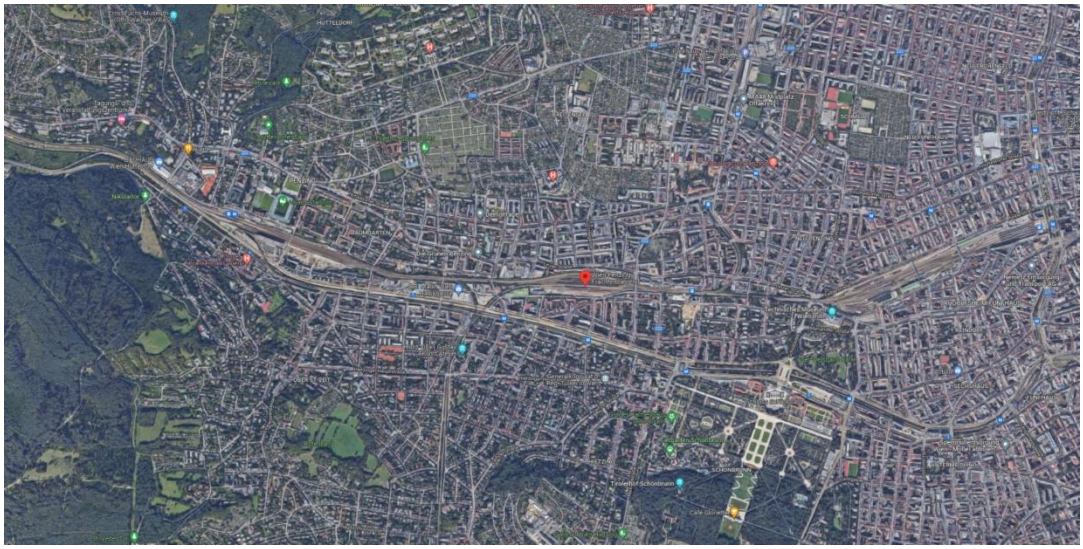


Google Maps vom 26.2.2022 – Frachtenbahnhof Penzing

9.Oktober 2015, Bezirkszeitung Othmar Rabensteiner

25.2.2022

Ergänzende Stellungnahme zur Petition Stadtwald Penzing – Petitionsausschuss am 4.3.2022

Wir bedanken uns für die Gelegenheit über unser Anliegen berichten zu dürfen.

Wir freuen uns auch, dass die Stellungnahmen der Stadt die Schaffung von Grünraum begrüßen.

Mit der Stellungnahme der ÖBB sind wir natürlich nicht glücklich, mussten aber auch damit rechnen. Das Management der ÖBB Infrastruktur hat sicherlich die Aufgabe das Unternehmen möglichst wirtschaftlich zu führen und dazu gehört eben auch die Verwertung nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigter Flächen. Offensichtlich wurde die Fläche bereits aus den Schienenstrecken, für die die ÖBB Infrastruktur AG nach unserem Verständnis zuständig ist, der Tochterfirma ÖBB Immobilienverwaltung GmbH zur Verwaltung und Verwertung übergeben, von der die Antwort der ÖBB stammt.

Nicht erwartet haben wir, dass es offensichtlich bereits für einen Teil der Flächen eine Verwertung gibt, auch wenn derzeit (noch) kein Widmungsverfahren durch die Stadt berichtet wird. Im letzten Satz der Stellungnahme steht, dass eine weitere (!) Reduktion der Flächen nicht möglich ist.

Wir bitten darum, die Petition nicht als unrealisierbar abzuschließen aufgrund der ablehnenden Stellungnahme der ÖBB , sondern das Ziel und den Dialog weiter aufrecht zu erhalten. Wir bitten die Stadt Wien zu beschließen, in einem allfällig in Zukunft anstehenden Widmungsverfahren die Klimaziele und das Interesse der Anrainer zu berücksichtigen und daher das Gelände in ein Erholungsgebiet / Grünland umzuwidmen.

Wir beobachten die politische Diskussion in Stadt und Republik, ohne uns bei den vielen Details auszukennen. Uns geht es nicht um die Frage von politischen Positionen, sondern wir sprechen mit unserem Anliegen eine uns alle betreffende Angelegenheit - den Klimawandel und das Leben in der Stadt- unabhängig von politischen Präferenzen an. Wir bitten daher einen Weg zur Realisierung zu suchen und zu finden. Sie haben es in der Hand !

