ÖBB INFRA

Der Ausbau der Verbindungsbahn

Hütteldorf – Meidling

Wien, 15. September 2016

Ing. Franz Biribauer

Historie

- Die Verbindungsbahn zwischen West- und Südbahn wurde 1860 errichtet, ursprünglich folgte die Nivelette weitgehend dem Urgelände.
- Um 1970 wurde die Verbindungsbahn elektrifiziert, der östliche Teil eingetieft, teilweise in Tunnel verlegt und somit in diesem Bereich EK-frei gemacht.
- Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien - St. Pölten 2012 zog eine weitgehende Verlagerung des Güterverkehrs von der Verbindungsbahn in den Lainzer Tunnel nach sich.
- 2015 erfolgte die Vollinbetriebnahme des Hauptbahnhofs Wien, womit auch der durch Wien durchgebundene Fernverkehr planmäßig nicht mehr die Verbindungsbahn frequentiert.

Trasse der Verbindungsbahn zwischen Maxing und Speising,
Foto: „M. Sperling, 1900“

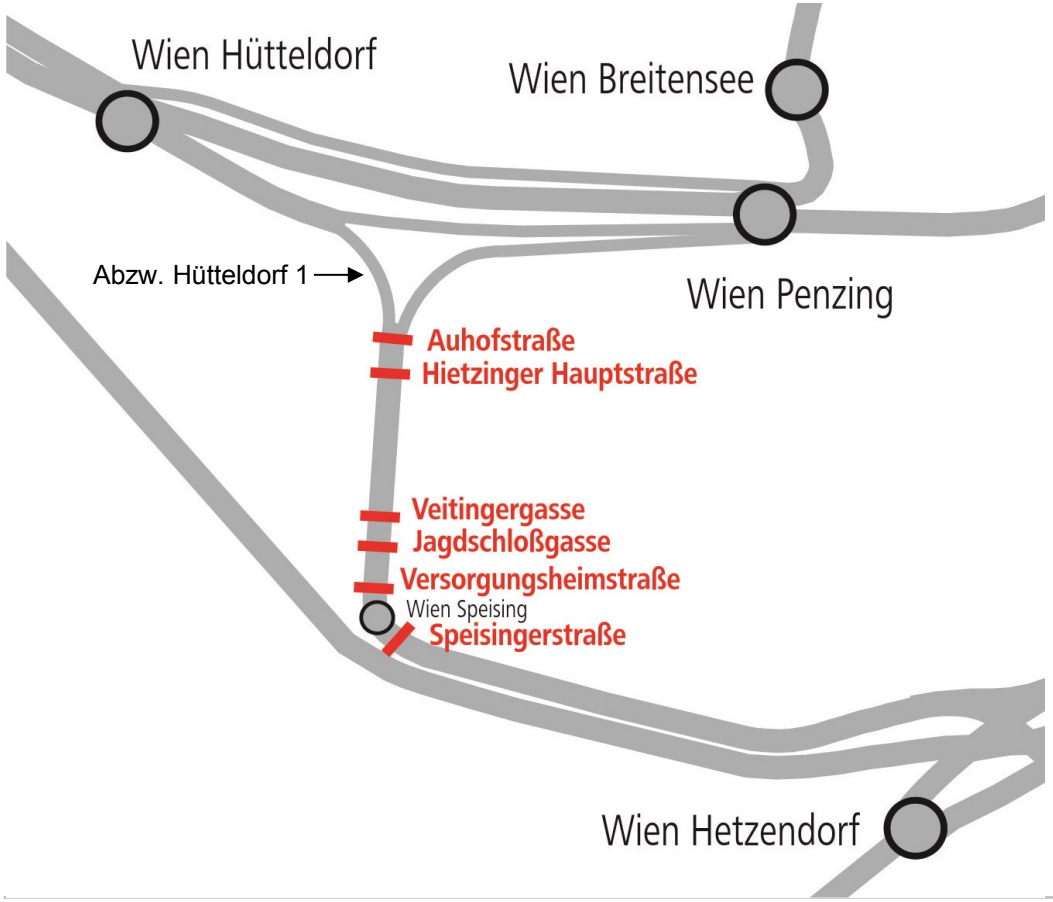
Ausgangslage

IST-Situation:

- S-Bahn Stundentakt als Grundtakt, in der Hauptverkehrszeit ein Halbstundentakt
- Haltestelle Speising: Fahrgastfrequenz ~1000 Reisende / Tag, 2 Randbahnsteige im Bogen gelegen, 38cm Bahnsteigkantenhöhe, 150m Länge
- Eingleisige Wientalquerung zwischen Hütteldorf und Abzweigung Hütteldorf 1
- 6 Eisenbahnkreuzungen: Wartezeiten durch Schrankenschließungen
- Trennwirkung des Bezirkes durch Niveaulage und Eisenbahnkreuzungen

Ausgangslage – Eisenbahnkreuzungen

6 Eisenbahnkreuzungen im Projektgebiet:



Analyse & Zielsetzung

Durch die Inbetriebnahme des Lainzer Tunnels und der Vollinbetriebnahme des Hauptbahnhofs Wien wurde die Nutzung der freiwerdenden Kapazitäten der Verbindungsbahn für ein attraktives Nahverkehrsangebot möglich.

Strategische Zielsetzung:

- Erschließungen: neue bzw. modernisierte Haltestellen
- Verknüpfungen: Anbindung an andere Verkehrsträger
- Durchbindung: Schaffung einer neuen S-Bahn-Qualität in Form einer Ost-West-Achse

Für ein dichteres Intervall und für einen attraktiven Personen-Nahverkehr ist es erforderlich, die Verbindungsbahn auszubauen und zu modernisieren.

Projektziele & Projektnutzen

- **Intervallverdichtung für einen attraktiven Taktverkehr**
  - S-Bahn-Takt von 4 Zügen pro Stunde / Richtung sowie einen 60-min-Takt im Regionalverkehr
- **Moderne und barrierefreie Haltestellen entstehen**
  - Neue Haltestelle Hietzinger Hauptstraße & Stranzenbergbrücke
  - Modernisierung Haltestelle Speising
- **Stadträume rücken zusammen – Bezirke gewinnen**
  - Stadtteilverbindende Wirkung durch Schaffung ständig verfügbarer „Durchwegungen bzw. Querungen“ in Form von Straßen- bzw. Geh- und Radwegunterführungen als Ersatz für bestehende Eisenbahnkreuzungen
  - Aufhebung der Trennwirkung und Niveaufreimachung der Eisenbahnkreuzungen Hietzinger Hauptstraße und Auhofstraße durch Anhebung der Bahntrasse (Hochlage)
- **Schrankenloser Verkehr**
  - Auflassung von Eisenbahnkreuzungen zur Erhöhung der Sicherheit
  - Weniger Staus für einen flüssigen Verkehrsablauf
  - Wegfall der Wartezeiten bei geschlossenen Schranken

Direktes Einzugsgebiet: Erschließung & Verknüpfung

Prognose für einen Werktag 2025+

Reisendenpotential neuer Haltestellen*

Verbindungsbahn als Teil einer West-Ost-Verbindung durch Wien, neue S-Bahn-Qualität für Wien

- Attraktive S-Bahn-Achse (West-Ost-Querverbindung) von Hütteldorf nach Aspern in rund 30 Minuten
- Anbindung der großen Bahnknoten auf einer Linie
- Bahnsteiggleiche Verknüpfung mit S-Bahn-Stammstrecke
- Künftige Verknüpfung mit 5 U-Bahnlinien

Zeitplan (aus derzeitiger Sicht)

Unterzeichnung Finanzierungsvertrag (inkl. Planungs- und Bauvertrag sowie Erhaltungsgrenzenvertrag) zwischen Stadt Wien, ÖBB und BMVIT bereits erfolgt

