

139/PET XXVII. GP

Eingebracht am 23.02.2024

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Petition

Abgeordnete/r zum Nationalrat
Hermann Weratschnig

An Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament, 1017 Wien, Österreich

Wien, am 22.02.2024

Sehr geehrter Herr Präsident!

In der Anlage überreichte ich/ überreichen wir Ihnen gem. §100 (1) GOG-NR die
Petition betreffend

Realisierung eines 1,2km langen, klimagerechten, sozial verträglichen Stadtraums in
Form eines linearen Parks am Areal des Westbahnhof Wien entlang der Felberstraße.

Seitens der Einbringer:innen wird das Vorliegen einer Bundeskompetenz in folgender
Hinsicht angenommen:

Da die ÖBB im Eigentum des Bundes ist, ist das Vorliegen der Bundeskompetenz
gegeben.

Dieses Anliegen wurde bis zur Einbringung im Nationalrat von Bürgerinnen
unterstützt. Mit der Bitte um geschäftsordnungsmäßige Behandlung dieser Petition
verbleibe ich/verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen

Anlage

Hinweis: Ggf. vorgelegte Unterschriftenlisten werden nach dem Ende der
parlamentarischen Behandlung datenschutzkonform vernichtet bzw. gelöscht, soweit
diese nicht nach den Bestimmungen des Bundesarchivgesetzes zu archivieren sind.

Wien ist grün – aber längst nicht überall und noch lange nicht genug!

Die Initiative WESTBAHNPAK.JETZT fordert einen 1,2 km langen Park entlang der Gleise zwischen Westbahnhof und Schönbrunner Schlossallee ohne Bebauung des Areals. Der Westbahnpark braucht:

- ein zur Gänze unbebautes Areal als klimawirksamen Grünraum und Kaltluftschneise für die Stadt Wien
- bessere Zu- und Abgänge
- eine durchgehende, grüne Erholungsfläche mit Weitblick ohne störendem Kfz-Verkehr

Das Stadtteilentwicklungskonzept „Mitte 15“ für die Umgestaltung des Westbahnareals ist der positiven Entwicklung der Stadt Wien nicht zuträglich und zerstört eine einmalige Chance der Stadtreparatur für eine klimafitte Zukunft.

Das Stadtteilentwicklungskonzept ist **ohne tatsächliche Beteiligung der Bevölkerung** und mit nur unzureichender Einbindung von fachlich versierten Personen und Institutionen entstanden. Das sogenannte Beteiligungsverfahren der Stadt Wien hat sich in der Abfrage von Wünschen erschöpft, es gab keinerlei Diskussion über mögliche Lösungen, es wurde kein Zwischenstand diskutiert.

Während ein Zeitdiagramm auf der für den Beteiligungsprozess „Mitte 15“ erstellten Homepage noch einen Termin 'Stadtteilzeitung & Stadtteilforum' zur Einbringung von Bürger:innen-Anliegen vorsieht, wurde dieser Termin übersprungen und eine Pressekonferenz anberaumt. Das Zeitdiagramm wurde nachträglich von der Homepage entfernt.

Bei der am 26.01.2024 von Stadträtin Ulli Sima und Vorständin der ÖBB-Infrastruktur Silvia Angelo abgehaltenen Pressekonferenz kamen die anwesenden Bürger:innen nicht zu Wort. Es wurden dort keine Grundrisspläne vorgestellt, die die tatsächliche Planung zeigen. Stattdessen wurden einfach gezeichnete Perspektiven des sogenannten „Landschaftsparks“ gezeigt, in denen die Bebauung nur im Hintergrund angedeutet ist. Dabei zeigen Planungsunterlagen eines anfangs favorisierten und in weiterer Folge vertieften Szenarios, dass die Stadt Wien wie im Hintergrund der bei der Pressekonferenz gezeigten Perspektiven weiterhin eine massive und bis zu 60m hohe Bebauung verfolgt. Diese täuschende Darstellung des Bebauungsvorschlags als Parkanlage wird nun auch in den stadt eigenen Medien präsentiert, etwa in den Infoscreens der Öffentlichen Verkehrsmittel.

Die Petition für einen durchgehenden Westbahnpark ohne Bebauung haben bereits 11.196 Personen unterschrieben.

