

BI „Pro Wilhelminenberg 2030“

Stellungnahme zu den beiden Verkehrsgutachten VU 2016 und VU 2021 (Rosinak & Partner) zur Massivverbauung „Gallitzinstraße 1A, 8-16“ (FLWP Nr. 8197)

„Anleitung zum Schönrechnen. Vor der Umwidmung den Bestandsverkehr gering annehmen, nach der Umwidmung den Prognoseverkehr verdoppeln und damit die Zahlen nicht noch ärger explodieren, zur Sicherheit im Teil-Lockdown messen. Wenn dann das Liebhartstal massivst verbaut sein wird, stehen alle im Stau.“

Nach Durchsicht und Evaluierung der beiden Verkehrsgutachten u.a. auch durch einen externen Experten lässt sich Folgendes feststellen:

1. Die Diskrepanz zwischen den Prognosen 2016 und 2021 ist schwer irritierend. **Plötzliche Steigerungen der Annahmen nach (!) der Beschlussfassung im Wiener Gemeinderat** im Mai 2019 von über 70% untermauern den Vorwurf einer rot/grünen Anlass-Wunschumwidmung für das Stadt Wien-nahe Baukonsortium ARWAG.
2. Wurde bei der VU2016 bewusst mit relativ „günstigen“ Anfangsparameter-Zahlen gerechnet, um den Beschluss der Flächenwidmung nicht durch zu hohen Zusatzverkehr zu blockieren? Höhere Zahlen hätten anderenfalls eine noch stärkere Verkehrsbelastung ausgewiesen und bei der Bevölkerung, welche die Massivverbauung ohnehin bereits völlig überdimensioniert empfand, zu noch stärkerer Ablehnung des Projektes geführt. **Niedrige Verkehrszahlen waren intendiert, um eine für die Bauwerber wenig lukrative Redimensionierung des Bauprojekts vermeiden zu helfen.**
3. Die **Verkehrszählung** (1-Tages-Zählung) am 15.2.2020 **während der Ausgangsperre in der Corona-Pandemie (!)** spiegelt bewußt falsche Verkehrsstärken für den Bestandsverkehr vor und verschleierte die wahre drohende Verkehrslawine in einem Talschluß in der Frischluftschneise Wilhelminenberg-Liebhartstal im UNESCO Biosphärenpark Wienerwald.

Erläuterungen

1) Diskrepanz zwischen den beiden VUs (2016 und 2021)

Der Unterschied zwischen 188 Wohneinheiten (VU2016) und 200 Wohneinheiten (VU2021) ist gering, 2021 ein Anstieg dieses Anfangsparameters um lediglich 6,4 Prozent. Auch der Anstieg der PKW Stellplätze in der Tiefgarage von 157 (VU2016) auf 170 (VU2021) zeigt einen Zuwachs lediglich um 8,3 Prozent.

Gänzlich anders verhält es sich aber bei der Belastung durch den erwarteten Verkehr. Nicht geklärt ist:

- Warum der durch das Bauprojekt erzeugte Verkehr von 260 Fahrten (MIV) pro Werktag (VU2016) auf 400 Fahrten (MIV) pro Werktag (VU2021) ansteigt, ein extremer Zuwachs um 53,8 Prozent!;
- warum sich die MIV-Fahrten pro Stunde in der Morgenspitze von 31 (VU2016) auf 61 (VU2021) ziemlich genau verdoppeln!;
- warum die MIV-Fahrten pro Stunde in der Nachmittagsspitze von 28 (VU2016) auf 48 (VU2021) hochschnellen und damit ebenfalls einen drastischen Anstieg des projektinduzierten Prognoseverkehrs um satte 71,4 Prozent aufweisen!;
- warum die schon seit Jahren bestehende Belastung in den Spitzenzeiten in der VU 2016 komplett fehlt, bei der VU2021 dann auf Seite 30 jedoch der folgende Text steht: „An der Kreuzung Thaliastraße – Montleartstraße treten bereits im Bestand in den Spitzenstunden lange Wartezeiten für die Relation Montleartstraße auf.“ Sollte hier eine bereits belastende Verkehrssituation als „normal“ dargestellt werden, damit der kommende Anstieg dann nicht mehr so arg wahrgenommen wird? Völlig un schlüssig die Argumentation in der VU 2021, wonach sich die Verkehrsbelastung zwar verdoppelt, es aber trotzdem in der VU 2021 behauptet wird, daß in der Prognose an dieser Relation mit einem sehr geringen projektinduzierten Verkehr zu rechnen sei. Der Prognoseverkehr könnte somit in einer „Qualität“ abgewickelt werden, die dem Bestand entspräche“. D.h., trotz des zu erwartenden doppelten Verkehrsaufkommens wäre die neue Verkehrsbelastung der alten Situation entsprechend. Das widerspricht der Logik und dem Attest, daß es bereits aktuell im Bestand in den Spitzenstunden zu langen Wartezeiten kommt.

