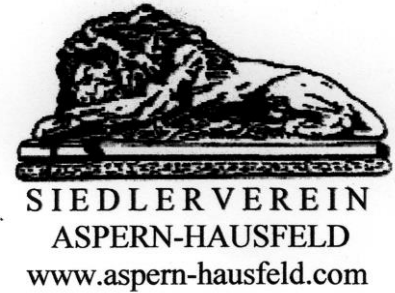


Siedlerverein
Aspern- Hausfeld
Resedaweg 60
1220 Wien
Zvr-Zahl: 46 92 18 549



An die
Magistratsabteilung 21, Stadtteilplanung und Flächennutzung
Bereich Nordost
Rathausstr. 14- 16
1010 Wien

Wien am 16. 03. 2015

Betreff: Plannummer 8071
Betrifft: Stellungnahme zur Änderung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes
in Wien 22, Plandokument 8071

Sehr geehrte Damen und Herren!

Im Namen des Siedlervereins Aspern- Hausfeld geben wir zu dem in Auflage befindlichen Plandokument folgende Stellungnahme ab:

Unsere Siedlung schließt direkt im Westen an das Plangebiet.

Als eines der Ziele der Bearbeitung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes gilt die Herbeiführung von Umweltbedingungen, die gesunde Lebensgrundlagen, insbesondere für Wohnen, Arbeit und Freizeit sichern, gleich wie die Schaffung von Voraussetzungen für einen möglichst sparsamen und ökologisch verträglichen Umgang mit den natürlichen Lebensgrundlagen, sowie dem Grund und Boden, als auch die Vorsorge für die der Erholung dienenden Grün- und Wasserflächen, hierbei insbesondere des Wald- und Wiesengürtels. Im Interesse der Erholung suchenden Bevölkerung und zur Erzielung eines Biotopverbundes sollen die Landschaften des Bisamberg, des Marchfelds und der Lobau miteinander verbunden werden, heißt es im Umweltbericht. Man muss kein Umweltexperte sein, um zu erkennen, dass das vorliegende Projekt all diesen Ansinnen **genau entgegen** arbeitet!

Einen durchgängigen Grünraum, in diesem Planbereich immerhin mehr als 1,6 km (rechnet man die, durch die U- Bahn schon erfolgte Wildsperrung dazu, sogar über 2,5 km), durch eine Autobahn und eine „autobahnähnliche“ Straße zu zerschneiden, ohne bereits im Bebauungsplan festzulegen, dass Hauptverkehrsbänder in diesem Bereich auf jeden Fall in Tunnellage, also unterirdisch, geführt werden müssen, ist nicht zu akzeptieren. Bereits vor über 10 Jahren wurde uns bei einer Jahreshauptversammlung vom damaligen Bezirksvorsteher Franz- Karl Effenberg in Abstimmung mit dem damaligen Verkehrsstadtrat Rudolf Schicker nach langen Gesprächen eine **Tunnellage** in unserem Bereich fix zugesagt.

Der **absurde** Gedanke zwei **Grünbrücken** mit insgesamt 45 m Breite und einer unglaublichen Länge, dass es nicht sehr wahrscheinlich ist, dass diese von Tieren auch angenommen werden, könne dieser 2,5 km langen Trennlinie, in Bezug auf die Natur, gerecht werden, ist unserer Meinung nach vollkommen falsch. (Die durch die Spange S1 auch weiter östlich hervorgerufene Zerschneidung des Lebensraumes ist hier nicht berücksichtigt.)

Wenn im Erläuterungsbericht unter „Ziele der Bearbeitung“ sogar die Berücksichtigung der Grundsätze des barrierefreien Planens und Bauens angeführt sind, ist ein derartiger Antrag schon gar nicht mehr nachvollziehbar.

