Seminararbeit

Stadtstraße Aspern – Analyse des Planungsprozesses

Im Rahmen der Lehrveranstaltung 230.057 „Interdisziplinäres Seminar nachhaltige Mobilität“

Seminar paper

Stadtstraße Aspern - Analysis of the planning process

In the context of the course 230.057 "Interdisciplinary Seminar on Sustainable Mobility”

von

Sebastian Kohl

Matr.Nr.: 12123602

Betreuung: Univ.Ass.in Dipl.-Ing., **Lisa Gallian**
Projektass. Mag.iur., **Oliver Peck**
Institut für Verkehrswissenschaften
Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
Technische Universität Wien,
Karlsplatz 13/230-1, 1040 Wien, Österreich

Wien, im Januar 2023

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 2
1 Einleitung 3
2 Analyse des Planungsprozesses 4
2.1 Von der Bundesstraße zur Stadtstraße 4
2.1.1 Projektidee aus den 90ern 4
2.1.2 Zuständigkeiten und Planungsänderungen 4
2.1.3 Teilung des Projektes 4
2.2 UVP-Verfahren 5
2.2.1 Entstehung des Einreichprojektes 5
2.2.2 Kumulierende Wirkung 5
2.2.3 Kritik und Stellungnahmen 6
2.2.4 Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht und Verwaltungsgerichthof 6
2.2.5 Wesentliche Änderungen des Erstbescheids 7
2.3 Wichtige Ereignisse und Bauausführung 7
2.3.1 Proteste 7
2.3.2 Absage S1 Lobauautobahn 7
2.3.3 Bauausführung 8
3 Diskussion und Conclusion 8
Literaturverzeichnis 9
Anhang 11

Vorwort

Als ordentlicher Studierender der TU Wien im Masterstudiengang Bauingenieurwesen mit den Vertiefungsrichtungen Verkehr & Mobilität und Geotechnik kann dem Autor dieser Seminararbeit eine Gewisse Neutralität in Bezug auf das Für und Wider zum Bau der Stadtstraße Aspern abgesprochen werden. Dennoch ist er beim Verfassen dieser wissenschaftlichen Arbeit stets sachlich und objektiv vorgegangen und hat lediglich in der Diskussion eine auf Fakten basierende Bewertung des Planungsprozesses vorgenommen.

1 Einleitung

Es ist von großer Bedeutung, dass die Nordregion von Wien, die derzeit ein starkes Wachstum erlebt, gut an andere Teile der Stadt und das Umland angebunden bleibt. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden, wird im 22. Bezirk Donaustadt die Stadtstraße Aspern von Hirschstetten nach Seestadt West gebaut. Diese leistungsfähige Verkehrsanbindung soll laut Projektwerber dazu beitragen, Staus zu reduzieren und den Verkehr in Wohngebieten zu verringern.

Für die Stadt Wien erfüllt die Stadtstraße mehrere wichtige Funktionen: zum einen verbindet sie die A23-Südosttangente (Anschlussstelle Hirschstetten) mit der geplanten S1-Spange Seestadt Aspern (Anschlussstelle Seestadt West) (Abb. 1, Anhang 1). Dadurch sollen neu entstehende Stadtteile wie die stetig weiterwachsende Seestadt Aspern besser erschlossen werden (Anhang 2). Zudem soll die Stadtstraße den Durchzugsverkehr aus den Siedlungsgebieten abziehen und dadurch die Lebensqualität in Ortskernen wie Hirschstetten, Stadlau und Breitenlee deutlich verbessern [1].

Abb. 1: Nordostumfahrung Stadtstraße – Spange S1 – S1, Quelle: ASFiNAG

Die Stadtstraße Aspern ist ein sehr umstrittenes Projekt mit enormer medialer Präsenz. Der Konflikt zwischen Befürwortern und Gegnern hat sich über die Jahre weiter zugespitzt und der Druck auf die Politik ist enorm gewachsen. Gerade unter den aktuellen Erkenntnissen aus der Verkehrswissenschaft sind Straßenbauprojekte, deren Idee und gesetzliche Verankerung aus dem vergangenen Jahrhundert stammen, kritisch zu hinterfragen und auf ihre Notwendigkeit zu prüfen. Im Hinblick auf den Klimawandel und den von der Bundesregierung gesetzten Zielen zur Einhaltung des Pariser Klimaschutzabkommen, stellen neue Straßentrassen einen Widerspruch zu politischen Vorgaben dar. Zusätzlich haben sich mit der Absage des Autobahnprojekte S1 Lobauautobahn durch Klimaschutzministerin Gewessler die grundlegenden Rahmenbedingungen für den Bau der Stadtstraße geändert, die Schließung des Regionenrings (Anhang 3) ist nicht mehr

vorgesehen. Daher ist es Ziel dieser Arbeit, den Planungsprozess der Stadtstraße Aspern zu analysieren, um Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten für zukünftige Projekte aufzuzeigen.

