

Die unterfertigten Mitglieder der Bezirksvertretung Liesing stellen zur Sitzung der Bezirksvertretung am 23.03.2023 gemäß § 24 Abs.1 GO-BV folgenden

Antrag

betreffend bauliche Perspektiven für eine S-Bahn-Anbindung bis Kaltenleutgeben

Die zuständigen Stellen der Stadt Wien werden aufgefordert, mit den ÖBB eine Planänderung für den viergleisigen Ausbau der Südbahn zu erreichen, wodurch die baulichen Gegebenheiten eine Durchbindung der S-Bahn bis nach Kaltenleutgeben deutlich vereinfachen würden.

Begründung:

Die ÖBB planen für die S-Bahn einen Taktfahrplan mit 10-Minuten-Intervall bis Mödling und ein 5-Minuten-Intervall bis Liesing. Somit wird nach aktuellem Planungsstand künftig jede zweite S-Bahn in Liesing enden.

Es gibt ein Projekt der Wiener Lokalbahn (WLB), das eine Wiederinbetriebnahme der Kaltenleutgebener Bahn in Form einer Lokalbahn/Straßenbahn nach dem Vorbild der Badner Bahn untersucht. Die Kaltenleutgebener Bahn ist eine 5,7 km lange Bahntrasse von Liesing ausgehend über Perchtoldsdorf bis zur Waldmühle und hat eine maximale Längsneigung (Steigung) von 27‰ bzw. 2,7%.

Studien besagen, dass mit jedem Umstieg von einem öffentlichen Verkehrsmittel auf ein anderes der öffentliche Verkehr ca. 40 % von seiner Attraktivität für potenzielle Passagiere einbüßt. Auch wenn eine Lokalbahn für Rodaun und Perchtoldsdorf attraktiver wäre als die jetzige Busverbindung (vor allem aufgrund der eigenen Trassenführung mit weniger Konflikten mit dem Autoverkehr), wäre eine Durchbindung der S-Bahn bis nach Rodaun (Hochstraße) noch attraktiver.

Zusätzlich würde damit aufgrund der entstehenden Umsteigerelation auch die Straßenbahnlinie 60 aufgewertet werden. Eine S-Bahn-Haltestelle am südlichen Ende würde bedeuten, dass der 60er auch für Passagiere mit weiter südlich gelegenem Fahrziel bzw. mit durch die S-Bahn erreichbaren Zielen attraktiver werden würde, wo heute bis Rodaun nur relativ wenige Fahrgäste mitfahren.