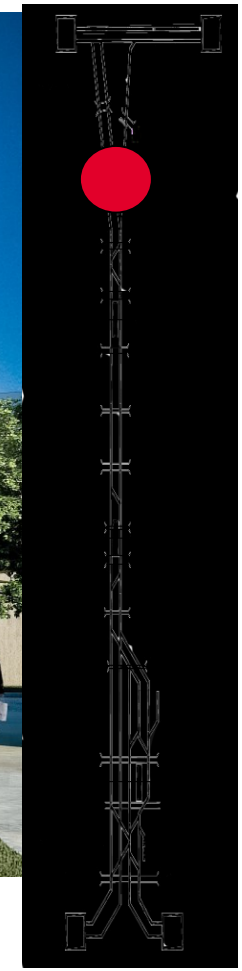
2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022-2025
Planungsphase & Vorplanungen Angebot zur aktiven BürgerInnenbeteiligung		**Projektgenehmigungsverfahren**		**Vorarbeiten** Vorbereitende Arbeiten, Freimachung		**Bauphase** Der Bau kann beginnen

Ein exakter Zeitplan kann erst im Zuge der Detailplanungen erarbeitet werden.

Aus Erfahrungswerten ähnlicher Projekte wird mit einer Bauphase von ungefähr vier Jahren (Hauptbauarbeiten) gerechnet.

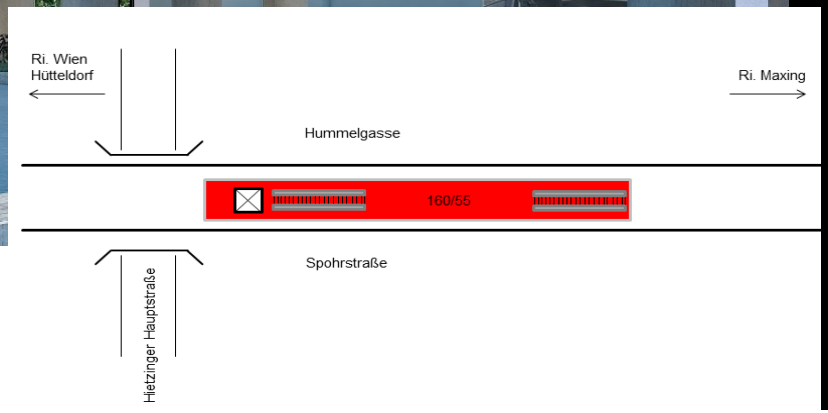
Neubau Eisenbahnbrücken Hadikgasse, Wienfluss und Hietzinger Kai

