

Landtagsabgeordnete Renate Winklbauer (SPÖ) Endbericht von SUPerNOW bringt Plus für Verkehrssituation und Umwelt

Der Endbericht der strategischen Umweltprüfung für den Nordosten Wiens (SUPerNOW) liegt vor. Damit lief erstmals vor Beginn eines konkreten Projekts ein umfassendes, beispielhaftes Verfahren, in dem ExpertInnen unter Einbeziehung der BürgerInnen Szenarien entwickelten, um die Auswirkungen künftiger Planungen auf die Umwelt, die Lebenswelt und die wirtschaftliche Entwicklung der Region darstellen zu können.

Bei dieser hervorragend verlaufenen Arbeit gab es in einigen Punkten Übereinstimmung: So stand außer Zweifel, dass die Verkehrsvermeidung einen wesentlichen Zukunftsfaktor darstellt, dass der öffentliche Verkehr Vorrang vor dem Individualverkehr haben soll und dass Verkehrslenkungsmaßnahmen sich als notwendig erweisen. Ebenso allgemein anerkannt wurde die Notwendigkeit, den Ausbau des Flugfeldes Aspern vorzunehmen und eine 6. Donauquerung zu errichten.

Über diese gemeinsame Basis hinaus wurden einige falsche Behauptungen in den Raum gestellt, denen ich hier entgegentreten will. Denn der Endbericht von SUPerNOW entspricht unseren sozialdemokratischen Zielsetzungen mit ihren wichtigsten Bezugspunkten: den Menschen und ihrer Lebensqualität. Dazu gehören der Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie die Verkehrsentlastung durch eine hochrangige Donau- und Straßenquerung.

Keine Lobauautobahn!

Es ist also schlicht und einfach falsch, wenn die Grünen von einer „Lobauautobahn“ sprechen, durch die der Nationalpark Schaden erleidet. Im Gegenteil: Durch die Wahl der günstigen Variante wird es zu einer Verbesserung der Verkehrssituation und der Umwelt kommen. Das bedeutet vor allem für die Menschen in den dicht besiedelten Ortsteilen im Osten der Donaustadt eine spürbare Erleichterung und Verbesserung ihres Lebensumfeldes.

Auch das Argument von der Beeinträchtigung des Nationalparks ist falsch: Dieser wird 25 Meter unter dem Niveau an seiner schmalsten Stelle auf einer Länge von einem Kilometer in einem Tunnel unterquert. Dadurch sind weder Lüftung noch Fluchtstiegen im Schutzgebiet notwendig. Auch von unten wird die Natur nicht beeinträchtigt, sagen die Umweltexperten.

Pluspunkte für Donaustädter Ortsteile

In anderen Varianten hätte der Ausbau der Raffineriestraße den DonaustädterInnen große Sorgen bereitet, das haben wir wiederholt festgestellt. In dieser Variante verläuft die Straße am schonendsten und beeinträchtigt den Nationalpark nicht.

Ein Irrglaube wäre es auch, dem Argument der Grünen zu folgen – Ausbau der Öffis, kein Ausbau der Straßen – und damit auf einen Rückgang des Pkw-Verkehrs zu hoffen. Schauen wir uns an, was die Experten sagen:

Am Biberhaufenweg läge die tägliche Kfz-Belastung ohne Straßenausbau bei etwa 20.000 Fahrzeugen. Bei der von uns präferierten Variante mit Unterquerung des Nationalparks an

der kürzesten Stelle läge der Verkehr bei rund 8000 Fahrzeugen. Das gleiche Verhältnis ergäbe sich am Asperner Siegesplatz und in Breitenlee.

In der Eßlinger Hauptstraße brächte die Variante „Nur Ausbau der Öffis“ 39.000 Fahrzeuge pro Tag, die außen liegende Variante (am Rande von Wien) bis zu 18.000 Fahrzeuge, die aus unserer Sicht optimale Variante brächte täglich etwa 6000 Fahrzeuge!

Die Zahlen sprechen eine deutliche Sprache: die Sprache der besseren Lebensqualität der Donaustädter Bevölkerung durch erfolgreiche Verkehrsentslastung. Das streben wir SozialdemokratInnen an. Daher wollen wir, dass alle Maßnahmen des öffentlichen Verkehrs, die noch vor dem Ausbau der Straßen fertig gestellt werden müssen, in Angriff genommen werden. Außerdem soll der Bau der 6. Donauquerung und einer neuen NO-Tangente – zur Entlastung der Donaustädter Ortskerne vom Durchzugsverkehr – realisiert werden: Hochleistungsstraßen, die den Nationalpark nicht beeinträchtigen und den Nordosten Wiens lebenswert und attraktiv erhalten.



