

Ausschuss für Petitionen und Bürgerinitiativen
E-Mail: NR-AUS-PETBI.Stellungnahme@parlament.gv.at

Bürgerinitiative 36/BI
Ausbau der Verbindungsbahn in Hietzing
Zu Zl. 36/BI-NR/2017

ÖBB-Holding AG
Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä
Vorsitzender des Vorstandes

Am Hauptbahnhof 2
1100 Wien
Tel. +43 1 93000-45000
Fax +43 1 93000-25250
E-Mail: andreas.matthae@oebb.at

Wien, 11.07.2018

Betreff: Parlamentarische Bürgerinitiative zum Ausbau der Verbindungsbahn in Hietzing

Sehr geehrte Damen und Herren,

die ÖBB übermittelt eine Stellungnahme zur im Betreff genannten Sache.

Das Infrastrukturprojekt „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ ist ein gemeinsames Projekt der ÖBB-Infrastruktur AG mit der Stadt Wien. Im Juni 2016 wurde dazu von den ÖBB, der Stadt Wien und dem BMVIT der Vertrag zur Modernisierung der Verbindungsbahn unterzeichnet. Dieser Vertrag wurde von allen im Gemeinderat vertretenen Parteien inkl. Hochlage und Auflösung der Eisenbahnkreuzungen einstimmig beschlossen. Das Infrastrukturprojekt wurde durch die Bundesregierung mit dem neuen Rahmenplan (2018-2023) im März 2018 bestätigt. Der Ausbau der Verbindungsbahn ermöglicht die Angebotsverbesserung auf der Schnellbahnlinie S80.

Das Ziel ist ein 15-Minuten-Takt quer durch Wien von Hütteldorf bis Aspern Nord. Die Modernisierung bringt neben dem Viertelstunden-Takt zwei zusätzliche barrierefreie Haltestellen (Hietzinger Hauptstraße und Stranzenbergbrücke) und eine modernisierte Haltestelle (Speising) – mit Verknüpfung zu Straßenbahn und Bus bei allen drei Stationen sowie modernen und umfassenden Lärmschutz (heute keiner vorhanden). Im Zuge des Ausbaus werden barrierefreie, permanent offene Querungsmöglichkeiten für AutofahrerInnen, RadfahrerInnen und FußgängerInnen geschaffen, frei von Schranken und ohne lästige Wartezeiten.

Zu den vier Forderungen können folgende Informationen seitens der ÖBB-Infrastruktur AG übermittelt werden.

1) Erhalt der Querungsmöglichkeiten

Die Bürgerinitiative fordert, dass die Verbindungsbahn den Bezirk zukünftig nicht noch stärker trennen darf als bisher.

Fakt ist, dass gegenwärtig im Projektgebiet des 13. Wiener Gemeindebezirks sechs Eisenbahnkreuzungen mit Schranken bestehen. Dadurch kommt es zu 15-20 Minuten Wartezeit pro Stunde, womit nur eine eingeschränkte Verbindungswirkung besteht.

Im Zuge des Ausbaus werden barrierefreie, permanent offene Quermöglichkeiten für alle geschaffen. Beschränkte Bahnübergänge werden durch offene, immer verfügbare Querungen ersetzt. Die Erreichbarkeit von lokalen Zielen wie Kindergärten, Schulen und Einkaufsmöglichkeiten, offene Gestaltung und Vermeidung von Durchzugsverkehr wird berücksichtigt. Insbesondere für den Fuß- und Radverkehr entstehen attraktive, barrierefreie und möglichst direkte Wege ohne Schranken. Auch für den PKW-Verkehr +sind die neuen Quermöglichkeiten frei von Schranken und ohne Wartezeiten, mit maximal 4 Minuten Umweg.

Heute sind die Bahnschranken wie oben geschrieben 15-20 Minuten pro Stunde geschlossen, ein Beibehalten der Eisenbahnkreuzungen bedeutet bei einem 15-Minuten-S-Bahn Takt für FußgängerInnen, RadfahrerInnen und AutofahrerInnen zukünftig Wartezeiten von 30-40 Minuten pro Stunde vor geschlossenen Schranken. Dies nur wegen 4 Minuten Umwegfahrt für den PKW-Verkehr; Fussgänger und Radfahrer können überall bequem queren.

Befürchtungen einer Trennung des Bezirks sind daher unbegründet. Mit den offenen, jederzeit nutzbaren Querungen für alle besteht sogar die Chance für eine stärkere Verbundenheit des Bezirks bzw. für attraktive und direkte Wege. Auch für Rettungs- und Notdienste von größerem Wert. Somit „verbindet“ die neue Verbindungsbahn.

