

dbz-Diskussionsrunde

Themenvorgabe: SPÖ Strassenverbindung S2 (Hirschstetten) - A23! Was bringt die Einigung zwischen Bund und Wien für die Donaustadt?



BR Ernest Cech (SPÖ)

Wir haben es geschafft! Nach jahrelangen intensiven Bemühungen der SPÖ Donaustadt konnten wir endlich unsere Forderungen für die Donaustädterinnen und Donaustädter durchsetzen. Nachdem ÖVP und FPÖ in ihrer leidvollen gemeinsamen Regierungszeit für die Donaustadt nicht einmal den kleinen Finger gerührt haben, einigten sich Bundesministerin Doris Bures und die Stadt Wien über den Ausbau des hochrangigen Straßennetzes in der Donaustadt. Das Endergebnis sieht den Ausbau der S1-Nordostumfahrung, sowie den Autobahnanschluss der Seestadt Aspern vor. Viele Gerüchte kursierten in den Medien, dass die Seestadt ohne Anschluss an das hochrangige Straßennetz nicht realisiert werden kann. Mit der Entscheidung läuft nun der Ausbau der Seestadt wie geplant weiter. Der innere Teil der Straßenverbindung beim Knoten Hirschstetten wird jedoch nicht als Autobahn, sondern als Stadtstraße gebaut werden. Dies hat den wesentlichen Vorteil, dass der Bau einer Stadtstraße um einiges günstiger ist als eine Autobahn. Ein weiterer nicht unwesentlicher Punkt ist, dass die Stadtstraße weniger Baufläche (z.B. für Kurvenradien) für die infrastrukturellen Rahmenbedingungen, die für eine Autobahn ein Muss sind, benötigt. Mit dem Bau der neuen Verbindungen wird das derzeit stark beanspruchte Straßennetz der Donaustadt eine deutliche Reduzierung erfahren und der Verkehr wird sich von den Ortskernen auf die neue Autobahn, bzw. Stadtstraße verlagern. Dadurch wird eine wesentliche Verkehrsberuhigung in den Siedlungsgebieten erzielt und die Wohnqualität für die Donaustädterinnen und Donaustädter wird wieder ansteigen.



GR Toni Mahdalik (FPÖ)

Die Einigung hat leider nur zu einer Minimallösung geführt, die den Stau im 22. Bezirk auf Jahre hinaus als täglichen Begleiter erhalten wird. SPÖ und Grüne haben sich leider nur für eine Erschließungsstraße entschieden statt auf eine hochrangige Spange zwischen A-23 und der künftigen S 1 (Nordostumfahrung) zu bestehen. Was wird sich für die Autofahrer in Donaustadt ändern? So gut wie gar nichts leider, denn die neue Straße wird die Pkws und Lkws von der See-

stadt Aspern und den umliegenden Bereichen wieder nur zur überlasteten A-23 führen. Schon jetzt stauen sich die Autofahrer jeden Tag in der Früh von Breitenlee oder Hirschstetten bis zum Knoten Kaisermühlen und weiter. Die von SPÖ und Grünen bejubelte neue Straße wird den Stau auf der A-23 nur noch weiter verschärfen. Die Folge: Bevor sich die Lenker beim Knoten Hirschstetten einen Kilometer weit anstellen und 20 Minuten brauchen, bis sie auf die A-23 auffahren können, werden sie lieber weiter durch die Ortskerne von Aspern, Breitenlee, Essling und Stadlau fahren. Das ist Verkehrspolitik à la Schilda, die von der rotgrünen Regierung zum Programm erhoben wurde. Warum sich SPÖ-Bezirksvorsteher Scheed diese „Billiglösung“ aufs Aug drücken lassen hat, bleibt sein Geheimnis. Die einzig wirkliche Entlastung für den 22. Bezirk ist nur mit dem Bau der S 1

(Nordostumfahrung) und einer leistungsfähigen Verlängerung der A-23 zur Umfahrung zu erreichen. Dieses wichtige Projekt würde die A-23 sofort und deutlich entlasten, wurde von SPÖ aus Rücksicht auf ihre grünen „Beiwagerln“ (die ja gegen die Lobauquerung sind und den Bezirk im Stau ersticken lassen wollen) sicherheitshalber auf 2016 verschoben. Die Verkehrsformel im 22. Bezirk lautet also auch in den nächsten 10 Jahren: SPÖ + Grüne = Stau.