Für den Erwerb dieser Fläche müssten keine neuen Steuermittel aufgebracht werden, weil sich das Gelände ja bereits in öffentlichem Eigentum, wenn auch über die Struktur der ÖBB, befindet. Das Gelände sollte unbebaut zur Verfügung stehen. Wenn hier in fernerer Zukunft neue Prioritäten Flächen für Aufgaben der Mobilität benötigen, dann steht das Gebiet oder Teile davon nicht verbaut zur Verfügung. Ein unwiederbringlicher Verlust für Mobilitätszwecke – wie von ÖBB bzw. Mag.Sima argumentiert - wäre es ja nur, wenn das Gelände verbaut würde.

Die ‚Stadt Wien hat Beispiele der erfolgreichen Umwandlung von Öd- und Brachflächen, ja sogar von ehemaligen Mülldeponien in Erholungsflächen mit dem Donaupark und dem Kurpark Oberlaa. Die ganze Donauinsel ist aus dem Überschwemmungsgebiet entstanden, wenn auch mit anderem Fokus. Hier hätte man -wenn auch flächenmäßig kleiner -eine Möglichkeit im dicht verbauten Stadtgebiet. Wir wünschen uns aber keine aufwändige Gestaltung – es geht um die freie Fläche und die nahe gelegene Natur.

Nach Durchsicht der Stellungnahmen ersuchen wir:

Wir ersuchen um Auskunft, für welche Flächen eine Reduzierung des Frachtenbahnhofs Penzing entsprechend der Auskunft der Geschäftsführung der ÖBB Immobilien GmbH (keine „weiteren“ Flächen) bereits beschlossen wurde und welche Nutzung dort vorgesehen ist?

Wir bitten die Stadt Wien zu beschließen, dass die Flächen des Frachtenbahnhofs Penzing, die nicht nachweislich für die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes erforderlich sind, insgesamt als Erholungsgebiet oder Grünfläche gewidmet werden. Ein solcher Beschluss wäre ein klares Signal an die ÖBB, dass sie keine andere Verwertung ins Auge zu fassen braucht.

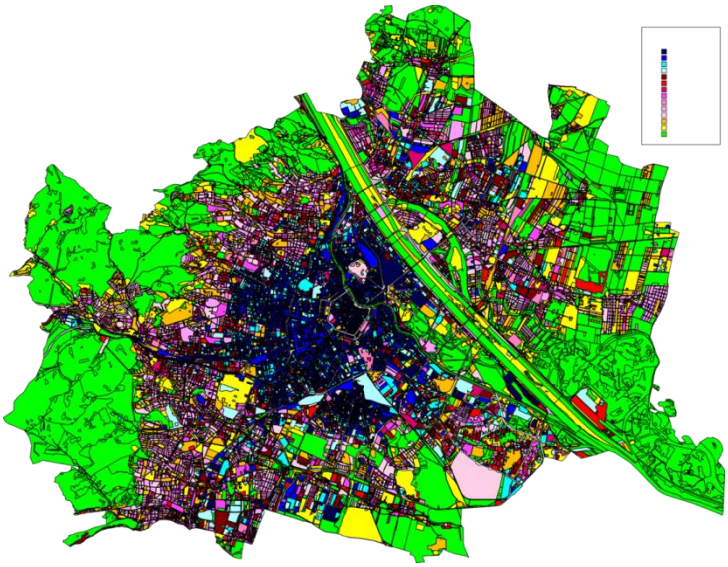
Wir ersuchen das von der Umweltanwaltschaft angeregte Klimagutachten einzuholen und im Ausschuss zu behandeln.

Wir ersuchen die Stadt Wien den Dialog mit den ÖBB und dem Eigentümervertreter Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auf allen relevanten Ebenen zu suchen, um einen Weg zur Umsetzung der Ziele der Petition zu finden.

Weitere Argumente zu den Stellungnahmen, zur Idee und der möglichen Umsetzung.

