

II- 535 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XIII. Gesetzgebungsperiode

Präs.: 14. März 1972

No. 314/J

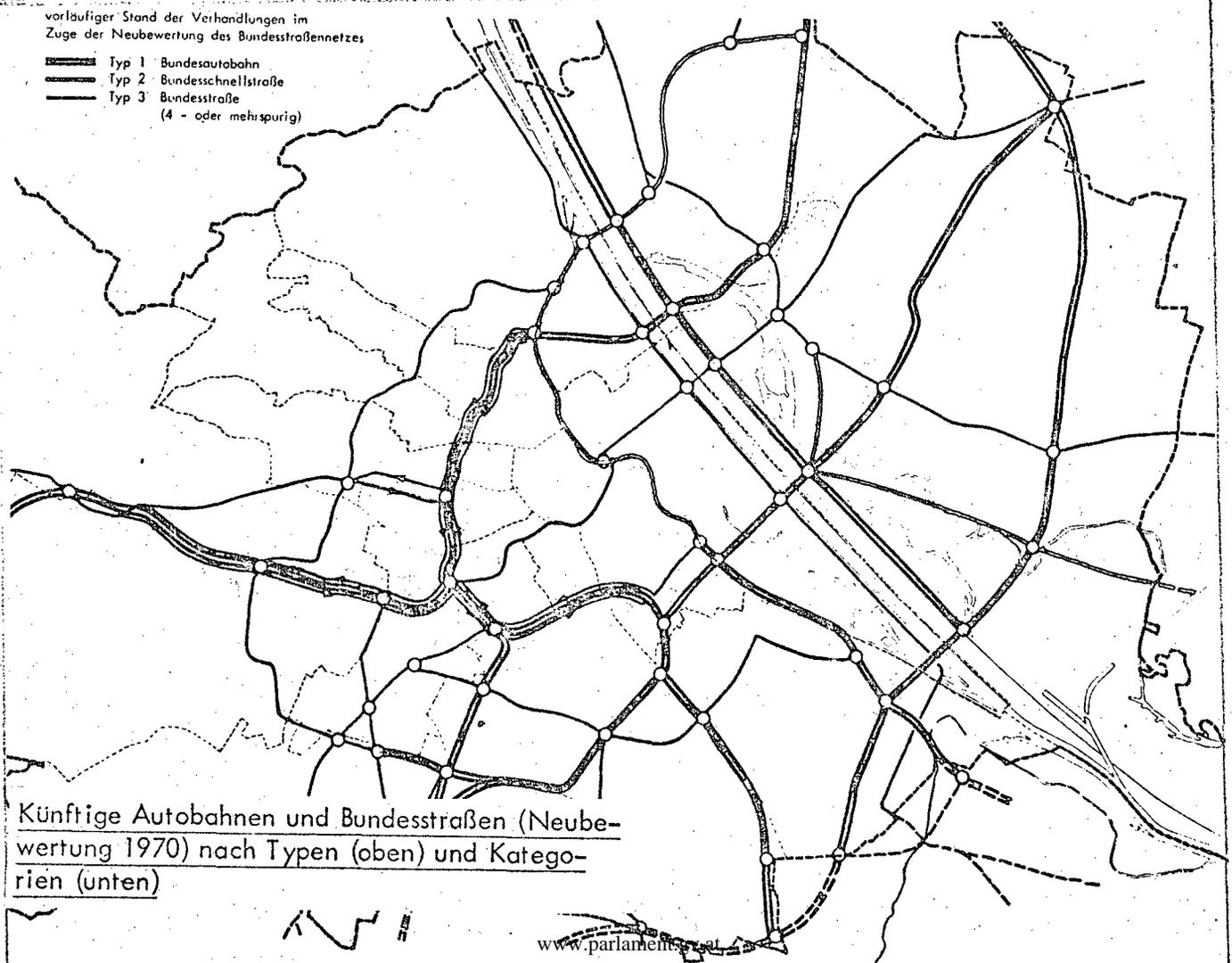
A n f r a g e

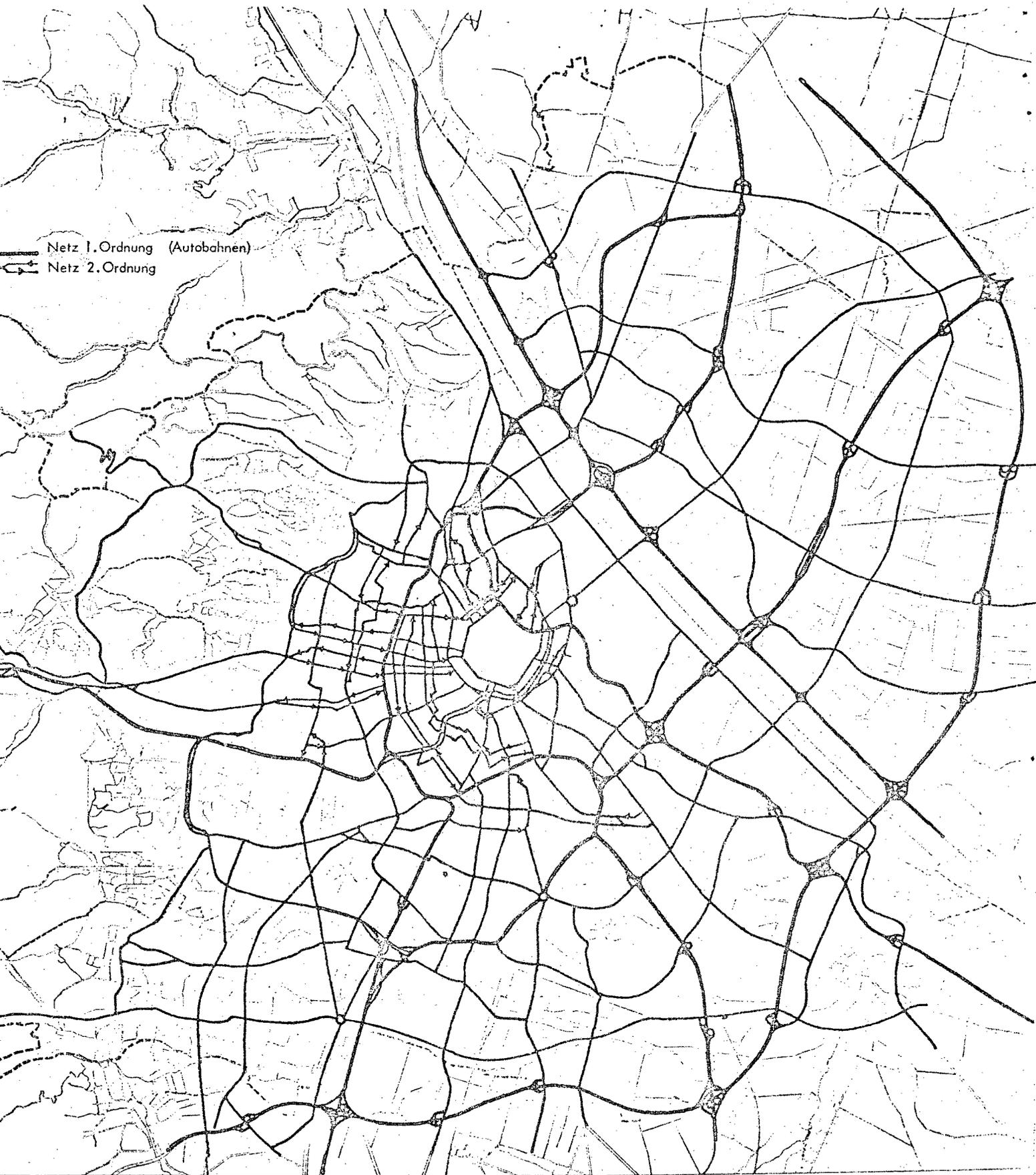
der Abgeordneten Dr. HUBINEK, HAHN  
und Genossen

an den Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz  
betreffend Donaukanal Schnellstraße

Das Bundesgesetzblatt 286 vom 5.8.1971 (Bundesstraßengesetz 1971) sieht im Verzeichnis 2 unter der Bezeichnung S 2 eine "Donaukanal Schnellstraße" mit der Trassenführung Prater-Donaukanal-Wien/Floridsdorf-Wien/Stammersdorf vor.

Auch im "Verkehrskonzept für Wien", herausgegeben vom Magistrat der Stadt Wien, Geschäftsgruppe VI, Mag. Abt. 18, Stadt- und Landesplanung aus dem Jahre 1970 ist der Bau einer Bundes-schnellstraße entlang des Donaukanals vorgesehen. (Siehe Abb.)





Darstellung 68:

Straßennetz 1. und 2. Ordnung, Planungsstand  
1970

Im selben Stadtplanungskonzept wird an anderer Stelle allerdings der wahre Charakter dieser Straßenführung gekennzeichnet, indem die vorgesehene Donaukanalstraße ~~an~~ in das Straßennetz erster Ordnung einbezogen wird. Dort heißt es: "Das Straßennetz erster Ordnung wird von Autobahn und Stadtautobahn gebildet." Die Donaukanal Schnellstraße wird daher eine reine Stadtautobahn sein.