GR a.D. Bezirksparteioobmann Robert Parzer (ÖVP)

Zu Recht haben wir immer wieder auf die Schaffung der Verbindungsstraße zu S 2 und A 23 bestanden. Ohne diese Anbindung wäre wohl die Seestadt Aspern im Verkehrschaos versunken. Schon jetzt gehören Staus zum täglichen Erlebnis eines jeden Autofahrers im Bezirk. Das liegt daran, dass die Donaustadt ein stetiges Bevölkerung- und Bauwachstum zu verzeichnen hat. Auch die Lage des Bezirks erfordert des Öfteren eine entsprechende Motorisierung des Verkehrsverhaltens. Diese Entwicklung wird in den nächsten Jahren anhalten. Insbesondere wenn die Seestadt Aspern fertig gebaut sein wird. Allerdings muss auch die Straßenerschließung der Seestadt von einem Ausbau des Öffentlichen Verkehrs begleitet werden, wobei die U-Bahnanbindung nur ein Schritt in die richtige Richtung ist. Ergänzt werden muss der U-Bahnausbau durch einen Ausbau der tangentialen öffentlichen Verkehrsverbindungen und eines Ausbaus des S-Bahnverkehrs. Hier wurde viel versprochen, aber zu wenig gehalten. Deshalb ist es höchste Zeit ein neues Verkehrskonzept für den Bezirk zu erarbeiten, das auf die Expansion des Bezirkes Antworten gibt. Zu warten, bis sich die Staus von alleine auflösen, wäre vergeblich. Vor allem muss aber die Stadt Wien darauf achten, dass die Finanzierungsusage sowohl für die Verbindungsspange S2 zur A23, als auch für den raschen Ausbau der Nord-Ost-Autobahn sichergestellt bleibt und nicht andere Überlegungen des Verkehrsministeriums wieder die Oberhand gewinnen.



BR Dr. Gerald Pärtan (Grüne)

Die Siedlungsentwicklung in der Ost-Donaustadt (inklusive Seestadt Aspern) und im NÖ Umland ist kaum zu bremsen und verursacht eine immer unerträglichere Autoverkehrsbelastung in den Ortskernen von Eßling, Aspern, Hirschstetten und auch Breitenlee. Vorrangig wollen wir durch „unwiderstehliche“ Angebote im öffentlichen Verkehr so vielen Menschen wie möglich die Fahrt mit dem Auto ersparen. Hier ist – über die U2-Verlängerung hinaus – noch sehr viel zu tun. Trotzdem werden wir auch aus grüner Perspektive nicht ohne einzelne zusätzliche Straßen auskommen. Die Verbindung von der Seestadt Aspern zur A23/Südosttangente ist aus unserer Sicht – im Gegensatz zum „Speckgürtelförderungsprogramm“ S1 (Regionenring /Lobauautobahn) – sinnvoll und vorrangig. Hier kann mit einem Zehntel der für die „Lobauautobahn“ veranschlagten Geldmittel sehr viel mehr erreicht werden. Die Kunst dabei ist aber, die Ortskerne zu entlasten, ohne zu zuviel zusätzlichen Autoverkehr zu animieren. Denn dieser würde unweigerlich die vermehrte Belastung der übrigen Stadtbereiche nach sich ziehen und die Bemühungen um eine umweltfreundliche Aufteilung des Verkehrs zunichte machen. Deshalb ist auch im rot-grünen Koalitionsabkommen eine „stadtverträgliche“ Straße und nicht die von manchen hier gewünschte „vollwertige“ Transitautobahn vereinbart. Wie diese Straße im Detail ausschauen und wie sie insbesondere im Raum Hirschstetten-Stadlau verlaufen wird, muss noch geklärt werden. Selbst eine nur zweispurige Tunnel-Trassenführung ruft hier Skepsis bei den AnrainerInnen hervor. Gute neue Ideen und viel echter Dialog sind jetzt gefragt. Genau das haben wir Grüne vor und sind zuversichtlich, dass eine Lösung zustande kommt, die möglichst alle Menschen im Bezirk zufrieden stellt.