Stellungnahme Mag.Jürgen Czernohorsky, Amtsführender Stadtrat für Klima und Umwelt:

Natürlich freuen wir uns über die angeführten 40 ha neue Grünflächen im Stadtgebiet. Das Wiener Stadtgebiet besteht zu 45% aus Grünland und 5 % Wasserflächen, 33% Bauflächen, 17% Verkehrsflächen. Penzing weist sogar zu 60% Grünland aus. Im Bereich der dichten Verbauung des 14.Bezirks und seiner Umgebung stehen aber keine nennenswerten freien Flächen zur Verfügung, aber gerade hier werden Grünflächen und Erholungsgebiete fußläufig gebraucht. In unmittelbarer Umgebung des Frachtenbahnhofs Penzing sind in 2022 an die 2000 Wohnungen in Bau, also wird die Einwohnerzahl hier entsprechend um voraussichtlich an die 4000 bis 5000 Einwohner durch Verdichtung des bereits dicht verbauten Gebietes noch steigen.



Quelle: Österreichisches Bundesinstitut für Gesundheitswesen (ÖBIG), BIOTOPMONITORING WIEN 1996-2002, Ausmaß der Flächenversiegelung in Wien, Versiegelungsgrad in Prozent, bezogen auf die Nutzungseinheiten der digitalen Stadtkarte

Hier gibt es die Möglichkeit eine teilversiegelte Fläche vollständig zu entsiegeln und im dichten Stadtgebiet sehr einfach eine große Grünfläche zur Verfügung zu stellen.

Es sei auf den UNO Report vom November 2021 verwiesen: Beating the Heat, dort insbesondere Kapitel 6 ab Seite 68, insbesondere Seiten 81 bis 83. Viele positive Beispiele. Wenn man will, dann geht es auch. Spontan fallen dazu ein: Gleisdreieck Berlin, Valencia, wo innerstädtisch anfallende Flächen nicht für eine Verbauung genutzt wurden, sondern bewusst als Freiflächen belassen und der Bevölkerung als öffentliche Erholungsgebiete zur Verfügung gestellt wurden.

Die ÖBB haben die 25 Abstellgleise viele Jahre nicht benutzt. Erst seit etwa 2018/2019 werden sie vermietet, zuerst an Siemens und seit Beginn 2020 zum Abstellen von Öltankwägen.

Ein Teil der Fläche hat gar keine Gleise (etwa 1,7 ha) am südlichen Rand des Gebietes. Dieser Bereich wird vom Umweltbundesamt wegen einer Altlast beobachtet.

Aus: Altstandort Frachtenbahnhof Penzing, 14.Nov.2014, Umweltbundesamt

Es wäre sicher möglich allfällige zukünftige verkehrstechnische Anforderungen (etwa S-Bahnring, kreuzungsfreie Radwege, einige Abstellgleise) mit der Gestaltung als Erholungsfläche zu verbinden. Das langfristige Abstellen von Frachtwagons / Öltankwägen kann sicherlich bei entsprechender Planung auch an weniger klimawirksam und städtebaulich relevanten Orten erfolgen. Für uns als Anrainer ist nicht erkennbar, welche Vorteile die kurzfristige räumliche Verfügbarkeit in der Stadt von bis zu hunderten unbenutzten Öltankwägen für den Bezirk und die Stadt haben sollte. Dazu könnten mit den ÖBB und dem Umweltministerium Gespräche geführt werden.

Stellungnahme Mag.Sima, Amtsführende Stadträtin für Innovation, Stadtplanung und Mobilität:

Der dauerhafte Entzug von Flächen für Verkehrsentwicklung würde stattfinden, wenn das Gelände verbaut würde. Aber gerade das wollen wir ja nicht, wir wollen, dass sich die Stadt festlegt, dass das Gebiet nicht bebaut, sondern unverbaut genutzt wird.

Es könnte eine Stellungnahme des Infrastruktur-und Umweltministeriums eingeholt werden, welche möglichen Verwendungen für das Areal konkret geplant sind und welche der 25 Abstellgleise konkret benötigt werden.

Stellungnahme Umweltanwaltschaft

Wir ersuchen um Einholung des von der Umweltanwaltschaft vorgeschlagenen klimatologischen Gutachtens im Zusammenhang mit der erwähnten Frischluftschneise unter Berücksichtigung der Empfehlungen des UNO Berichts Beating the Heat vom November 2021, Kapitel 6, Seiten 81bis 83.