- Anhebung Nivelette um ca. 3,7 – 4,5 m



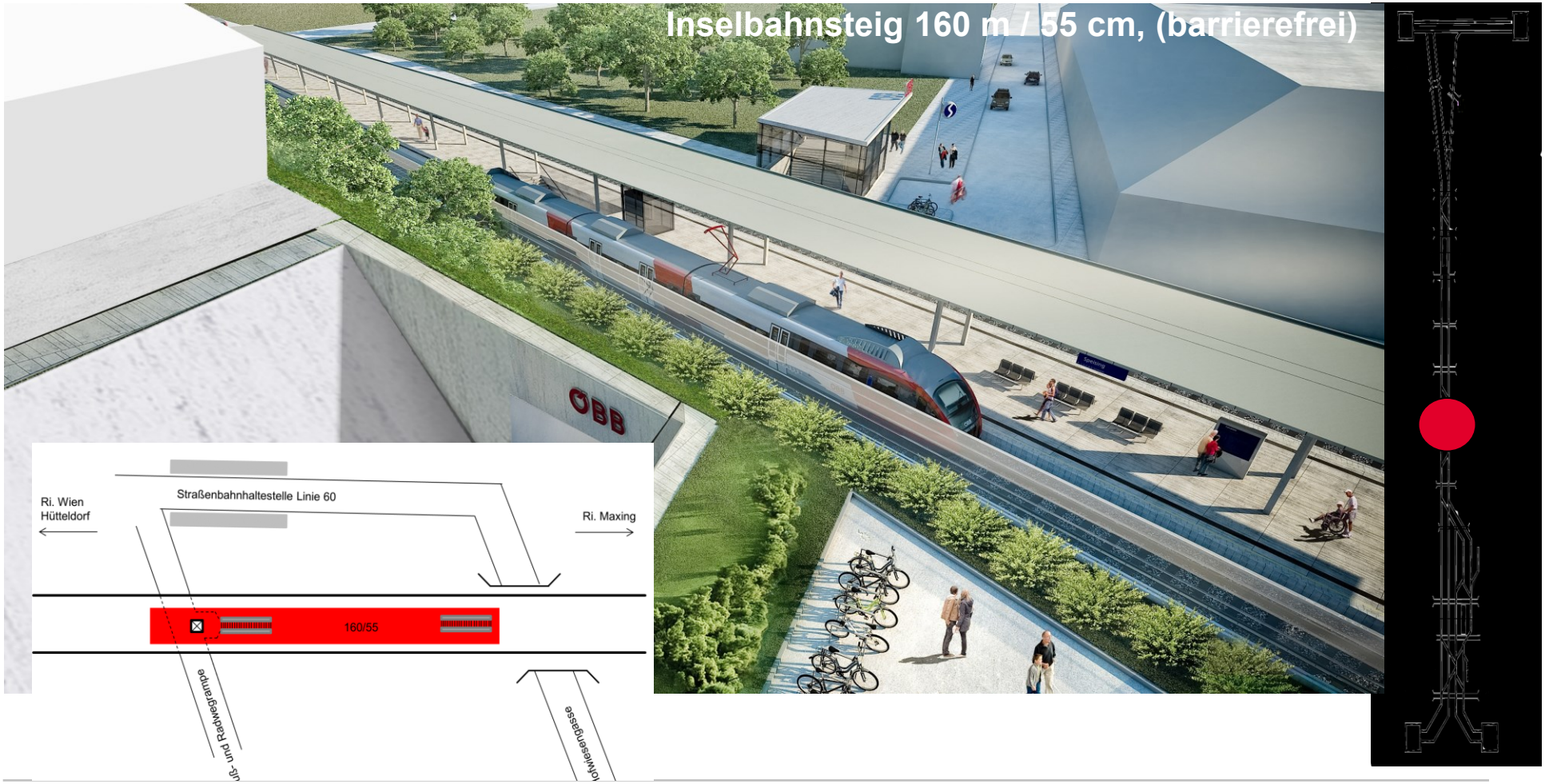
Verbindungsbahn Hütteldorf – Meidling
Haltestelle Hietzinger Hauptstraße

