

An die
Parlamentsdirektion

Nr-aus-petbi.stellungnahme@parlament.gv.at

Rathausstraße 9, 1. Stock, Tür 1.16
1082 Wien
Telefon +43 1 4000 82680
Fax +43 1 4000 99 82700
post@md-bd.wien.gv.at
wien.gv.at

MD BD – 584907-2020-2
Petition "Ausbau der Verbindungsbahn
in Hietzing"

Wien, 06.08.2020

zu Zl: 13/PET-NR/2020

Sehr geehrte Damen und Herren!

Bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 1.7.2020 Petitionsantrag 13/PET vom 27.2.2020 können folgende Information von Seiten der Stadt Wien zu der in der Petition angeführten Forderungen gegeben werden:

Allgemein:

Das ÖBB Projekt Attraktivierung der Verbindungsbahn ist für die Stadt Wien ein sehr wichtiges Projekt im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Ein 15-Minuten Takt auf der S80, 2 neue S-Bahn-Stationen, Barrierefreiheit bei allen Stationen, die Auflösung von Eisenbahnkreuzungen, ein Lärmschutz nach Stand der Technik, die Neuerrichtung der Stranzenbergbrücke und eine attraktive und klimafreundliche Gestaltung der Stationsumfelder sind relevante Punkte und Mehrwerte bei diesem Projekt.

Die Führung der S80 von Hütteldorf über den Hauptbahnhof Wien bis Aspern Nord ergibt eine sehr verkehrswirksame neue Schnellbahn-Stammlinie zwischen West und Ost und darüber hinaus wird der Regionalverkehr zum Knoten Hütteldorf aufgewertet.

Tieferlegung der Bahnstrecke:

Von Seiten der ÖBB und der Stadt Wien wurden verschiedene Überlegungen angestellt und Planungen durchgeführt. Bereits im Zuge der Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Attraktivierung der Verbindungsbahn in den Jahren 2007 bis 2009 wurden tiefliegende Streckenvarianten untersucht. Aus funktionellen Gründen sowie aufgrund der im Vergleich zu Streckenvarianten in Hoch- und Niveaulage sehr hohen Errichtungskosten aber nicht

weiterverfolgt und daher auch nicht dem vom Wiener Gemeinderat beschlossenen Vertrag zur Realisierung des Projektes Attraktivierung der Verbindungsbahn zu Grunde gelegt.

Im Zuge der weiteren Planungen hat die ÖBB die Machbarkeit von tiefliegenden Varianten über mehrere Monate nochmals vertieft überprüft. Diese vertiefte Prüfung zeigte jedoch bei allen untersuchten Varianten der Streckenführung in Tieflage erhebliche technische, betriebliche und finanzielle Nachteile. So müssten z.B. der Wienfluss sowie die U4 und damit rund 25 Meter Höhenunterschiede überwunden werden. Das würde ein Absenken der Strecke bereits vor Hütteldorf bedeuten, um die Vorgabe des Gefälles lt. Eisenbahnrecht zu halten. Des Weiteren ist bei einer Tieflage eine längere Bauzeit erforderlich und eine Aufrechterhaltung des Betriebes der Verbindungsbahn während der Bauzeit nicht möglich. Eine Führung der Verbindungsbahn in Tieflage konnte daher nicht empfohlen werden und wird daher auch nicht weiterverfolgt.

Güterverkehr:

Der Ausbau der Strecke bringt erstmals einen modernen und umfassenden Lärmschutz entlang der gesamten Verbindungsbahn. Der bereits gebaute Lainzer Tunnel hat heute schon massive Verbesserungen für 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 weiterhin geringfügig Güterzüge auf der Strecke fahren, umso wichtiger ist der Ausbau der Strecke mit wirkungsvollem Lärmschutz.

Erhalt der Querungsmöglichkeit:

Bei den bestehenden Eisenbahnkreuzungen mit Schranken kommt es derzeit zu 15-20 Minuten Wartezeit pro Stunde. Ein Beibehalten der Eisenbahnkreuzungen würde bei einem 15 min-Takt der S-Bahn für FußgängerInnen, RadfahrerInnen und AutofahrerInnen 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 AnrainerInnen.

Nach der Umsetzung des Projektes Attraktivierung der Verbindungsbahn 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.

Insbesondere für den Fuß- und Radverkehr entstehen attraktive, barrierefreie und möglichst direkte Wege ohne Schranken an allen gegenwärtigen Eisenbahnkreuzungen.

Architekturwettbewerb:

Die Durchführung eines Gestaltungswettbewerbes wurde bereits von Seiten der ÖBB zugesagt. Unter anderem wird dabei auch die Gestaltung der Vorplätze der Stationen Speising und Hietzinger

Hauptstraße Thema sein. Im Herbst 2020 ist von Seiten der ÖBB eine Auslobung des Gestaltungswettbewerbs geplant.

TOARin Ing. Nina Hauschka
+43 1 4000 82684

Mit freundlichen Grüßen
Die Projektleiterin

Dipl.-Ing.in Beatrix Rauscher
Oberstadtbaurätin

Nachrichtlich:

1. Frau Stadtbaudirektorin Dipl.-Ing.ⁱⁿ Brigitte Jilka, MBA
2. Magistratsdirektion –Magistratsdirektor, zu MDK – 578947/2020-



Dieses Dokument wurde amtssigniert.

Information zur Prüfung des elektronischen Siegels
bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter:
<https://www.wien.gv.at/amtssignatur>