Grundsätzlich sei daher gesagt, dass die gegenständliche Planung auf die Vorgaben des § 2. (1) der Wiener Bauordnung hinsichtlich einer barrierefreien Gestaltung des Planungsgebietes **keine Rücksicht** nimmt. Im Gegenteil, es wird durch den vorliegenden Entwurf das Planungsgebiet mit unüberwindlichen Barrieren durchzogen. Zusätzliche Barrieren zu den schon bestehenden (Ostbahn und U- Bahn) lehnen wir strikt ab!

Bezugnehmend auf den nächsten Punkt des Berichts, nämlich der Vorsorge für zeitgemäße Verkehrsflächen zur Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses der Bevölkerung und der Wirtschaft, kann man nur sagen, dass dies bei Weitem nicht gelungen scheint.

Möglich, dass man durch derartige Flächenwidmungen den Bedürfnissen der Wirtschaft, niemals aber denen der **jetzigen**, noch der **zukünftigen** Bevölkerung gerecht wird.

Parallel zur Umsetzung der Bebauung in der Seestadt Nord ist nämlich auch geplant, mit der „Stadtstraße Aspern“ und der „S1-Spange Seestadt Aspern“ eine Anbindung an das hochrangige Straßennetz zu schaffen. Diese Straßenverbindungen bilden zusammen eine Verbindungsachse von der geplanten Außenring-Schnellstraße S1 zur A23 und sollen die Verlagerung maßgeblicher Teile des Verkehrs in der östlichen Donaustadt weg von den Wohngebieten ergeben. Diese Behauptung wird allerdings durch keine Untersuchung belegt, noch wird näher erklärt, um welche Wohngebiete es sich handelt. Die umliegenden Wohngebiete werden auf jeden Fall, das zeigen alle Studien, extrem mehr mit Verkehr belastet. Vielmehr kann man, wenn man die, der Gemeinde und auch uns, vorliegenden Zahlen sieht, erkennen, dass jene das bestehende Straßennetz in der Umgebung auf keinen Fall **entlasten** sondern stark **belasten**. Unsere Siedlung ist ein eindeutiges Wohngebiet, wir werden durch derartige Projekte sogar extrem belastet.

Ein Ziel, laut Umweltbericht, ist auch die Reduktion von Luftschadstoffen und Lärm. Bereits auf derselben Seite wird aber die Errichtung dieser Verbindungsstraße zwischen A23 und S1 und eine innenliegende Trasse der S1 als anstrebenswert empfohlen. Dies ist nicht erklärbar.

Auch die Behauptung: „Bei Vollausbau der geplanten Verkehrsinfrastruktur werden nach heutiger Einschätzung von der Seestadt keine nennenswerten Lärmbeeinträchtigungen für die Umgebung ausgehen“ ist nicht nachvollziehbar, noch belegbar, und unserer Einschätzung nach vollkommen falsch und absurd.

„Die innere Struktur des Masterplans für die Aspern Seestadt ist so aufgebaut, dass an stärker verkehrsbelasteten Bereichen, wie z. B. im Einflussbereich der Schnellstraße S1-Spange Seestadt Aspern grundsätzlich weniger lärmempfindliche Nutzungen angesiedelt werden sollen.“
So steht es auch im Umweltbericht. Das ist ja schön für die Seestadt, wir leben aber in jenem Einflussbereich und haben auch ein **Recht auf Schutz vor Emissionen aller Art!**

Es wird auch tunlichst vermieden darauf hinzuweisen, dass kleine Straßen, direkt in und neben Wohn- und Siedlungsgebieten, mit einer **Mehrbelastung an Verkehr** von über 29%, z.B. auf der Ostbahnbegleitstraße, rechnet man die Stadtstraße in unmittelbarer Nähe dazu, sogar mit über 665% rechnen müssen!(Auf und Abfahrten der Spange Flughafen sind hier noch gar nicht berücksichtigt!)[Zahlen: Ma 28/ areal Consult 2013]
Noch ist eine weitere Donauquerung weder genehmigt noch in Sicht. Und wenn diese genehmigt wird, wie kann sichergestellt werden, dass diese auch wirklich gegen allen Widerstand und vor allem der hohen Kosten wegen gebaut wird? Und bis wann ist sie dann befahrbar?

