

## Manifest für Mobilität in der Donaustadt

### 1. Einleitung:

Ziel der folgenden Forderungen, mit denen wir keinesfalls Anspruch auf Vollständigkeit erheben, ist die Entwicklung des Bezirkes Donaustadt zu einer „Smart City“ - ein Schlagwort, das gerne von Politikern gebraucht wird, aber mehr als eine Phrase ist. 2010 wurde von der Europäischen Kommission die „European Initiative on Smart Cities“ gestartet. Deren Ziel ist die nachhaltige und sparsame Energienutzung und die Senkung der Treibhausgasemissionen bis 2020 um 40%. Bürgermeister Häupl hat 2011 eine anspruchsvolle Zielsetzung vorgegeben: "Wir wollen uns von Anfang bemühen, bei Smart Cities eine führende Rolle in Europa zu spielen."

Mit der gegenwärtigen Verkehrspolitik werden allerdings die Zielsetzungen der "Smart City" keinesfalls erreicht. Insbesondere durch Straßenprojekte wie "Stadtstraße Aspern, Spange Seestadt Aspern, S1 Wiener Aussenring Schnellstraße Schwechat-Süssenbrunn" wird das Prinzip der "Smart City" für die Region Wien Nordost und das angrenzende Niederösterreich grundsätzlich aufgegeben.

Diese autobahnartigen Hochleistungsstraßen werden das Verkehrsaufkommen im Bezirk keinesfalls verringern sondern ein hohes Maß an zusätzlichem Verkehr bewirken. Die allermeisten Verkehrsteilnehmer wollen nämlich nicht an der Stadt vorbei, sondern in sie hinein fahren. Nur 8% derer, die mittels motorisiertem Individualverkehr die Stadtgrenze von außerhalb in die Stadt queren, verlassen diese als Durchzugsverkehr wieder (lt. Aktueller Studie der Planungsgemeinschaft Ostregion)

Damit ist die in der verkehrspolitischen Auseinandersetzung von BefürworterInnen der Hochleistungsstraßen immer wieder angeführte Behauptung, durch den Lobautunnel etc. werde Wien wesentlich vom Verkehr entlastet, weil der Durchzugsverkehr wegfalle, klar widerlegt. Der durchfahrende Verkehr (8%) ist nicht das wesentliche Problem, sondern die vielen Fahrten zum Arbeitsplatz in der Stadt, wo das Straßennetz überlastet ist. Nur der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr kann hier Abhilfe schaffen.

Auf der Esslinger Hauptstraße, z.B. werden laut Berechnung der Asfinag ([www.asfinag.at](http://www.asfinag.at).....Wien, Projekte) nach Fertigstellung der geplanten Hochleistungsstraßen, inklusive Lobautunnel, täglich 25.000 Fahrzeuge verkehren. Das sind um 5.000 mehr als derzeit.

## **2. Zur Ausgangssituation:**

Die Einwohner der Donaustadt sind durch den massiven Zuzug mit einschneidenden Veränderungen in ihrem Lebensraum konfrontiert.

Verkehrslärm in den Siedlungsgebieten gefährdet nachweislich die Gesundheit der Anrainer, die Feinstaubbelastung ist eine ernsthafte Bedrohung für uns alle, vor allem jedoch für Kinder. Studien zeigen, dass Ultrafeinstaub das Erbgut unserer Kinder nachhaltig schädigt und Mutationen des Erbgutes bis in die 3. Generation – also bis zu den Enkelkindern – nachweisbar sind!

Unsere Gärtner klagen über existenzbedrohende Verkehrspläne wie z.B. die Errichtung der Stadtstraße Hirschstetten, die quer durch die wenigen noch verbliebenen Anbauflächen geführt werden soll.

