

Sehr geehrte Frau Mag. Sima,
sehr geehrter Herr Hintermaier,

vielen Dank für Ihre rasche und umfangreiche Antwort. Seitdem ist einiges passiert und auch einiges an die Öffentlichkeit gelangt, das viele Ihrer Argumentationen noch einmal in einem anderen Licht zeigt.

Die Zuständigen der Stadt Wien betonten wiederholt, offen für Gespräche mit den Aktivist:innen zu sein, auch noch zu einem Zeitpunkt, zu dem durch Abschließen von Verträgen mit Baufirmen längst Tatsachen für den Bau der Stadtstraße geschaffen waren. Dass nun das zweite Klimacamp – quasi unter Ausschluss der Öffentlichkeit – mit einem massiven Polizeiaufgebot geräumt wurde und damit junge Menschen, die sich für unser aller Zukunft einsetzen, völlig übergangen werden: dies alles lässt die Glaubwürdigkeit der Wiener Stadtregierung in dieser Sache weiter sinken.

Auch wenn Sie Gegenteiliges behaupten: Die Stadtstraße ist keine unumstößliche und unveränderbare Voraussetzung für die Schaffung von Wohnraum in der Seestadt Aspern. Laut Auskunft zahlreicher Expert:innen sind UVP-Änderungsanträge möglich und weniger zeitaufwändig als behauptet.

Ja, Sie haben Recht, ein Verkehrsanschluss ist bei neuen Wohnbauprojekten vorgeschrieben, dieser Verkehrsanschluss muss aber nicht durch eine Stadtautobahn erfolgen, eine Ausweitung der öffentlichen Verkehrsmittel ist ebenfalls möglich.

Sie haben auch Recht damit, dass die Stadtstraße eine „Umweltverträglichkeitsprüfung“ durchlaufen hat. Bei näherer Betrachtung stellt sich allerdings heraus, dass die drei geplanten Projekte Spange Aspern, Lobau-Autobahn und „Stadtstrasse“ zwar zusammen geplant, aber aus strategischen Gründen getrennt zur UVP eingereicht wurden. Zudem stellt sich heraus, dass nicht alles „klimafreundlich“ oder wirklich „umweltverträglich“ ist, was eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgreich durchlaufen hat. Die Kriterien einer UVP lassen beispielsweise die Frage nach (verhältnismäßiger) Bodenversiegelung völlig außen vor.

Und wenn Sie von klimafreundlichem Wohnraum in der Seestadt Aspern schreiben: Dass Straßenbahnverbindungen und Fernwärmeanschluss bei der Seestadt Aspern in die Planung integriert sind – wie Sie schreiben-, sehe ich sehr positiv. Wie klimafreundlich sind allerdings Wohnungen, die schon im Bau mit einem derartigen Ressourcenaufwand und derartigen hohen Kosten (Steuergeld, das wesentlich klimafreundlicher eingesetzt werden könnte) verursachen, wirklich? Wurde bei der Planung darauf geachtet, öffentliche Verkehrsmittel in guter Taktung schneller und leichter erreichbar zu machen als das eigene Auto, z.B. mit Hilfe von am Rande des Wohnsiedlung liegenden Gemeinschaftsparkplätzen? Wie gedenken Sie, Menschen vom Benutzen des öffentlichen Verkehrs zu bewegen, wenn Sie ihnen eine überdimensionierte Straße vor die Nase bauen? Man weiß ja aus der Forschung zur Stadtplanung und -entwicklung: Wenn die Neueinziehenden nicht schon das komplette Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln vorfinden, stattdessen aber eine (zunächst noch unverstopfte) Autobahn-Anbindung, werden sie sich auf die Autobenutzung einstellen (und ev. ein Auto anschaffen) und diese Gewohnheit später dann verteidigen.

Daher finde ich es skandalös, dass mit dem Bau der geplanten Straßenbahnlinien sowie dem Ausbau der S-Bahnen nicht sofort begonnen wurde, und auch, dass die Redimensionierung der „Stadtstraßen-Anbindung“ nicht angegangen wird. Dass es eine Straßenanbindung der Seestadt braucht, ist klar. Meines Erachtens ist diese aber schon vorhanden und zusätzlicher Verkehr sollte nur auf klimaverträgliche Weise ermöglicht werden. Falls eine zusätzliche Straße zwischen der Seestadt und Hirschstetten wirklich für nötig befunden würde, muss es

eine richtige Gemeindestraße ohne Autobahn-Annmutung sein, mit langsamen Autospuren, breiten Fahrrad- und Fußgängerwegen, Kreuzungen, Straßenrandbebauung mit Geschäften - eben eine Stadtstraße im wirklichen Sinne des Wortes.

