

Die NEOS Bezirksräte
Katharina Kainz
Johannes Bachleitner
Jürgen Fränzer
Peter Pelz

An das
Bezirksamt Hietzing
z.Hd. Herr Bezirksvorsteher Friedrich Nikolaus Ebert

Antrag betreffend Einhaltung der Ziele des Gemeinderatsbeschlusses betreffend die Verbindungsbahn

Die unterfertigen Mitglieder der Bezirksvertretung Hietzing stellen zur Sitzung der Bezirksvertretung am 13.3.2024 gemäß § 24 Abs.1 GO-BV folgenden

Antrag

Die zuständigen Stellen der Stadt Wien werden ersucht sicherzustellen, dass Maßnahmen gesetzt werden, damit die Ziele des Gemeinderatsbeschlusses GZ: MA 5 - 38915-2016-37 e-Recht: 01698-2016/0001-GFW in Bezug auf das Projekt Verbindungsbahn erreicht werden. Diesem Beschluss wurde auf S. 3 Folgendes zu Grunde gelegt:

*„Das Projekt selbst umfasst im Wesentlichen den 2-gleisigen Ausbau der Verbindungsbahn zwischen Hütteldorf und Meidling **einschließlich dem 2-gleisigen Neubau der Brücken über den Wienfluss**, die Errichtung von zwei zusätzlichen Haltestellen (Hietzinger Hauptstraße, Stranzenbergbrücke), den Umbau der Haltestelle Speising zur Erzielung der Barrierefreiheit, **den Ersatz aller 6 schienengleichen Eisenbahnkreuzungen durch Unter- bzw. Überführungen** sowie die Vergrößerung der Durchfahrtshöhen im 14. Bezirk.*

*Die dargestellten Maßnahmen stellen eine Grundvoraussetzung für die durchgängige Etablierung eines 15 - Minutentaktes zwischen Hütteldorf und Meidling dar und sind somit wesentlicher Mosaikstein der im Rahmen des Fachkonzepts Mobilität priorisierten S-Bahn Verbindung Hütteldorf - Stadlau (West - Ost-Tangente), welche sich durch besonders **attraktive Umsteigeknotenpunkte mit dem Netz der Wiener Linien** auszeichnet.*

*Durch die Auflösung der gegenwärtig schrankengesicherten Eisenbahnkreuzungen und dem **entsprechenden Ersatz durch Unter- bzw. Überführungsbauwerke ist eine Optimierung des Wegenetzes in weiten Teilen des 13. Wiener Gemeindebezirks im Bereich des nichtmotorisierten Individual- bzw. des öffentlichen Verkehrs durch vorausschauende strategische Projekt- bzw. Verkehrsplanung erzielbar.**“*

Angesichts des Nichterreichens der Ziele mit der derzeit vorliegenden Planung wird die Stadt Wien ersucht, das gegenständliche Projekt "Attraktivierung der Verbindungsbahn" so nachzubessern, dass es dem Inhalt des Gemeinderatsbeschlusses entspricht. Das derzeit laufende Beschwerdeverfahren vor dem BVwG bietet die einmalige Chance Änderungen im Rahmen des laufenden Verfahrens kurzfristig einzubringen und im Rahmen des laufenden Verfahrens genehmigt zu bekommen.

Begründung:

Die Basis für den einstimmigen Beschluss des Gemeinderats waren die im Beschluss gelisteten Vorteile für die Stadt Wien und den 13. Bezirk. Die vorliegende Planung und deren prognostizierte Auswirkungen widersprechen jedoch wesentlichen Zielen, auf denen der Gemeinderatsbeschluss fußt und stellen anstatt Verbesserungen Verschlechterungen für den 13. Bezirk in den explizit genannten Verbesserungspunkten dar.

Weder werden beide Brücken über den Wienfluss 2-gleisig ausgebaut, noch kommt es zu einem adäquaten Ersatz der Eisenbahnkreuzungen, noch werden umfassend attraktive Umsteigeknotenpunkte mit dem Netz der Wiener Linien geschaffen, noch wird die Bewegungsaktive Mobilität mit einer angebotsorientierten Planung gefördert. Auch gab es keine Untersuchung zur Lage der Station Baumgarten, und wie diese auch die S80 erfassen könnte und welche Auswirkungen das auf die Nutzer Zahlen im ÖV hätte.

Anstatt im Rahmen des Projekts den Umweltverbund umfassend zu fördern und die Infrastruktur auf die Ziele des STEP 2025 und den Wiener Klimafahrplan hin zu optimieren, wird nur die Brücke in Richtung Hütteldorf 2-gleisig ausgebaut, in Richtung Penzing nur eingleisig, obwohl die zuletzt präsentierte Studie zum Ringschluss zeigt, dass es in Hietzing ein großes Potential an Öffi-Nutzer:innen gibt, die eine gute Verbindung in Richtung Penzing und nicht lediglich Hütteldorf suchen. Anstatt einen attraktiven Umsteigeknoten zwischen hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln entweder im Bereich der U-Bahn Stationen Unter St. Veit oder Ober St. Veit zu schaffen, fährt die S80 ohne Stopp daran vorbei.

Zusätzlich werden nur monofunktionale Eisenbahnbrücken errichtet, anstatt kostensparend diese auch gleich als Fuß- und Radbrücken über die Wien auszugestalten. Ergänzend werden Fuß- und Radfahrer:innen bei drei früher ebenerdig passierbaren Eisenbahnkreuzungen in Aufzüge und Stiegen verschoben - das im Falle Speisings sogar an einer Fahrrad Hauptroute.

Das Ergebnis dieser Fehlplanungen wird in der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE, EINREICHPROJEKT 2020, gem. § 23b i.V.m. §§ 24a ff UVP-G 2000) in der darin enthaltenen Untersuchung zum Modal Split offensichtlich. So kommt es zu keiner statistisch belastbaren Verbesserung des Anteils Umweltverbund am Verkehrsgeschehen, sondern lediglich zu einer Verschiebung der Verkehrsanteile innerhalb des Umweltverbunds. Die Ursache ist offensichtlich das Fehlen eines adäquaten Ersatzes der 6 schienengleichen Eisenbahnkreuzungen und einer attraktiven angebotsorientierten Planung für die sanfte Mobilität.

Planfall	Verkehrsmittelwahl in %			
	KFZ	Rad	Fußverkehr	ÖV
Verkehrsmodell 2018	33,7	4,3	18,0	35,7
ohne Neubau 2035	32,1	4,4	18,0	37,0
mit Neubau 2035	32,0	4,3	17,3	38,1

Modal Split (Verkehrsmittelwahl) heute und 2035 aus den UVE Unterlagen:

Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass die prognostizierte Verteilung auf die unterschiedlichen Verkehrsträger weder den Zielen des STEP 2025 noch den Zielen des Wiener Klimafahrplans entsprechen. Beide Handbücher fordern eine Steigerung des Umweltverbunds, der Klimafahrplan z.B. auf 85% bis 2030.