

# Verbindungsbahn-besser

## Bürgerinitiative „Verbindungsbahn-besser“ fordert klimafittes ÖBB-Projekt für Wien West

- Alternative Lösungen für eine zukunftssichere Stadtentwicklung laut STEP25
- Brücke statt Unterführung Versorgungsheimstrasse/Waldvogelstrasse
- Sanierung statt Verbreiterung Stranzenbergbrücke durch smarte Kreisverkehre
- Vermeidung von Hitzeinseln in einer immer heißer werdenden Stadt
- Sichere, schnelle Radverbindung vom 12. bis in den 14. Bezirk für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens (Modal Split)
- Weiterhin barrierefreie Erreichbarkeit des Grätzelzentrums Lainzer Platz
- Begrünte und lebenswerte Ausgestaltung von Hochlage und Lärmschutz

Die jüngste Hietzinger Bürgerinitiative (BI) „verbindungsbahn-besser“ – mit dem Slogan „da geht mehr“ – hat sich dem Thema nachhaltige Stadtplanung im Sinne von Menschen und Natur angenommen. In kürzester Zeit gewann man mehr als 600 Unterstützer\_innen und brachte am 23. April die Stellungnahmen zum UVP-Verfahren des ÖBB Projekts „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ ein. Mit diesem Projekt wollen ÖBB und Stadt Wien eine leistungsfähigere Bahnverbindung zwischen Hütteldorf und Meidling herstellen, wobei besonders mit einer höheren Frequenz der S-Bahn und den zwei neuen Haltestellen (Hietzinger Hauptstrasse und Stranzenbergbrücke) geworben wird.

Den Ausbau der Verbindungsbahn sieht die BI als zeitgemäß und notwendig. Allerdings beurteilt man die vorliegende Planung als weder ressourcenschonend noch klimafit. Die Vorgaben des Wiener Stadtentwicklungsplan STEP 2025 werden ignoriert, sodass das Projekt in derzeitiger Ausführung weder zur Erreichung der Klimaziele noch zu einer nachhaltigen Veränderung der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) in Wien West beiträgt. <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/>

Grünflächen werden großflächig versiegelt und zu Hitzeinseln, motorisierter Verkehr wird im Wohngebiet flächig verteilt und nicht gebündelt. Gleichzeitig werden lokalen Zentren für Fußgänger und Radfahrer schwerer erreichbar. Überdies sinkt laut ÖBB-Untersuchung in der derzeitigen Begleitplanung der Rad- und Fußverkehr sogar um 0,8%, was jedem klimapolitischen Ziel widerspricht. (Anmerkung: Ziel für Radverkehrsanteil ist 10%, KFZ-Anteil soll auf 20% sinken.)

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

Abbildung 1: Auszug Umweltverträglichkeitseinreichung (UVE): Modal Split-Veränderungen im 13. Wiener Gemeindebezirk

Im Sinne einer Verbesserung der aktiven und sanften Mobilität fordert die BI barrierefreie Querungen der Bahntrasse und einen kreuzungsfreien Rad- und Fußweg vom geplanten Klimtsteg im 12. Bezirk über den 13. Bezirk bis in die Cumberlandstraße im 14. Bezirk. Alle Positionen und Alternativen hat die Bürgerinitiative auf ihrer [Homepage beschrieben](#).

„Eine solche Planung unterstützt in keiner Weise die von der Stadt angestrebte Entwicklung vom Umstieg von Auto auf sanfte Mobilität“, sagt Katharina Gamharter, Anrainerin und gleichzeitig Mutter eines jungen Bubens.

### Alternative Lösungen für eine zukunftssichere Stadtentwicklung laut STEP25

Um das Projekt all diesen Forderungen anzupassen, wurden gemeinsam mit Verkehrsexperten umweltbewahrende Lösungen (<https://verbindungsbahn-besser.at/positionen/>) entwickelt, die zum Umstieg auf die sanfte Mobilität einladen sollen - bei noch dazu geringeren Projektkosten.

## Verbindungsbahn-besser

*„Unser Anliegen ist es nicht nur die Ressource Natur zu schonen, sondern auch das Budget und somit uns Steuerzahler! Mir ist überdies wichtig, dass das Projekt auch den Anforderungen der nächsten Generationen entspricht“ sagt Peter Pelz, Bauingenieur und Mitbegründer der Initiative.*

Weiters fordern die InitiatorInnen eine einfache, mühelose Querung zu Fuß oder mit dem Rad zum Grätzelzentrum Lainzer Platz trotz des Wegfalls von drei Bahnübergängen mit Schranken.

