

BMK - I/PR3 (Recht und Koordination)  
[pr3@bmk.gv.at](mailto:pr3@bmk.gv.at)

**Mag. Eva-Maria Leitner**  
 Sachbearbeiter/in

[eva-maria.leitner@bmk.gv.at](mailto:eva-maria.leitner@bmk.gv.at)  
 +43 (1) 71162 65 7434  
 Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien  
 Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung  
 der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-  
 Adresse zu richten.

An die  
 Parlamentsdirektion  
 Zu Hd. Herrn Mag. Gottfried Michalitsch  
 Parlament  
 1017 Wien

Geschäftszahl: 2020-0.185.912

Wien, 28. April 2020

## **Betreff: 13/PET-NR/2020**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
 sehr geehrter Abg. z. NR Gerstl,

vielen Dank für Ihre eingebrachte Petition betreffend „Ausbau der Verbindungsbahn in Hietzing“ vom 27.2.2020.

Erlauben Sie mir folgende einleitende Bemerkung: Um die im Regierungsprogramm gesetzten Ziele im Kampf gegen die Klimakrise zu erreichen – nämlich Klimaneutralität bis spätestens 2040 – wird es eine gemeinsame Anstrengung des Bundes, der Länder und der Gemeinden sowie auch der Bezirke brauchen.

Einer der Schlüssel stellt dabei eine zukunftsorientierte, ökologische und sozial verträgliche Art der Mobilität dar. Hier spielt ein gut funktionierender öffentlicher Verkehr – insbesondere mit der Schiene als dessen Rückgrat – eine wesentliche Rolle.

Das Projekt zur Modernisierung der Verbindungsbahn in Hochlage zwischen Wiental und Beckgasse entsteht in einer Kooperation aus ÖBB Infrastruktur-AG und der Stadt Wien und wurde vertraglich im Juni 2016 gemeinsam mit dem damaligen BMVIT vereinbart. Das Projekt ist im derzeit gültigen Rahmenplan 2018-2023 enthalten.

Das Ziel des Projekts ist, einen 15-Minuten-Takt als Querverbindung durch Wien von Hütteldorf bis Aspern Nord gewährleisten zu können. 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 einen modernen und umfassenden Lärmschutz (heute ist kein Lärmschutz entlang der Strecke vorhanden). Im Zuge der Modernisierung werden barrierefreie, permanent offene Quermöglichkeiten für Autofahrer\_innen, Radfahrer\_innen und Fußgänger\_innen geschaffen, frei von Schranken und ohne Wartezeiten.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat angekündigt, beim BMK Mitte 2020 den Antrag zur Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 (Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Änderung der Trasse oder Zulegung eines Gleises, jeweils auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km) vorlegen zu wollen.

In der übermittelten Petition werden vier Themenbereiche angesprochen, zu deren Beantwortung ich mich in weiten Bereichen auf die Stellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG beziehe:

### **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 würde bei einem 15-Minuten-S-Bahn Takt für Fußgänger\_nnen, Radfahrer\_nnen und Autofahrer\_nnen zukünftig Wartezeiten von 30-40 Minuten pro Stunde vor geschlossenen Schranken bedeuten. Die langen Wartezeiten vor geschlossenen Schranken verursachen bereits heute Rückstau und somit auch zukünftig noch mehr Lärm und Feinstaub für Anrainer\_nnen.

Nach Umsetzung des ggst. Projekts ergeben sich für den motorisierten Individualverkehr Umwegfahrten von maximal 4 Minuten, dafür garantiert ohne Wartezeiten vor geschlossenen Schranken. 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 in allen gegenwärtigen Eisenbahnkreuzungen.

Die offenen, jederzeit nutzbaren Querungen tragen zu mehr Sicherheit beispielsweise am Schulweg und zu weniger Umweltbelastung (Stichwort CO<sub>2</sub>-Ausstoß beim Warten) bei. Die Erreichbarkeit von lokalen Zielen wie Kindergärten, Schulen und Einkaufsmöglichkeiten, sowie die offene Gestaltung und Vermeidung von Durchzugsverkehr werden 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. Insbesondere müssen Rettungs- und Notdienste die fraglichen, bisher beschränkten Bereiche nicht mehr umfahren, sondern gelangen rasch und ungehindert zum Einsatzort.

### **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 Planungsschritts 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, die sie de facto ausschließen.

Wesentliche Gründe, die gegen eine Tieflage sprechen bzw. diese de facto ausschließen, ergeben sich aus der erforderlichen Höhenlage: Ein Zwangspunkt ist das Unterfahren des Wienflusses und der U4, was zu einem Höhenunterschied von rund 25 m führt. Die Trasse muss in jedem Fall so ausgelegt werden, dass sie für den Güterverkehr befahrbar ist; darauf wird auch im nächsten Punkt eingegangen. Damit ist für das „Auftauchen“ der Trasse nur eine begrenzte Neigung möglich (12‰), was im Bereich Hütteldorf dazu führt, dass die Trasse bereits westlich vor Hütteldorf im Bereich von Auhof abgesenkt werden müsste. Das hätte gravierende Auswirkungen: einen kompletten Umbau des Bahnhofs Hütteldorf; und die derzeitigen Querungen unter der Westbahn würden teilweise verunmöglicht. Auch im Bereich des „Auftauchens“ im 13. Bezirk würden Quermöglichkeiten entfallen oder so umgebaut werden, dass diese extrem unattraktiv werden.