Wie viel Verkehr müssen wir dann erdulden, wenn es vielleicht doch keine zusätzliche Donauquerung gibt?

Die derzeit vorliegende Variante: Stadtstraße und Spange- S1 wird von uns, mit oben erwähnten Argumenten, **abgelehnt** und wir werden auch in Zukunft mit allen demokratischen und legalen Mitteln versuchen den Bau derartiger umwelt- und menschenfeindlicher Straßen zu verhindern.

Die geplante Stadtstraße bringt in Wahrheit **keine Entlastung der Ortskerne** und ist letztlich nur eine, für den Ausbau der nördlichen Seestadt notwendige, Anbindung auf Kosten der derzeitigen Donaustädter Bevölkerung und aller Steuerzahler. Andere Varianten, wie zum Beispiel die Anbindung der Seestadt im Norden an die A23, könnten komplett in Tunnellage erfolgen und würden dennoch nur einen Bruchteil der vorliegenden Streckenführung kosten. (Mit gleichem Regelquerschnitt wie die Stadtstraße könnten sie auch genauso viel Verkehr aufnehmen!)

Wir fordern daher eine Planung, die den Lebensraum der Anrainerinnen und Anrainer weder zerstört noch wesentlich beeinträchtigt (Einhausung oder Tunnel auf der gesamten Strecke der S1 Spange Flughafen und der Stadtstraße, wie bereits damals für unser Gebiet mit BV Effenberg vereinbart!) und den Verkehr nicht in die Wohn- und Siedlungsgebiete bringt (Andere Streckenführung!).

Anstelle einer **Reduktion** von Lärm und Luftschadstoffen, liegt auf der Hand, dass es durch die geplanten neuen Verkehrswege zu einer deutlichen **Erhöhung** kommen wird. In Kenntnis des Fachkonzeptes Mobilität, im Rahmen des STEP 2025, ist anzumerken, dass dieses Konzept für ganz Wien zu gelten hat und keine konträren Auswirkungen auf die Randgebiete statthaft sind.

Es wird im Punkt 3.2. der „Generellen Umweltziele“ die Rücksichtnahme auf typische Ausprägungen der Kulturlandschaft sowie Grünraum- und Biotopvernetzung als auch die Erhaltung und Schaffung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen **sogar nochmals** erwähnt.

Der Behauptung, dass für einige streng geschützte Arten von der derzeit vorherrschenden landwirtschaftlichen Nutzung eine höhere Gefährdung als von der geplanten städtebaulichen Entwicklung ausgehe, widerspricht schon alleine das Vorkommen dieser Arten im Planungsgebiet.

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung werden vielleicht auch neuartige Lebensräume entstehen, ob diese jedoch eine deutliche Erhöhung der Artenvielfalt erwarten lassen, ist schwer zu bezweifeln und nicht belegbar.

Im Abschnitt „Schutzgebiete Wald und Wiesengürtel“ ist von breiten Grünbändern, sowohl westlich als auch östlich der Seestadt, die Rede. Diese sollen die Siedlungsflächen abschließen.

Wenn man jedoch den Plan betrachtet, fragt man sich schon, was denn der Verfasser dieser Zeilen unter „breit“ versteht. Die Breite dieser Randstreifen steht in keiner Relation zu der Größe der Seestadt und dem verbauten Gebiet.

Entlang des westlichen Randes des Stadtentwicklungsgebiets wird vorgeschlagen die Randbebauung punktuell stärker mit dem Grün Raum zu verflechten. Dadurch soll eine optimale Verbindung bestehender und neuer Siedlungsräume erzielt werden.

