



**Die Bezirksvorsteherin des
13. Bezirkes der Stadt Wien**
Amtshaus
Hietzinger Kai 1–3, 1130 Wien
2. Stiege, 2. Stock, Zi. 116
Tel.: +43 1 4000 13111
Fax: +43 1 4000 13120
E-Mail: post@bv13.wien.gv.at
www.wien.at

An die
Parlamentdirektion
Ausschuss für Petitionen und Bürgerinitiativen
z.Hd. Mag. Gottfried Michalitsch
E-Mail: NR-AUS-PETBI.Stellungnahme@parlament.gv.at

Wien, 28. Jänner 2019

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

Sehr geehrter Obmann des Ausschusses für Petitionen und Bürgerinitiativen des Österreichischen Nationalrates, Abg.z.NR Michael Bernhard,

sehr geehrte Obmannstellvertreter, Abg.z.NR Christian Hafenecker, MA, Abg.z.NR Hermann Lipitsch und Abg.z.NR Hermann Gahr,

sehr geehrte Abgeordnete zum Nationalrat,

sehr geehrte Damen und Herren!

Im Folgenden erlaube ich mir, Ihnen als Bezirksvorsteherin von Hietzing meine Stellungnahme zur Bürgerinitiative „Ausbau der Verbindungsbahn in Hietzing (36/BI)“ zur Kenntnis zu bringen:

Vorab ist festzuhalten, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und somit auch dichte Schnellbahnintervalle und zusätzliche Stationen begrüßenswert sind. Die Problematik steckt jedoch zweifelsohne in den geplanten Details der Umsetzung dieses Projektes. Die Neugestaltung der Verbindungsbahn wird Auswirkungen auf den Alltag von Generationen von Hietzingerinnen und Hietzingerern haben und erfordert daher eine zukunftsorientierte und städtebaulich tragfähige Lösung. Daher ist grundsätzlich der Bürgerinitiative im Nationalrat mit all ihren Forderungen zuzustimmen.

Dem 13. Bezirk wurde im Juni 2016 das fertig geplante ÖBB-Projekt durch Übermittlung des beschlossenen Vertrages zur Kenntnis gebracht. Zu keinem Zeitpunkt wurde der Bezirk vor Beschluss des Vertrages über die Grundlagen, Projektvorgaben, Projektziele sowie Projektausgestaltung etc. zu Rate gezogen, geschweige denn in die Projekterstellung eingebunden. Die in der Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 24. April 2018 formulierte Stelle „[...] Die Anrainer-Bezirke und BürgerInnen wurden bereits umfassend über das Projekt informiert und frühzeitig eingebunden [...]“ wurde seitens der Bezirksvorsteherung und Bezirksvertretung mit einiger Verwunderung wahrgenommen. Richtig ist, dass es neben der Einrichtung einer ÖBB-Info-Box Informationsveranstaltungen seitens der ÖBB gab, in denen Bürgerinnen und Bürger am Projekt in der vorliegenden Form heftige Kritik äußerten, die der Bezirk sehr ernst nimmt. Im Rah-

men der Bezirksvertretung wurden zahlreiche Gesprächs- und Diskussionsrunden abgehalten, in denen versucht wurde, bei ÖBB und Stadt Wien Verbesserungen bzw. Alternativen zu den vorgelegten Plänen zu erzielen. Der Bezirk ist dabei auf wenig Verständnis gestoßen und nennenswerte Veränderungen der Planungen konnten bislang nicht erzielt werden.

Die in der Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 24. April 2018 in Aussicht gestellte Vorstellung „neuer Projektinhalte in vertiefter Darstellung“ an die Hietzinger Bevölkerung, die für das erste Halbjahr 2018 in Aussicht gestellt wurde, ist bis Jänner 2019 noch nicht erfolgt.

Bedenklich ist auch, dass die Bevölkerung und der Bezirk keine Garantie haben, dass der in Aussicht gestellte Viertelstundentakt nach dem Ausbau der Verbindungsbahn tatsächlich verwirklicht wird. Hierzu wäre eine vertragliche Vereinbarung bereits zum jetzigen Zeitpunkt nötig, um die öffentlichen Zusagen juristisch verbindlich festzulegen. Schließlich ist der Viertelstundentakt eines der Hauptargumente der ÖBB für die Bevölkerung.

Folgende Fragestellungen sind bis dato nicht geklärt bzw. für den Bezirk nicht zufriedenstellend beantwortet:

Güter- und Gefahrgütertransporte

Eine große Sorge für die Hietzinger Bevölkerung stellt die mit dem Ausbau der Verbindungsbahn einher gehende Zunahme der Güterzüge, noch dazu in Hochlage, dar. An dieser Stelle ist anzumerken, dass die ÖBB den Hietzingerinnen und Hietzingern vor Errichtung des Lainzer Tunnels in Aussicht gestellt hat, dass ein wesentlich höherer Anteil des Güterverkehrs, als es seit Inbetriebnahme des Tunnels Realität ist, über den Lainzer Tunnel abgewickelt werden sollte.

