag-Vorstände Alois Schedl und Klaus Schierhackl am Donnerstag erklärten. Denn durch das Luftgütesgesetz darf der Schadstoffausstoß durch neue Autobahnen in Wien nicht erhöht werden.

Das Problem sei dabei weniger die Spange als die Tangente. „Wenn dort durch die Spange 30.000 Autos mehr dazu kommen, dann müssen auf der A23 Maßnahmen gegen die Verschmutzung gesetzt werden“, berichtet Schedl. Im Klartext heißt das, die Tangente müsste vermutlich überdacht wer-

den. Die geplanten Kosten könnten dann von projektierten 430 Millionen auf bis zu 1,2 Milliarden Euro explodieren.

Sparvariante Vermutlich kann deshalb nur eine Verbindung mit der S 1 gebaut werden, der innerstädtische Verkehr des neuen Stadterweiterungsgebietes Aspern würde dann allerdings durch die Donaustadt führen – was bei der Stadt Wien natürlich auf wenig Gegenliebe stößt.

Nicht rütteln will man aber an dem weit teureren Lobautunnel, der rund 1,7 Milliarden Euro kosten wird und von vielen Experten als überholt betrachtet wird.

Die immer wieder in Boulevard-Medien kolportierte große Tangentensperre für die Generalsanierung wird es jedenfalls nicht geben, betonten die Asfinag-Vorstände. Auch wenn ständig Gerüchte kursieren – so etwas war nie geplant. „Es wird auf der Tangente tagsüber immer drei Spuren geben, manche aber eben nur mit Tempo 60“, so Schedl zum KURIER. Nur 2011 wird im Sommer eine Röhre beim Laaerbergtunnel zwei Monate gesperrt, und der Verkehr wird durch eine Röhre geleitet. „Während der Ferien sollte das aber kein Problem darstellen“, sagt Schedl.

–Dominik Schreiber

Zuvor hat in einem Interview in der Zeitung „Die Presse“ vom 20. November 2009 DI Honeger, damaliger zuständiger Abteilungsleiter der ASFINAG folgendes gesagt:

„Gerade der westliche Teil (A23 bis zum Flughafen = Stadtstraße) ist äußerst aufwendig, weil es dort massive Wohnbebauung gibt.“

Weiter heißt es in dem Artikel:

Als wäre die Hiobsbotschaft nicht genug, hat die Autobahnanbindung derzeit auch nicht die geringste Chance, die gesetzliche UVP (Umweltverträglichkeitsprüfung) die 2010 beginnen soll, überhaupt zu bestehen – weshalb das Autobahnprojekt kurzerhand geteilt werden muss.

Ich verlange hier keine Würdigung unseres Vorbringens, verlange aber eine Protokollierung, da diese Argumente für eine Verfahren in zweiter Instanz relevant sind.

Unseres Ermessens widerspricht das Projekt in folgenden Punkten:

Der Bauordnung für Wien als Gesetz, dem Smart City Konzept 2014, dem Masterplan Verkehr 2003 / 2013 und der SUPerNOW 2002:

Im Verfahren für die Spange haben wir gelernt, dass Landesgesetze für den Bau von Autobahnen keine Bedeutung haben. Für ein Projekt der Stadt Wien, werden aber hoffentlich die eigenen Gesetze und Verordnungen Gültigkeit haben.

(Argumente aus der Flächenwidmung vom 10.09.2014)

Das Projekt widerspricht der:

I. ALLGEMEIN

1. BAUORDNUNG

§ 1. (1) Wiener Bauordnung:

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

Die gegenständliche Planung entspricht in keinster Weise den Vorgaben des §1 Abs.1 der WBO und ist daher samthaft abzulehnen. Durch eine Zerschneidung des bestehenden Planungsgebietes kann wohl keine geordnete und schon gar keine nachhaltige Entwicklung stattfinden.

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. Demnach müssten in der gesamten Stadt derartige hochrangige Straßen nachgerüstet werden. Auch bei den neuen Quartieren Sonnwendviertel und Nordbahnhof.

§ 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.

Konkret: Wir möchten von den zuständigen Sachverständigen im Verfahren wissen, ob, bzw. wie diesen Einwenden stattgegeben wurde, bzw. wie diese Verbesserungsvorschläge nun aussehen?