2) Tieferlegung der Bahnstrecke

Die Bürgerinitiative fordert eine fundierte Überprüfung einer möglichen Tieferlegung der Verbindungsbahn.

Bereits im Rahmen der Erstellung der Machbarkeitsstudie in den Jahren 2007 bis 2009 wurden tiefliegende Streckenvarianten aus funktionellen Gründen sowie aufgrund der hohen Kosten ausgeschieden. Im Zuge des konkreten Planungsschrittes hat die ÖBB-Infrastruktur AG die Machbarkeit von tiefliegenden Varianten über mehrere Monate nochmals vertieft überprüft.

Die vertiefte Machbarkeits-Überprüfung zeigt jedoch bei allen untersuchten Varianten (Tunnellösung/Tieflage) erhebliche technische, betriebliche und finanzielle Nachteile und Herausforderungen. Der Bau eines Tunnels oder die Tieferlegung der Strecke führt zu einem massiven Verlust von Grünraum und einem starken Eingriff in die Umgebung. Der Bau hat wesentliche negative Auswirkungen auf die Umwelt. Darüber hinaus sind die Straßenlösungen für den Auto- und Radverkehr sowie für die Fußgänger nicht akzeptabel

Durch eine Tunnellösung werden wesentliche Straßenunterführungen im 13. und 14. Wiener Gemeindebezirk (Deutschordenstraße, Versorgungsheimstraße, Hofwiesengasse, Himmelbaurgasse, Wattmannngasse) zerschnitten und dadurch nicht mehr benutzbar. Der Wienfluss sowie die U4 und damit rund 25 Meter Höhenunterschied müssen überwunden werden, das bedeutet ein Absenken der Strecke bereits vor Hütteldorf. Die Auswirkungen sind von Wolf in der Au bis zur Stranzenbergbrücke spürbar.

Ergänzend zur Tunnellösung wurden auch Tieflagenvarianten geprüft, jedoch zeigen auch diese keine Verbesserungen. Allen voran durch den Verlust von Grünraum und dem starken Eingriff in die Umwelt und Umgebung, da wesentlich mehr Fläche für den Bau

benötigt wird. (Rodungen, Wegfall von Grünflächen, Eingriff auch durch Materialabtransport).

3) Güterverkehr

Die Bürgerinitiative fordert, dass Güterzüge ausschließlich in den Lainzer Tunnel gehören.

Mit der Verbindungsbahn entsteht eine neue hochrangige Infrastruktur. Der Ausbau der Strecke bringt erstmals einen modernen und umfassenden Lärmschutz entlang der gesamten Verbindungsbahn. Nach der Inbetriebnahme des Lainzer Tunnels im Dezember 2012 wurden bereits über 90 Prozent der Güterzüge von der Verbindungsbahn sukzessive in den Bahntunnel verlagert. Auf der Verbindungsbahn werden auch in Zukunft Güterzüge im heutigen geringen Ausmaß fahren. Das Ziel ist, die Verbindungsbahn durch den 15-Minuten-Takt vermehrt für den Schnellbahn-Verkehr zu nutzen. Wenn die Verbindungsbahn nicht ausgebaut wird, hat dies keine Auswirkungen auf zukünftige Güterzüge. Diese können auch ohne den Ausbau fahren, auf einer alten Strecke ohne Lärmschutz.

4) Architekturwettbewerb

Die Bürgerinitiative fordert einen Architekturwettbewerb, damit sich die architektonische Ausgestaltung der Stationen und der Bahntrasse dem Hietzinger Ortsbild harmonisch anpasst.

Fragen der Gestaltung werden im Allgemeinen erst in detaillierteren Planungsschritten bearbeitet. Die ÖBB-Infrastruktur AG hat sich hinsichtlich eines Dialogs zu Gestaltungsfragen mit VertreterInnen des 13. Wiener Gemeindebezirks offen gezeigt. Ein Gestaltungswettbewerb ist vorgesehen, dies wurde bereits vor über einem Jahr dem Bezirk Hietzing mitgeteilt. Die Durchführung eines Gestaltungswettbewerbs ist zum derzeitigen Projektstand noch zu früh, da gegenwärtig die Planung auf Ebene des Vorprojekts bzw. der Bearbeitung für die umwelt- und eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren ansteht.

Abschließend wollen wir darauf hinweisen, dass die Themen der Bürgerinitiative bereits in der Planung berücksichtigt und überprüft werden bzw. wurden.

Mit freundlichen Grüßen



Ing. Mag. (FH) Andreas Matthä
Vorstandsvorsitzender