

Die NEOS Bezirksrät:innen

Katharina Kainz

Johannes Bachleitner

Peter Pelz

Karin Pfeifenberger

Manuela Janoschk

An das

Bezirksamt Hietzing

z.Hd. Frau Bezirksvorsteherin Mag. Johanna Sperker

**Antrag betreffend Überprüfung der Verkehrsprognosen und  
Modellberechnungen im Zusammenhang mit dem Projekt  
"Attraktivierung der Verbindungsbahn"**

Die unterfertigten Mitglieder der Bezirksvertretung Hietzing stellen zur Sitzung der Bezirksvertretung am 25.06.2025 gemäß § 24 Abs.1 GO-BV folgenden

**Antrag**

Im Zuge der Erstellung der Projektunterlagen zum Projekt "Attraktivierung der Verbindungsbahn" wurden Verkehrsuntersuchungen für die Auswirkungen der veränderten Verkehrsbeziehungen erstellt, die auch der Stadt Wien als Partei im Verfahren vorliegen. Die zuständigen Stellen der Stadt Wien werden ersucht folgende Inkonsistenzen in den die Hietzinger Straßen betreffenden Verkehrsprognosen aufzuprüfen und auch Daten über die Auswirkungen auf den Fußverkehr nachzuliefern und den Bezirk über die Ergebnisse zu informieren.

**A) Makromodell KFZ-Ströme auf Basis des MA 18 Modells - Bereich Spohrstraße,  
Jagdschlossgasse, Veitingergasse, Lainzer Straße und Münchreiterstraße**

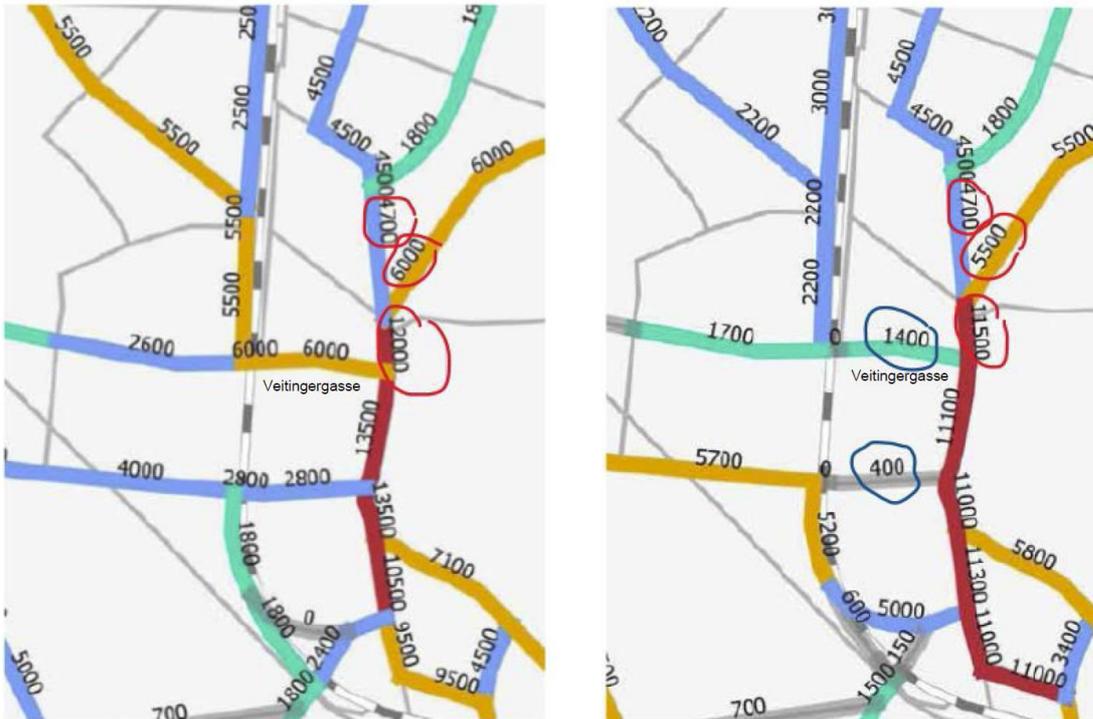


Abbildung 1: Verkehrsstärke - Links Erhebung 2018, rechts Prognose für das Jahr 2035 – Auszug aus UVP Unterlage 301\_VBB\_FB-Verkehr. Rot umrandet: Verkehrszahlen Kreuzung Münchreiterstraße. Blau: Jagdschlossgasse und Veitingergasse

