
VERBINDUNGSBAHN-BESSER

UNSERE ANLIEGEN



DAS PROJEKT „VERBINDUNGSBAHN-NEU“



UNSERE ANLIEGEN

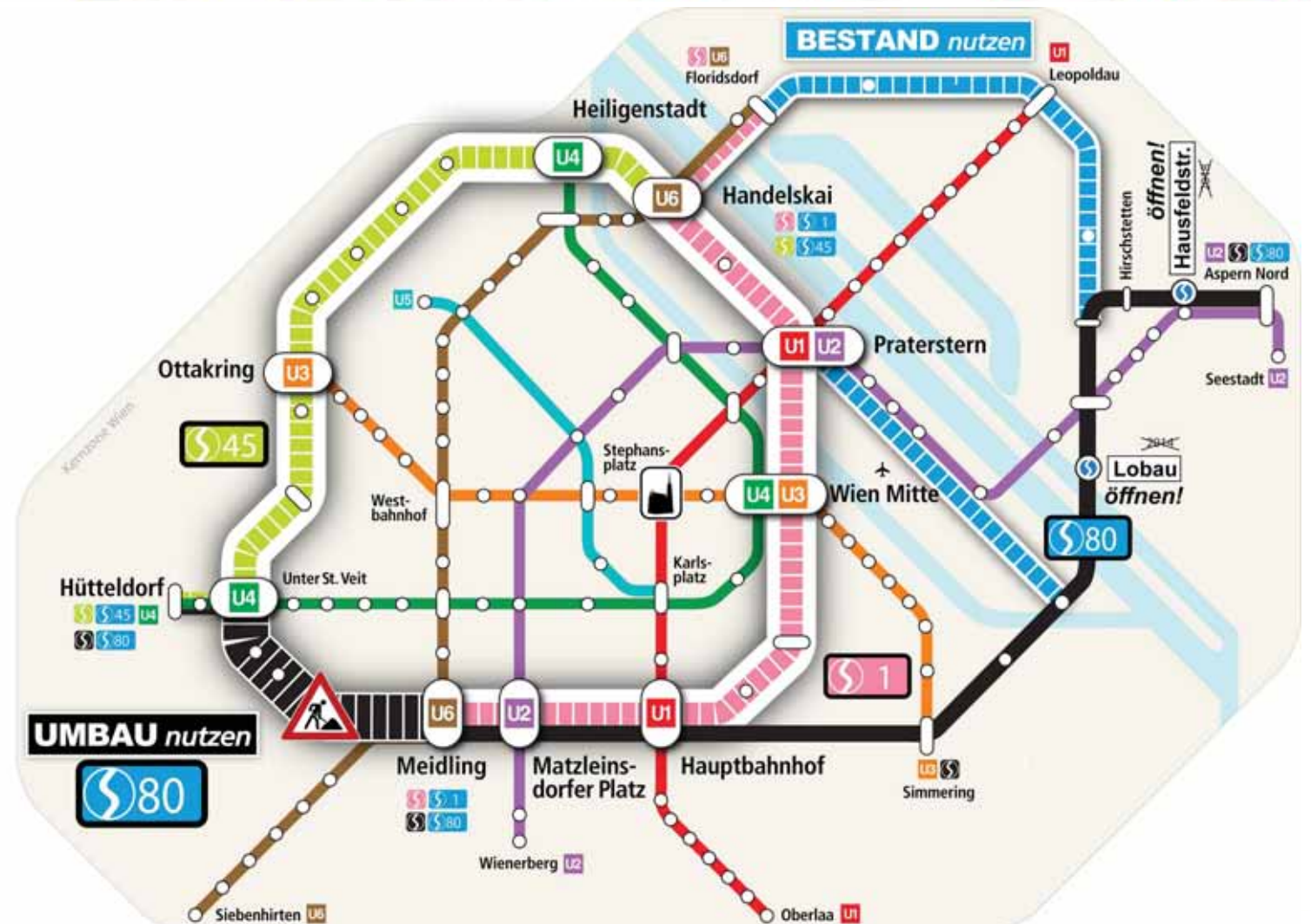
- **Rücksicht auf die Menschen**
Wir fordern mehr Rücksicht auf die Bevölkerung und auf die kommenden Generationen bei der Planung und Umsetzung
- **Zukunftssichere Planung**
Wir fordern eine über die Projektgrenzen hinausgehende Planung im Sinne der Pariser Klimaziele und die Berücksichtigung der Ziele des STEP 2025
- **Umweltfreundliche Umsetzung**
Wir fordern mehr Ressourcen-schonung und weniger CO2-Verbrauch im Bau und Betrieb, sowie Kosteneffizienz bei gleicher Servicequalität.



