

Mailverkehr mit Fr. Stadtrat Vassilakou bezüglich Verkehrssituation am Handelskai

**Von:** Friedrich \*EXTERN\* [mailto:friedrich\_hochmann@hotmail.com]

**Gesendet:** Dienstag, 21. Oktober 2014 21:54

**An:** GGr. SVKEB Post

**Betreff:** Entwicklungsgebiet U2-Achse

Betrifft: Verkehrsentwicklung am Handelskai

Sehr geehrte Frau Vizebürgermeister!

Der Handelskai ist im Bereich Reichsbrücke bis Joh. Böhm Platz mit ca. 34000 Fahrzeugen pro Tag belastet wodurch sich ein Dauerschallpegel gem. Lärmkataster von mehr als 76dB ergibt. Ein solcher ist, wie Sie sicher wissen schwer gesundheitsschädlich und führt zu einem stark erhöhten Risiko und auch Auftreten von Herz-Kreislauferkrankungen, einschließlich Herzinfarkten und Schlaganfällen. Dazu kommen Wertminderungen von Wohnungen, von denen die meisten bereits vor dem wahnwitzigen Ausbau des Handelskais in den 70er Jahren bezogen waren, um mehr als 60% nach den Schätzregeln der TU-Wien Institut für Verkehrsplanung.

Im Zuge der Genehmigungsverfahren für das Stadioncenter wurde vom Büro Dr. Rosinak ein Verkehrsgutachten erstellt, in dem u.a. die WU und das Viertel 2 in seiner heutigen Form und einige andere damals geplanten Gebäude berücksichtigt wurden. In diesem Gutachten wird ein Anstieg des Verkehrs auf 50000 Fahrzeuge pro Tag prognostiziert und damit auch ein Anstieg des Dauerschallpegels.

Die Planung für das Entwicklungsgebiet U2-Achse sieht nun, wie Ihnen sicher bekannt ist, für den Bereich Reichsbrücke bis Tangente Gebäude mit einer BGF von 342 200m<sup>2</sup> mit der Nutzung Wohnen oder Schwerpunkt Wohnen und von 230 000m<sup>2</sup> mit der Nutzung Büro oder gemischter Nutzung vor, wobei noch weitere Gebäude vor Planungsbeginn stehen deren BGF noch nicht festliegt.

Dies bedeutet, dass sich der Verkehr am Handelskai, der in diesem Gebiet die einzige leistungsfähige Straße ist, sich deutlich über die prognostizierten 50000 Fahrzeuge pro Tag erhöhen wird und der

Dauerschallpegel dann mehr als 80db betragen wird, mit allen gesundheitlichen und finanziellen Konsequenzen für die Anrainer und auch für die Krankenkassen und Pensionsversicherungen.

Dazu kommt, dass die Fahrbahn des Handelskais im angegebenen Bereich in einem desolaten Zustand ist und dadurch unnötig Lärm erzeugt wird. Dabei ist gerade dieser Bereich des Handelskais von einer für heuer geplanten Sanierung ausgenommen. Aus welchen Gründen dieser Bereich ausgenommen wird, bleibt unerfindlich und ist wohl kaum zu begründen, außer vielleicht, dass man den Horden von Fußball-„Fans“ bei der Fahrt zum Happel Stadion keine Baustellen zumuten will. Offenbar werden diese „Fans“ für besonders wertvolle Menschen gehalten.

Auf meine diesbezüglichen Hinweise habe ich seitens des Bezirks nur die nicht sehr zufriedenstellende Antwort erhalten, dass ein ordentliches Verkehrskonzept erstellt werden muss, eine Antwort, die mir eher dümmlich erscheint.

Darf ich fragen, ob seitens Ihrer Dienststellen an einem solchen Konzept bereits gearbeitet wird und ob daran gedacht ist die betroffene Bevölkerung einzubinden?

Vielleicht wäre es auch möglich den §43 Abs. 2 StVO ordentlich zu vollziehen, unter Berücksichtigung der Entscheidungen des VfGH B123/90, B426/90 (8. Okt. 90), B778/86 800-802/86 (9. Okt. 87) (alle Vorrang der Interessen der Anrainer vor Verkehrsinteressen), B51/76 (auch B202/76, B326/76) (21. Juni 77) (§43 Abs. 2 StVO ist weder im Hinblick auf die Eigenschaft einer Straße als Bundesstraße, noch sonst etwa in zeitlicher Hinsicht beschränkt), B931/93-12 (24. Juni 994) (auch geringe Verbesserungen für die Anrainer rechtfertigen verkehrsbeschränkende Maßnahmen nach § 43 Abs.2 StVO; Salzburger Busfahrverbot).