Es erschließt sich uns nicht ganz das indirekte Argument, dass Entsiegelung (an der richtigen Stelle) nur geringe Vorteile mit sich bringt. Eine entsiegelte Fläche ist doch einer nicht versiegelten Fläche gleichzusetzen. Zu beachten ist auch, dass die Fläche hinsichtlich Wasserhaushalt technisch nicht versiegelt ist, wie das bei einer Bebauung oder bei asphaltierten Verkehrsflächen mit einer Ableitung der Oberflächenwässer über ein Kanalsystem der Fall wäre. Die Humusschicht ist gestört oder nicht vorhanden, aber der Wasserhaushalt ist durch den Schotteraufbau des Gleiskörpers nicht unterbunden. Der Bewuchs wird aus betrieblichen Gründen hintangehalten. Ohne diese Maßnahmen könnte und würde die Natur das Gelände in wenigen Jahren für sich zurückgewinnen.

Stellungnahme ÖBB Immobilienmanagement GmbH

Die Stellungnahme wurde von der ÖBB Immobilenmanagement GmbH und nicht von der ÖBB Infrastruktur AG abgegeben. Laut Angabe in den Unterlagen der ÖBB Infra (https://presse.oebb.at/dam/jcr:53146d00-7873-4549-b477-b95f8e19ba86/OEBB_Infra_GB2020_web.pdf) gehören Aufgaben des Bahnbetriebes zur ÖBB Infra, wie z.B. Anlagen planen, bauen, bereitstellen oder Zug und Verschubleistung sichern, aber auch Entbehrlichkeit und Verwertungsmöglichkeit prüfen, Systemabgang managen. Die Aufgabe der Immobilienmanagement GmbH endet laut Geschäftsbericht der ÖBB Infra an der Bahnsteigkante, also gehören die Geleise direkt zur ÖBB Infra. Zitat aus dem Geschäftsbericht der ÖBB Infra zur ÖBB Immobilienmanagmnt GmbH: „Ihr Aufgabengebiet umfasst den Verkauf und die Verwertung von Immobilien, Projektentwicklung, Umsetzung der Bahnhofsoffensive, Liegenschaftsverwaltung, Facility-Management und Raummanagement. Sie entwickelt und verwertet nicht betriebsnotwendige Liegenschaften und betreut ein umfassendes Portfolio von rd. 3.892 Gebäuden sowie 1.046 Bahnhöfen und Haltestellen über ihren gesamten Lebenszyklus.“ sowie weiter als Zitat „verantwortet die ÖBB-Immobilienmanagement GmbH das Gesamtbild des Bahnhofs im Sinne der Mobilitätskette mit Bahnhofsgebäude, Vorplätzen, Straßen, Wegen, Park & Ride-Anlagen, Kundensanitäranlagen und Bahnsteigen bis zur Bahnsteigkante.“

Die Stellungnahme der ÖBB kommt von der ÖBB Immobilienmanagement GmbH. Es entsteht also der Eindruck, dass der Frachtenbahnhof Penzing innerhalb des ÖBB Konzerns bereits aus den Aufgaben des Betriebes (ÖBB Infra) der ÖBB Immobilienmanagement Gmbh übertragen wurde, um die Flächen zu verwalten und in Zukunft zu verwerten. Unter den aktuellen Projekten wird das Areal nicht angeführt. Dort werden etwa Neues Landgut, Nordwestbahnhof, Deutschordenstrasse und Wien Felberstrasse angeführt. https://immobilien.oebb.at/de/projekte/liegenschaftsentwicklung

Wir ersuchen daher eine Stellungnahme der ÖBB Infra entsprechend ihrer Aufgabe der langfristigen Planung und Bereitstellung von Leistungen zur Verfügung zu stellen einzuholen, die entsprechend unserer Petition auf die Frage der betrieblich unabdingbar heute und in Zukunft erforderlichen Flächen qualitativ und quantitativ eingeht. Das Gelände (auch im Bereich des Westbahnhofs) wäre groß genug, um auch als Platz für Logistikterminal zu dienen, um z.B.so etwas wie ein Amazon-Verteilzentrum stadtnahe anstatt am Stadtrand unterzubringen, sofern die Stadt die entsprechende Verkehrsinfrastruktur dazu bereitstellen könnte. Möglicherweise ist so einer oder ähnlicher Gedanke etwas verschlüsselt – daher nicht verständlich - in der Stellungnahme der ÖBB gemeint.