Aufgrund der strengen Auflagen für den Transport von Gefahrenstoffen auf der Straße werden Chemikalien sinnvollerweise vermehrt mit der Bahn durchgeführt. Die geplante Ausführung des vorliegenden Projekts berücksichtigt in keiner Weise, dass es sich entlang der Verbindungsbahnstrecke um dicht besiedeltes Wohngebiet handelt, in welchem sich etliche Betreuungs- und Bildungseinrichtungen wie Kindergärten, Schulen, Kirchen, Gemeindezentren und Bildungshäuser in unmittelbarer Nachbarschaft der Bahnstrecke befinden.

Die geplante weitere Nutzung der Verbindungsbahnstrecke für den Gütertransport – teilweise in Hochlage geplant - erfordert entsprechende Berücksichtigung bei der Ausführung der Bahntrasse zum Schutz der Wohnbevölkerung. Die oben angeführten Kinder- und Jugendbetreuungseinrichtungen, Schulen und Gemeindezentren unterstreichen diese Anforderung zusätzlich.

Durch eine Absenkung der Bahntrasse unter das aktuelle Straßenniveau könnten nicht nur die entstehenden Lärmbelastungen sondern auch die Gefahren bei einem Unfall und einem daraus resultierenden Austritt gefährlicher Flüssigkeiten oder flüchtiger Stoffe minimiert werden. Dass die ÖBB bisher keine Kostenschätzung für Varianten einer Tieferlegung genannt haben, stößt bei der Bevölkerung auf großes Unverständnis.

Querungen

Die der Bezirksvorstehung Hietzing und der Bevölkerung präsentierten Pläne führen unweigerlich zu einer massiven Einschränkung der Mobilität der Bezirksbevölkerung durch die Schaffung einer künstlichen Trennung der historisch gewachsenen Ortskerne. Fußgänger- und Radfahrquerungen können keinesfalls als ausreichender Ersatz für PKW-Querungsmöglichkeiten angesehen werden. Insbesondere für die ältere Bevölkerung westlich der Verbindungsbahntrasse wäre der Zugang zur Nahversorgung unterbrochen.

In den Stellungnahmen der ÖBB sowie der MA18 wird darauf verwiesen, dass die zu erwartenden Schrankenschließzeiten bei der vorgesehenen, intensiveren Nutzung der Verbindungsbahnstrecke die Querung für alle Verkehrsteilnehmer für einen Zeitraum von ca. 40 Minuten pro Stunde unterbrechen würden und ein Ersatz der Eisenbahnkreuzungen mit Fußgänger- und Radfahrquerungen eine Verbesserung der Durchlässigkeit nach sich ziehen würde. Diese Einschätzung ist für die Bezirksvorstehung Hietzing nicht nachvollziehbar. Die in der Stellungnahme der ÖBB vom 11. Juli 2018 angeführten Umfahrungsmöglichkeiten mit einer zusätzlichen Wegzeit von 4 Minuten sind als einzige Alternativen zu den jetzt bestehenden Querungen inakzeptabel. Es kann nicht zukunftsweisend und alltagstauglich für die Wohnbevölkerung sein, die ursprünglich sechs Querungsmöglichkeiten im Bezirk, die mit dem Bau des Lainzer Tunnels auf fünf reduziert wurden, noch weiter auf nur mehr drei einzuschränken.

Verkehrsfluss innerhalb des 13. Bezirks

Die zwangsweise Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch den Entfall der Querungsmöglichkeiten in der Veitingergasse und der Jagdschloßgasse in die Hietzinger Hauptstraße und Hofwiesengasse würde zwangsläufig zu einer nachhaltigen und irreparablen Verschlechterung des Verkehrsflusses führen, von der auch die beiden Straßenbahnlinien 10 und 60 betroffen wären.

Aus Sicht der Bezirksvorstehung ist es auch unverständlich, dass dem Bezirk bis heute keine verkehrsplanerische Detailüberlegungen beider Vertragspartner ÖBB und Stadt Wien bekannt gegeben wurden.

Schwerwiegende Eingriffe in das Eigentumsrecht

Durch die Errichtung einer in Hochlage geführten Bahntrasse im Bereich zwischen Hietzinger Kai und der natürlichen Erhebung (Ausläufer des „roten Berges“) im Bereich Titlgasse/ Tolstojgasse kommt es zu einer empfindlichen Wertminderung der Liegenschaften und der Wohnqualität der dort ansässigen Wohnbevölkerung. Adäquate Entschädigungszahlungen wurden den Betroffenen nicht in Aussicht gestellt und diesbezügliche Rückstellungen sind nicht Teil der Projektkalkulation.