Wirklich klimafreundlich wäre es meiner Meinung nach bezüglich Wohnraumbeschaffung in Wien ohnehin, das Thema Leerstand in innerstädtischen Gebäuden wirklich anzugehen und innerstädtischen Wohnraum zu erschließen und thermisch zu sanieren.

Den Vergleich, den Sie in Ihrem Schreiben zwischen der Großstadt Wien und anderen Bundesländern bezüglich Klimafreundlichkeit bemühen, halte ich für unzulässig: Als in Tirol geborene und in NÖ studierende Österreicherin kenne ich nur zu gut die Schwierigkeiten, in ländlicheren oder kleinstädtischen Regionen CO₂-neutral mobil zu sein und zu leben.

Ich freue mich über die Anstrengungen der Stadt Wien im Bereich Klimaschutz und die vorbildliche Ausstattung und Taktung des öffentlichen Verkehrs in vielen Stadtteilen Wiens (z.B. meines Wohnbezirks Fünfhaus). Bis 2040 CO₂-neutral zu sein und alle sinnvollen Maßnahmen der Wiener Stadtregierung in diese Richtung, von denen Sie schreiben, begrüße und unterstütze ich voll und ganz. Aber dieser Weg darf nicht durch gegenteilig wirkende Baumaßnahmen mit unabsehbaren negativen Folgen für uns und die kommenden Generationen (wie eben z.B. autobahnartige Betonschneisen und Angebote schneller Autoverbindung in Neubaugebieten) konterkariert werden.

Die Rede von der „Klimamusterstadt Wien“ wird durch diesen falschen Weg in meinen Augen zunehmend absurd. Wie kann eine „Klimamusterstadt“ Unsummen von Steuergeldern für den Bau von überdimensionierten Straßen (und nicht zuletzt für die Bewachung der Baustelle) ausgeben? Wie kann eine „Klimamusterstadt“ angesichts des neuesten IPCC-Berichts unbeirrt an einem Straßenbauprojekt festhalten? Wie kann der Bürgermeister einer „Klimamusterstadt“ ernsthaft in Erwägung ziehen, gegen die „Absage“ eines Autobahnprojekts durch ein Naturschutzgebiet vor Gericht gehen zu wollen? Die Klimakrise ist längst schon in unseren Breiten angekommen. Die Klima-Neutralität bis 2040 als Ziel ist beschlossen, der jüngste IPCC-Bericht spricht in aller Deutlichkeit davon, dass die Klimakatastrophe nur durch radikale Abwendung von der Nutzung fossiler Energieträger abgewendet werden kann – und die Stadt Wien lässt ein zweites Klimaschutz-Camp räumen und betoniert beharrlich weiter.

Abschließend möchte ich hier noch einmal die Forderungen, die ich mit den Klimaschutz-Aktivist:innen von „Lobableibt“ teile, zusammenfassen:

- **guter öffentlicher Verkehr, auch in der Donaustadt**
- **Straßenbahnlinien auch über die Stadtgrenze hinweg raschestmöglich errichten**
- **sicheres Schnellradwege-Netz**
- **Stadt der kurzen Wege fördern**
- **Redimensionierung der geplanten Stadtautobahn zu einer tatsächlichen „Stadtstrasse“**
- **die „Absage“ der „Lobauautobahn“ als Chance für Klimaneutralität annehmen**
- **Garagenverordnung radikal verändern**
- **leistbaren (sanierten) Wohnraum innerstädtisch fördern**
- **in thermische Sanierung investieren**
- **öffentlichen Verkehr bequemer und erreichbarer machen**

- **Individualverkehr per PKW unbequemer und weniger attraktiv machen** (z.B. durch weiter abgelegene Gemeinschaftsparkplätze)
- **klimatefreundliche Nutzung frei gewordener Parkplatzflächen rasch angehen**
- **(innerstädtischen) Leerstand reduzieren**
- **Neubauquartiere nur noch für weitgehend autofrei lebende Menschen**
- **ernsthafte und fairer Dialog auf Augenhöhe mit Menschen, die sich für Klimaschutz einsetzen** (Lobableibt-Aktivist:innen u.a.)

Abschließend und bezugnehmend auf die Versuche, die „Lobableibt“-Bewegung zu kriminalisieren, möchte ich Antonio Guterres zitieren. Der UN-Generalsekretär meinte nach Veröffentlichung des letzten IPCC-Berichts: "Climate activists are sometimes depicted as dangerous radicals. But the truly dangerous radicals are the countries that are increasing the production of fossil fuels. Investing in new fossil fuels infrastructure is moral and economic madness"(abgerufen am 12.04. 2022 von <https://laopdr.un.org/en/176912-message-un-secretary-antonio-guterres-launch-third-ipcc-report>).

Mit freundlichen Grüßen

Mag. Eva Posch