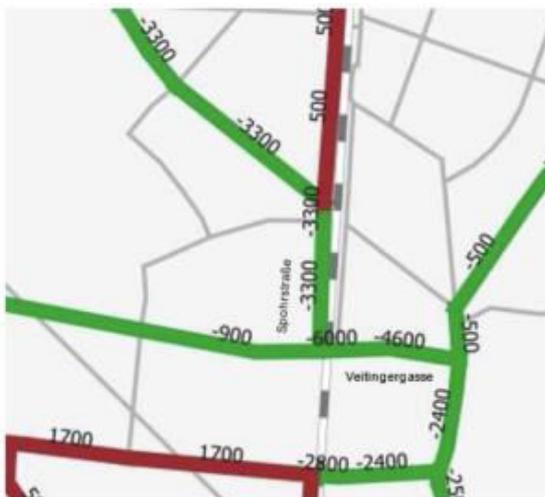


Abbildung 2: UVP Unterlage 301\_VBB\_FB-Verkehr Abb 27, Abb. 24; Differenz Planfall 2018 und Prognose 2035

1. Erläuterung der prognostizierten Verkehrszahlen auf den Straßenzügen **Spohrstraße, westliche Veitingergasse**, wo auf Höhe der Eisenbahnkreuzung (EK) Veitingergasse es zu einer Verkehrsabnahme von 6.000 Fzg. kommen soll, wobei die zur EK Veitingergasse führenden Straßen – die obere Veitingergasse und die Spohrstraße - in Summe nur eine Reduktion von maximal 4.200 KFZ (Summe -3.300 - 900) erfahren.
2. Entsprechend der Verkehrsstudie soll es durch das Projekt "Attraktivierung der Verbindungsbahn" zu keiner Änderung der Verkehrsstärke in der Münchreiterstraße und St.Veit-Gasse kommen. Gleichzeitig fehlen in der Summenbildung der Stränge

Lainzer Straße (ab Münchreiter Straße in Richtung Stadlergasse) und Münchreiterstraße im Bestand als auch in der Prognose 1.300 KFZ / Tag (aus Abbildung 1; 12.000-6.000-4.700, bzw. 11.500-5.500-4.700=1.300). Was ist mit diesen 1.300 KFZ/ Tag passiert? Wo fahren diese?

3. In der östlichen Veitingergasse beträgt der derzeitige Verkehr rund 6.000 KFZ/Tag. Nach Umsetzung des Projekts soll dieser im Jahr 2035 noch immer 1.400 KFZ/Tag betragen. Was wird das für eine Verkehr sein? Wohin geht und woher kommt diese Verkehrsmenge, wenn die Eisenbahnkreuzung für KFZ nicht passierbar ist?

## **B) Kreuzung Versorgungsheimstraße - Makromodell vs. Mikromodell für die Leistungsfähigkeitsberechnung**

Für die Berechnung der von den Wiener Linien geforderten Leistungsfähigkeit der Kreuzung Lainzer Straße - Versorgungsheimstraße wurde eine Straßenfeine Modellierung der Verkehrsstärken durchgeführt - das Mikromodell.

1. Beim Vergleich der angesetzten Verkehrszahlen zwischen Makromodell und Mikromodell an ggst. Kreuzung kommt es zu erheblichen Verkehrsdifferenzen.

/24h	KFZ	Makromodell	Mikromodell	Differenz	Abweichung
Lainzer Str. Nord		11 300	8 593	2 707	24%
Lainzer Str. Süd		11 000	10 460	540	5%
Versorgungsheimstraße		5 000	8 344	3 344	67%

Wie kann diese Diskrepanz zwischen Mikro-und Makromodell zustande kommen? Was für Auswirkungen hat das auf die Verkehrsanalyse und die anderen prognostizierten Verkehrszahlen in den kommunizierenden Straßenzügen wie Jagdschlossgasse und Wolkersbergenstraße?

2. **Leistungsberechnung Kreuzung Lainzer Straße Versorgungsheimstraße für Straßenbahnen**

Um die ausreichende Kapazität der zukünftigen Kreuzung Lainzer Straße - Versorgungsheimstraße gegenüber den Wiener Linien zu bestätigen, wurde auf Basis des Mikromodells eine Kapazitätsberechnung durchgeführt. Dabei wurden nur 10 Straßenbahnen in der Stunde pro Richtung angenommen. Allein heute schon fahren in der Früh in jede Richtung 13 Straßenbahnen der Linie 60. Eine Kapazitätsberechnung sollte jedoch einen realistischen Maximalansatz beinhalten. Für die Linie 60 wäre das in der Spitzenstunde ein 3-Minuten Takt was bis zu 20 (!) Straßenbahnen pro Richtung und Stunde ergibt.

Besteht bei der Kreuzung auch in Zukunft ausreichend Leistungskapazität? Was sind die Umlaufzeiten der lichtsignalgeregelten Kreuzung? Wie lange werden die Wartezeiten des Fußverkehrs für die Querung der Straßenzüge sein? Wie lange wird der Rückstau an KFZ in der Versorgungsheimstraße?