Das Argument der ÖBB Immobilienmanagement GmbH den Raum für eine zukünftige gesteigerte Anzahl von Schienenfahrzeugen auf der Westbahnstrecke von Wien nach St.Pölten für einen verdichteten Personenverkehrsfahrplan vielleicht als Abstellmöglichkeit für die Nacht zu benötigen ist zwar zu verstehen, aber nicht in der erforderlichen Dimension. Alleine im Bereich des Frachtenbahnhofs Penzing befinden sich neben den 4 Fahrgleisen 25 Abstellgeleise mit einer geschätzten durchschnittlichen Länge von je zumindest 750m. Bei einer durchschnittlichen Waggonlänge von 25 m könnten also alleine in diesem Bereich des Frachtenbahnhofs Penzing mehr als 750 Waggons abgestellt werden, was mehr als 25 % der ÖBB Personenwagenflotte ausmacht. Es ist davon auszugehen, dass der Bedarf in dieser Dimension nicht bestehen wird und daher zumindest 15 bis 20 der derzeitigen Gleise zur Verfügung stehen könnten neben den mehr als 1,5 ha, die derzeit gar keine Gleise aufweisen.

Die Aufrechterhaltung, die Vorteile und Zukunftsorientierung der schienengebundenen Mobilität wird von uns in keiner Weise infrage gestellt. Die vier Gleise der Westbahn sind nicht Bestandteil unseres Anliegens. Auch die Sicherstellung einer allfälligen Verbindung der Vorortelinie mit der Verbindungsbahn durch neue Gleisanlagen steht für uns außer Frage. Wir stellen nur fest, dass das Gelände (25 Abstellgleise) viele Jahre nahezu brach gelegen ist und seit etwa 3 Jahren überwiegend als Langfristparkplatz für Güterwaggons genutzt wird und nur zum geringsten Teil mit etwa 2 bis 3 Zuggarnituren im Tagesbetrieb. Eine Kombination der bahnnotwendigen Flächen mit einem Erholungsgebiet wäre sicherlich möglich. Es wäre schön ein Konzept zu sehen. Bis jetzt sehen wir nur, dass die ÖBB Gleisanlagen entlang der Westbahnstrecke für Wohnbau-und andere Bauprojekte verwertet werden, etwa im Bereich Purkersdorf oder der Deutschordenstrasse.

Im abschließenden Satz der Stellungnahme steht: …ist eine weitere Reduktion der Bahnflächen am Frachtenbahnhof Penzing von Seiten der ÖBB weder möglich noch sinnstiftend. Außerdem steht dort: einmal vergebene Flächen können nicht mehr zurückgewonnen werden.

Dazu wollten wir anfragen, welche Flächen bereits vergeben wurden („weitere Reduktion“) und was dort geschehen soll ? Welche Pläne gibt es da von Seite der ÖBB und welche Pläne gibt es da von Seite der Stadt Wien, weil alle vergebenen Flächen ja eine Umwidmung erfordern ?

Wir ersuchen ausdrücklich darum das Gebiet nicht zu verbauen. Sollte es also in ferner Zukunft notwendig sein einen Teil oder die gesamte Fläche für umweltbewusste Mobilität zurückzugewinnen, so steht dem ja nichts im Wege, wie das bei einer Verbauung aber sehr wohl der Fall wäre. Hinsichtlich des Argumentes der Wirtschaftlichkeit wären die derzeit bestehenden Anlagen in der Zukunft ohnehin zu erneuern und wäre daraus kein Verlust zu erwarten. Wir wollen auch keine aufwändige Gestaltung der freien Flächen.

Für das langfristige Abstellen von Waggons ist die Fläche innerstädtisch zwar geeignet, könnte aber einer sinnvolleren Nutzung hinsichtlich Klima und Wohlergehen der Bevölkerung zugeführt werden.

Weitere Argumente

Wir denken, dass es zu all diesen Themen ausgewiesene Experten aus den Bereichen Klima und Stadtplanung, aber auch Mobilität und Logistik gibt, die dazu qualifiziertere Angaben machen und Gutachten erstellen könnten. Was immer Experten mit unterschiedlichem Fachfokus dazu sagen werden: Wir Anrainer wünschen uns ganz einfach eine Grün-und Erholungsfläche in unserer Umgebung und sehen das Potential, dass das hier mit Ihrer Hilfe verwirklicht werden könnte.

- Ziel: die Stadt klimafitter machen
- Stadt der kurzen Weg
- Bodenverbrauch und alternative Nutzungen

Ziel: die Stadt klimafitter machen

Was ? Wie ? Wann ?

Entscheidungen zur Stadtplanung und Infrastruktur sind im Kompetenzbereich der Stadt.