Für diese Seminararbeit wird sich hauptsächlich auf die Methodik der Literaturrecherche gestützt. Im Rahmen der Informationsbeschaffung hat außerdem am 20.01.23 ein Gespräch mit der Ombudsstelle Stadtstraße Aspern am aktuellen Baufeld Spargelfeldstraße stattgefunden, welches erweiterte Einsicht in das Projekt lieferte. Eine weitere Anfrage bezüglich des aktuellen Projektstandes und Information zu aktuellen Verfahren beim Umweltbüro VIRUS blieb unbeantwortet.

2 Analyse des Planungsprozesses

2.1 Von der Bundesstraße zur Stadtstraße

2.1.1 Projektidee aus den 90ern

Ihren Ursprung findet die Stadtstraße - wie wir sie heute kennen - im Jahre 1992, mit der Antragstellung der Abteilung Stadtentwicklung und Stadtplanung (MA18) zur Aufnahme einer neuen Straßentrasse in das Bundesstraßengesetz (BStG). Als wichtiger Teil des Gesamtentwicklungskonzeptes für den Nordosten Wiens soll die neue Trasse eine Verbindung zwischen der Südosttangente A23/S2 und der geplanten Nordostumfahrung S1 schaffen. Folglich wird sie zwei Jahre später als „B 3d - Donaustraße, Abzweigung Hirschstetten“ in das BStG aufgenommen und bis 1997 in einem generellen Projekt ausgearbeitet. Aus finanziellen Gründen erteilt das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit (BMWA) jedoch keine Projektgenehmigung und verweist auf eine frühste Realisierung der Bundesstraße mit der Fertigstellung der Nordostumfahrung Wiens [2].

2.1.2 Zuständigkeiten und Planungsänderungen

Mit der Übertragung der Bundesstraßenkompetenz vom Bund auf die Länder im Jahre 2002 ist der Grundstein für wesentliche Änderungen der ursprünglichen Planung gelegt. Erst als Zubringer gedacht, wird 2006 die gesamte Trasse der ehemaligen B 3d zur A23 und die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFiNAG) startet im Zuge des Vorprojektes mit der Ausarbeitung möglicher Varianten. Vorgesehen ist ein Straßenquerschnitt mit 2 mal 2 Fahrstreifen, isoliert durch einen Standstreifen mit baulicher Mitteltrennung, wobei die Projektierungsgeschwindigkeit auf 80 km/h festgesetzt wird. Von den 10 durch die ASFiNAG zwischenzeitlich erarbeiteten Varianten sehen schon damals vier eine Trassenführung in Hirschstetten sowie zwei weitere Varianten eine Trassenführung mit Querung bei der Hausfeldstraße vor. Kreuzungen und Berührungspunkte mit der U2 sowie der ÖBB-Trasse auf Höhe des Marchegger Ast sind ebenfalls Teile des Vorhabens [2].

Mit Gründung der Arbeitsgruppe Stadt Wien / ASFiNAG im Jahr 2010, geleitet durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) - heute das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) - rückt man erstmals von der Idee, eine Autobahn beziehungsweise Schnellstraße zu bauen ab. Im Raum steht mit der Stadtstraße eine kostengünstigere Variante mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h [2].

2.1.3 Teilung des Projektes

Im Jahr 2011 wird das Projekt schließlich aufgeteilt und fällt damit in zwei unterschiedliche Zuständigkeitsbereiche. Die Stadt Wien übernimmt den 3,3 km langen Abschnitt zwischen der A23

Knotenpunkt Hirschstetten und der Anschlussstelle Seestadt West als „Stadtstraße Aspern“, finanziert durch das BMVIT. Sowohl die Errichtung der Anschlussstelle Seestadt West als auch die Errichtung der restlichen Trasse, also der Verbindung mit der nach dem BStG geplanten S1, bleibt im Zuständigkeitsbereich der ASFiNAG und soll als Schnellstraße 1 Spange Seestadt ausgeführt werden. Dargestellt wurde diese veränderte Aufteilung auch im BStG [2].

Begründet wird die Projektteilung von der ASFiNAG zum einen damit, dass bei einer Ausführung des Projektes in seiner ursprünglichen Dimension als Autobahn, zusätzliche Maßnahmen und Optimierungen der Tangente erforderlich werden [3]. Zusätzlich kann die Stadtstraße mit der verkürzten Länge dem vereinfachten UVP-Verfahren unterzogen werden. In dieser Verfahrensart gelten dieselben ökologischen Standards, jedoch wird im Vergleich zum ordentlichen UVP-Verfahren eine flexiblere und schnellere Gestaltung des Ablaufs ermöglicht [4]. Die von der ASFiNAG dazu durchgeführte Machbarkeitsstudie sah *eine Stadtstraßenvariante mit Entwurfsparametern und Querschnittsgestaltungen entsprechend einer innerstädtischen Straßenverkehrsachse* [5] vor. Im späteren Einreichprojekt wird darüber hinaus erwähnt, dass die Aufteilung auf Grundlage der *bestmöglichen Nutzung vorhandener Infrastrukturen* (…) erfolgt, *um auf diese Weise eine gesamtwirtschaftlich sinnvolle Lösung zu erreichen* [5].