Dabei wäre es auch dringend erforderlich die Einhaltung der erlaubten Geschwindigkeit strikt zu überwachen, was derzeit absolut nicht der Fall ist, da die wenigen Radarboxen nur selten scharf sind und wenn sie aktiv sind, dann sind sie nach Aussage des Herrn Stadthauptmann auf eine viel zu hohe Toleranzgrenze eingestellt, um wenigstens die ärgsten „Sünder“ zu erfassen, da der Polizei Strafreferenten fehlen.

Da Wien eine Stadt mit eigenem Statut ist sollten Sie, Frau Vizebürgermeister, vielleicht doch erwägen die „Parksheriffs“ mit der gesamten StVO zu belehnen und als Verkehrspolizei einzusetzen mit eigenen Strafreferenten, um eine effektive Überwachung zu ermöglichen. Die Polizei ist dazu ganz offensichtlich nicht in der Lage und vielleicht auch nicht willens.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Friedrich Hochmann  
B.I. Handelskais

### **Bestätigung**

vassilakou Stadtrat

13.11.2014

An: friedrich\_hochmann@hotmail.com

Büro der Geschäftsgruppe  
Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz,  
Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung  
1., Rathaus, 1082 Wien

182270-2014

Sehr geehrter Herr Hochmann!

Ihre E-Mail vom 21. Oktober 2014 ist im Büro der Geschäftsgruppe Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung eingelangt und wird so rasch wie möglich bearbeitet. Ich ersuche Sie daher um etwas Geduld, bis Sie eine Antwort erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

Claudia Smolik  
Büroleiterin  
Büro Vizebürgermeisterin und amtsführende  
Stadträtin Mag.<sup>a</sup> Vassilakou  
Geschäftsgruppe Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz,  
Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung  
Tel: 4000-81674  
Fax: 4000-99-81670  
mailto: post@gsk.wien.gv.at

**Antwort**

vassilakou Stadtrat  
27.11.2014

An: friedrich\_hochmann@hotmail.com

Büro der Geschäftsgruppe  
Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz,  
Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung  
1., Rathaus, 1082 Wien

GSK-182270/2014

Sehr geehrter Herr Hochmann!

Vielen Dank für Ihre E-Mail vom 21. Oktober 2014 an Frau  
Vizebürgermeisterin und amtsführende Stadträtin Mag.<sup>a</sup> Vassilakou. Nach  
Rücksprache mit der zuständigen Fachabteilung kann ich Ihnen Folgendes  
mitteilen:

Die Verlängerung der U2 im 2. Wiener Gemeindebezirk in den Jahren 2008

bzw. 2010 in Richtung Donaustadt wirkte als Motor der Stadtentwicklung (Entwicklungsgebiet „U2- Achse“). Im Einzugsbereich der neu errichteten Stationen entstanden bis heute eine Vielzahl an Neubauten wie das überwiegend als Bürostandort konzipierte „VIERTEL ZWEI“, das erst kürzlich fertiggestellte Wohnprojekt „Campus Lodge“ und der Campus-WU. Die bauliche Entwicklung nimmt entsprechend dem gesamtstädtischen Bevölkerungswachstum rasant zu.

Die für das Entwicklungsgebiet „U2-Achse“ prognostizierten Flächenwerte für eine Wohn- und Büronutzung unterliegen jedoch sich ständig verändernden Rahmenbedingungen und Unsicherheiten, zumal die weiteren Entwicklungsschritte auch stark von den jeweiligen LiegenschaftseigentümerInnen abhängig sind.

Eine grundsätzliche Zielrichtung der städtebaulichen Entwicklung, die sich auch im Stadtentwicklungsplan 2025 (STEP 2025) wiederfindet, ist es, den steigenden Wohnraumbedarf vorrangig an infrastrukturell gut erschlossenen Bereichen bei gleichzeitiger Sicherung von Wohnqualität und guter Freiraumqualität zu decken. Diesbezüglich stellt das Entwicklungsgebiet „U2-Achse“ eine infrastrukturell ausgezeichnet erschlossene Potenzialfläche dar, die in der beschriebenen Weise sinnvoll genutzt werden soll.