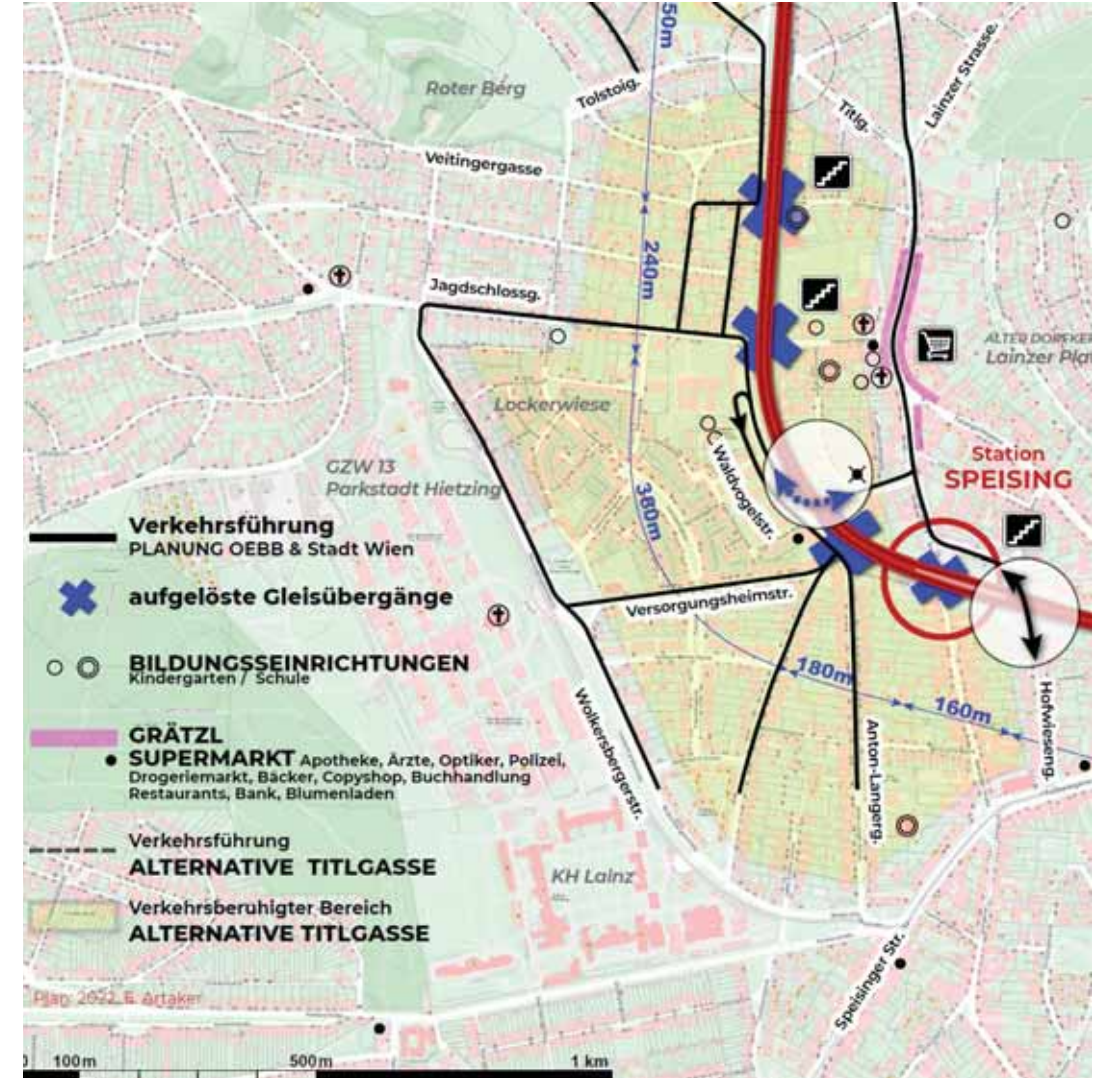
DIE VERTANE CHANCE

- keine zweigleisige Durchbindung zur Vorortelinie (S45)
- keine Station bei U4 Station Unter St.Veit
- keine Stationen zwischen Hietzinger Hauptstraße und Hütteldorf
- Kein durchgängiger bahnbegleitender Rad- und Fußweg – Vision *Meidling - Westbahnhof*

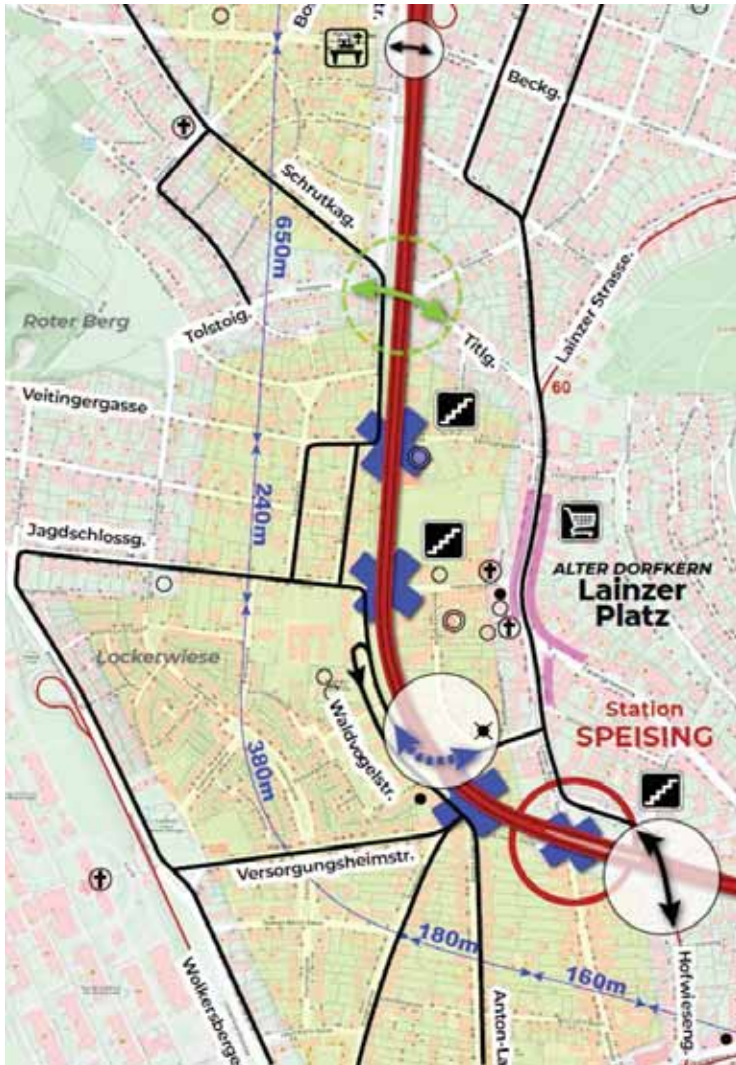
S-BAHNRING Wien ²⁰²⁵



UNSERE ANLIEGEN - EINHALTUNG DES STEP 2025



VERBINDUNGEN ATTRAKTIVEREN NICHT ZERSTÖREN



Umwege

Die bestehenden Bahnübergänge Veitingergasse, Jagdschlossgasse, Versorgungsheimstraße und Speisingerstraße werden aufgelassen und durch Unterführungen mit Stiegen und Aufzügen ersetzt. Lediglich die Unterführung Versorgungsheimstraße wird mit einer Rampe ausgeführt.