Durch die Übernahme der Stadtstraße liegen die Kompetenzen nicht mehr beim BMVIT. Stattdessen ist die Stadt Wien nun UVP-Behörde und Projektwerber zugleich [2].

2.2 UVP-Verfahren

2.2.1 Entstehung des Einreichprojektes

Die Magistrate 28 (Straßenverwaltung und Straßenbau) und 29 (Brückenbau und Grundbau) starten 2012 einen eigenständigen Planungsprozess. Unter Miteinbeziehung der Öffentlichkeit, soll das Einreichprojekt zur Vorlage bei der UVP-Behörde erarbeitet werden [2]. Die damalige Vize-Bürgermeisterin Maria Vassilakou betonte, dass eine gute Einbindung der betroffenen Bürger*innen bereits in der Planungsphase von Projekten unerlässlich sei. Im Zuge dessen werden 2013 Beiratssitzungen organisiert, die jedoch nach Ansicht der betroffenen Bürger*innen keine zufriedenstellenden Ergebnisse erzielen. Die Einwände der anwesenden Ortsvertreter*innen sowie die Expertisen renommierter Fachleute finden während des gesamten Austauschs kaum Gehör. Trotz massiver Zweifel aus der Bevölkerung stellt die projektierende Behörde bei der dritten und letzten Sitzung u.a. Pläne vor, welche an Teilabschnitten einen sechsspurige Straßenquerschnitt vorsehen [6]. Der Sitzung war wenige Tage zuvor eine von der Bürgerinitiative Hirschstetten-Retten organisierte Demonstration gegen die geplante Stadtstraße vorrausgegangen. Dabei skandieren die 500 Teilnehmer unter anderem den Ruf „Lebensraum statt Transit-Albtraum“ und positionierten sich klar gegen das Projekt [7].

Schließlich wird das Projekt im Jahr 2014 bei der Wiener Landesregierung eingereicht und durch Sachverständige der UVP-Behörde geprüft [2].

2.2.2 Kumulierende Wirkung

In der allgemeinverständlichen Zusammenfassung des Einreichprojektes [5] wird auf die zusammenhängende Wirksamkeit anstehender Projekte in der näheren Umgebung hingewiesen, sowohl den öffentlichen und individuellen Verkehr als auch die Realisierung bevorstehender Bauvorhaben und Stadtentwicklungsprojekte betreffend. Von besonderer Bedeutung ist die Verbindung zwischen der Stadtstraße Aspern und der S1 Spange Seestadt Aspern, die zwar getrennte UVP-Projekte sind, aber zusammen eine Verbindung zwischen der A23 im Westen und der geplanten S1 Schwechat-Süßenbrunn im Osten bilden. Beide Abschnitte sollen zeitgleich errichtet werden und haben somit eine Gesamtwirkung auf die Umwelt im betroffenen Bereich. Explizit wird darauf

hingewiesen, dass für das Vorhaben der Stadtstraße Aspern die Verkehrszahlen der S1 Spange Seestadt miteinbezogen werden. Diese beinhalten auch das durch den Bau der S1 prognostizierte Verkehrsaufkommen und den davon maßgeblich beeinflussten Transitverkehr auf der Stadtstraße [5].

2.2.3 Kritik und Stellungnahmen

Im Verlauf des UVP-Verfahrens melden sich mehrere kritische Stimmen zu Wort und unterstützen Bürgerinneninitiativen und -netzwerke wie die Initiative Hirschstetten-retten und das Netzwerk Verkehrsregion Wien-NÖ-Nordost in ihrem Protest. Die Bürger*innen aus Wien und Niederösterreich befürchten die Entstehung einer neuen Transitachse, welche in den betroffenen Wohngebieten einen enormen Anstieg an Emissionen wie Lärm und Feinstaub zur Folge hätte. Stimmen aus der Wissenschaft und Medizin warnen vor *einem deutlichen Anstieg von Asthma-Erkrankungen und Allergien sowie einer Verschlechterung vorhandener Lungenerkrankungen bei Kindern* durch die Stadtstraße. Verkehrsexperten sprechen ihr als *Straßenbauprojekt aus dem letzten Jahrtausend* jegliche Entlastungswirkung ab und plädieren stattdessen für ein Umdenken der Politik, weg von Grünraumvernichtung hin zu einer Stadtplanung für eine lebenswerte Urbanität [8].