2) Anfangsparameter:

- Wurde bei der VU2016 bewusst mit **relativ „günstigen“ Anfangsparameter-Zahlen** gerechnet, um

den Beschluss der Flächenwidmung nicht durch zu hohen Zusatzverkehr zu blockieren? Höhere Zahlen hätten anderenfalls eine noch stärkere Verkehrsbelastung ausgewiesen und bei der Bevölkerung, die die Massivverbauung ohnehin bereits völlig überdimensioniert empfand, zu noch stärkerer Ablehnung des Projektes geführt. Niedrige Verkehrszahlen waren intendiert, um eine für die Bauwerber wenig lukrative Redimensionierung des Bauprojekts vermeiden zu helfen.

- Hat sich in der Zwischenzeit gezeigt, dass die Prognose-Annahmen der VU2016 völlig unrealistisch waren?
- Da es zwischen der VU2016 und der VU2021 dramatisch hohe Diskrepanzen aufscheinen, muss wohl eine der beiden VU möglicherweise Fehler und/oder falsche Annahmen aufweisen.
- Ein weiterer Beweis für viel zu gering angenommene Anfangsparameter findet sich zu den Werten der Morgen- und Nachmittagsspitze: z.B.: VU2016: Spalte 2 zeigt mit B den Bestand (im Jahr 2016), nämlich 284 PKW-Einheiten in der Morgenspitze und 222 PKW-Einheiten in der Nachmittagsspitze. Die VU2021 zeigt bereits viel höhere Werte, 317 und 305, für den Dezember 2020, obwohl es sich um einen Teillockdown handelte! **Ohne Teil-Lockdown wären die gezählten Werte noch deutlich höher.**

3) Verkehrszählung

- Verkehrszählung (1-Tages-Zählung) am 15.12.2020 spiegelt falsche Verkehrsstärken für den Bestandsverkehr vor.
- Im konkreten Fall erfolgte die Zählung am 15.12.2020 (vgl. Seite 6 im pdf, Punkt 1.2.3.). Die damals gültigen Regelungen <https://www.vienna.at/zurueck-zum-lockdown-light-alle-regelungen-ab-7-dezember/6827296>
- Ist eine Verkehrszählung Anfang Dezember 2020, also im Teillockdown (Handel war wieder offen, Gastronomie komplett zu, jegliche Unterhaltung komplett zu, nächtliche Ausgangsbeschränkungen, Besuchsbeschränkungen sehr streng bzgl fremder Haushalte), wirklich repräsentativ?

Verkehrsuntersuchung (GZ 16646) Rosinak und Partner, 6.12.2016, baurägerseits von Arwag beauftragt:

- https://prowilhelminenberg.at/wp-content/uploads/Rosinak-Partner-Verkehrsuntersuchung-06122016_000087-Dez-6-2016.pdf
- https://prowilhelminenberg.at/wp-content/uploads/Rosinak-Partner-Verkehrsuntersuchung-06122016-Anhang_000089.pdf
- https://prowilhelminenberg.at/wp-content/uploads/Rosinak-Partner-Verkehrsuntersuchung-06122016-Fotos_000088.pdf
- https://prowilhelminenberg.at/wp-content/uploads/Rosinak-Partner-Verkehrsuntersuchung-06122016-Anhang_000089.pdf

Verkehrsuntersuchung (GZ 20572) Rosinak und Partner, 15.2.2021 https://prowilhelminenberg.at/wp-content/uploads/20572_VU_Gallitzinstrasse_8_16_210215_mA-002-Feb-15-2021.pdf

Als überparteiliche Bürgerinitiative „Pro Wilhelminenberg 2030“ fordern wir daher:

- **Wiederholung der Verkehrszählung**, bevor das Bauverfahren fortgeführt wird.
 - Eine fachlich nachvollziehbare Verkehrsuntersuchung, die repräsentativ ist für einen Zeitpunkt ohne Lockdown als wirklicher „Bestand“.
 - Verkehrszählung bei normalem Schulbetrieb muss an der Kreuzung Thaliastrasse/Maroltingergasse nachgeholt werden
- **Redimensionierung des Bauvorhabens**, da ein bereits bestehendes Problem der Verkehrsüberlastung, speziell zu Spitzenzeiten, nicht nur nicht verringert, sondern sogar noch weiter verstärkt wird.
- **Evaluierung der Vorhaben**, die im Rahmen des **Masterplan Gehen Ottakring** geplant sind (<https://www.wienzufuss.at/wp-content/uploads/sites/3/2022/03/Masterplan-Ottakring.pdf>)
 - ZB Reduktion und Rückbau von Fahrbahnflächen
 - **Wie lassen sich diese Maßnahmen** mit dem geplanten Zusatzverkehr von mind 400 Fahrzeugen/Tag vereinbaren?
- Ein **Mobilitätskonzept** für den Wilhelminenberg. Dieses fordern wir bereits seit dem Jahre 2019 ([BI-PWB-2030-Mobilität-im-Liebhartstal-am-Wilhelminenberg-Pflichtenheft-V1-Mar-2019.pdf](https://prowilhelminenberg.at/Bi-PWB-2030-Mobilitat-im-Liebhartstal-am-Wilhelminenberg-Pflichtenheft-V1-Mar-2019.pdf)) (prowilhelminenberg.at) ohne bisherige Rückmeldung von den politisch Verantwortlichen.