Es entstehen somit im Falle eines Liftausfalls **Umwegereaktionen von bis zu 1 km!**

Zeitverlust wegen Stiegen und Aufzügen

Vergleichsrechnung eines beschränkten Übergangs und einer Querung für FußgängerInnen mit ausschließlich Stiegen und Aufzug:
Annahmen: 100 FußgängerInnen/h

Schrankenschließzeit / Stunde: rund 15,5min

- für 100 FußgängerInnen Σ 26:43 min Wartezeit
- Mit Aufzug und Stiegen Σ 68:48 min mehr Wegzeit

➔ **Zeitverlust in Summe 42min 5 sec für 100 Personen, bzw. im Ø 0,5min / Person!**

➔ **Point of Break Even: 35,5 min Schrankenschließzeit/h)**

UNSERE ANLIEGEN - GRÜNKORRIDORE ERHALTEN!



Rodung

Insgesamt (mit jenen 575 Bäumen auf Bahngrund) müssen 787 Bäume mit einem Baumumfang > 40 cm und 138 mit einem Baumumfang < 40 cm gefällt werden - **d.h. insgesamt 925 Bäume.**

Ersatzpflanzungen

311 großkronige bzw. säulenförmige Laubbäume und 92 kleinkronige oder schmalwüchsige Laubbäume sowie 47 Obstbäume (normalkronige, kein Spalierobst) sollen auf den Gestaltungsflächen gepflanzt werden **insgesamt 430 Bäume.**

- 495 Bäume auf 3,6 km

Durch das Vorhaben wird um ca. 2,45 ha mehr Fläche versiegelt (der Versiegelungsgrad steigt von ca. 65% auf ca. 74%), dies ist vor allem auf die Vergrößerung der Bahnanlage selbst sowie erforderliche Begleitwege sowie Straßen- und Vorplatzgestaltung zurückzuführen.



UNTERFÜHRUNG VERSORGUNGSHHEIMSTRASSE / WALDVOGELSTRASSE



**Planstand:
UVP Einreichung
2020**



heute



morgen

- Umwandlung von 3.300m² Grünflächen mit 100 Bäumen in Beton und Asphalt → Hitzeinseln anstatt Erhalt kühlender Grünflächen
- Verhinderung von sinnvollen Fuß- und Radverkehrslösungen unter der Bahn hindurch in Jagdschlossgasse, Versorgungshheimstraße → Umwege von 850m um barrierefrei (aufzugslos) den Lainzer Platz zu erreichen
- Keine Radverkehrseinrichtung in der Waldvogelstraße obwohl dies der einzige Weg zur Unterführung ist
- Ersatzloser Entfall von mehr als 75 Parkplätzen allein in der Waldvogelstraße
- Schlechter Verkehrsfluss aufgrund unübersichtlicher Einmündung in die Lainzer Straße als T-Kreuzung
- Etwaige Ampelanlage Steinlechnergasse nur 60m entfernt von Ampel Lainzer Straße - Kurzschlussgefahr
- Geringe Attraktivität für Fuß- und Radverkehr + Gefährdungspotential für Schulweg und Radhaupttroute

STRANZENBERGBRÜCKE - NEUBAU UND VERBREITERUNG

VERKEHRSPANUNG WIE IN DEN 70ERN



- Verbreiterung von 20m auf 27m
- 6 Spuren für KFZ-Verkehr
- trotz Verbreiterung keine ordentliche Radverkehrslösung
- Hitzeinsel
- hoher Investitions- und Erhaltungsaufwand

mögliche Alternative



EINE PLANUNG, DIE ZUKUNFTSFIT IST?

Das Ergebnis aller guten Vorsätze:
Modal Split (Verkehrsmittelwahl) heute und 2035
aus den UVE Unterlagen:

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

Die im Verkehrsmodell ermittelte Modal Split-Veränderung (+ 1 % im ÖV) bezieht sich auf den 13. Bezirk, allerdings sind positive Veränderungen im Einzugsbereich der ganzen Linie zu erwarten. Die MIV-Prognose 2035 ohne Zunahmen gegenüber 2018 kann mit der erwartbaren Verkehrspolitik, den Änderungen in der Alltagsmobilität und der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung begründet werden. Die Modal Split-Ziele ($\leq 20\%$ MIV-Wege) werden durch die gesamte Mobilitätspolitik der Stadtregion zu erreichen sein, die Verbindungsbahn leistet einen entsprechenden Beitrag.

