

# Offener Brief an die Stadt Wien

**Mag. Michael Ludwig**  
Bürgermeister von Wien

**Mag.a Ulrike Sima**  
Stadträtin für Verkehrsplanung

**Mag. Jürgen Czernohorszky**  
Stadtrat für Umweltschutz

Wien, am 29.8.2024

## **A4-Redimensionierung JETZT: Klimaschutz statt Komfortbaustelle**

**A4 Autobahngeneralerneuerung vom Knoten Prater bis Knoten Schwechat:  
Klimaschutz, Naturschutz und Verkehrsreduktion sind wichtiger als Komfortbaustelle**

Sehr geehrter Herr Bürgermeister! Sehr geehrte Frau Stadträtin! Sehr geehrter Herr Stadtrat!

Die Beantwortung der Umweltinformationsanfrage vom 26.7.2024 (s. Beilage) bestätigt die Sorge der Wiener und Wienerinnen um die **weiterhin geplanten Baumfällungen von 1040 Einzelbäumen**, sowie die **Rodung zahlreicher zusätzlicher Jungbäume und Sträucher** für die Generalsanierung der A4.

Die massive Flächeninanspruchnahme samt Baumrodungen rührt daher, dass eine zweistreifige Verkehrsführung im Baustellenbereich von der ASFINAG als notwendig angenommen und von der Stadt Wien unhinterfragt hingenommen wurde. Begründet wird dies mittels einer Verkehrsuntersuchung mit sehr fragwürdigen Erkenntnissen und ohne Prüfung jeglicher Alternativen.

Nur für temporäre Sanierungsarbeiten

- akzeptiert die Stadtverwaltung **eine erneute dauerhafte Versiegelung von 1300 m<sup>2</sup>, sowie weitere großflächige Dauerversiegelung** für Baustelleneinrichtungen samt verbreiteter Zufahrtswege.
- genehmigt die Stadt eine „**temporäre**“ **Rodung sensibler Restbestände des Prater-Auwalds von über 13.000 m<sup>2</sup>** (Lucie Goldner Promenade), welche unwiederbringliche Eingriffe in ökologische Habitate sowie weiters Kühlungsverluste und jahrzehntelange ökologische Regenerierung bedeutet.
- **gewährt und unterstützt die Stadt eine Baustellenabwicklung, welche die Gesamt-Sanierungskosten unverhältnismäßig um Millionenbeträge in die Höhe treibt** - Gelder, die man sinnvoll in den Ausbau und die Ertüchtigung des Öffi-, Rad- und Fußverkehrs investieren sollte.
- duldet die Wiener Mobilitätsplanung **eine Verschlechterung der bestehenden Hauptkanal-Service-Straße für Radfahrer:innen** durch die Verschmälerung der Radspur und Rückbau von Lärmschutz.
- offenbart die **Wiener Verkehrspolitik eine klare Ungleichbehandlung von MIV-, Rad- und Öffi-Nutzer:innen**. Denn bei den aktuell laufenden Generalsanierungen hochrangiger Schienenverbindungen (Stammstrecke, U4, S80, ua), welche täglich wesentlich mehr Menschen transportieren als die A4, werden die Verbindungen über Monate komplett gesperrt.

Die Masterplanung der A4-Sanierung – und damit auch die Koordination der zuständigen Behörden der Stadt Wien – ist **absolut vorgestrig und lässt jegliche integrative Verkehrsplanung vermissen**. Die Sanierung liegt inmitten eines Metropolen-Verkehrsnetzes, welches eine kaum vergleichbare Vielfalt und Dichte an Mobilitätsformen bereitstellt, die für ausweichende Alternativen genutzt werden können. Trotzdem konzentriert sich die Sanierungsplanung allein auf den Erhalt des KFZ-Verkehrsflusses auf Status-Quo. Es wurden keinerlei Alternativkonzepte zur Spurerweiterung geprüft, geschweige wurden keine ganzheitlichen Maßnahmen angedacht, welche langfristig zu einer echten Entlastung der A4 und zur gewünschte Umlenkung der Pendlerströme auf Öffis führen.

Zudem befürchten die unterzeichnenden Initiativen, dass mit dieser geplanten Sanierung ein dreispuriger Autobahnausbau durch die Hintertüre droht und damit die Belastung der Wiener Autofahrer:innen durch noch mehr KFZ-Pendler in der Stadt weiter wächst.