Im „Leitbild Siedlungsentwicklung“ des STEP 2025 sind die disponiblen, teilweise brachliegenden Liegenschaften entlang der U2-Trasse als „Gebiete mit Entwicklungspotenzial für Wohnen und Arbeiten“ ausgewiesen. Diese sind zum Teil zusätzlich als „Vorrangzone für die künftige Ergänzung von City-Funktionen“ gekennzeichnet. Im Fokus steht dabei die Schaffung von lebendigen, urbanen Stadtquartieren. Darüber hinaus kommt dieser Bereich im Zielgebiet „Donauraum Leopoldstadt - Prater“ zu liegen. Wichtige Ziele sind die zu schaffenden Vernetzungen und Durchwegungen sowie die Anbindung an das rechte Donauufer. Ferner wurde die Wahrung der Erholungsgebiete und des Landschaftsschutzgebietes Prater als Ziel definiert.

Bereits im Jahr 2003 wurden, im Zuge der Verlängerung der U2, die vorhandenen Flächenpotentiale im Nahbereich der neuen U-Bahnstationen im Leitbild „U2-Station Messe bis Wehlistraße“ erfasst und bewertet. Aufgrund der vorhandenen Standortqualitäten und der fortgeschrittenen Gebietsentwicklung erfolgte in den Jahren 2012 und 2014 eine Evaluierung des Leitbildes. Das Leitbild und dessen Evaluierungen bilden die Grundlage für die weiteren Planungsschritte sowie die städtebauliche und auch verkehrliche Entwicklung des Gebietes.

Im Zuge von vertiefenden Verkehrsuntersuchungen werden die jeweils relevanten Projekte und Nutzungen in ihrer Gesamtheit betrachtet.

Generell werden für das Entwicklungsgebiet „U2-Achse“ die Nutzung der bereits bestehenden, sehr guten Erschließung im öffentlichen Verkehr und die Schaffung eines attraktiven (Durchwegungs-)Angebotes für den FußgängerInnen- und Radverkehr angestrebt. Durch den Einsatz einer reduzierten Stellplatzverpflichtung bei künftigen Neubebauungen soll der motorisierte Individualverkehr weitgehend minimiert werden.

Zusätzlich werden umfassende, innovative Mobilitätskonzepte (z.B. Car-Sharing-, E-Bike- Angebot) eingefordert, die den Umweltverbund weiter stärken. Mit diesen Maßnahmen soll eine zusätzliche Belastung der bereits ansässigen Bevölkerung durch eine Erhöhung des motorisierten Individualverkehrs hintangehalten werden.

Wie bereits in der E-Mail vom 31.03.2014 ausgeführt, befindet sich die Fahrbahn der HB – 14 Handelskai in einem verkehrssicheren und gebrauchsfähigen Zustand.

Die bis vor kurzem stattgefundenen großflächigen Straßenbauarbeiten konzentrierten sich auf die Fahrbahnoberfläche der HB 14 in Wien 2., Handelskai auf den Abschnitt Johann-Böhm-Platz bis Wehlstraße sowie den Abschnitt Innstraße bis Haussteinstraße. Weiterführend wurde auch der Abschnitt Innstraße bis nach der Donaueschingenstraße im 20. Bezirk nachhaltig saniert.

Nicht unerwähnt sei die Tatsache, dass im August dieses Jahres im Bereich nach der Kafkastraße und bis auf Höhe Wachaustraße, auf Seite der Bahnanlage bzw. der Donau, vorhandene Setzungen im Nahbereich der Einlaufschächte ebenfalls behoben wurden. Dabei konnten die Einlaufschächte soweit umgebaut werden, sodass diese nicht mehr direkt im Fahrbahnquerschnitt sondern im Seitenstreifen situiert sind.

All diese Maßnahmen dienen der Verbesserung der Substanz bzw. zur Verbesserung des Fahrkomforts für alle VerkehrsteilnehmerInnen.

Mit freundlichen Grüßen

Claudia Smolik  
Büroleiterin

Büro Vizebürgermeisterin und amtsführende

Stadträtin Mag.<sup>a</sup> Vassilakou  
Geschäftsgruppe Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz,  
Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung  
Tel: 4000-81674  
Fax: 4000-99-81670  
mailto: post@gsk.wien.gv.at

## Replik

### **RE: WG: Entwicklungsgebiet U2-Achse (gsk-182270/2014)**

Friedrich  
27.11.2014  
An: vassilakou Stadtrat

Sehr geehrte Fr. Smolik!

Ich danke für Ihre Antwort.

Allerdings muss ich feststellen, dass Sie auf mein Hauptanliegen, die Verkehrsproblematik auf dem Handelskai, nicht eingegangen sind. Es bleibt daher die Feststellung, dass Bebauungen im Ausmaß von mehr als 500 000m<sup>2</sup> BGF geplant werden ohne sich auch nur einen einzigen Gedanken zu machen, wie denn dann die Anrainer des Handelskais noch leben werden können.