Aus einem durch das Umweltbundesamt veröffentlichtem Prüfbericht geht außerdem hervor, dass mit dem Vorhaben die Ziele des Masterplans Verkehr, bis zum Jahr 2020 einen MIV-Anteil von 25% zu erreichen, in weite Ferne rücken.

Mit der öffentlichen Auflage des Einreichprojektes 2016 konnte durch einen jeden einzelnen schriftlich Einspruch erhoben und Stellung bezogen werden. Nach Möglichkeit zur Einsicht dieser, wird im Dezember 2017 über fünf Tage in der Messe Wien mündlich verhandelt, wobei Bürger*innen weiter Ihren Unmut zum Ausdruck bringen. Dennoch folgt im Juni 2018 die Genehmigung des Projektes durch die Wiener Landesregierung als 1. Instanz, das seit 2014 überarbeitete Einreichprojekt hält der Prüfung durch die UVP-Behörde stand [2].

2.2.4 Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht und Verwaltungsgerichthof

Zur Folge hat dies, dass Bürgerinitiativen und NGOs sowie zahlreichen Einzelpersonen – neutrale oder unmittelbar betroffene – gegen das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung beim Bundesverwaltungsgerichthof (BVwG) als 2. Instanz Beschwerde einreichen. Dieser dient als Beschwerdeinstanz und hat die Entscheidung der Verwaltungsbehörde (MA22) zu überprüfen. In mündlichen Verhandlungen im Oktober und Dezember 2019 vor dem BVwG werden die Beschwerden der klagenden Personen wie auch die Stimmen der belangten Behörde angehört. Unter Berücksichtigung der vorgetragenen Einwände und Miteinbeziehung von Sachverständigen entscheidet das Bundesverwaltungsgericht daraufhin am 27. Juli 2020, dass einige Einwände der Bürgerinneninitiativen und anderer Beschwerdeführer*innen begründet sind und Teile des Erstbescheides modifiziert werden müssen. Trotzdem hat man dem Projekt Stadtstraße Aspern, unter bestimmten Bedingungen, die Erlaubnis erteilt [9].

Gemäß den erteilten Genehmigungen ist der Beginn der Bauarbeiten für die Stadtstraße Aspern zu diesem Zeitpunkt prinzipiell erlaubt. Es besteht jedoch die Möglichkeit, dass eine Entscheidung des höchsten Gerichts, dem Verwaltungsgerichtshof (VwGH), den Bau jederzeit unterbrechen und zur erneuten Prüfung an die 2. Instanz (Bundesverwaltungsgericht) zurücksenden könnte. 2021 entscheidet das VwGH zu Gunsten des Projektes, damit ist die Stadtstraße durch alle Instanzen genehmigt und dem Beginn der Vorbereitungsarbeiten steht nichts im Wege [10].

2.2.5 Wesentliche Änderungen des Erstbescheids

Änderungen des Erstbescheids auf Vorgabe des BVwG führen hauptsächlich zu direkt spürbaren Maßnahmen in unmittelbarer Nähe zum Baufeld. So wird beispielsweise eine zusätzliche Errichtung von Lärmschutzwänden in den Kontaktpunkten mit der ÖBB-Trasse zum Schutz der Anrainer veranlasst [11]. Weiters wird dem Projektwerber die regelmäßige Kontrolle und Messung von Emissions- und Grundwasserwerten an ausgewählten Messstellen sowohl während des Baus als auch während des Betriebes der Straße auferlegt. Ebenfalls müssen Maßnahmen zur Straßensauberhaltung während der Bauarbeiten getroffen werden [9].

Durch die Verzögerungen im Verfahrensablauf werden nachträglich Nacht- und Wochenendarbeiten von der projektierenden Behörde beantragt. Diese waren ursprünglich verboten, sind jedoch auf Grund der Kreuzungspunkte mit inzwischen fertiggestellten Trassen des öffentlichen Verkehrs zwingend erforderlich [11] und wurden trotz erneuter Beschwerde durch die Bürgerinnenintiative vom BVwG erlaubt [12].

2.3 Wichtige Ereignisse und Bauausführung

2.3.1 Proteste

Als Reaktion auf den bevorstehenden Baustart errichten Aktivisten Ende August 2021 ein angemeldetes Protest-Camp auf dem Grund der zukünftigen Stadtstraße mit dem Ziel, eine Absage des Projektes zu erreichen und die Vorbereitungsarbeiten zu stoppen. Hinter dem Protestcamp stehen Organisationen wie Fridays for Future, System Change, not Climate Change! und Extinction Rebellion, deren Unterstützer auch von außerhalb Wiens anreisen. Im Dezember 2021 – fünf Monate später als es ursprünglich angedacht – erklärt die Stadt Wien das Camp für als offiziell beendet und fordert die Aktivisten auf, den Platz freiwillig zu räumen und errichtete Barrikaden zu entfernen [13]. Nachdem Gespräche mit den verbliebenen Besetzer*innen aus Sicht der Stadtregierung gescheitert sind, veranlasst diese Ende Jänner 2022 die Räumung durch eine Hundertschaft der Polizei. Zu dieser Zeit befinden sich noch 12 Aktivisten im Camp, hunderte demonstrieren um das Camp herum und es kommt zu mehren Festnahmen [14].