Symbolische Visualisierung, Lärmschutzwand transparent dargestellt

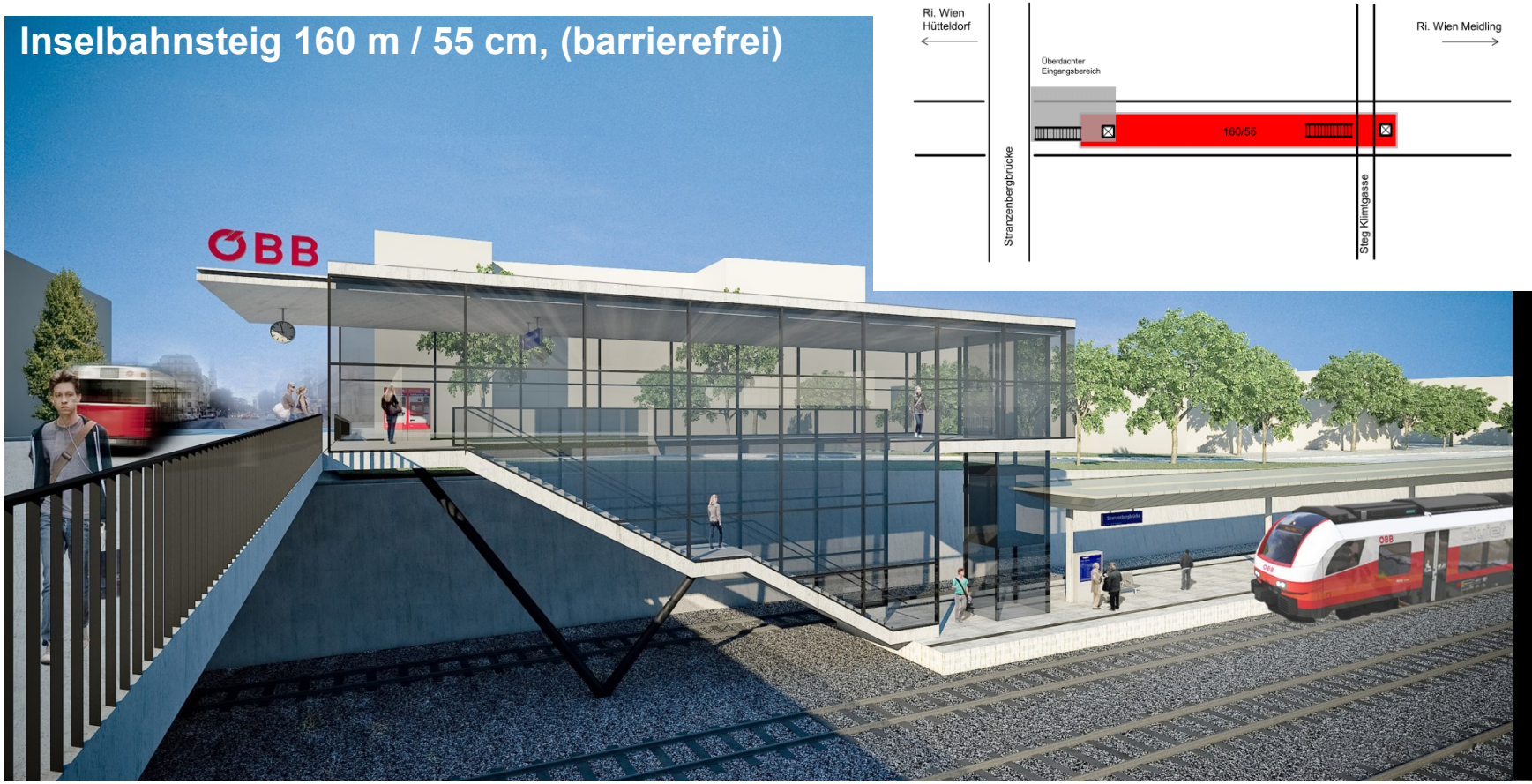


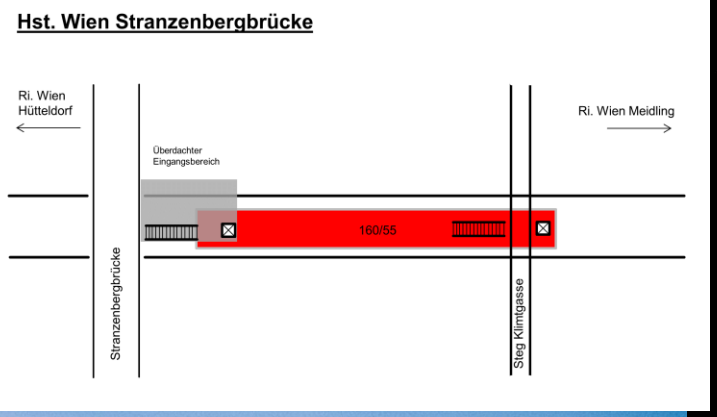
Verbindungsbahn Hütteldorf – Meidling
Haltestelle Hietzinger Hauptstraße