Das Stadtteilentwicklungskonzept „Mitte 15“ ist aus folgenden Gründen abzulehnen:

- Der sogenannte Park ist de facto ein Dachgarten auf und neben massiver Bebauung. Die Rede ist vom Park als „unterbaute Westbahnterrassen“ (Bernhard Steger, Leiter der Abteilung Stadtteilplanung und Flächennutzung). Es handelt sich um keinen „Landschaftspark“, sondern überwiegend um eine künstliche, in Errichtung und Erhalt kostspielige Dachfläche. Abgesehen von der missbräuchlichen Verwendung des Fachbegriffs „Landschaftspark“ wird der Bodenkontakt größtenteils verunmöglicht. Teilweise seien ebenso aufwändige Auskragungen als „Balkone“ über das Bahnareal vorgesehen.
- Die laut Klimaanalyse der Stadt Wien unentbehrliche Kaltluftschneise wird durch die Bebauung deutlich beeinträchtigt. Durch die Versiegelung der bestehenden Grünfläche und die Art der Bebauung wird ein großkroniger, klimawirksamer Baumbestand verhindert.
- Die Planung ist ohne fundierte stadtklimatologische Grundlagen erfolgt. Die Kaltluftschneise wurde nicht vertiefend untersucht oder vermessen. Weder wurde die Kubatur und Unterbauung modelliert noch eine Mikro-Klimaanalyse erstellt um die Stadtklimaanalyse zu vertiefen.
- Der Vorschlag zur Gestaltung des Westbahnareals missachtet die bestehende Biodiversität. Eine Studie von Etl et al (2022) hat unter anderem 119 Pflanzenarten, 79 Wildbienenarten und weitere streng geschützte Arten auf der Böschung entlang der Felberstraße nachgewiesen. Eben jene Böschung soll versiegelt und bebaut und das Gelände durch Aufschüttung auf das Niveau der Felberstraße gebracht werden.

- Das von der Stadt Wien selbst gesteckte Ziel "Raus aus dem Asphalt" heißt hier "Rein in den Beton." Dachbegrünung ersetzt keine bodengebundenen Grünflächen, vielmehr werden bestehende Grünflächen versiegelt.
- Die bestehende Durchgängigkeit und Großzügigkeit sind große Qualitäten des Areals. Diese werden in diesem Vorschlag durch massive Bebauung unterbrochen und dadurch zerstört.
- Die Durchlässigkeit für den Radverkehr wird verunmöglicht. Die auf dem unteren Niveau liegende, bestehende attraktive Fahrradverbindung ohne Straßenquerungen und ohne Höhenunterschiede wird durchbrochen.
- Die Flächenbilanz ist geschönt. So ist etwa von nur 1ha Bebauung um die Schmelzbrücke bis hin zum Westbahnhof die Rede, de facto sind jedoch entlang der gesamten Felberstraße niedere Gebäude vorgesehen.

Gemäß den Plänen der Stadt Wien und der ÖBB als Grundstückseigentümerin soll ein Park von etwa 5ha entstehen. Dieser liegt aber nicht auf dem Niveau der Gleise, wo zum jetzigen Zeitpunkt ein geschützter von der Felberstraße und deren Kfz-Verkehr abgesetzter Raum für Erholung besteht. Stattdessen soll der Park in aufwändiger, platz- und materialverbrauchender Weise über eine Überplattungs- und Hügellandschaft teilweise auf das Niveau der Felberstraße gebracht werden. Der Vorschlag für seine Gestaltung ist beliebig und geht auf die einzigartige Qualität des Ortes als linearem Stadtraum nicht ein. Die biodiverse Böschung wird zerstört.

Am Brückenkopf der Schweglerbrücke sieht der Plan eine massive Bebauung vor, die mit Hochhaus-Charakter knapp 35 Meter, optional bis zu 60m hoch sein soll, die den oberen Platzbereich und die angrenzenden Gebäude vom Westbahnhofareal gänzlich abschotten (der Neubau liegt im Süden des Platzes) und die historische, städtebaulich wichtige Öffnung des Stadtraumes am Brückenkopf zerstören. Die Gebäude oberhalb der Felberstraße hätten kein natürliches Tageslicht mehr und wären von der Kaltluftschneise gekappt. Der Hitze-Hotspot in diesem Gebiet würde verstärkt. Ihn können auch die in den Darstellungen an den Fassaden wachsenden Pflanzen nicht verhindern. Die Gebäudehöhe überragt die dann in jeder Hinsicht im Schatten stehenden Gebäude an der Felberstraße sowie die Sir Karl-Popper-Schule und erzeugt einen geschlossenen Stadtraum an einer der letzten Stellen, wo Weitblick aus der dichten, engen Stadt möglich ist.

Die Schweglerbrücke soll gemäß den Plänen durch eine breitere Überplattung ersetzt werden, deren Beginn mit Pflanzmöglichkeiten versehen wird. Eine breitere Brücke für Aufenthalt, Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr ist eine Verbesserung gegenüber dem jetzigen Zustand. Die massive Überplattung ist jedoch abzulehnen – sie erzeugt mit enormem konstruktivem und finanziellem Aufwand problematische Bereiche unterhalb der Platte.

