



ÖBB pflanzen Geld in fremde Gärten

Verbindungsbahn. Für das ÖBB-Projekt müssen rund 1.000 Bäume gefällt werden. Zur Kompensation werden nun Privatgärten in der Nähe gesucht – es warten 1.500 Euro Förderung pro Neupflanzung. Die Aktion gilt auch für Obstbäume.

Von Christian Mayr
und Anna Perazzolo

Über diese rund 1.000 Bäume ist viel diskutiert worden. Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung, bei den Bürgerinitiativen und schlussendlich auch jahrelang vor dem Bundesverwaltungsgericht. Jetzt aber ist das Schicksal jener Bäume, die dem Ausbau der Verbindungsbahn im Westen Wiens im Weg stehen, besiegelt – sie müssen gefällt werden. An ihrer Stelle sollen möglichst in der Nähe aber neue gepflanzt werden – daher suchen die ÖBB nun Eigentümer von Privatgärten: Für die künftigen Baumbesitzer gibt es auch Geld von der Bahn – nämlich bis zu 1.500 Euro pro Exemplar.

Diese ungewöhnliche und erstmalige „Baum-Prämien-Aktion“ wurde vor Kurzem via „Amtlicher Mitteilung“ der ÖBB kommuniziert. Demnach werden im Programm „Klimabäume für den Bezirk“ bis zu 420 Pflanzungen finanziert, so sie innerhalb von 1.000 Metern Abstand zur Verbindungsbahn in 12., 13. oder 14. Bezirk passieren.

Doch das Geld wächst – im doppelten Wortsinn gemeint – nicht einfach so auf den Bäumen. Denn es gibt etliche Bedingungen, die an die 1.500 Euro geknüpft sind: So müssen die Baumpflanzungen von einer von den ÖBB zugeteilten Landschaftsgärtnerei durchgeführt werden, wo dann nur die tatsächlich anfallenden Kosten übernommen werden. Danach muss „jeder gepflanzte Baum über seine gesamte Lebensdauer“ am vereinbarten Standort verbleiben – andernfalls ist die Förderung an die ÖBB zu-



Dem Ausbau der
Verbindungsbahn
fällt viel Grün zum
Opfer. Das muss
kompensiert
werden.



Auch alte Bäume sind betroffen – zum Ärger der Anrainer.

rückzuzahlen. Zusätzlich werden nur bestimmte „Klimabäume“ gefördert – also Sorten, die künftig im urbanen Hitzeklima bestehen können. Auf der ÖBB-Liste finden

sich aber nicht nur „Exoten“ wie Zürgelbaum, Säulenule und Gleditschie, sondern auch alle gängigen Obstbäume wie Birne, Apfel, Pfirsich, Zwetschke, Kirsche und Ma-

rikle. Gartenbesitzer rund um die Verbindungsbahn können also sozusagen (sofern sie die Voraussetzungen erfüllen) den eigenen Naschbaum-Bestand mit staatlichen Mitteln aufforsten. Denn grundsätzlich sind auch mehrere geförderte Bäume möglich.

Obstbäume haben auch den Vorteil, dass sie nicht unter das strenge Wiener Baumschutzgesetz fallen: Denn sollte man in 20 Jahren mit dem Schatten der mächtigen Japanischen Zelkove Probleme haben, wird man diese rechtlich nur schwer wieder loswerden können.

Wie viele Anträge bei den ÖBB bereits eingegangen

sind, ist nicht bekannt, da die Aktion erst angelaufen sei. „Es zahlt sich jedenfalls noch aus, einen Antrag zu stellen“, rät ein ÖBB-Sprecher.

Kagran und Breitenlee

Die für Privatgärten angebotenen 420 Klimabäume seien aber nur ein Teil der Kompensationsmaßnahmen im Zuge des Verbindungsbahn-Ausbaus. Insgesamt sollen es quer übers Wiener Stadtgebiet 1.297 neue Bäume sein: Außer den genannten 420 in Privatgärten sollen 572 Bäume entlang der neuen Trasse – die meisten davon in Hietzing, manche aber auch in Meidling und Penzing – gesetzt werden.

Zudem werden 305 Bäume auf Ausgleichsflächen in Breitenlee und Kagran gepflanzt.