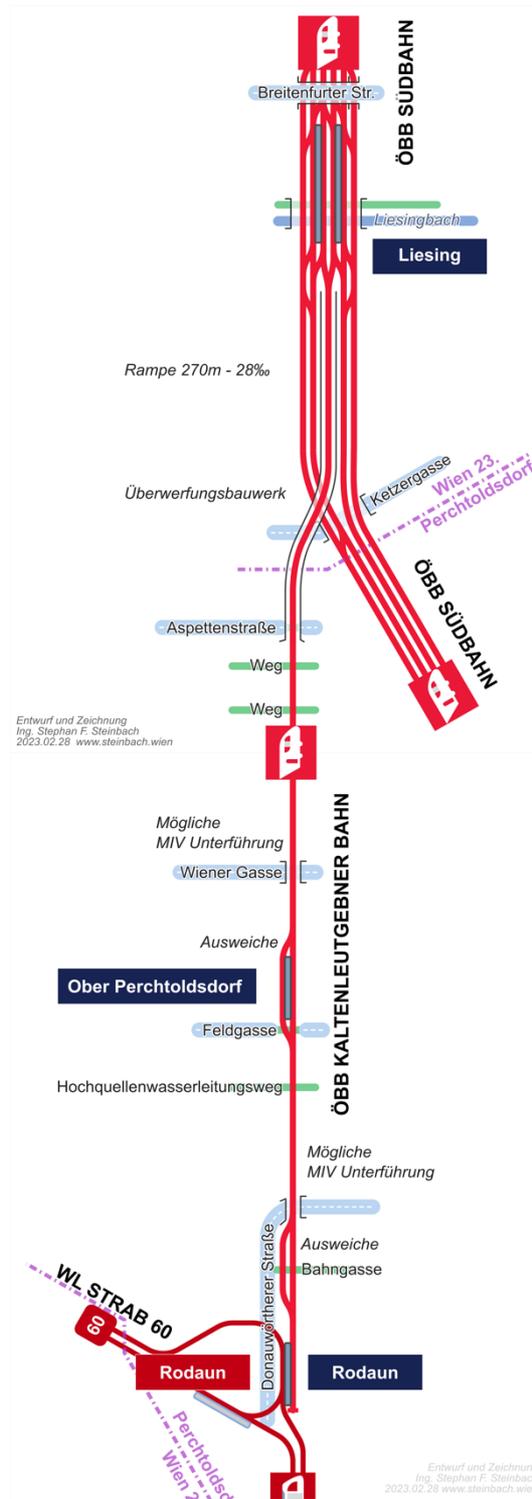
Die Baupläne der ÖBB für den viergleisigen Ausbau der Südbahn sind nach aktuellem Planungsstand so ausgestaltet, dass die Möglichkeit der Kaltenleutgebner Bahn als Verlängerung der S-Bahn nicht mehr möglich wäre. Die Realisierung der zwei Nahverkehrsgleise (S-Bahn) mit mittlerer Positionierung sowie die Verlegung der Fernverkehrs- und Güter-Gleise in die Außenlage würde entweder eine Querung/Kreuzung der Trasse (und damit eine starke Einschränkung der betrieblichen Kapazitäten) oder die zusätzliche Errichtung eines Überwerfungsbauwerks im Bereich der Ketzergasse erfordern. Um ein derartiges Überwerfungsbauwerk dort errichten zu können, müsste für eine ausreichende Länge für eine Rampe zwischen Liesingbach und Ketzergasse gesorgt werden. Für 7,5 Höhenmeter mit einer maximalen Steigung der Rampe mit 2,7% wären ohne Ausrundungen allein bereits 277 m notwendig.

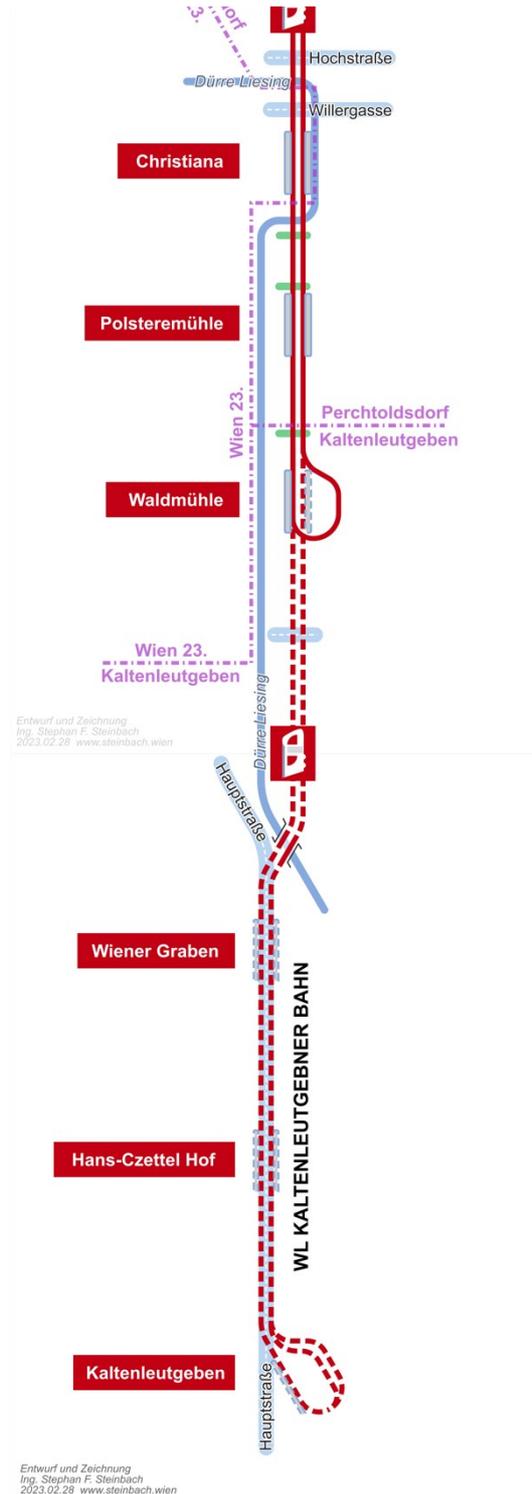
Die aktuellen Pläne rücken den Bahnhof Liesing um 50 Meter weiter in Richtung Süden, womit für die potentielle Rampe statt 270 m Länge sogar nur noch 220 m vorhanden wären. Bei 220 m müsste die Steigung im Maximum 3,4% betragen und wäre damit so steil wie die Arlbergbahn, aber ohne Anlauf. Es wäre allerdings möglich, den Liesinger Bahnhof weiter nördlich zu errichten, wenn das von der ÖBB gewünschte Fracht- und Express-Gleis mit Bauartgeschwindigkeit von 160 km/h nicht als fünftes Gleis unter der denkmalgeschützten Breitenfurter Brücke, sondern in der Rampe daneben geführt werden würde.