Die kreative und grüne Ausgestaltung der Lärmschutzwände und der Hochlage (nach der Querung des Wientals) sowie begleitende Radwege entlang der Trasse sind für die Initiative ebenfalls essential für ein klimafittes Projekt im Jahr 2021.

*„Wir wollen mit unserer Initiative sicherstellen, dass Mensch und Umwelt bei diesem Projekt geschützt werden. Wir sehen das Potenzial, dass bei sinnvoller Planung ein qualitativ hochwertiger Lebensraum für AnrainerInnen, Fußgänger und Radfahrer entsteht, ganz im Sinne des Wiener Stadtentwicklungsplans STEP 2025. Leider enthält die derzeitige Planung nicht viel von diesen Vorgaben, ist im Denken vor der Klimakrise stecken geblieben und trägt nicht zur Erreichung unserer Klimaziele bei.“ fasst Peter Pelz, einer der Initiatoren und Planer die Ideen hinter den Alternativvorschlägen zusammen.*

### **Brücke statt Unterführung Versorgungsheimstrasse/ Waldvogelstrasse**

Die Planung der Bahn sieht den Wegfall von insgesamt drei Bahnübergängen mit Schranken für den Autoverkehr vor. Eine der Querungen soll durch eine Unterführung für den motorisierten Verkehr in der Versorgungsheimstraße/Waldvogelstraße ersetzt werden, die ungünstig in eine T-Kreuzung mit Ampel in die Lainzer Straße mündet. Diese Planung würde überdies eine massive Bodenversiegelung durch eine vierspurige Straße inmitten von Wohngebiet sowie das Fällen von 100 alten Bäumen bedeuten.

Als Alternative hat die Initiative eine Brückenlösung Tolstojgasse/Titlgasse für den motorisierten Verkehr sowie Radfahrer entwickelt, die eine Querung wesentlich ressourcenschonender und staufreier ermöglicht und den Verkehr fließend via Kreisverkehr in die Hietzinger Hauptstrasse leitet.

*„Es ist unverständlich, dass man im Jahr 2021 für ein Auto-Tunnel mit schlechter Anbindung in die Lainzer Strasse mitten im Wohngebiet 100 alte Bäume fällt und 4.000m<sup>2</sup> Grünraum unwiderruflich zerstört, aber gleichzeitig für den Rad- und Fußverkehr unbequeme Unterführungen ohne Rampen anbietet.“, wundert sich Anrainerin und Mitbegründerin Irene Salzmann.*

### **Sanierung statt Verbreiterung Stranzenbergbrücke und smarte Kreisverkehre**

Im Weiteren schlägt die Initiative bei der neuen S-Bahn-Station Stranzenbergbrücke eine Brückensanierung anstatt Neubau mit Verbreiterung von derzeit 20 auf 27 m vor. Mit Hilfe von zwei Kreisverkehren an den jeweiligen Brückenenden kommt man mit weniger Abbiegespuren und platzmäßig mit der Fläche der „alten“ Brücke aus. Man benötigt nur einen Stationsaufgang (statt der zwei geplanten), indem der Bus- und Fußgängerverkehr vom KFZ-Verkehr getrennt auf der östlichen Brückenseite gebündelt wird.

*„Wir sehen wir in der vorgestellten Unterführung Versorgungsheimstraße für den motorisierten Verkehr sowie in der Verbreiterung der Stranzenbergbrücke eine Planung, die weder kostengünstig noch nachhaltig ist. Unsere Lösung heißt: Brücke statt Unterführung sowie Sanierung statt Neubau.“, erläutert Peter Pelz, Bauingenieur im Verkehrswesen und Mitbegründer von „verbindungsbahn-besser“.*

### **Vermeidung von Hitzeinseln in einer immer heißer werdenden Stadt**

Gerade Wien ist laut einschlägigen Studien besonders stark von der Klimaerwärmung betroffen, das wissen alle planenden Stellen. 4.000 qm Fläche mit Beton und Asphalt zu versiegeln und hundert alte Bäume für die Auto-Unterführung Versorgungsheimstraße/Waldvogelstraße zu opfern, sollte in einer immer heißer werdenden Stadt ebenso vermieden werden wie die unnötige Verbreiterung der

## Verbindungsbahn - besser

Stranzenbergbrücke. Damit würden zwei massive Hitzeinseln geschaffen. Die BI fordert, dass stattdessen Grünräume bewahrt werden müssen, wie im STEP25 festgelegt.