Dass nun erstmals Bäume in Privatgärten gesetzt werden, hänge damit zusammen, dass der Bezirk nicht ausreichend Flächen zur Verfügung stellen können, so ein ÖBB-Sprecher. Was aber, wenn sich die Wiener keine ÖBB-Bäume in den Gärten pflanzen wollen? Sollte nicht für alle 420 Klimabäume bis zur Baufertigstellung (geplant Ende 2036) ein Standort gefunden worden sein, werde „die fehlende Anzahl auf geeigneten Flächen im Stadtgebiet von Wien gepflanzt“, versprechen die ÖBB.

„Endlich ruckelfrei“: Polit-Jubel am Wienfluss 20 Jahre zu spät

Radstrecke. Das lästige Kopfsteinpflaster à la Paris/Roubaix ist geplant. Ein langjähriger Kritiker hält die Freude aber für absurd.

K Stadtgeflüster

Von Christian Mayr

Sommerliche Meldungen aus der Rathauskorrespondenz sind – dem Wetter entsprechend – normalerweise eher leichte Kost. So auch jene von Ende Juli, als die Stadtpolitik die höchst erfreuliche Nachricht verbreitete, dass der „Wienflussweg endlich durchgängig ruckelfrei“ befahren werden könne. „Nun steht dem Radlvergnügen auf über 6 Kilometer von Auhof bis nach Hietzing nichts mehr im Wege“, wurde Mobilitätsstadträtin Ulli Sima (SPÖ) zitiert.

Auch Neos-Klubvorsitzende Selma Arapovic und SP-Bezirksvorsteherin Michaela



Als Bezirksrat kämpfte Krusch (li.) vergeblich gegen die Pflasterung (Archivbild) an.

Schüchner schwangen sich auf den Sattel, um auf dem frisch asphaltierten Belag für ein Foto zu posieren.

Doch hinter dieser beschwingt anmutenden Erfolgsmeldung verbirgt sich eine Ge-

schichte, die für die Stadtpolitik – allen voran die früher lange für den Wienfluss zuständige Sima – wenig schmeichelhaft ist: Denn das besagte Kopfsteinpflaster nervte insbesondere die Rad-

fahrer 20 lange Jahre, ohne dass auf Kritiker eingegangen und die halbseitige Rumpelpiste beseitigt worden wäre. Und vor allem: Es war sehr gefährlich dort.

Der KURIER-Autor war vor 20 Jahren auf dem damals neu eröffneten, 2,3 Kilometer langen Abschnitt in Auhof entlang der Wien unterwegs – und hielt diese Mängel (auch große, spitze Randsteine stachen ins Auge!) entsprechend medial fest. Und zwar im Rahmen einer Reportage mit dem damaligen Grün-Bezirksrat Wolfgang Krusch aus Penzing, der als passionierter Radler die Tücken des Kopfsteinpflasters genau kannte. Und drastische Vergleiche zog: „Das ist wie bei Paris-Roubaix – sehr gefährlich und für All-

tagsradler ungeeignet“, sagte er damals.

Die „Hölle des Nordens“ – wie der bekannte Radklassiker auch heißt – forderte dann im Wiener Westen auch tatsächlich das eine oder andere Opfer.

Frau mit Schädelbruch

„Besonders dramatisch war der Fall einer Frau, die aufs Kopfsteinpflaster ausgewichen und gestürzt ist. Die hatte sogar einen Schädelbruch“, berichtet Krusch nun viele Jahre später. Der 72-jährige pensionierte Lehrer ist mittlerweile im „politischen Unruhestand“ und nicht mehr auf dem Drahtesel unterwegs („Das Kreuz!“), die Endlos-Causa Wiental-Radweg hat er aber nicht vergessen. Denn all

seine Anstrengungen, das holprige Pflaster mit politischem Druck wegzuzaubern, scheiterten.

Daher freut ihn die späte Einsicht zwar, zugleich hält er den Polit-Jubel aber geradezu für „absurd“. „Hätte man von Anfang an die Praktiker gefragt, hätte man es gleich anders gemacht. Leider brauchte das Offensichtliche in Wien ganze 20 Jahre“, resümiert Krusch. Der in dieser Posse sogar Karl Kraus' Bonmot übertroffen sieht. „Wenn die Welt untergeht, dann gehe ich nach Wien. Dort passiert alles zehn Jahre später“, sagte der Satiriker einst. Womit sich aus den Pflastersteinen vom Wiental vielleicht wertvolle Kopfstücke für Rathaus-Politiker ergeben.