Im Klartext heißt dies jedoch, dass die Gebäude der Seestadt, welche kaum dem Charakter unserer Siedlung entsprechen, noch näher an diese heranrücken und damit auf **wertvollen Wald- und Wiesengebieten** stehen. Dass dafür irgendwo anders in der Donaustadt als Ausgleichsmaßnahme Grünzüge ausgestaltet werden, ist für uns und alle direkt betroffenen Anrainer kein Trost.

Wie lächerlich die 35 m breite Grünbrücke im Osten und der geplante 10 m breite Grünstreifen auf einer Fußgänger und Radverkehrsbrücke ist, wurde bereits erwähnt!

Aber selbst diese Übergänge sind nur ein Lippenbekenntnis, da **keine** widmungsmäßige **Berücksichtigung** im Plan vorgeschlagen wird.

Ein kleiner Teil des Plangebiets, der sich zwischen der Marchegger Ostbahn und den nördlich angrenzenden Siedlungen erstreckt, war am 1. 3. 1985 als Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel gewidmet und ist daher gem. §24 Abs.4 Wiener Naturschutzgesetz Landschaftsschutzgebiet. Diese Unterschutzstellung kann durch Verordnung der Landesregierung widerrufen werden, wenn die Voraussetzungen des §24 Abs. 1 des Wiener Naturschutzgesetzes auf diese Fläche nicht zutreffen. Die Beurteilung dieser Flächen erfolgt jedoch im Rahmen dieses Umweltberichts und wird von der Gemeinde selbst eingeschätzt!

Dass dieses Gebiet dem §24 Abs. 1 des Wiener Naturschutzgesetzes bald sicher nicht mehr entsprechen wird können wir bereits heute sagen. Wir fordern daher **unabhängige Experten**, die diese Beurteilung vornehmen!

Sowohl der Blick auf eine **Autobahn** und ihre **überirdischen Anschlussstellen**, die sich daraus ergebenden nicht regulierbaren Emissionen, als auch die **Zerstückelung des Wald- und Wiesengürtels**, zielen nicht auf die Herbeiführung von Umweltbedingungen, die gesunde Lebensgrundlagen und die Schaffung von Voraussetzungen für einen möglichst sparsamen und ökologisch verträglichen Umgang mit den natürlichen Lebensgrundlagen sowie dem Grund und Boden (hierbei sei nochmals der Wald- und Wiesengürtel erwähnt) ermöglichen sollen.

Durch den vorliegenden Entwurf soll der Rahmen für die Entwicklung eines „Städtebauvorhabens“ und eines „Straßenbauvorhabens“ geschaffen werden.

Beide Vorhaben werden wohl nicht ohne die Beeinträchtigung der derzeit ansässigen Donaustädter Bevölkerung, insbesondere der direkten Nachbarn in den Jahrzehnte alten Siedlungsgebieten westlich und östlich der Seestadt durchgeführt werden. Die in dieser Festsetzung des Flächenwidmungsplanes und teilweisen Festsetzung des Bebauungsplanes beantragten, von uns obenstehend erläuterten Punkte, gehen allerdings über ein **annehmbares Maß** hinaus.

Rücksichtnahme auf bestehende Grün- und Wohngebiete sieht unserer Meinung nach anders aus!

Die Bewohner der Seestadt leben bald angenehm in ihrer „Smart- City“, den „Dreck“ jedoch darf der Rest der Donaustadt schlucken!

Der Siedlerverein Aspern- Hausfeld beeinsprucht hiermit die geplante Änderung der Flächenwidmung. Wir bitten Sie daher im Interesse der ansässigen Bevölkerung vom Beschluss, der von uns beanstandeten Punkte, Abstand zu nehmen!

Mit freundlichen Grüßen
(für den Verein)

Obmann
Ing. Peter Blanc
0664 / 206 37 00

Kassiererin
Gerlinde Novak
0664 / 496 28 07

Schriftführer
DI (FH) Walter Doczekal
0660 / 577 14 33