



# Fragwürdige Behauptungen zur „Umfahrung“

Wir bestehen auf der Feststellung, dass Fragen nicht dazu dienen, Panik zu erzeugen, sondern mündigen BürgerInnen zu ermöglichen, Sachverhalte in ihrer vollen Tragweite zu hinterfragen.

Um eine angemessene Bürgerbeteiligung bei der Diskussion zu ermöglichen, stellen wir den inhaltlichen Punkten der NÖ-Straßendienst Broschüre weitere Fakten gegenüber:

„...Vorarbeiten haben schon begonnen...“

Sogenannte Einbautenumlegungen (Strom, Kanal, Wasser usw.) wurden mit hohem Risiko und viel Geldeinsatz begonnen (mögliche Fehlinvestition). Mehrere Klagen vor dem Verwaltungsgerichtshof sind indes noch nicht entschieden.

„...Nach Prüfung der Ökologen werden keine Schutzgebiete (von der Trasse) berührt...“

Das Land hat eigenmächtig im Bereich Kreisverkehr Martinskirche - ohne fachliche Begründung - Natura 2000 Gebietsgrenzen verschoben, um eine Naturverträglichkeitsprüfung zu umgehen und „grünes“ Licht für den Straßenbau zu geben.

„...der Durchstich wird geringfügig verlegt... und ein naturnahes Gerinne geschaffen...“

Der Durchstich **hat** ein naturnahes Gerinne, der Durchstichverband (Stift, Stadtgemeinde, Bundesheer) versäumte bisher jedoch, dieses sachgerecht zu pflegen. Er soll an mehreren Stellen verlegt werden, um der „Umfahrungs“-Trasse und ihren künftigen Anbindungen Platz zu machen: das ist mehr als geringfügig!

„...die Umfahrung bietet verkehrstechnische u. lärmtechnische Verbesserungen...“

Entlastung des Stadtgebiets?! Über die verkehrstechnischen Veränderungen existieren anderslautende, fundierte Gutachten. Heute ist Stand der Wissenschaft, dass durch neue Straßen zwischen 15% und 20% mehr Verkehr induziert wird. Lärmschutzwände können die Schadstoffbelastung durch Abgase und Feinstaub nicht verringern. Es ist gemäß der zu erwartenden Verkehrsentwicklung daher eher mit deren Zunahme zu rechnen.

„...Ziel: Wohngebiete sollen entlastet werden...“

Statt einer Entlastung findet lediglich eine Verkehrsverlagerung in andere Wohngebiete statt (Wiener Straße, Lothringerviertel, Martinsviertel, Aufeldgasse, Wasserzeile). Von Lärm

**Mit einer Gegenüberstellung will die PUK eine differenzierte Meinungsbildung unter Einbeziehung weiterer wichtiger Tatsachen ermöglichen**

geringfügig entlastete Straßenzüge wie etwa der untere Bereich der Albrechtsstraße/Hölzlgasse sind enorm stark belastete Bereiche auf der Aue des Martinsviertels gegenüberzustellen. Ca. 1730 AnrainerInnen werden lärmäßig geringfügig entlastet (Albrechtsstraße, Hölzlgasse).

Dem gegenüber werden 1500 AnrainerInnen aus Martinsviertel, Schwarzer Au, Birago- und Lothringerviertel massiv belastet.

deren Folgekosten bisher nicht ausgewiesen wurden (Erhöhte Betriebskosten wegen des erforderlichen Auspumpens, Nicht-Benützbarkeit im Falle der Flutung...)

... eine leistungsfähige Anbindung an das Gewerbegebiet wird geschaffen...“

Kreisverkehr Rattenloch: Ohne Zweifel ist die Anbindung des Gewerbegebiets erforderlich – ein Versäumnis von Jahrzehnten! Die PUK favorisiert allerdings einen günstigeren Standort für diese Anbindung.

Unzweifelhaft allerdings ist aufgrund der Trassenführung die langfristige Zielsetzung des Projekts: Die Baukosten von ca. 70 Mio Euro sind ein klarer Hinweis darauf, dass eine Anbindung an die Autobahn bzw. die Fortführung über den Martinstunnel Richtung Wienerwald die eigentlichen Ziele sind.