Überschattet wurde die angekündigte Auflösung des Protest-Camps von Klagedrohungen der Stadt Wien im Dezember 2021. Diese erreichten nicht nur aktive Besetzer*innen des Camps, sondern auch Befürworter*innen der Protestbewegung gegen die Stadtstraße, darunter auch Schüler*innen sowie mentale Unterstützer*innen aus der Wissenschaft [15]. Mehrer NGOs und Klima- und Menschenrechtsbewegungen verurteilten die rechtlichen Schritte der Stadt Wien als demokratiefeindlich und forderten die Einschüchterungsschreiben umgehend zurückzunehmen [16].

2.3.2 Absage S1 Lobauautobahn

Mit der Absage des umstrittenen Baus der S1 Lobauautobahn durch die Klimaschutzministerin Gewessler im November 2021, ändert sich die Situation um die Realisierung der Stadtstraße enorm. Der Bau der S1 Spange Seestadt, welche sich aktuell auch noch in einem Naturschutzverfahren befindet [17], mit der zugehörigen Anschlussstelle West (Zuständigkeitsbereich der ASFiNAG) ist damit ebenso bis auf weiteres stillgelegt. Damit steht die Stadtstraße allein da und ist nicht mehr Teil des geplanten hochrangigen Verkehrsnetzes, sondern eine reine Zubringerstraße für bestehende Wohngebiete und zukünftige Stadterweiterungsgebiete der Donaustadt. Um die Seestadt durch die Stadtstraße erschließen und ihren weiteren Ausbau gewährleisten zu können, ist die Realisierung der Anschlussstelle West für die Stadt Wien zwingend erforderlich. Im Dezember 2022 finden erste Verhandlungen zu einer möglichen Übernahme des Baus durch die Stadt Wien auf Kosten der ASFiNAG statt [18].

2.3.3 Bauausführung

Stand Januar 2023 sind die Bauarbeiten in vollem Gange. Auf Höhe der Spargelfeldstraße laufen die Tiefbauarbeiten zur Herstellung des ersten Tunnels [11] (Anhang 4). Mit einer geplanten Verkehrsfreigabe Ende 2026 wird das Projekt deutlich später als geplant abgeschlossen werden. Laut Ombudsstelle Stadtstraße Aspern ist die Bauausführung bisher nicht von Protesten oder Blockaden gestört oder unterbrochen worden [11].

3 Diskussion und Conclusion

Im Rahmen dieser Seminararbeit wurde der gesamte Planungsprozess von seinem Beginn 1992 bis ins heutige Jahr 2023 untersucht und in chronologischer Reihenfolge die wichtigsten Verfahren zusammengefasst und erläutert. Während dieses Zeitraums haben sich die äußeren Rahmenbedingen mehrfach geändert und neue Argumente für oder gegen die Realisierung des Projektes hervorgerufen.

Mit seiner gesetzlichen Verankerung im BStG in den frühen 1990ern wird das Straßenbauvorhaben in einer Zeit geboren, in welcher es für das Thema Klimawandel in der Gesellschaft keinen Platz gibt. Das Pariser Klimaabkommen wird erst 23 Jahre später getroffen, zu diesem Zeitpunkt befindet sich das Einreichprojekt zur Prüfung bei der UVP-Behörde. Das diese das Projekt genehmigt, liegt an den im UVP-Gesetz 2000 festgelegten Kriterien, nach welchen hauptsächlich die Umweltverträglichkeit in direkter Nähe zum Bauvorhaben gewährleistet sein muss. Mit der UVP-Novelle 2022 könnte sich das nun ändern, sollten doch in Zukunft auch Auswirkungen auf das Klima eine entscheidende Rolle bei der Planung von neuen Straßen spielen. Auch wenn aktuellere gesetzlichen Rahmenbedingung zur besseren Berücksichtigung der Auswirkungen auf das Klima bei der Stadtstraße noch nicht gegeben waren, hätte allein durch politischen Willen eine Absage des Projekts oder zumindest eine Anpassung der Planung an die Erkenntnisse der Wissenschaft vollzogen werden können. Denn Verkehrsexperten appellieren schon lange an die Verantwortlichen, dass die Stadtstraße nicht nur völlig überdimensioniert ist, sondern auch Anstelle einer Entlastung des Verkehrsnetzes neuen Verkehr anzieht und somit nicht zum Erreichen der vorgenommenen Klimaschutzziele der Bundesregierung beiträgt. Spätestens mit der Absage der S1-Lobauautobahn hätte sich die Wiener Stadtregierung ein Beispiel an Klimaschutzministerin Gewessler nehmen können, verliert die Stadtstraße dadurch doch auch ihre im Einreichprojekt beschriebene kumulative Wirkung.