Bürger wehren sich gegen Pläne, die die Errichtung dieser autobahnähnlichen Straße mitten durch das Wohngebiet vorsehen, weil damit der MIV aus dem gesamten Umland in die Donaustadt hineingezogen wird. Geschäfte sperren zu, z.B. in der Esslinger Hauptstraße, die auf Grund des unerträglich hohen Verkehrsaufkommens so unattraktiv geworden ist, dass in den letzten 2 Jahren sieben Geschäfte schließen mussten; die Nahversorgung ist nicht mehr gewährleistet.

Es wird immer mehr Wohnraum geschaffen und nicht bedacht, dass man den neuen Bewohnern der Donaustadt auch ausreichend Straßen und öffentliche Verkehrsmittel bieten muss.

Man errichtet ein Wohngebiet nach dem anderen und verbaut sich selbst alle Möglichkeiten für eine vernünftige Straßenführung. Also wurde auf bereits bestehende Gassen in den Siedlungsgebieten zurückgegriffen und der Verkehr kurzerhand dorthin geleitet – siehe die unzumutbare Verkehrsbelastung im Lobauvorland, in der Esslinger Hauptstraße, in der Breitenleerstraße,.....

## **3. Grundsätzliche Forderung:**

Wir verlangen aus all diesen Gründen eine entschiedene Abkehr von der gegenwärtigen Verkehrspolitik zu Gunsten lösungsorientierter und leistbarer Maßnahmen. im Sinne des Leitbildes „Smart City“ sind die finanziellen Mittel vom Individualverkehr (Autobahn- und Tunnelbau) umzuschichten Richtung öffentlichem Verkehr. Wir brauchen eine wesentlich großzügigere Ausstattung des Bezirkes mit Straßenbahnlinien und einem dichten Netz an Buslinien als Zubringer zu U-Bahnen und Schnellbahnen als derzeit. Die dafür notwendigen Mittel sind wesentlich geringer als die geplanten Hochleistungsstraßen. Außerdem sind diese Maßnahmen viel mehr beschäftigungswirksam als der Autobahn- und Tunnelbau, der großteils von internationalen Großfirmen maschinell durchgeführt wird. Abgesehen von der Umweltproblematik sollten in Zeiten allgemeiner Budgetknappheit auch auf die Kosten sorgfältiger beachtet werden. Asfinag-Schulden sind bekanntlich potentielle Staatsschulden, da der Bund voll haftet dafür!

Die Stadterweiterung darf nicht auf Kosten der Lebensqualität der schon hier lebenden Menschen geschehen, sondern muss im Einklang aller erfolgen.

## 4. Maßnahmen- u. Forderungskatalog

Wir verlangen die Erstellung eines entsprechenden großflächigen Gesamtverkehrskonzeptes für die Donaustadt und die angrenzenden Regionen, welches so ausgestaltet ist, dass die Lebensqualität in den Wohngebieten beibehalten bzw. wieder hergestellt wird.

Wir fordern daher von den zuständigen Behörden, folgende Punkte in ein gut durchdachtes Gesamtverkehrskonzept für Transdanubien einzubinden:

### 4.1. Park & Ride Plätze bzw. Garagen an jeder großen Stadteinfahrt in die Donaustadt

Begründung: Die großen Einfahrtsstraßen bringen tägliche Tausende Pendler aus dem Marchfeld in die Stadt. Dadurch kommt es zur Überlastung dieser Straßenzüge, vor allem der Breitenleerstraße und der Großenzersdorfer Straße.

Lösungsansatz: Errichtung von P&R Garagen bzw. Stellplätzen bereits am Stadtrand bzw. in stadtnahen Gemeinden wie Großenzersdorf oder Raasdorf und Anbindung dieser Stellflächen an das öffentliche Verkehrsnetz.

### 4.2. P&R für Besitzer der Jahreskarte der Wr. Linien kostenlos

Begründung: das sehr attraktive Angebot der Wr. Linien, eine Jahreskarte um 1€ pro Tag zu erwerben, wird mit Sicherheit von einem Großteil der Autofahrer angenommen, wenn nicht das Abstellen des Autos diesen Betrag um mindestens das Dreifache übersteigt – zur Erinnerung: die günstigste Parkgebühr in P&R Garagen in der Donaustadt beträgt 3€ pro Tag!

