

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

DI Franz Bauer
Mitglied des Vorstandes
Praterstern 3
1020 Wien

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

Wien, am 14.03.2019

Betreff: Parlamentarische Bürgerinitiative zum Ausbau der Verbindungsbahn in Hietzing

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf Ihre Anfrage zur Bürgerinitiative 36/BI vom 14. Februar 2019 dürfen wir auf unsere Stellungnahme vom 11. Juli 2018 verweisen.

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 inkl. Hochlage und Auflösung der Eisenbahnkreuzungen unterzeichnet. Dieser Vertrag wurde von allen im Gemeinderat vertretenen Parteien 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 angefragten Themen „Erhalt der Querungen“, „Tieferlegung der Bahnstrecke“ und „Güterverkehr“ können die bereits übermittelten Informationen erneut bestätigt werden. Die Ausführung des Gestaltungswettbewerbs wird zurzeit erarbeitet.

1) Erhalt der Querungsmöglichkeiten

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

Bei den bestehenden Eisenbahnkreuzungen mit Schranken kommt es derzeit zu 15-20 Minuten Wartezeit pro Stunde. 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. Die langen Wartezeiten vor geschlossenen Schranken verursachen bereits heute Rückstau und somit auch zukünftig noch mehr Lärm und Feinstaub für AnrainerInnen. Dies nur wegen maximal vier Minuten Umweg für den PKW-Verkehr.

Im Zuge des Ausbaus werden barrierefreie, permanent offene Querungsmöglichkeiten in der Auhofstraße, der Hietzinger Hauptstraße und der Versorgungsheimstraße für den PKW-Verkehr geschaffen, frei von Schranken und ohne Wartezeiten. Insbesondere für den Fuß- und Radverkehr entstehen attraktive, barrierefreie und möglichst direkte Wege ohne Schranken an allen gegenwärtigen Eisenbahnkreuzungen.

Die offenen, jederzeit nutzbaren Querungen tragen zu mehr Sicherheit beispielsweise am Schulweg und zu weniger Umweltbelastung (Stichwort CO₂ Ausstoß beim Warten) bei. Die Erreichbarkeit von lokalen Zielen wie Kindergärten, Schulen und Einkaufsmöglichkeiten, offene Gestaltung und Vermeidung von Durchzugsverkehr wird ebenso berücksichtigt.

Befürchtungen einer Trennung des Bezirks sind 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.

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, Himmelburggasse, 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.

Der Lainzer Tunnel hat massive Verbesserungen für die AnrainerInnen der Verbindungsbahn gebracht. So ist seit der Inbetriebnahme des Tunnels im Dezember 2012 sukzessive ein Großteil der Güterzüge von der Verbindungsbahn in den Lainzer Tunnel verlagert worden. Auch mit der Inbetriebnahme der neuen Verbindungsbahn werden Güterzüge auf der Strecke 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) Gestaltungswettbewerb

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

Die Durchführung eines Gestaltungswettbewerbs wurde der Bezirksvorstehung seitens der ÖBB-Infrastruktur AG bereits zugesagt. Die Ausgestaltung des Wettbewerbs und Partizipationsmöglichkeiten werden zurzeit erarbeitet und mit der Stadt Wien und dem Bezirk abgestimmt.

Ich hoffe, mit dieser Antwort gedient zu haben.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'DI Franz Bauer', written over a circular stamp or mark.

DI Franz Bauer