Durch Liesing würden dadurch sechs Gleise laufen anstelle der aktuell geplanten fünf Gleise. Von der jetzigen Gleisgeometrie würde dadurch mehr erhalten bleiben; der bestehende Inselbahnsteig müsste nicht komplett abgerissen werden, was zusätzlich bedeuten würde, dass der Umbau des Liesinger Bahnhofs einfacher und schneller umgesetzt werden könnte. Dort, wo später eine Rampe kommen würde, könnte stattdessen eine Wendeanlage (250 m) gebaut werden.

Eine Lokalbahn könnte ebenso über die Färbermühlgasse geführt werden.

Schematische Darstellung:







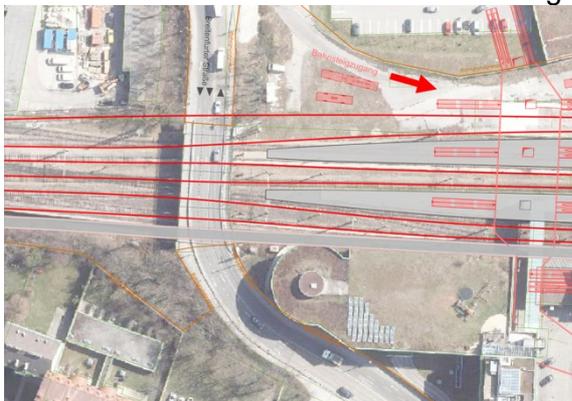
Ketzergasse – Variante ÖBB



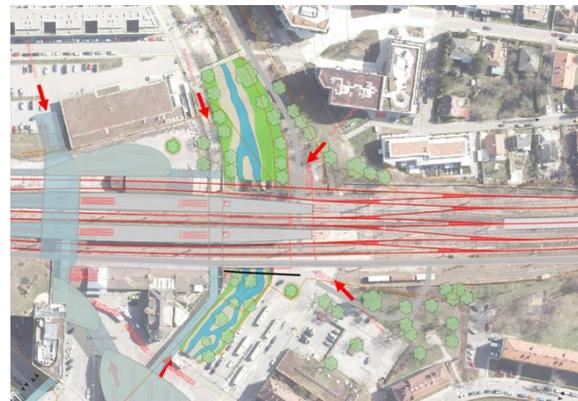
Ketzergasse – Variante inkl KLGB



BHF Liesing – Variante ÖBB



BHF Liesing – Variante KLGB



BHF Liesing – Variante KLGB

Wien, März 2023
Mit liberalen Grüßen

Mag. Christoph
Pramhofer

Anna Mildschuh

Anna Mildschuh

Maximilian Handl

Christoph Illnar