Grüner Korridor !

Beating the Heat: A Sustainable Cooling Handbook for Cities, Nov.2021, UNO environment programme

https://www.unep.org/resources/report/beating-heat-sustainable-cooling-handbook-cities

Kapitel 6 –Seite 81 - Larger parks have more colling potential.

Unser Gebiet: derzeit wird die Vegetation unterdrückt. Windrichtung meist von Westen. Auf der Fläche wärmt sich die Luft aber auf. Eine Begrünung hätte daher den Effekt, dass die Luft kühler Richtung Stadt strömen kann. Das Grün-und Erholungsgebiet hätte nicht nur einen positiven Effekt auf die angrenzenden Wohngebiete mit direktem Zugang zur Natur, sondern für die ganze Stadt.

Ziel: Stadt der kurzen Wege

Der 14.Bezirk ist geteilt: der Bereich Bezirksgrenze zum 15.Bezirk bis nach Baumgarten (eine Strecke von etwa 3,5 km) hat eine hohe Verbauungsdichte mit geringem Anteil an öffentlichem Grünraum. Wer dort lebt hat keinen unmittelbaren, fußläufigen Zugang zu größeren, zusammenhängenden öffentlichen Erholungsflächen.

Entfernungen von Ost nach West: Johnstrasse zur Ameisgasse sind etwa 1,3km. Von der Ameisgasse zur Zehetnergasse (das Gebiet des Frachtenbahhofs Penzing) ist es etwa 1km, von der Zehetnergasse bis zum Casinopark (Hochsatzengasse) etwa 800m, von dort weiter zum Dehnepark 1,6 km, zum Roten Berg 1,4 km, zu den Steinhofgründen 1,4 km. Von der Johnstrasse zum Dehnepark oder den Steinhofgründen sind es etwa 5 km. Um das zu nutzen braucht man ein Verkehrsmittel.

In größerer Entfernung zu einem Erholungsgebiet zu leben trifft zwar auf viele Menschen in der Stadt zu, Hier haben wir aber die einmalige Chance das zu ändern und diese Chance sollten wir ergreifen.

Der Rest des Bezirks grenzt oft an Grünflächen und Erholungsgebiete bzw. den Wienerwald. Casinopark, Dehnepark, Steinhofgründe und Otto Wagner Areal. Wohnt man westlich von Baumgarten sind auch Roter Berg oder Lainzer Tiergarten auf der anderen Seite des Wientals leicht zu erreichen.

Größere zusammenhängende Erholungsflächen haben eine andere Qualität als kleine Parks, was natürlich nicht gegen kleine Parks oder Maßnahmen zur Begrünung spricht. Prater, Donauinsel, Wienerwald, Kurpark Oberlaa, Böhmischer Prater, Freigelände am Wienerberg, Roter Berg, Lainzer Tiergarten usw. Unsere Stadt hat viele große Grünflächen und Erholungsgebiete.

Das Gebiet des Frachtenbahnhofs Penzing kann von einem großen Teil der Bezirksbevölkerung fußläufig erreicht werden.

Wir sprechen von Wald und Erholungsgebiet. Das bedeutet nicht nur Wald und Wiese, sondern kann natürlich auch für Sportausübung im Freien genutzt werden. Spielplätze, diverse Ballsportplätze usw. wären möglich. Über das Gelände kann auch ein Teil einer kreuzungsfreien Ost-West Radverbindung verlaufen.

Bodenverbrauch und alternative Nutzungen

Es gibt hier die gleichzeitige Möglichkeit zu begrünen und den Boden einer besten Nutzung zuzuführen. Die Kompetenz dazu liegt bei der Stadt Wien bzw. bei unseren gewählten Vertretern im Gemeinderat.

Alternative Nutzung für Wohnraum, als Gewerbegebiet oder als Verkehrsfläche.