Den Anrainern werden somit brutal und zynisch Dauerschallpegel von ca. 80dB zugemutet. Dass diese nach dem Stand der medizinischen Wissenschaft damit ein extrem erhöhtes Risiko an Herz-Kreislauf Erkrankungen zu erkranken bedeutet, stört die Fr. Vizebürgermeister offenbar nicht, zumal sich ja auch die MA46, die zu deren Geschäftsbereich gehört, auf den Standpunkt stellt, dass der §43 Abs. 2 StVO und drei VfGH Urteile, auf die ich schon mehrfach hingewiesen habe und die eindeutig den Vorrang der Anrainerinteressen festlegen, nicht ausreichen um dem Gesetz

entsprechende verkehrsbeschränkende Maßnahmen zu setzen.

Car-Sharing und die anderen schönen Dinge auf die Sie hingewiesen haben, sind kaum geeignet das extreme Anschwellen des motorisierten Individualverkehr am Handelskai in einem Ausmaß zu dämpfen, dass ein Leben als Anrainer des Handelskais in dem Sinne möglich sein wird, dass keine extreme Gefahr besteht durch Umwelteinflüsse, wie eben Verkehrslärm in ein frühzeitiges Siechtum (Herzinfarkte, Schlaganfälle) und Tod getrieben zu werden, wobei zu betonen ist, dass die Mehrzahl der Anrainer-Wohnungen am Handelskais schon vor dem wahnwitzigen Ausbau des Handelskais in den frühen 70iger Jahren bestanden haben.

Sie geben auch keinen Grund dafür an, dass der Bereich zwischen Reichsbrücke und Joh. Böhm Platz des Handelskais nicht saniert wird, obwohl sich dieser verkehrsmäßig am stärksten belastete Bereich in keinem besseren, eher schlechterem, Zustand befindet als jene Bereiche, die nun saniert werden. Offenbar liegt es an den sehr häufigen Matches im Happel Stadion und der Unwilligkeit der Fr. Vizebürgermeister den Zuschauern, die bekanntlich ein mehr als zweifelhaftes Benehmen an den Tag legen, durch Baustellen am Handelskai Ungemach zu bereiten; dann lieber den Anrainern.

Im 3. Reich wurde eine willkürlich ausgewählte Bevölkerungsgruppe drangsaliert, in Wien werden die Anrainer der Hauptstraßen drangsaliert und schweren gesundheitlichen Schädigungen ausgesetzt. Können Sie mir bitte den prinzipiellen Unterschied der Handlungsweisen erklären (dass ein quantitativer Unterschied besteht gebe ich gerne zu)?

mfg

Friedrich Hochmann  
B.I. Handelskai

**Urgenz**

Friedrich  
05.12.2014  
An: vassilakou Stadtrat

Sehr geehrte Fr. Vizebürgermeister, sehr geehrte Fr. Smolik!

Ich verweise auf meine Mails vom 21. 10.2014 und 27.11. 2014 zu im Betreff angeführten Thema und möchte nachfragen, ob ich noch heuer mit einer Antwort rechnen kann.

Bei einer professionellen Planung müsste an sich bei einer Planung über ca. 520 000m<sup>2</sup> BGF in einem kleinen Gebiet in dem außerdem nur eine einzige

leistungsfähige Strasse mit sehr zahlreichen Anrainern verläuft, auch eine die Gesundheitsinteressen der Anrainer, die im übrigen durch Gesetz (StVO §43 Abs. 2) und einheitliche Spruchpraxis des VfGH wie

B123/90, B426/90 (8. Okt. 90), B778/86 800-802/86 (9. Okt. 87) (alle Vorrang der Interessen der Anrainer vor Verkehrsinteressen), B51/76 (auch B202/76, B326/76) (21. Juni 77) (§43 Abs. 2 StVO ist weder im Hinblick auf die Eigenschaft einer Strasse als Bundesstraße, noch sonst etwa in zeitlicher Hinsicht beschränkt), B931/93-12 (24. Juni 994) (auch geringe Verbesserungen für die Anrainer rechtfertigen verkehrsbeschränkende Maßnahmen nach §43 Abs.2 StVO; Salzburger Busfahrverbot).

ein Recht auf Schutz vor Belästigungen, insb. durch Lärm, Geruch und Abgase haben, auch ein diesen Kriterien entsprechendes Verkehrskonzept vorliegen.

Da es nun ernsthafte Bemühungen seitens des Gesetzgebers gibt, die Information interessierter Bürger zu verbessern und Abschied vom Amtsgeheimnis zu nehmen, möchte ich Sie dringend bitten mich über das entsprechende Verkehrskonzept zu informieren.

mfg

Friedrich Hochmann  
B.I. Handelskai