Dieser kurz vor Umsetzung stehende A4-Sanierungsmasterplan

- stellt einen **ökologisch unverantwortlichen Umgang mit Biodiversität, Habitatsschutz und den dringend notwendigen Hitzemaßnahmen** (Erhalt und Ausbau von kühlenden Grünflächen) dar.
- stellt einen **ökonomisch unverantwortlichen Umgang mit Umwelt- und Infrastruktur-Budgets**, samt **ökonomisch unverantwortlichen Umgang mit knapp werdenden Baumaterialien** (und damit verbundenen Ressourcen-Kreisläufen) dar (s. Stadtziele / EU-Taxonomie).
- **konterkariert eine sozial faire und intelligent lenkende Mobilitätswende**, welche von der Stadt selbst angestrebt wird.
- und **konterkariert auch die Bemühungen, Autoverkehr in der Stadt zu reduzieren**, da hier scheinbar keine Kosten und Grünraumzerstörungen gescheut werden, um während Bauarbeiten KFZ-Pendler:innen bequem und ungebremst bis ins Stadtzentrum zu schleusen.

## Unsere Forderungen:

### Vorrang für Baumschutz, Artenschutz und wirksame Hitzeschutzmaßnahmen

Angesichts der dramatischen Hitzeentwicklung Wiens hat der Erhalt von Bäumen und Grünflächen und der Erhalt von Kühllachsen oberste Priorität:

Keine Massen-Rodungen von wertvollem Großbaumbestand, Böschungen. Keine Denaturierungen und Versiegelungen NUR FÜR SANIERUNGSMASSNAHMEN!

### Integrierte, zeitgemäße Mobilitätsplanung - Alternativen zur geplanten Komfortbaustelle

Die Stadt Wien hat sich per Gemeinderatsbeschluss im Fachkonzept Mobilität zum Ziel gesetzt, den Modal Split des Autoverkehrs bis 2030 von 26% auf 15% zu reduzieren, und im Koalitionsübereinkommen der SPÖ und Neos wird eine Halbierung des Pendlerverkehrs angestrebt. Dazu braucht es eine integrierte Verkehrsplanung, welche alle Infrastruktur-Maßnahmen von MIV, Öffis, Fuß- und Radverkehr ganzheitlich erfasst und gezielt Anreize zum Umstieg von Auto auf Öffis oder Rad fördert. Integrierte Verkehrsplanung bedeutet aber auch, zuallererst den Hebel dort anzusetzen, wo die großen Verkehrsströme stattfinden, besonders dann, wenn große, Jahrzehnte bindende bauliche Maßnahmen anstehen. Die großmaßstäbliche Spurerweiterung der A4 fokussiert allein die täglichen Verkehrsströme der A4, mit nur kurzzeitigem Bedarf. Alternativen, die das gesamte Verkehrsgeschehen

einbinden und langfristige MIV-senkend und verkehrsentlastend wirksam bleiben, wurden nicht geprüft.

- Anstatt willfährig diese isolierte, umweltfeindliche und unökonomische Großmaßnahme zu unterstützen, fordern wir die Stadt Wien auf, jegliche Möglichkeiten zu nutzen, die ASFINAG-Agenden im Stadtgebiet Wien auf die eigenen Mobilitätsziele hin zu prüfen und entsprechende integrierte Alternativ-Konzepte einzufordern.
- Wir fordern die Vorlagen von integrierten Alternativstrategien, die auf die übergeordneten Verkehrsziele der Stadt Wien abgestimmt sind und die eine einspurige Fahrbahnführung während der Generalerneuerung des A4 Streckenabschnittes zwischen Knoten Prater und Knoten Schwechat ermöglichen.
- Wir fordern, die A4-Generalsanierung zu nutzen, **um Anreize zu nachhaltiger MIV-Reduktion zu schaffen**, mit entsprechenden Begleitmaßnahmen, wie ein verstärktes öffentliches Verkehrsangebot durch S-Bahn, Busse, CAT („Autobahnersatzverkehr“), vergünstigtes oder kostenloses Klimaticket für Pendler:innen, Förderung von Fahrgemeinschaften, sowie Info über Rundfunk, Fernsehen oder Printmedien, damit sich A4 Autobahnbenutzer:innen auf die Baustellensituation einstellen, ggf. Fahrten vermeiden können.
- Im Besonderen fordern wir - angesichts der wachsenden (statt sich halbierenden) Pendlerzahlen aus dem Osten, die **dringende Wiederaufnahme des Ausbaus der Linie 72 nach Schwechat** - ein wesentlicher Schlüssel zu einer Verkehrsentlastung entlang der A4. Es ist den Wiener Autofahrer:innen nicht zuzumuten, aufgrund der Übervorteilung durch die benachbarten Bundesländer die Last der einpendelnden Verkehrsströme mit zunehmenden Staus im gesamten Stadtgebiet zu tragen.