Das für die geplanten Stadterweiterungsgebiete und das Wachstum der Seestadt Aspern eine gute Verkehrsanbindung zu gewährleisten ist, zweifelt niemand an. Wünschenswert wäre es gewesen, einen mutigeren Weg einzuschlagen und die über die Jahre gestiegenen Planungs- und Errichtungskosten der Stadtstraße stattdessen in den Ausbau des Umweltverbunds zu investieren. Vielleicht liefert diese Analyse des Planungsprozesses Empfehlungen für zukünftige Projekte, um ähnliche Konflikte zu vermeiden und einen transparenten und inklusiveren Prozess zu schaffen.

Literaturverzeichnis

[1] Stadt Wien. (2022a, Mai 17). Projektgeschichte - Stadtstraße Aspern. Abgerufen am 23. Januar 2023, von https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/bauen/grossprojekte/stadtstrasse/projektgeschichte.html

[2] Stadt Wien. (2022b, Mai 17). Stadtstraße Aspern - aktuelles Großbauprojekt. Abgerufen am 23. Januar 2023, von https://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/bauen/grossprojekte/stadtstrasse/index.html

[3] Bürgerinitiative Hirschstetten-retten. (2021b, April 12). UVP-Verfahren Stadtstraße. BI Hirschstetten-retten. Abgerufen am 23. Januar 2023, von https://hirschstetten-retten.at/kritikpunkte/das-projekt-stadtstrasse/uvp-verfahren-stadtstrasse/

[4] UVP – Vereinfachtes Verfahren. (o. D.). Unternehmensservice Portal. Abgerufen am 23. Januar 2023, von https://www.usp.gv.at/umwelt-verkehr/umweltvertraeglichkeitspruefung/uvp-vereinfachtes-verfahren.html

[5] 22., Stadtstraße - ASPERN, Einreichprojekt2014 - Bericht allgemein verständliche Zusammenfassung der UVE. (2016). MAGISTRAT DER STADT WIEN, MA28 Straßenverwaltung u. Straßenbau.

[6] AKTION 21 - Pro Bürgerbeteiligung - Hirschstetten-retten. (2013, 27. September). Aktion 21. Abgerufen am 23. Januar 2023, von http://www.aktion21.at/themen/index.php?menu=217

[7] Bürgerinitiative Hirschstetten-retten. (2021a, April 12). Unsere Bürgerinitiative. BI Hirschstetten-retten. Abgerufen am 23. Januar 2023, von https://hirschstetten-retten.at/buergerinitiative/

[8] Stadtstraße Aspern: Sündenfall des STEP 2025. (2015, 8. Januar). OTS.At. Abgerufen am 23. Januar 2023, von https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20150108_OTS0010/stadtstrasse-aspern-suendenfall-des-step-2025

[9] Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichthofs. (2020). Bundesverwaltungsgerichtshof Republik Österreich. Abgerufen am 23. Januar 2023, von https://hirschstetten-retten.at/kritikpunkte/das-projekt-stadtstrasse/beschwerde-bvwg-stadtstrasse/

[10] Bürgerinitiative Hirschstetten-retten. (2022, 17. Januar). Update Genehmigungsverfahren Stadtstraße. BI Hirschstetten-retten. Abgerufen am 23. Januar 2023, von https://hirschstetten-retten.at/update-210207/

[11] Umbudsstelle Stadtstraße Aspern: Informationsgespräch vom 20.01.2023. (2023).

[12] Rehm, W. (2022, 19. Februar). Stadtstraße: BVwG gibt Beschwerden teilweise statt – erteilt aber Änderungsgenehmigung. OTS.At. Abgerufen am 23. Januar 2023, von https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20220219_OTS0013/stadtstrasse-bvwg-gibt-beschwerden-teilweise-statt-erteilt-aber-aenderungsgenehmigung

[13] Brandl, S. (2022, 7. Februar). Wiens Klimaaktivisten: Die Chronologie zum Protestcamp gegen die Stadtstraße - Wien. MeinBezirk.at. Abgerufen am 23. Januar 2023, von https://www.meinbezirk.at/wien/c-politik/die-chronologie-zum-protestcamp-gegen-die-stadtstrasse_a5139730