Diese Planung widerspricht allen Erfordernissen modernen Umweltschutzes und der Städteplanung. Im Verkehrskonzept heißt es noch in der Vorbemerkung "Das Verkehrskonzept setzt auf dem Gebiet Umweltschutz besonders dort an, wo die stärkste Konzentration menschlicher Tätigkeit gegeben ist: in der Innenstadt. In ihrer Erschließung durch die U-Bahn, die Anlegung eines Kranzes von Wagengaragen und ein von U-Bahnstationen ausgehendes Fußwegenetz bilden zusammen ein Verkehrssystem, das die Innenstadt für dort Wohnende und Arbeitende sowie für ihre Besucher wieder zu einem gesunden Lebensraum macht."

Diese Bundesstraße ist aus zwei Gründen untragbar:

- 1) Der Donaukanal darf nicht zu einer reinen Verkehrsachse degradiert werden. Ganz abgesehen von dem unbestrittenen städteplanerischen Grundsatz, den Individual- und Durchgangsverkehr/<sup>nicht</sup> durch die dichtbevölkerte Innenstadt zu schicken, kommen diesem natürlichen Mittelpunkt der Stadt ganz andere Funktionen zu. Der Donaukanal müßte wieder zur Flußlandschaft inmitten der Stadt werden, die ein sinnvolles Erholungsgebiet für dichtbewohnten Wohn- und Umraum darstellen könnte; immer vorausgesetzt, daß die Innenstadt wieder Wohnstätte und nicht nur ein reines Büroviertel werden soll.
- 2) Der Donaukanal ist heute noch ein wertvolles Erholungsgebiet für tausende Wiener. Nach einer vom Institut für Raumplanung durchgeführten Studie "über den Besuch der Grünflächen in Wien" aus dem Jahre 1967 wurden auf der Brigittenauer Lände am Sonntag, den 18.6.1967 1583 Personen gezählt, den darauffolgenden Dienstag, den 20.6.1967 wurde die Frequenz von 656 Besuchern registriert.

Umgelegt auf die Gesamtfrequenz eines ganzen Jahres bedeutet das den Besuch der Brigittenufer Lände von mehr als 300.000 Personen.

In dieser Untersuchung wurde weiters festgestellt:

- Die Mehrheit dieser Besucher befand sich auf einem Spaziergang oder Ausflug und kam der Grünanlage wegen.
- 90 % dieser Besucher kommen Sonntags zu Fuß zur Brigittenufer Lände , an Wochentagen sogar 100 %.
- Diese Leute kommen daher wohl aus sehr nahe gelegenen Wohngebieten.
- Zweidrittel - dreiviertel der registrierten Besucher kommen mehrmals wöchentlich bis täglich in diese Grünanlage.

Diese auszugsweisen Ergebnisse sollen den gar nicht hoch genug zu veranschlagenden Erholungswert dieser Anlage dokumentieren. Die Bebauung des Donaukanals ist somit aus Überlegungen des Umweltschutzes als auch aus gesundheits- und erholungspolitischen Gründen schärfstens abzulehnen.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an Frau Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz folgende

#### A n f r a g e

- 1.) Werden Sie aus Gründen des Umweltschutzes und der Gesundheitspolitik den Bau der Donaukanal Schnellstraße, die in ihren Auswirkungen eine Stadtautobahn durch dichtbebautes Wohngebiet darstellt, verhindern ?
- 2.) Wenn ja, wann werden Sie diesbezügliche Gespräche mit dem Bundesminister für Bauten und Technik aufnehmen ?
- 3.) Wenn nein, wie erfüllen Sie im konkreten Fall den Auftrag des Gesetzgebers, der Ihrem Ressort die gesundheitspolitischen Kompetenzen und die Koordinationskompetenz für den Umweltschutz übertragen hat ?

- 5 -

- 4.) Sind Sie bereit, dem Nationalrat in jedem Fall ehe-  
baldigst einen Bericht über Ihre Maßnahmen in dieser  
Angelegenheit zu erstatten ?
- 5.) In welcher Form werden Sie in Hinkunft der durch der-  
artige Bauwerke (insbesondere Stadtautobahnen) be-  
troffenen Bevölkerung Möglichkeiten zur umfassenden  
Information bzw. der Mitsprache über die Entscheidung  
und Durchführung derartiger Pläne geben ?