Wohnraum:

Notwendigkeit der ÖBB (geradezu Verpflichtung der Vorstände) möglichst viel Geld für das Areal zu lukrieren ohne Stadtplanung oder Umwelt zu berücksichtigen. Ein deutliches und verbindliches Signal der Stadt wäre gut an die ÖBB, dass sie keine Wunschwidmung erhalten werden und sie einen potentiellen Maximalerlös nicht verbuchen können, also vor allem die Stadt aktiv über die Nutzung entscheiden wird und nicht die Frage der Erlösmaximierung zwischen ÖBB und Bauträgern entschieden wird. Zur Frage von Wohnraum im Bezirk sei angemerkt, dass die Einwohnerzahl von 2005 bis 2020 um 14,5% gestiegen ist (von 81785 auf 93634. Derzeit werden Projekte fertiggestellt (Spallartgasse 1000 Wohnungen, Penzingerstrasse / Cumberlandstrasse 600 Wohnungen, Deutschordenstrasse 450 Wohnungen, weitere große Projekte in der Linzerstrasse in unmittelbarer Nähe des Frachtenbahnhofs Penzing sind in Umsetzung) was alleine durch diese Projekte einen Anstieg in 2022 / 2023 um mehr als 5000 Einwohner in der nächsten Umgebung erwarten lässt, das alles bei gleichbleibenden Erholungsmöglichkeiten.-

Gewerbegebiet: im Bereich der Linzerstraße sind Gewerbeflächen entstanden. Raum gibt es für weitere Flächen im Bezirk, im Bereich von Supermärkten gibt es Baulandreserven (Mehrfachnutzung neben Parkplatz und Supermarkt wäre überall möglich). Die Nutzung des Geländes etwa für Logistikzentren im innerstädtischen Bereich (Schiene zu Last Mile) sind ungünstig, weil für eine Weiterverteilung von Ware von dort aus die umgebende Individualverkehrsinfrastruktur bereits jetzt stark überlastet ist und ein Ausbau unrealistisch erscheint.

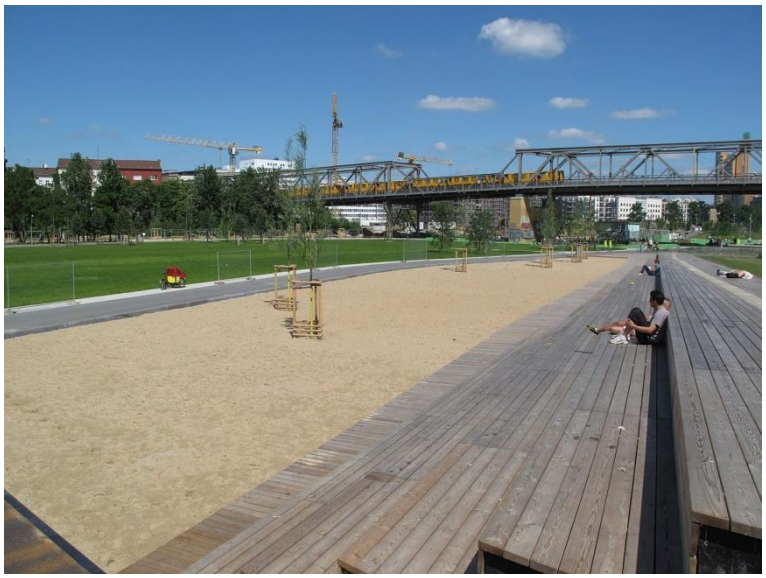
Verkehrsflächen:

Kreuzungsfreie Radwege entlang der Westbahn im Zuge der von den ÖBB geplanten Erneuerung der Brücken der Westbahn und in Richtung Verbindungsbahn wären sicherlich zu begrüßen und wäre im Rahmen des Projekts Stadtwald Penzing auch genug Platz dafür vorhanden. Ein in den Medien schon mehrmals erschienener angedachter Zusammenschluss von Vorortelinie und Verbindungsbahn spricht nicht gegen das Projekt und müsste eben entsprechend berücksichtigt werden.

So sieht es jetzt aus mit Blick zur Ameisbrücke:

So ähnlich könnte die brachliegende Fläche beispielsweise aussehen:

https://de.wikipedia.org/wiki/Park_am_Gleisdreieck#/media/Datei:Park_am_Gleisdreieck_(Westpark)_14.jpg



Wir sollten unseren Beitrag leisten, soweit wir einen erbringen können und nicht nur von andern fordern, dass sie umweltgerecht mit den Ressourcen umgehen, etwa Brasilien mit dem Regenwald. Das sollte unser Beitrag sein.

Erholungsgebiet und Wohnen sollen nahe beieinander liegen, damit
- Man nicht hinfahren muss
- Sport und Jugend Möglichkeiten in der Nähe haben
- Erholung fußläufig zum dicht verbauten Gründerzeitviertel des 14., Bezirks möglich wird