„...es ist keine regionale Zunahme des Verkehrs zu erwarten... dagegen eine Entlastung des Stadtgebiets...“

Der langfristig geplante Autobahnanschluss und die Kapazitätserweiterung Richtung Kierling und Tullnerfeld ziehen weiteren Verkehr an.

Durch Beginn bzw. Ende der Straße mitten im Stadtgebiet sind bei den Kreisverkehren neue Stauzonen absehbar. Bahnpendler müssen weiterhin den Weg über den Stadtplatz zum Bahnhof/Niedermarkt wählen. Für Autofahrer aus der Kernzone ist die Auffahrt auf die Umfahrung Richtung Wien unattraktiv, weil erst Richtung Kitzendorf gefahren werden müsste.

„...Kosten des Projekts € 60 Mio. ...“

Der Projektbetreiber veranschlagte in der Öffentlichkeit bisher immer 70 Mio. Euro. Dann war wieder von 64 Mio die Rede, jetzt gar „nur“ 60 Mio. Die laxen Handhabung dieser enorm hohen Geldbeträge, lässt eine unangemessene Leichtfertigkeit im Umgang mit unseren Steuergeldern vermuten.

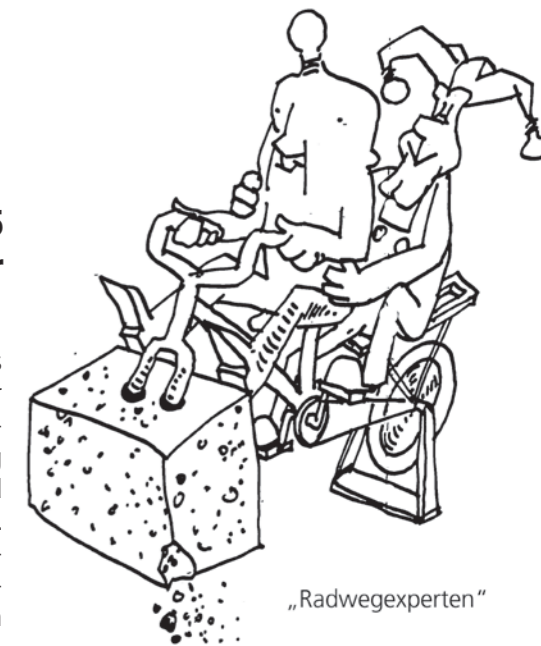
# Missbrauch des Amtsblattes

In der Leopoldnummer des Amtsblattes 8/2005 ist auf Seite 5 ein Artikel mit folgender Überschrift zu lesen „Bürgermeister Schuh verurteilt Panikmache der PUK“.

Heiliger Leopold „schau obi“ - jetzt wird durch Bmst. Schuh schon amtliche Parteipolitik betrieben, auf Kosten der Klosterneuburger Steuerzahler. Die Meinung des Bürgermeisters zu Aussendungen anderer Gemeinderatsfraktionen gehört mitnichten in ein Amtsblatt. Parteipolitik gehört in Parteizeitungen, oder das Amtsblatt ist kein Amtsblatt, sondern ein Mitteilungsblatt der im Gemeinderat vertretenen Parteien, in dem jede Gruppierung nach erzielten Stimmen Raum für Artikel in diesem Mitteilungsblatt zur Verfügung hat. Mit Erstaunen liest man in diesem Amtsblatt „Die PUK versucht die Bürgerinnen und Bürger von Klosterneuburg mit angeblichen Autobahnprojekten zu verunsichern und das zweispurige Projekt einer Entlastungsstraße mit bestehenden oder geplanten Autobahnen in Wien in Zusammenhang zu bringen. Diese Manipulation ist aufschärfste zurückzuweisen...“