Die Pendler, die sich die Parkgebühren nicht leisten wollen, parken bei den Straßenbahn und U-Bahnstationen und lassen den Anrainern keine Chance, den eigenen PKW abzustellen.

### 4.3. Ausweitung des Gültigkeitsbereiches der Jahreskarte

der Wiener Linien auf die erste Zone des Niederösterreichischen Umlandes

Begründung: durch die Ausdehnung des Gültigkeitsbereiches in die umliegenden Gemeinden Niederösterreichs werden viele Bewohner dieser Gemeinden statt mit dem eigenen Auto mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Stadt fahren! Außerdem ergeben sich dadurch zusätzliche Park and Ride Gelegenheiten.

### 4.4. Qualitätsoffensive bei Vertragsunternehmen der Wr. Linien

Die Verkehrszeiten und Intervalle der Buslinien sind auf ihre Tauglichkeit zu prüfen und auf Bedürfnisse der Benutzer abzustimmen. Haltestellen sind ausnahmslos auf Wetterschutztauglichkeit umzubauen (Winter).

Bessere Ausstattung der Haltestellen mit elektronischen Anzeigetafeln:

Besonders dringlich ist eine umfassende Ausstattung der U2-Haltestelle Aspernstraße und der dortigen Bushaltestellen. Insbesondere bei den großen Intervallen der Busse am späteren Abend ist es für zahlreiche Fahrgäste, die per U2 ankommen, zeitökonomisch sinnvoll die Auswahl des Busses zur Heimfahrt nach dem Abfahrtszeitpunkt zu wählen. Dazu braucht man bereits an den beiden Bahnsteigen der U2 Anzeigetafeln, von denen die Abfahrtszeiten sämtlicher Busse ersichtlich sind, um den kürzesten Weg zu wählen und den gewünschten Bus noch zu erreichen.

### 4.5. Ausbau von Hochleistungs – Verkehrsmitteln bis zur Stadtgrenze Wiens

bzw. darüber hinaus, wie z.B. die Verlängerung der Straßenbahn Linie 25 bis nach Großenzersdorf oder die Verlängerung der S 80 bis Raasdorf

Begründung: zur Zeit endet die Straßenbahn Linie 25 in Aspern. Um also auf den 25er umsteigen zu können, müssen die Pendler durch Essling bis Aspern mit dem Auto fahren, wo es jedoch keine Abstellmöglichkeit für die Autos gibt.

Ebenso endet die S 80 in Hirschstetten zwischen der Hirschstettnerstraße und der Hausfeldstraße, wo doch angesichts der dichten Besiedelung ein großes Potential an Fahrgästen wohnt und die Umsteigemöglichkeit zu Straßenbahn und Bussen notwendig ist. Es gibt dort auch keine Verkehrsfläche, um Autos abzustellen und auf die Schnellbahn umzusteigen. Nicht einmal eine Umsteigemöglichkeit von der erst kürzlich errichteten U2 zur S 80 wurde eingeplant, wodurch die S 80 daher selbst für einen großen Teil der Donaustädter schwer zu erreichen ist.

Lösungsansatz: die Straßenbahn Linie 25 entlang der Esslinger Hauptstraße oder parallel zur Esslinger Hauptstraße bis nach Großenzersdorf verlängern. Die S 80 bis Raasdorf führen und dort durch eine leistungsfähige P&R Anlage aufzuwerten!

#### **4.6. Erweiterung des Angebotes an Post- und Bahnbusen bzw. Nahverkehrszügen aus dem Marchfeld nach Wien**

Begründung: neueste Studien zeigen, dass das Marchfeld – verglichen mit den Einzugsgebieten aus dem Süden, Westen und Nordwesten Wiens für den öffentlichen Verkehr fast nicht erschlossen ist und in dieser Region ein großer Nachholbedarf des Landes Niederösterreich besteht.