[14] ORF.at. (2022, 1. Februar). Politik: 48 Festnahmen bei Camp-Räumung. wien.ORF.at. Abgerufen am 23. Januar 2023, von https://wien.orf.at/stories/3141182/

[15] Wiener Zeitung. (2021, 15. Dezember). 2131593. Politik in Wien - Wiener Zeitung Online. Abgerufen am 23. Januar 2023, von https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/politik/wien-politik/2131593-Drohungen-wie-im-Sudan.html

[16] ORF.at. (2021, 13. Dezember). Politik: Stadtstraße: Klagsdrohung gegen Teenager. wien.ORF.at. Abgerufen am 23. Januar 2023, von https://wien.orf.at/stories/3134210/

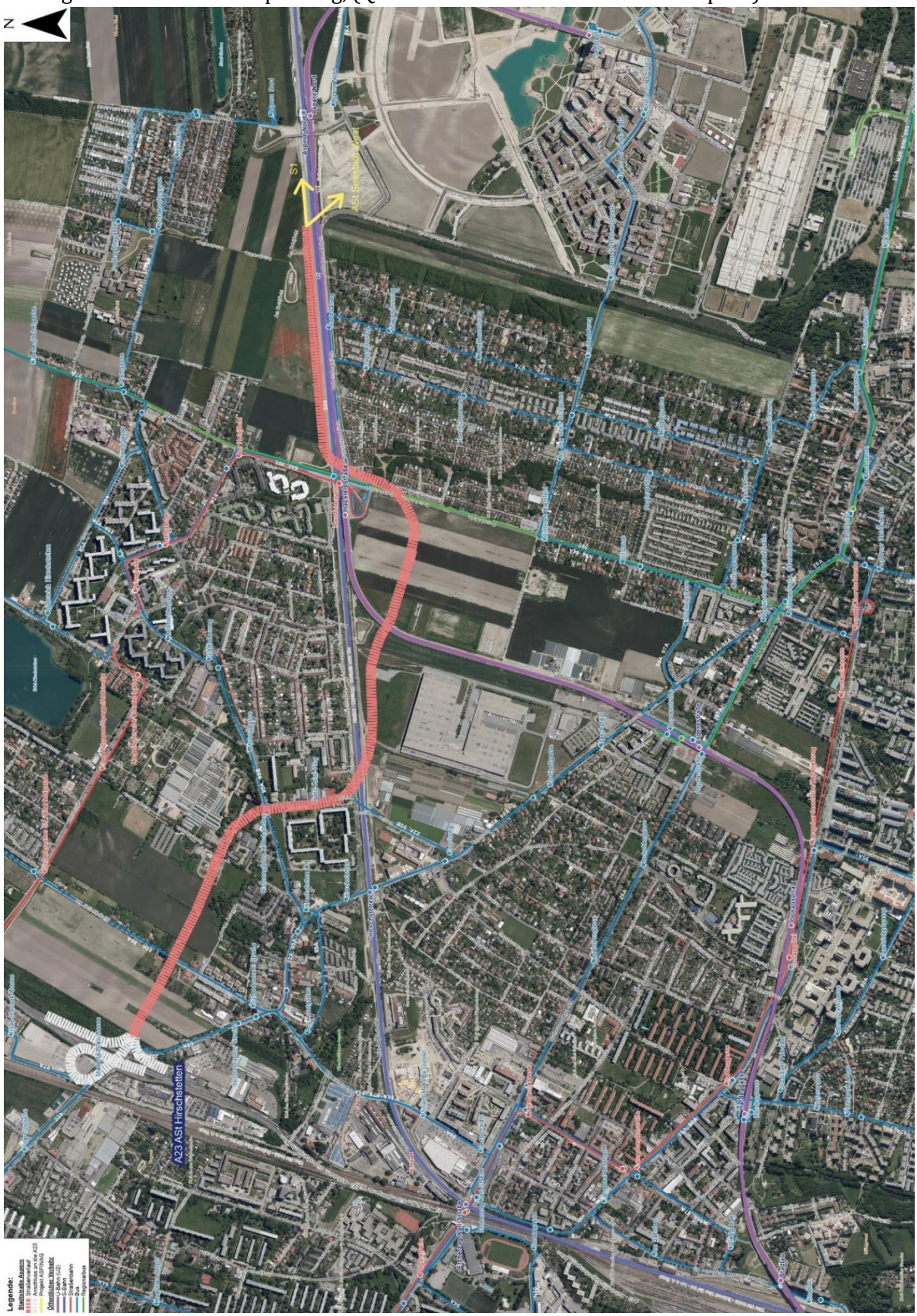
[17] Stadtstraße, S1-Spange und Seestadt: Wien hat Karren absehbar in den Dreck gefahren. (2022, 30. November). OTS.At. Abgerufen am 23. Januar 2023, von https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20221130_OTS0159/stadtstrasse-s1-spange-und-seestadt-wien-hat-karren-absehbar-in-den-dreck-gefahren