Zudem sind Überplattungen über die Gleise des Bahnareals vorgestellt, die unrealistisch sind. Diese Überplattungen müssten sehr hoch angesetzt werden, damit der Bahnbetrieb nicht gestört wird. Der Höhenunterschied des Gleisniveaus zur Felberstraße im Bereich der Schmelzbrücke beträgt ungefähr 8m, während es im Bereich des Westbahnhofs und der Fenzlgasse gar keinen Höhenunterschied mehr gibt. Die angekündigte Überschüttung von 1,5 Metern erhöht die notwendige Mächtigkeit der Konstruktion zusätzlich.

Unter diesen Überplattungen (Terrassen, Balkone) sind Parkgaragen geplant. Die unten liegende Fläche soll somit als Verkehrsraum dienen. Dies vermehrt den Kfz-Verkehr, was dem Ziel der Stadt Wien widerspricht, 40 Prozent weniger Autoverkehr bis 2030 bzw. eine Reduktion auf 15 Prozent in den kommenden Jahren zu erreichen.

Die bei der Pressekonferenz am 26.01.2024 präsentierten Darstellungen sind beschönigend, sie sparen die problematischen Bereiche aus, stellen sie verzerrend in großer Entfernung dar und verschweigen die Probleme.

Der nach den Plänen zu tätige Aufwand wäre für einen durchgehenden Grünraum auf dem Niveau der Gleise bedeutend zukunftssträchtiger eingesetzt - einen Park, dem bereits über 11.000 Personen ihre Stimme gegeben haben, einen Park, der für die gesamte Stadt bedeutsam ist und einen Park, der ein europaweites Leuchtturmprojekt für eine mutige, umwelt- und sozial gerechte Zukunft sein könnte!

Der Westbahnpark ist eine Jahrhundertchance für Wien, vergleichbar mit der Donauinsel. Er könnte dazu

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

beitragen die bestehende eklatante Ungleichheit in der Grünversorgung auszugleichen, anstatt sie durch die geplante Bebauung noch zu verstärken. Immer mehr Bebauung bei immer weniger Grünräumen führt zu Extremwetterereignissen und ungesunden Lebensumständen – vor allem in Bezirken wie Rudolfsheim-Fünfhaus mit engen Wohnverhältnissen und einer sozial benachteiligten Bevölkerung. Im jüngsten Bezirk Wiens mit dem geringsten Durchschnittsalter von 39 Jahren und dem geringsten Einkommen von 21.000 Euro pro Jahr brauchen rund 80.000 Menschen wohnungsnaher Bewegungs- und Erholungsräume im Norden und im Süden der Bahn. Es braucht den Westbahnhof für die Luft zum Atmen! Der 15. Bezirk ist mit einer Geschossflächenzahl von 2,93 ein dicht bebauter Außenbezirk in Wien. Im 15. Bezirk wohnen je km² 20.474 Menschen. Jeder Person im Bezirk stehen nur 3 m² öffentlicher Grün- und Freiraum zur Verfügung. Die Stadt Wien setzt sich 8 m² pro Person als Ziel. Der Westbahnhof ist dringend erforderlich, um urbane Hitzeinseln auszugleichen. Er ist Teil der Kaltluftschneise vom Wienerwald durch das Wiental mitten in die Stadt. Der 15. Bezirk würde klimagerecht werden – mit echten Bäumen im echten Boden, 70.000 m² entsiegelter Fläche und einem zukunftsfähigen Regenwassermanagement, von dem auch die Innenbezirke profitieren. Der Westbahnhof hat eine grüne und extrem biodiverse Böschung. Die Biodiversität gilt es zu unterstützen und für die Zukunft des urbanen Ökosystems zu erhalten. Die Westbahngleise trennen den nördlichen und den südlichen Bezirksteil. Der Westbahnhof hebt die Barriere-Wirkung auf, wird sozialer Treffpunkt für Nord und Süd und schafft mehr fußläufige und radtaugliche Quer- und Längsverbindungen. Radrouten könnten mit geringen Niveauunterschieden von der inneren Stadt durch den Westbahnhof bis nach Hütteldorf führen. Die Bahn verbindet Stadt und Park mit der Welt. Der Westbahnhof ist ein notwendiger Schritt in eine sozial- und umweltgerechte Stadt der kurzen Wege!

Unterstützen Sie die Forderung für einen unbebauten Westbahnhof!