*„Wir wollen keinesfalls zwei neue Hitzeinseln im Bezirk. Die deplazierte Auto-Unterführung Versorgungsheimstraße und die autobahnähnliche Stranzenbergbrücke passen nicht zu Hietzing“, erklärt Anrainerin Gunvor Sramek, um dann noch genauer auszuführen: „Kreisverkehre sind vernünftiger als Ampeln, selbst für uns Fußgänger. Da muss man nicht immer auf die Grünphase warten, die dann sowieso zu kurz ist. In meinem Geburtsland Dänemark sind Kreisverkehre allgegenwärtig und schon lange erprobt.“*

### **Sichere, schnelle Radverbindung vom 12. bis in den 14. Bezirk – für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens (Modal Split)**

Neue Infrastrukturprojekte wie die *Attraktivierung der Verbindungsbahn* dürfen heute nicht isoliert – nur aus Projektsicht oder Sicht des öffentlichen Verkehrs bzw. Autoverkehrs – betrachtet werden. Vielmehr ist ein intermodularer Zugang gefragt, der derartige Projekte nützt, um das Mobilitätsverhalten aktiv in Richtung sanfter Mobilität (per Rad oder zu Fuß) zu entwickeln (Modal Split). Daher fordert die BI, dass die Planung eines bezirksübergreifenden, kreuzungsfreien Radwegs entlang der Bahntrasse, zwingend Teil des Projekts werden muss.

*„Wir fordern, dass dieses Projekt genutzt wird, um eine sichere und schnelle Radtrasse vom 12. bis in den 14. Bezirk zu schaffen. Dazu haben wir nur jetzt die einmalige Chance, wenn die Politik in Wien ihr Bekenntnis ernst nimmt und die Menschen zu sanfter Mobilität motivieren will.“, erklärt Peter Pelz die Idee hinter den Forderungen.*

### **Weiterhin barrierefreie Erreichbarkeit des Grätzelzentrums Lainz**

Die BI kritisiert vehement, dass bei der vorliegenden Planung der Fokus einseitig auf überregionale Bahninteressen und den motorischen Verkehr gelegt wurde und nicht auf die dort lebenden Menschen. Die künftigen Fuß- und Radquerungsmöglichkeiten in Jagdschloßgasse und Veitingergasse sind im derzeitigen Projekt als Unterführungen mit Stiegen und Lift geplant. Damit würde der Zugang zum Grätzelzentrum Lainzer Platz mit seinen Schulen, Kindergärten, vielfältigen Geschäften, medizinischer Versorgung und der Straßenbahnlinie 60 deutlich erschwert. Die komfortable und für alle stressfreie Erreichbarkeit des Grätzelzentrums Lainzer Platz zu Fuß oder Rad ist so nicht zufriedenstellend gelöst.

*„Alle BewohnerInnen entlang der Bahntrasse, aber vor allem Eltern mit Kindern an der Hand oder im Kinderwagen, ältere Personen, Menschen mit Gehhilfen oder mit Einkaufswägen und besonders RadfahrerInnen wurden in der Planung schlichtweg vergessen. Schon in Normalzeiten wäre der Zugang zum Lainzer Platz erschwert, erst recht in Stoßzeiten und bei defekten Liften. Eine beidseitige Rampenlösung wie von uns vorgeschlagen, würde die für uns alle so wichtige Verbindung zum Grätzel bequem erhalten.“, beschreibt Christof Anderle, ein weiterer Initiator und Anrainer, die Situation kritisch.*

### **Begrünte und lebenswerte Ausgestaltung von Hochlage und Lärmschutz**

Die derzeitige Planung der ÖBB lässt derzeit noch wenig kreative Ansätze erkennen, wie Hochlage und Lärmschutzwände für AnrainerInnen optisch ansprechend sowie begrünt und damit CO2-verbessernd gestaltet werden.

*„Wir fordern, dass sich für die Hietzinger Bevölkerung das Mikroklima und die Lärmbelastung nicht verschlechtern und ein gleichwertiger lebenswerter Raum mit hoher Luftqualität oder sogar eine Verbesserung geschaffen wird. Hietzing ist ein grüner Bezirk und will es bleiben. Für Umsetzungen in diese Richtung gibt es genügend positive Beispiele, vorausgesetzt es ist der politische Wille gegeben.“, meint Patricia Hahnbauer, die sich ebenfalls aktiv in die Initiative einbringt.*