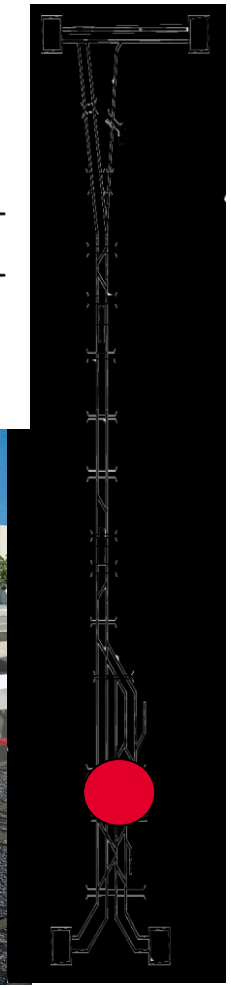
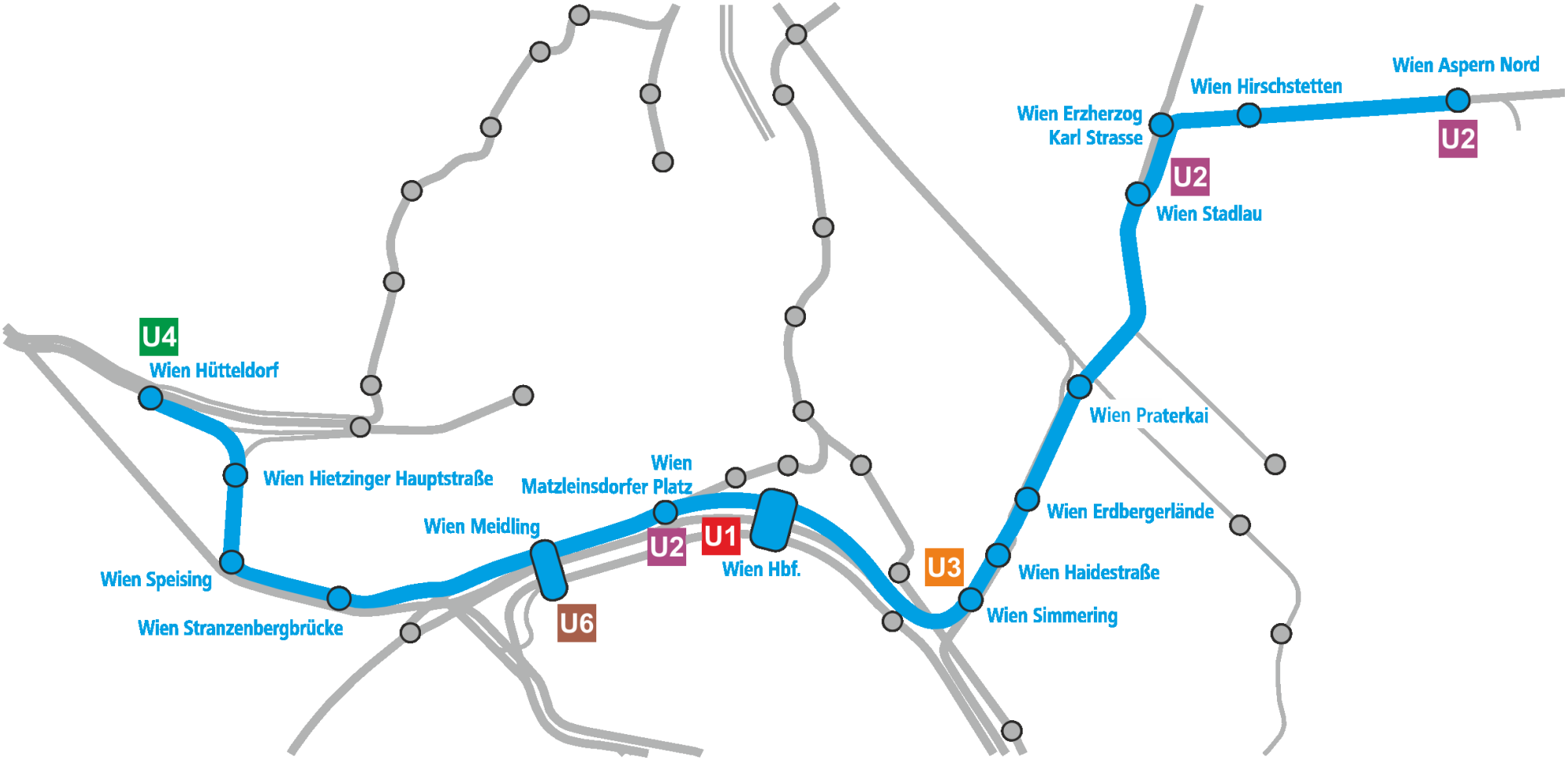
Verbindungsbahn Hütteldorf – Meidling
Modernisierung Haltestelle Speising



Verbindungsbahn Hütteldorf – Meidling
Haltestelle Stranzenbergbrücke







Neue S-Bahn-Qualität für Wien durch Ausbau der Verbindungsbahn & Ertüchtigung des Marchegger Astes