**LAbg. und GR Robert Parzer:
Aus keinem klugen Stall ...**

Zu bx Nr. 5/2003: „Die Totengräber Donaustadt?“ von BV-Stv. Karl Baron (FPÖ)

Barons verkehrs- und sicherheitspolitischen Vorschläge kommen aus keinem klugen Stall! Wer wie Bezirksvorsteher-Stellvertreter Baron und die FPÖ eine berittene Polizei verlangt,

aber die Errichtung von neuen Verkehrswegen für den Bezirk ablehnt, der zeigt, dass er weder von Sicherheitspolitik noch von Verkehrspolitik eine Ahnung hat. Es zeugt von absolutem Unverständnis, wenn eine Partei eine Trassenvariante anstrebt, die dazu führen würde, dass an der Stadtgrenze neue Wohn- und Industriegebiete entstünden, deren Existenz für einen zusätzlichen Verkehrszustrom in den Bezirk sorgen würden. Dann wären die Straßen erst wieder verstopft, weil die Leute zu ihren Wohn- und Arbeitsstätten dann eben nördlich der Stadtgrenze hin- und herfahren müssten. Die Benützung der Ferntrassenvariante brächte für die Autofahrer in diesem Fall keine Fahrzeitverkürzung. Am Ende hätte man nur eine verkehrsverursachende Straße, während die alte Bezirksquerung zum Schaden der Bezirksbürger weiter als Durchzugsweg fungierte. Sollte Baron diese Überlegungen nicht nachvollziehen können, sollte er sich bei seinen verkehrspolitischen Vorschlägen in Zukunft auf Projekte für jenes Fortbewegungsmittel konzentrieren, das er der Donaustädter Polizei für ihre Einsätze verordnet hat: nämlich Pferde.

**BV-Stv. Karl Dampier
Wie heißt der Totengräber
der Donaustadt wirklich?**

Ratespiel für Karl Baron

Oft meldet er sich ja nicht zu Wort, der zweite Bezirksvize der Donaustadt von der FPÖ. Sein Beitrag in der letzten **bx** (Nr. 5/2003) mit dem schaurigen Titel „Die Totengräber Donaustadt“ wäre auch verzichtbar gewesen. Bei mir hat er sich damit ein glattes bezirkspolitisches „Nicht genügend“ eingehandelt.

Die Nordost-Durchführung, die gleichzeitig eine Unterführung ist, bejammert er. Die EU-Ostöffnung tut ihm weh. Ganze Donaustädter Bezirksteile sieht er in der Verkehrshölle verschwinden. Offensichtlich hat er die Pläne nicht richtig angesehen, vielleicht auch verkehrt gehalten – jedenfalls dürfte ihm entgangen sein, dass diese Bezirksteile samt und sonders umfahren werden. Aber, aber Herr Baron – leider oberflächlich wie immer, da wimmelt es nur so von Nieten und Fehlern. Von einer Shopping-City-Ost redet er, die kein Mensch plant. Verantwortungsbewusste Bezirkspolitiker, wie den Bezirksvorsteher Effenberg und den ÖVP-Vorsitzenden Parzer, beschimpft er. Ein bisschen viele Irrtümer auf einmal – oder? Ich tu mir auch schwer damit, den anderen Bezirksvorsteher-Stellvertreter in der Rolle zu ouden, die er spielt. Schließlich ist er nicht irgendwer, sondern immerhin Transportunternehmer von Beruf und äußerst erfolgreicher Ferrari-Pilot aus Berufung.

Meine bescheidene, persönliche Frage an Karl Baron: Ist ein Wirtschaftstreiber in kompetenter Bezirksfunktion, der sich gegen fortschrittliche Verkehrsmaßnahmen im Bezirk stemmt, ein Totengräber der Donaustädter Wirtschaft und Planung?



NO-Durchführung – Unwahrheiten am laufenden Band

= BV-Stv. Karl Baron (FP) =

Was wurde beim SuperNow-Verfahren für den Bau der Nordost-Durchführung nicht alles versprochen: Macht's euch keine Sorgen Leuteln, bis nach Breitenlee wird alles untertunnelt oder überplattet, versicherten SPÖ- und ÖVP-Politiker. Die überplatteten Teile werden zudem begrünt. „Unten fährt der Papa zur Arbeit, oben spielt das Kind“, meinte etwa SPÖ-BV-Stellvertreter Dampier.

Geheime Pläne der Stadtplanung, die der FPÖ-Donaustadt zugespült wurden, zeigen die Wirklichkeit: Im Bereich des Flugfeldes werden nur die Richtungsfahrbahnen nach Norden überplattet, die in Richtung Süden bleiben offen. Ein paar Lärmschutzwände noch, das war's dann. Ein unerträglicher Dauergeräuschpegel und verpestete Luft – das ist es, was die Tausenden Anrainer des Flugfeldes in Aspern und Eßling ab 2010 erwartet! Im Bereich Breitenlee/Ponyseen/Neu-Eßling/Süßenbrunn wird überhaupt alles offen gebaut! Eine Lärmhölle ist den Anrainern auch hier sicher! Wenn man dann noch bedenkt, dass eine Menge neuer Straßen zu den Autobahnknoten gebaut werden und die „Shopping-City-Ost“ ein Magnet für den Lkw- und Pkw-Verkehr wird, kann man nur sagen: „Gute Nacht Aspern, gute Nacht Breitenlee, gute Nacht Eßling“. Ein großer Autobahnknoten ist etwa östlich des Opel-Austria-Werkes geplant, wo sich in einem unberührten Waldstück heute noch eine frequentierte Fütterungsstelle für Rotwild befindet! Die beiden weiteren Autobahnkreuze im Bereich Casinonestraße bzw. Breitenlee/Neu-Eßling werden schließlich dafür sorgen, dass der grüne und teilweise noch ländliche Charakter des Osten der Donaustadt durch die Gier von SPÖ und ÖVP nach Steuergeld („Shopping-City-Ost“) für immer zerstört wird. Diese Planung ist eindeutig ein Verbrechen an der Bevölkerung!