#### **4.7. Weniger Umsteigen für Pendler**

Führung sämtlicher Busse aus Niederösterreich (vom Osten, und Norden) nicht nur bis zur erstmöglichen U-Bahnstation, sondern bis ins Bezirkszentrum Donaustadt. Damit wird zahlreichen Pendlern einmal Umsteigen erspart und damit die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrsmittels gesteigert. Z.B. Busse aus dem Marchfeld über Essling nicht nur bis U2 Aspernstraße, sondern bis Kagran führen.

#### **4.8. Unterbindung des Durchzugsverkehrs in Siedlungsgebieten**

Begründung: Siedlungsgebiete müssen – auch bei forcierter Stadterweiterung – vom Durchzugsverkehr freigehalten werden. Feinstaub und Lärmbelastung sind gesundheitsschädlich und der Bevölkerung nicht zuzumuten.

Die Stadterweiterung darf nicht auf Kosten der Lebensqualität der schon hier lebenden Menschen geschehen, sondern muss im Einklang aller erfolgen.

#### **4.9. Rückwandlung des Lobauvorlandes zum Ruhe- und Erholungsgebiet für alle Wiener**

Begründung: seit über 20 Jahren wird den Bewohnern des Lobauvorlandes gesagt, dass es sich bei dem massiven Durchzugsverkehr durch das Siedlungsgebiet des Lobauvorlandes um eine „Notlösung“ handelt, um die überlastete Esslinger Hauptstraße zu entlasten, bis die Stadtstraße fertig ist.

Selbst unter widrigsten Umständen kann es nicht über 20 Jahre dauern, um ein taugliches Verkehrskonzept zu entwickeln. Der Lärmpegel ist hoch im gesundheitsschädigenden Niveau, ebenso die Feinstaubbelastungen durch tausende Autos täglich.

#### **4.10. Lokale Ortsumfahrungen sind zu prüfen**

und ggf. in verträglicher Form in Tieflage oder in geschlossener ebenerdiger Lage auszuführen.

#### **4.11. Massiver Ausbau der Radwege**

Hierzu sollen die lokale Radlobby Transdanubien sowie die Radlobby aus NÖ einen Ausbauplan für das Stadtgebiet und das Umland erarbeiten.

#### **4.12. Fahrradabstellplätze und Spinde für Helme etc.**

an den Stationen der Öffis im Speziellen im U-Bahnbereich bereitstellen. Weiters müssen auch in Bereichen von öffentlichen Schulen geeignete Roller- und Fahrradabstellplätze eingerichtet werden.

#### **4.13. Schulwegsicherung vermindert Autofahrten**

Daher ist eine hochwertige Schulwegsicherung für Volksschulkinder einzurichten, welche durch eine wesentlich größere Anzahl von Zivildienern möglich wäre. Ein Großteil der besorgten Eltern verursachen Stau, Abgase und Lärm im Bereich von Schulen, weil sie ihre Kinder aus Sicherheitsgründen nicht zu Fuß zur Schule gehen lassen wollen; das muss sich ändern!

#### **4.14. Umgehende Wiedereröffnung der S-Bahnstation Lobau**

Sie wird von den dortigen Bewohnern dringend gebraucht und ist für zahlreiche Donaustädter der wichtigste Zugang zum Erholungsgebiet Neue Donau und Donauinsel. In der Badesaison sind die Parkplätze in diesem Gebiet völlig überlastet.

### **5. Notwendige Sofortmaßnahmen zur Entlastung der Donaustädter**

#### **5.1. Sofortige Optimierung der Buslinien von und zur Seestadt Aspern**

Den Bewohnern der Seestadt wird abgesehen von der U2 keine vollwertige Versorgung mit Buslinien geboten, die neuen Bewohner haben keine direkte Anbindung an Zentren und Grätzl der Umgebung (zB. Hirschstetten, Kagran, Breitenlee).