Zusätzlich sind die „Nebenwirkungen“ der Errichtung der Strecke in Tieflage oder Tunnel in der Bauphase deutlich schwerwiegender als bei der Errichtung der Strecke in Hochlage. Dies betrifft einerseits die deutlich vermehrte Belastung durch Lkw-Fahrten aufgrund der großen Aushubmengen, andererseits bedingt die deutlich höhere Komplexität der Baustelle mehr Bauflächen, die unter anderem Rodungen und den Entfall von Grünflächen erfordern. Bei der Tunnelvariante würde beispielsweise die Parkanlage Hochsatzengasse in Penzing stark in Mitleidenschaft gezogen. In der Tunnel- und den unterschiedlichen Tieflagenvarianten müssten für die Herstellung des Tunnels in offener Bauweise bestehende und mögliche zukünftige Kleingartenanlagen zwischen Hietzinger Hauptstraße und Auhofstraße auf Dauer deutlich verkleinert werden. Ebenso wären Bäume und Grünflächen links und rechts der Bahn zwischen Beckgasse und Veitingergasse sowie die Parkanlage Himmelbaurgasse (Epk-Widmung) zwischen Hofwiesengasse und Himmelbaurgasse wesentlich stärker und dauerhaft betroffen.

### **3. Güterverkehr**

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

Mit der Verbindungsbahn entsteht eine neue und zeitgemäße Infrastruktur. Der Ausbau der Strecke bringt erstmals einen modernen und umfassenden Lärmschutz entlang der gesamten Verbindungsbahn. Der Lainzer Tunnel hat massive Verbesserungen für die Anrainer\_innen 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. Wenn die Verbindungsbahn nicht ausgebaut wird, hat dies keine Auswirkungen auf zukünftige Güterzüge. Diese würden dort auch ohne den Ausbau fahren, jedoch auf einer alten Strecke ohne Lärmschutz. Das klare Ziel des Projekts ist, die Verbindungsbahn durch den 15-Minuten-Takt vermehrt für den Schnellbahn-Verkehr zu nutzen und nicht zusätzliche Kapazitäten für den Güterverkehr zu schaffen.

Mir ist ein gut funktionierender, effizienter Schienengüterverkehr ein wichtiges Anliegen, der eine Verlagerung von Schwerverkehr von der Straße auf die Schiene ermöglicht und damit einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leistet. Für diese Effizienz ist es manchmal erforderlich, etwa bei Wartungsarbeiten im Lainzer Tunnel, dass Güterzüge die Verbindungsbahn benutzen. Umgekehrt nehme ich die Sorgen der Bevölkerung entlang der Verbindungsbahn ernst: Einerseits wird wie bereits dargelegt die neue Strecke einen wesentlich besseren Schutz für die Bevölkerung bieten. Ebenso ist zu bedenken, dass künftig – ab Ende 2024 – nur mehr

leise Güterzüge die Achse befahren werden dürfen, die gegenüber konventionellen Güterzügen eine Lärmreduktion von bis zu 10 dB bringen; das ist eine Halbierung der empfundenen Lautstärke. Andererseits muss die Zahl der Züge auf der Verbindungsbahn auf das betrieblich absolut notwendige Maß begrenzt werden.

Es liegt jedenfalls im Interesse der ÖBB und des BMK, so viele Züge wie möglich durch den Lainzer Tunnel anstatt über die Verbindungsbahn zu führen, da dies die eisenbahntechnisch, betrieblich und wirtschaftlich günstigere und sinnvollere Variante ist. Güterzüge werden auch in Zukunft ausschließlich dann auf der Verbindungsbahn fahren, wenn es keine andere Möglichkeit gibt, d.h., wenn der Lainzer Tunnel aufgrund von Wartung oder Störung nicht passierbar ist oder wenn es die Fahrplangestaltung nicht anders zulässt.

Grundsätzlich ist auch festzuhalten, dass im Zuge des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens die Dimensionierungsgrundlagen für die Schutzziele (i.e. die Lärmgrenzwerte) offengelegt werden.

#### **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 mit dem Ziel, die optische Trennwirkung des Bauwerks zu minimieren und auch die bestmögliche Vereinbarkeit mit historisch-kulturell wertvoller Substanz wie etwa der Klimt- Villa zu ermöglichen, 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. Die Auslobung des Gestaltungswettbewerbs ist noch 2020 geplant.

Für die Bundesministerin:

Mag. Christa Wahrmann