Moosbrugger e.h.

Auszüge aus dem Mindset der beigezogenen Gutachter (aus UVP Verhandlung 2021):

Neuversiegelung Versorgungsheimstraße

Der Planer hat in der mündlichen Verhandlung die Fläche für die Neuversiegelung im Bereich der Unterführung der Versorgungsheimstraße mit 3.582 m² angegeben.

Bei genauer Durchsicht der Projektunterlagen ergibt sich eine tatsächliche Versiegelungsfläche von 3.320 m² (Ostrampe +320 m² + Waldvogel-Rampe 2.250 m² + Radwegrampe-Kleingarten 750 m²).

Wie Erhebungen beim Umweltbundesamt ergeben haben beträgt die tägliche Versiegelungsfläche in Österreich ca. 10 ha (100.000 m²) pro Tag. Dem gegenüber steht das gegenständliche Projekt mit einer Gesamtversiegelungsfläche von 2,5 ha. Die Neuversiegelung im Bereich der Unterführung Versorgungsheimstraße wirkt sich daher nur unwesentlich bzw. vernachlässigbar auf die Versiegelung aus.

Dr. Kurt Schippinger e.h.

Die Dimensionierung der Entwässerung der Bahntrasse erfolgt auf Basis der amtlichen Niederschlagswerte (e-HYD). Sollte es in der Zukunft erforderlich sein, diese Niederschlagswerte anzupassen, wird dies von der zuständigen Dienststelle (Hydrographisches Zentralbüro) vorgenommen werden; derzeit besteht kein Anpassungsbedarf. Harte Daten des Klimawandels sind eine Temperaturerhöhung und eine Verlagerung der Niederschlagsfracht vom Sommer in den Winter, signifikant erhöhte Starkniederschläge sind aus den Daten nach derzeitiger Beurteilung nicht ableitbar. Weiters ist die Entwässerung mit großen Reserven geplant; die Bemessung der Trassenentwässerung erfolgt für Abfluss ohne Druck und bei allen Ableitungen liegt

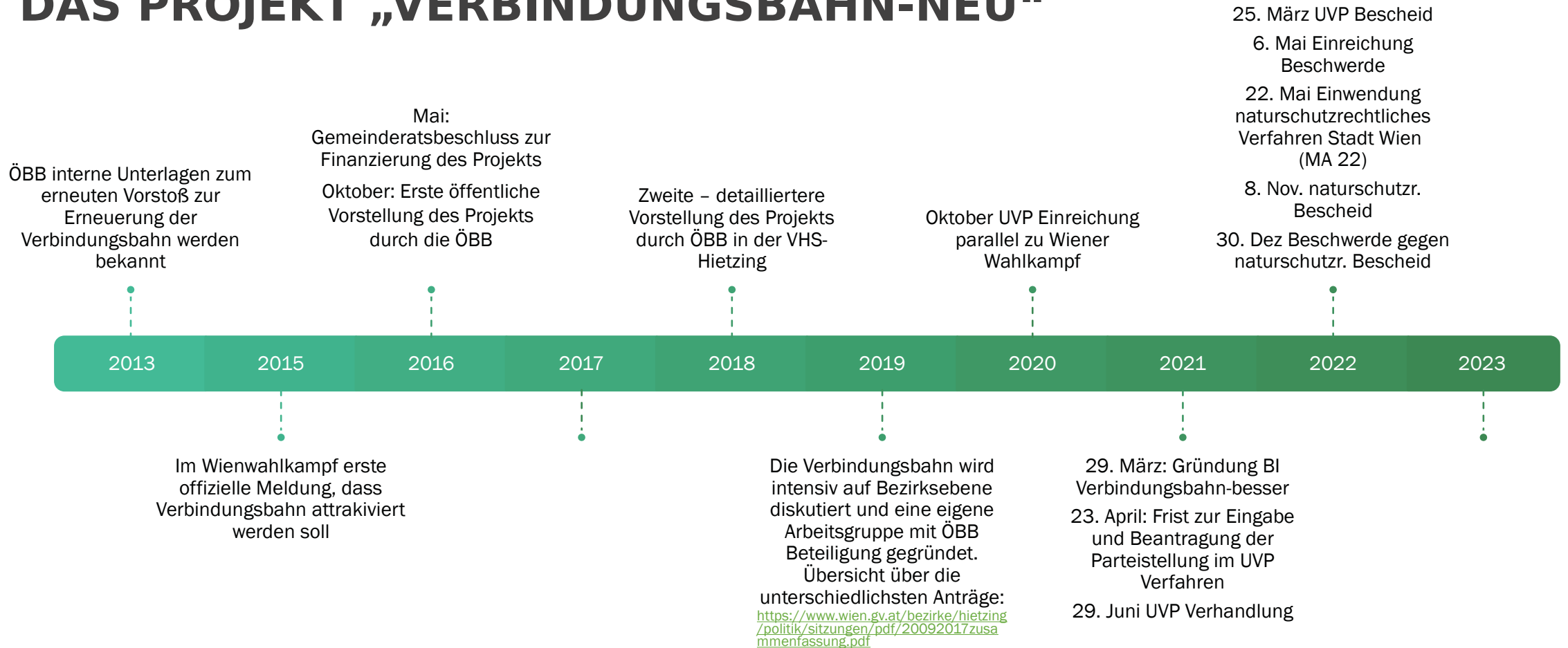
Stellungnahme des Sachverständigen für Luft und Klima, Dr. Erich Mursch-Radlgruber zur Stellungnahme der Bürgerinitiative Verbindungsbahn-besser.at vom 28.6.2021 zu E003, V00:

Minimierungsgebot:

Wie z.B. die Vorläuferprozesse Schienenerzeugung oder Erzeugung von Lokomotiven ist die Zementerzeugung und die damit verbundene Freisetzung von klimawirksamen Gasen (CO₂, äq) nicht Bestandteil der Klimabeurteilung des Projektes.

Unterlagen zur Klimawirksamkeit wurden behandelt, sind zur Beurteilung ausreichend und wurden gesamt als geringfügig bewertet.

DAS PROJEKT „VERBINDUNGSBAHN-NEU“



KONTAKT

VERBINDUNGSBAHN-BESSER

DI Peter Pelz peter.pelz@verbindungsbahn-besser.at

Mag. Irene Salzmann info@verbindungsbahn-besser.at

DI Erika Atarka www.verbindungsbahn-besser.at

und viele mehr



CROWD FUNDING



Für die Verhandlung der
Beschwerde im
Bundesverwaltungsgericht
benötigen wir
**rechtlichen Beistand &
Gutachten.**

40 Spenden à	500 €
200 Spenden à	100 €
500 Spenden à	40 €
1000 Spenden à	20 €



Konto: **Verbindungsbahn-besser**
IBAN: **AT 58 1630 0001 3031 4104**



**sämtliche Spenden werden für juristische Zwecke eingesetzt.*

Verbindungsbahn-besser.at

Konto: Verbindungsbahn-besser

IBAN: AT 58 1630 0001 3031 4104

WAS UNS BEWEGT? DIE MÖGLICHKEITEN FÜR DEN RADVERKEHR. SCHAFFUNG EINER VERBINDUNG MEIDLING - HIETZING - PENZING



- Chance für durchgängige Radverbindung von Rosenhügelsteig (Meidling) bis Ameisbrücke (Penzing) mit einer Vision von einer durchgehenden Hauptradwegroute bis zum Westbahnhof
- kreuzungsfreie Radverkehrsführung – in Hochlage auch über die Hietzinger Hauptstraße, Auhofstraße bis in die Cumberlandstraße
- Kreuzungspunkte mit Fußverkehr vermeiden



Querung Wiental – symbolische Darstellung einer möglichen Radverkehrsverbindung in die Cumberlandstraße



Hietzinger Hauptstraße – RV Querung in Hochlage durchführen



Unterführungsaufgänge von Radrouten entflechten