

Anlass und Hintergründe für die Petition „Radschnellverbindung Brigittenau“

Politik und Stadtplanung zum Stadtentwicklungsgebiet Nordwestbahnhof sprechen zwar gern ein **Bekenntnis** dazu aus, die ehemalige Zulaufstrecke der Nordwestbahn vom Handelskai zum Bahnareal ... **zu** einem sogenannten „**Highline-Park für den Fuß- und Radverkehr**“ bzw. zu einer „gemeinsamen“ Fuß- und Radverkehr-Einrichtung in Nord/Südrichtung durch das Quartier Nordwestbahnhof umzubauen.

Doch dieses Bekenntnis beinhaltet aus unserer Sicht einige ungelöste, von der Politik bisher **nicht thematisierte Probleme**, die uns veranlasst haben, diese Petition für eine Radschnellverbindung Brigittenau einzureichen:

1. Der geplante „Highline-Park“ auf der ehemaligen Zulaufstrecke endet am Bahnareal des Nordwestbahnhofs, stellt also **keine Nord-Süd-Radquerung des 20. Bezirk über die gesamte Nordwestbahn-Trasse** bis zur Tabor-/Nordbahnstraße dar.
2. Die sogenannte „**Parkesplanade**“ als wichtigste Nord-/Süd Fuß- und Radwegverbindung durch den Nordwestbahnhof soll laut Leitbild Nordwestbahnhof, Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen von Stadt und ÖBB dem **Langsamverkehr** d.h. „RadfahrerInnen und FlaneurInnen“ **vorbehalten** bleiben, stellt somit jedenfalls keine Radschnellverbindung dar.
3. Im Leitbild Nordwestbahnhof oder in Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen von Stadt und ÖBB ist **keine Trennung des Fußgängerverkehrs vom Radverkehr** irgendwo **vorgesehen** wie das die RVS für Radschnellverbindungen verlangt.
4. Die sogenannte „**Parkesplanade**“ als wichtigste Nord-/Süd Fuß- und Radwegverbindung durch den Nordwestbahnhof soll laut Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen von Stadt und ÖBB nicht auf der weitgehend umweg- und steigungsfreien Nordwestbahn-Trasse durch das Quartier geführt werden wie das die RVS für Radschnellverbindungen verlangen würde sondern um geplante Baufelder herum auf Straßen-Niveau (abgesenkt) **über eine neue Hellwagstraßen-Brücke mit 6%iger Steigung bei Auf- und Abfahrt geführt** werden statt auf der bestehenden Eisenbahn-Stahlbetonbrücke mit weitgehend steigungsfreier Auf- und Abfahrt (siehe Grafik!).
5. Die Empfehlungen zum Radverkehr im Abschlussbericht BürgerInnenbeteiligung vom 18.09.2008 wurden in Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen von Stadt und ÖBB weitgehend missachtet:
 - Es wurden **keine „richtigen“ Radwege** geplant (**baulich abgetrennt, durchgängig**).
 - Es wurden **keine sicheren und schnellen Radverbindungen** geplant, da FußgängerInnen die gleichen Wege wie etwa schnelle RadfahrerInnen benutzen müssen und sich so gegenseitig gefährden oder behindern.
 - Es wurden auch **kaum „richtige“ Rad-Querverbindungen** als Zubringer zu einer Radschnellverbindung geplant - weder vom Augarten noch von den Radverbindungen in der Umgebung des Quartiers aus -, da laut Flächenwidmungs- und Bebauungsplan nicht nur die Parkesplanade sondern auch alle anderen Parkwege durch das Quartier als Fußwege (Fw) gewidmet wurden.
6. Eine **Radschnellverbindung Brigittenau hat im Konzept f. Wr. Rad-Langstrecken keine Priorität.**