#### **Fokus Radverkehr:**

- Im Besonderen fordern wir, dass die A4-Sanierung keine Verschlechterung für den Radverkehr bedeutet, sondern im Sinne einer integrierten Planung eine Stärkung der Schnell-Radinfrastruktur entlang der Donau und von Schwechat-Wien priorisiert wird.
- Zum Schutz der Radfahrer:innen fordern wir während der Sanierung auf der Umleitungsstrecke zum Gaswerksteg die Errichtung eines temporären Radweges.
- Für Zufußgehende und Radfahrende fordern wir eine Rampe von der Lucie-Goldner-Promenade zum ab Anfang 2025 fertig sanierten Ostbahnsteg zu errichten.

#### **Wirtschaftliche Verhältnismäßigkeit bei Großbauprojekten wahren - Vergeudung von (halb)öffentlichen Geldern vermeiden**

Die fehlende integrierte Verkehrsplanung führt zu enormer Vergeudung öffentlicher Gelder, bzw. ASFINAG-Geldern, deren Wirtschaftlichkeit ebenfalls im öffentlichen Interesse ist.

Wir fordern die Stadt Wien auf,

- etwaige Folgekosten, welche die Stadt Wien für die A4-Sanierung zu tragen hat, offenzulegen. Dazu zählen Förderungen von Ersatzmaßnahmen, Kosten durch langfristige Verschlechterung der Lebensqualität und gesundheitliche Schäden durch weitere Reduktion von Grünräumen, ua.
- von der ASFINAG eine Offenlegung jener Kosten zu verlangen, welche durch die Spurweiterung und den begleitenden ökologischen Ersatzmaßnahmen verursacht werden.
- bestmöglich einzuwirken, dass die ökonomische Verhältnismäßigkeit in Hinblick auf Verkehrswirksamkeit und Nachhaltigkeit der Baumaßnahmen gewahrt bleibt.
- im verkehrspolitischen Zusammenspiel von Bund, NÖ, Asfinag und Trägern des öffentlichen Verkehrs eine kostenschonende und verkehrswirksame Gesamtplanung zu verlangen.

## **Gleichbehandlung von Mobilitätsteilnehmer:innen**

Bei Ausbau- und Sanierung von Schienenverkehr werden Hauptstrecken (Stammstrecke, U4, S80, ...) wochen- und monatelang komplett gesperrt, obwohl sie deutlich mehr Personen transportieren, als die A4.

Aktuell mutet man täglich 100-tausenden Verkehrsteilnehmer:innen (Pendler:innen und Wiener:innen) durch diese Sperrungen teils erhebliche Weg- und Zeitverlängerungen, sowie eine deutliche Verschlechterung des Mobilitätskomforts zu.

Angesichts der im Gemeinderat beschlossenen Mobilitätsziele ist die von der Stadt Wien mitgetragene millionenschwere Autobahnverbreiterung zum Erhalt des Mobilitätskomforts für Autofahrer:innen ein glatter Hohn gegenüber Öffi- und Radfahrer:innen..

- Wir fordern dringend zu einer Gleichbehandlung aller Mobilitätsteilnehmer:innen auf. Sanierungen und Ausbau von Infrastruktur ist notwendig. Die damit einhergehenden temporäre Verschlechterungen, wie längere Fahrzeiten oder notwendiger Umstieg auf Alternativen während der Bauphasen, ist allen Verkehrsteilnehmer:innen gleichermaßen zuzumuten.

## **Transparente Verkehrsplanung**

Wir fordern die Stadt Wien auf, keine Kapazitätserweiterungen durch die Hintertüre auf der A4 zu genehmigen, schon gar keine, die einer Lobau-Autobahn dienen könnten!

## **Folgende Initiativen unterstützen die Forderungen**

Austria Guides For Future | Baumschutz Hernals | Baumschutz Wien |  
Bürgerinitiative Verbindungsbahn-besser | Extinction Rebellion | Fridays For Future |  
Health For Future | Hirschstetten Retten | Lobau Bleibt | Lobau Forum | Parents For  
Future | Psychologists For Future | Radeln for Future | Rettet die Lobau – Natur statt  
Beton | Scientists 4 Future | Scientists Rebellion | System Change not Climate  
Change | Teachers For Future | Umweltinitiative Wienerwald | Verkehrswende.at