Ortsbild/Denkmalerschutz

Die aktuell vorliegenden Pläne zur Hochtrassenführung werden seitens der Hietzinger Bevölkerung sehr kritisch gesehen. Insbesondere die Hochtrasse im Bereich Hietzinger Hauptstraße und die in den Projektunterlagen konzipierte Station „Hietzinger Hauptstraße“ würden in Hinblick auf das Stadtbild entlang der historischen Sichtachse zwischen dem erzbischöflichen Palais in Ober Sankt Veit und dem Schloss Schönbrunn massive Eingriffe in

das bestehende Ortsbild mit sich bringen. In den der Bezirksvorstehung vorliegenden Visualisierungen und Plänen ist neben der Errichtung einer Hochtrasse die Errichtung von Lärmschutzwänden vorgesehen. Sofern diese „blickdicht“ oder mit einem sich schnell verfärbenden, transparenten Material ausgeführt werden sollten, stellt dies eine dauerhafte Unterbrechung dieser historischen Sichtachse dar. In diesem Zusammenhang sind nach Ansicht der Bezirksvorstehung Hietzing Stellungnahmen der UNESCO und des für das Monitoring der Weltkulturerbestätten in Österreich zuständigen Nationalkomitees ICOMOS einzuholen, um sicherzustellen, dass diese Maßnahmen keinen negativen Einfluss auf den Weltkulturerbestatus von Schönbrunn entfalten. Eine fachliche Einschätzung der MA19 / Architektur und Stadtgestaltung sowie der MA21 / Stadtteilplanung und Flächennutzung sind hierfür ebenfalls einzuholen oder es ist die juristische Begründung für das Unterbleiben der Prüfung dieses Projektes der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

S-Bahn-Ring

In der Gemeinderatssitzung vom 27. November 2018 ist ein Allparteiantrag zur Verknüpfung der S 80/Verbindungsbahn mit der S 45/Vorortelinie zustande gekommen, der auch eine Evaluierung einer möglichen Verlegung der geplanten Station Hietzinger Hauptstraße zur U-Bahnstation der Linie U4 „Unter St. Veit“ beinhaltet. Die Westbezirke wären damit in Minutenschnelle verbunden. Durch diese neue Tangentialverbindung im Zusammenhang mit attraktiven S-Bahn Intervallen, kann ein wesentlicher Beitrag zur Entlastung der bereits jetzt überfüllten U-Bahnlinie U6 geleistet werden. Die mögliche Verlegung der konzipierten Station „Hietzinger Hauptstraße“ in den Bereich des Wientals wird von der Bezirksvorstehung Hietzing sehr positiv gesehen. Durch diese Verlegung der Station wäre die Störung der Sichtachse zwischen dem erzbischöflichen Palais Ober Sankt Veit und dem Schloss Schönbrunn im Bereich Hietzinger Hauptstraße bedeutend geringer ausgeprägt. Weiters stellt eine Verknüpfung mit der U4 eine wesentlich attraktivere Umstiegsmöglichkeit für einen großen Teil der Fahrgäste dar. Die Straßenbahnlinie 10 fährt aktuell von der Endstation „Verbindungsbahn“ (in unmittelbarer Nähe zur konzipierten Station Hietzinger Hauptstraße) über Hietzing – Kennedybrücke (U4 Station) bis Dornbach. Eine direkte Umstiegsmöglichkeit zwischen S-Bahn und U4 in Unter Sankt Veit bringt somit enorme Vorteile für die Fahrgäste.

Weitere offene Punkte

Wesentliche weitere Punkte, die aus Bezirkssicht nicht zufriedenstellend geklärt sind, sind die Stationsgestaltung, die Fragen zum Lärmschutz (technische Details, Optik etc.) und erschütterungsdämmende Maßnahmen. In der Stellungnahme der ÖBB vom 11. Juli 2018 wird darauf verwiesen, dass es zum gegenwärtigen Zeitpunkt zu früh für Detailplanungen wie die geforderte Durchführung eines Gestaltungswettbewerbes ist. Die MA 18 hat ebenso in Ihrer Stellungnahme vom 3. Mai 2018 hierauf verwiesen und weiters folgendes angeführt: „[...]In gegenwärtig veröffentlichten Visualisierungen wurden Standardelemente bzw. Annahmen verwendet, damit Räume und Dimensionen vorstellbar werden. Die tatsächlich zur Umsetzung kommende Gestaltung ist damit nicht präeterminiert und muss in künftigen Planungsschritten erarbeitet werden. [...]“. Auf Basis beider Stellungnahmen sollte einer rechtsverbindlichen Zusage zu einem Architekturwettbewerb im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung nichts entgegenstehen. Eine professionelle Durchführung des mittlerweile zugesagten Gestaltungswettbewerbs unter Einbeziehung der Bevölkerung fordere ich hiermit nochmals ein.

Von den Wiener Linien vermischen wir eine Stellungnahme, wie diese dazu stehen, dass ein großer Teil des Verkehrs über die beiden Schienenstraßen der Linien 10 und 60 umgeleitet werden wird und welche Auswirkungen sich dadurch auf den Linienbetrieb der Straßenbahnen ergeben werden.

Ich ersuche daher um eine nochmalige Prüfung, wie die oben ausgeführten Auswirkungen des Projekts „Ausbau der Verbindungsbahn“ im Sinne der Wohnbevölkerung verbessert werden können.

Mit freundlichen Grüßen



Mag. Silke Kobald
Bezirksvorsteherin