Die Umfahrung blockiert offensichtlich das logische Denken! Im Parteiprogramm der ÖVP

und in allen Medien ist Bgm. Schuh mehrmals und immer wieder und vehement für den Bau der Donaubrücke und für den Martinstunnel eingetreten. Mit der Donaubrücke erhält Klosterneuburg aber einen Autobahnanschluss an die A22 und damit an den künftigen Autobahn-Ring um Wien. Im amtlichen Genehmigungsbescheid der Umfahrung ist die Breite der Umfahrung mit 11,5 m angegeben. Wenn auch zunächst nur 2 Fahrstreifen mit überbreiten Banketten gebaut werden sollen, ist doch klar, dass man diese überbreite Ausführung nicht aus Jux und Tollerei oder aus Freude an einer überbreiten Straße in der Au (mit einer Bahnunterführung, einer Stelzenbrücke über die Bahn, mit Weidlingbach- und Rollfährerstraßenunterführung und Verlegung des Durchstiches) bauen will. Diese sehr kostenaufwändigen Baumaßnahmen sind bereits auf einen möglichen Autobahnanschluss konzipiert (dazu siehe Gutachten der TU Wien). Wenn nun ein Autobahnanschluss kommen sollte, ist eigentlich naheliegend,



dass die ASFINAG als potenter Betreiber die Donaubrücke bauen würde. Wer ist da eigentlich der Verunsicherer, Herr Bgm. Schuh, oder reicht Ihre Zukunftsperspektive für Klosterneuburg nur bis zur nächsten Wahl?

Eine Veröffentlichung einer Gegendarstellung im nächsten Amtsblatt betrachtet die PUK als faire Vorgangsweise gegenüber der amtlichen Diskreditierung der PUK!

Werner Schmidt

# Was tun andere Gemeinden?

Es ist keineswegs so, dass aufgrund der „Kompetenzverteilung“ eine Gemeinde zur Passivität verurteilt ist, weil das Immissionsgesetz-Luft andere Gebietskörperschaften (Land und Bund) mit der Umsetzung betraut.

Einwohnern und ca. 35 Km<sup>2</sup>, Höhenunterschiede bis zu 900m) hat eine Arbeitsgruppe zum Mobilitätsmanagement installiert, mit dem Ziel der Erhöhung der sanften Mobilität (z.B. den Radverkehrsanteil auf 20% zu erhöhen). Umweltstadtrat DI Walter Schwarz im Originalton: „Das Mobilitätsmanagement der Stadt Feldkirch soll den BürgerInnen helfen, PKW-Fahrten zu reduzieren und auf attraktive Alternativen wie ÖPNV (Anm.: öffentlicher Personennahverkehr) oder Fahrrad umzusteigen. Dadurch soll weniger Lärm, weniger Luftbelastung und mehr Lebensqualität für die FeldkircherInnen auf ihren kurzen Wegen erreicht werden.“

Dazu hat Feldkirch eine Reihe von Maßnahmen ergriffen. Einige herausgegriffene Beispiele:

- Förderungsaktionen: Gemeinde trägt Differenzbetrag zw. gesetzlichem Fahrtkostenvergütung und Jahresnetzkarte im Verkehrsverbund
- Ständiger weiterer Ausbau und Verbesserung

- des Radwegenetzes
- Verbessertes Splitstreuungsmanagement
- Alle Neuanschaffungen des Fuhrparks der Stadt und angeschlossener Betriebe verfügen über Partikelfilter
- Alle Stadtbusse bereits auf Partikelfilter umgerüstet
- Fahrradcheckpoints: eingerichtete und frei zugängliche Reparaturwerkstätten für Fahrräder
- Abhaltung von Fahrradreparierkursen
- Umfragen (z.B. auch über Gefahrenstellen für Radfahrer) = demonstrierte Bürgernähe
- Dienstfahrräder
- Institution eines „Fahrradbeauftragten“ mit dem Ziel, ein gleichberechtigtes Miteinander aller Verkehrsteilnehmer zu erzielen
- Unterstützung der Einführung betrieblichen Mobilitätsmanagements für private und „halb-öffentliche“ Betriebe.

Es lebe die Kreativität!