#### **5.2. Sofortige Verkürzung der Intervalle der S 80**

(im 10 – 15 Minutentakt führen) und des 26A (zu den Spitzenzeiten im 3 Minutentakt führen statt dem derzeitigem 4-Minutenintervall)

#### **5.3. Unterbindung der Schleichwege durch das Siedlungsgebiet,**

insbesondere durch das Lobauvorland, durch gegenläufige Einbahnsysteme und Umwandlung der Brockhausengasse im Bereich des unverbauten Gebietes in einen Fahrrad – und Fußgängerweg

#### **5.4. Redimensionierung des Projektes Stadtstraße Aspern**

auf „einspurig in jede Richtung“ vgl. mit B3 in Floridsdorf und ohne Verbindung mit der S1-Spange Seestadt.

#### **5.5. Errichtung von Messstellen zur Luftgütemessung, auch des Ultrafeinstaubes**

#### **5.6. Errichtung von Messstellen zur Lärmmessung**

#### **5.7. Vermehrte Polizeikontrollen nach dem Immissionschutzgesetz**

Geschwindigkeitsmessungen, Kontrollen von Durchfahrtsverboten, Kontrollen der LKW,....

#### **5.8. Einsatz von E- Bussen als Zubringer zur U2 in den Siedlungsgebieten**

Sie sind wendiger, kommen besser voran und sind leise.

#### **5.9. Parkraumbewirtschaftung in den Zentren des Bezirkes,**

zumindest aber entlang der Straßenbahn- und U-Bahnstationen, damit den Anwohnern Parkplätze für den eigenen Pkw bleiben.

## 5.10. Tageszeitabhängige Tempolimits auf den Hauptstraßen

## 5.11. Wohnstraßen in allen Siedlungsgebieten

## 5.12. Die Prinzipien der „Smart City“ beachten

Ausbau der Nahversorgung, Erhalt der Felder und Äcker und somit Erhalt der Lebensgrundlage für unsere Bauern und Gärtner.

**5.12. Auch in der Donaustadt und in Floridsdorf sind City-Bike Verleihstationen** im Bereich der großen Zentren einzurichten

**5.13. Prüfung von innovativen Varianten zur Überwindung des überbordenden MIV** im Bereich Großenzersdorf bis Aspern, zum Beispiel durch eine Hochbahn zwischen dem Stadtrand und der Endstation U2 Seestadt

**Das BNWN, versteht sich als ein überparteiliches Netzwerk aus sechzehn Siedlungsgenossenschaften und Initiativen in der Stadt/ Umlandregion Wien-Nordost.**

FB: <https://www.facebook.com/bnwn.nordost>

Web: <http://www.lobauvorland.at>

<http://www.hirschstetten-retten.at>

Ing. Heinz Mutzek  
Koordinator das  
BürgerInnen-Netzwerk Verkehrsregion W- NO  
Maschlgasse 114  
A-1220 Wien  
Mailto: [bnwn.nordost@gmx.at](mailto:bnwn.nordost@gmx.at)

Ziele des BNWN:

Die verfehlte Verkehrspolitik in dieser Grenzregion hat mittlerweile schwerwiegende Auswirkungen auf die Lebensqualität der hier lebenden Bewohner.

Das BNWN fordert von den Entscheidungsträgern in Wien und NÖ ein konkretes Mobilitätskonzept welches unter aktiver Bürgerbeteiligung entstehen soll.

Die Rahmenbedingungen dazu werden nicht nur durch den „Masterplan für eine partizipative Stadtentwicklung“ definiert sondern aus der Aarhus-Konvention und Richtlinien der Europäischen Union.

Das BNWN ist Mitglied der Aktion21-Pro Bürgerbeteiligung und unterstützt die Forderung nach **Frühzeitigkeit**, **Ehrlicher** und **Transparenter** Bürgerbeteiligung und weitest gehend **Ergebnisoffener** Partizipation (FEE). <http://www.aktion21.at>