[18] Wien, R. (2022, 30. November). Seestadt Nord: Stadt Wien will Anschlussstelle West selbst bauen - Wien. MeinBezirk.at. Abgerufen am 23. Januar 2023, von https://www.meinbezirk.at/wien/c-politik/stadt-wien-will-anschlussstelle-west-selbst-bauen_a5742169

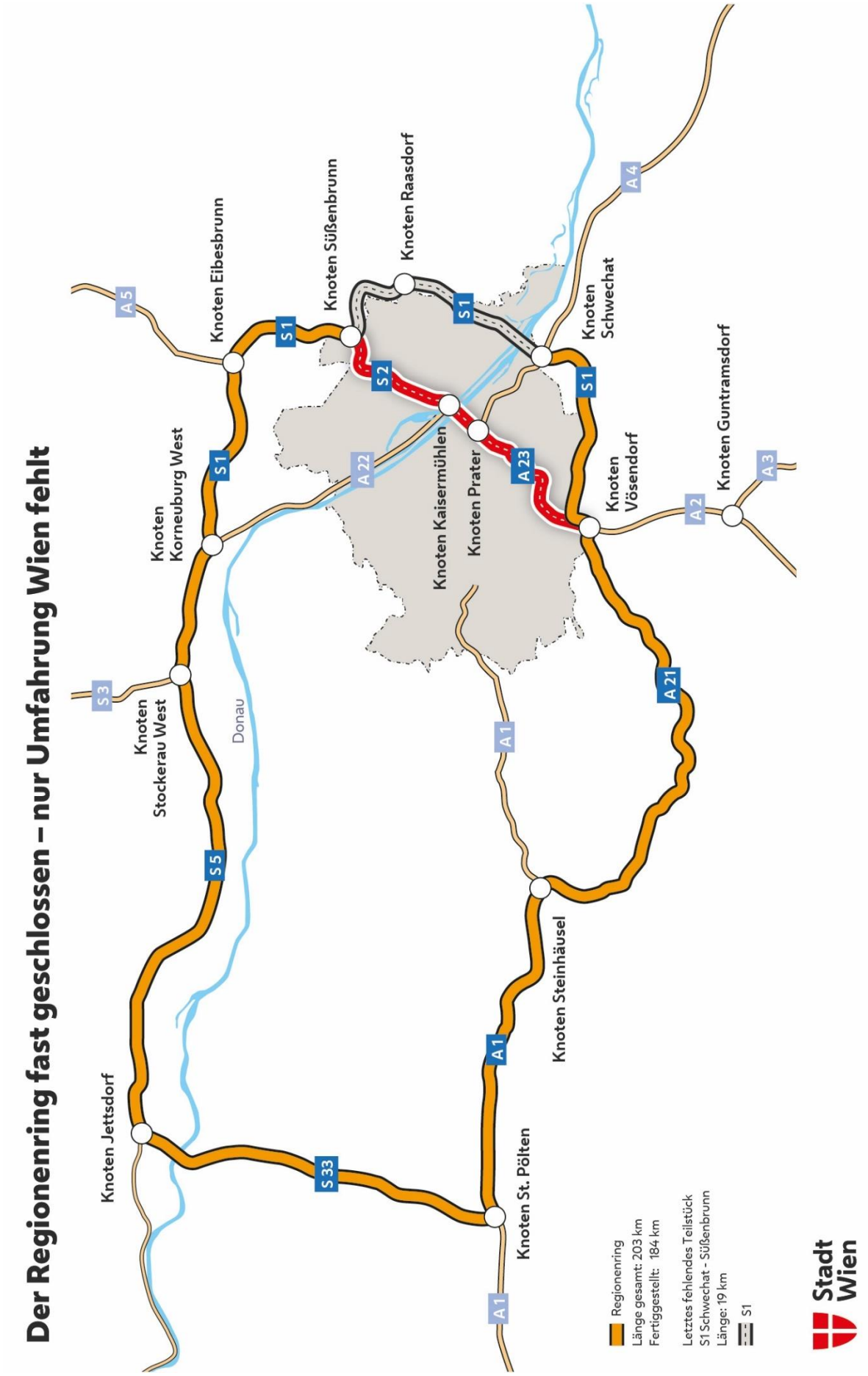
Anhang

Anhang 1: Nordostumfahrung: Stadtstraße – Spange S1 – S1 (Quelle: ASFiNAG)

Anhang 2: Öffi- und Straßenplanung, (Quelle: Ombudsstelle Stadtstraße Aspern)



Anhang 3: Der Regionenring (Quelle:Stadt Wien)



Anhang 4: Baufeld Spargelfeldstraße Stand 20.01.2023 (Fotos: Sebastian Kohl)