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.

VERKEHR

Zum Verkehr werden wir noch detaillierte Ausführungen von meinen Kollegen hören. Da wir wie schon eingangs gesagt keine Möglichkeit hatten, dass jeder alle Teilbereiche für sich durcharbeiten kann haben wir uns diese aufgeteilt daher von mir hier nur ein paar allgemeine Fragen dazu. Aber um es nochmals festzuhalten, dadurch wurden unsere persönlichen Rechte eingeschränkt.

In der Projektvorstellung von Herrn Kauzner haben wir erstmals gehört, dass es eine Unterführung der Süßenbrunnerstraße gibt. Das ist uns völlig unbekannt. Und die haben wir auch im Film nicht gesehen.

Wann hat diese Umplanung stattgefunden und wo wurde diese kundgemacht, gibt es tatsächlich diese Abänderung tatsächlich, oder war das ein Irrtum?

Warum wurde die Einbindung in die A23 nicht in das Projekt aufgenommen?

Das ist nicht logisch (obwohl verständlich, wegen Projektteilung und Maßnahmen bei der Tangente). Es wurde bei diesem Projekt ja auch die Rampenanbindung Seestadt West und auch Ost aufgenommen.

Wo findet sich die Bearbeitung dieses Teilbereichs?

Ich wohne seit 25 Jahren genau im Großraum Bereich A 23 Ast. Hirschstetten. Ich kennen alle Meldungen aus dem Ö3 Verkehrsdienst und die Auswirkungen. Am Knoten Kaisermühlen gibt es keine Änderungen und dort ist der Stoppel in der Tangente. Das wird sich nicht ändern. Überhaupt, wenn nun 30.000 bis 45.000 Fahrzeuge direkt in die Tangente eingeschleust werden.

Die Fahrzeuge fahren daher spätestens bei der Franz Fellner Gasse ab, wahrscheinlich schon vorher und verstauen mit zusätzlichen 1.000 enden Fahrzeugen unseren Lebensraum.

Welche Maßnahmen hat die Projektwerberin hier vorgesehen um die Bevölkerung davor zu schützen?

Wir haben heute gelernt, dass wir bei der Tangente Grundsätzlich von einem Level of Service E also volle Tangente, wie heute auch schon, rechnen müssen. Nahezu alle Zufahrten an der Ast. Hirschstetten liegen bei einer Auslastung bis fast 1,0. Die höchste Zahl war gerade noch 0,98 also irgendwann bewegen sich Fahrzeuge gerade noch. Das heißt also unsere Befürchtungen wurden bereits in der übergebenen Excelliste vom Herrn Sachverständigen dokumentiert. Damit wir das alle verstehen ersuche ich den Herrn Sachverständigen uns vielleicht zu erläutern, wie viele KfZ hier eingeschleust werden und was passiert, wenn die Auslastung 1,0 erreicht wird?

Wir hören immer wieder von der Entlastung der Ortskerne. Es ist mittlerweile allgemeine Fachsicht, dass mehr Straßen einfach noch mehr Verkehr generieren?

Warum wurde im Fachbericht Verkehr nicht auf die neuen Verkehrszahlen von 2015 (Snizek) eingegangen? Für mich erschließt sich nur, dass Zahlen von 2010 genommen und auf 2012 hochgerechnet wurden? Zumal laut dieser Zählung der MIV in der Donaustadt von 2010 bis 2015 um mehr als 5 % zurückgegangen ist?

Ich stelle daher den Antrag, dass die Verkehrszahlen von 2015 von Snizek als Grundlage für die Berechnung der Verkehrszahlen herangezogen werden und das Projekt damit überarbeitet wird. Weiters beantrage ich, dass die Auswirkungen des weiteren Ausbaus des ÖV in das Projekt aufgenommen und gewürdigt wird. Weiters stelle ich den Antrag das die Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung ebenfalls in das Projekt aufgenommen wird.

Ich wünsche uns und unseren Kindern, dass das Projekt so nicht umgesetzt wird und wenn überhaupt gebaut, deutlich reduziert und tatsächlich menschenverträglich errichtet wird. Den die falschen Entscheidungen der Politikerinnen und Politiker müssen unsere Kinder ausbaden. Die Verantwortlichen sind dann schon längst in Pension!

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!