### **Begründung:**

Zur Sicherstellung eines funktionierenden Verkehrsflusses auch nach Umsetzung von Großprojekten bedarf es einer gewissenhaften Erfassung bestehender Verkehrsstärken und Verkehrsrelationen sowie einer präzisen Modellierung der zu antizipierenden Veränderungen. Wien hat dabei schon bei zahlreichen Großprojekten umfangreiche Erfahrungen gesammelt, so auch bei der Projektierung der U5. Im Zuge des Projekts Verbindungsbahn erfolgte jedoch nur eine äußerst oberflächliche Modellierung der

Verkehrsauswirkungen, die nicht Stand der Technik ist, und gleichzeitig auch offensichtlich nicht nachvollziehbare Abweichungen beinhaltet, die bisher nicht aufgeklärt wurden.

## **A Belastbarkeit der Makromodellierung**

Wie bekannt, wurde zur Ermittlung der Verkehrsstärken beim Projekt "Attraktivierung der Verbindungsbahn" ein Makromodell auf Basis des MA 18 Modells erstellt. Damit wurde für wesentliche Straßenzüge ein JDTV (Jahresdurchschnittlicher Tagesverkehr) für das Prognosejahr 2035 auf Basis der Modellreferenz 2018 modelliert.

Anhand einer Sachverständigenanalyse der UVP-Unterlagen durch die TU-Wien wurde nachgewiesen, dass die Verkehrsdaten für die Bestandmodellierungen mit dem Referenzjahr 2018 nicht mit den von der Stadt Wien durchgeführten Erhebungen für 2015-2019 korrelieren, welche im Auftrag der Wiener Linien und der Stadt Wien erstellt wurden.

Daher ist die gewählte Methode zur Modellierung der Verkehrsströme mit Basisdaten aus dem Jahr 2018 zu hinterfragen, besonders wo Verkehrsauswirkungen einer Infrastrukturmaßnahme mit einem frühesten Baustart 2025, und Betriebsbeginn 2031 modelliert werden. Die Anwendbarkeit und Belastbarkeit der Ergebnisse des Dokuments 301\_VBB\_FB-Verkehr ist in Frage gestellt, wenn bereits jetzt erhebliche Abweichungen der als Basis herangezogenen Verkehrsanteile durch Verkehrserhebungen punktuell bestätigt wurden.

Ergänzend ist noch hinzuzufügen, dass eine auf Hietzing beschränkte Modellierung der Verkehrsauswirkungen lediglich auf Basis eines Makromodells ohne einer straßenfeinen Modellierung zumindest der Hauptverkehrsrouten für ein Genehmigungsverfahren einer €400 Mio. Investition nicht Stand der Technik ist.

Hierzu ist anzumerken, dass auch bei anderen, vergleichsweise kleinräumigen verkehrlichen Maßnahmen in Wien detaillierte Verkehrsmodelle zur Anwendung kommen. Erschwerend kommt hinzu, dass die vorliegenden Ergebnisse der gewählten Modellierung in sich widersprüchlich sind, und die straßenfeine Modellierung, wie eben für die Leistungsfähigkeitsberechnung der Kreuzung Lainzer Straße und Verorgungsheimstraße durchgeführt, erhebliche Abweichungen vom gewählten Modellierungsansatz aufzeigt.

### **A.1 Variierende Verkehrszahlen und Einfüllpunkte**

Falsche Prognosen führen zu erheblichen Staus, bzw. Verkehrszunahmen auf ohnehin schon stark belasteten Straßen und Kreuzungen, die dafür nicht ausgelegt sind. Eine dieser Straßen ist die St. Veit-Gasse und die Kreuzung St. Veit-Gasse mit der Hietzinger Hauptstraße, die auf der Route durch den Bezirk von Süden nach Westen die klassische Alternativroute zur Verbindung durch die Veitingergasse ist. Beobachtungen folgend von Sperren der EK Veitingergasse bestätigen, dass ein erheblicher Anteil des Ausweichverkehrs durch die St. Veit-Gasse läuft, und es zu Überlastungen an der Ampel zu Hietzinger Hauptstraße kommt – auch auf der St. Veit-Gasse.

Die von der ÖBB gewählte Modellierung sieht jedoch als Auswirkung des Projekts keine Veränderung der Verkehrsströme in der St. Veit-Gasse. Gleichzeitig kommt es aber im Modell zu einem nicht erklärten „Verkehrsschwund“ bei der Kreuzung Münchreiterstraße – Lainzer Straße von 1.300 Kfz pro Tag. (aus Abbildung 1; 12.000-6.000-4.700, bzw. 11.500-5.500-4.700=1.300).

Diese plötzliche Veränderung der Verkehrsstärken wurde durch die ÖBB in der Beschwerdeverhandlung am BVwG mit „Einfüllpunkten“ für das Modell erklärt. Warum diese Punkte genau dort gesetzt wurden, und dann die Ergebnisse nicht auf Plausibilität überprüft wurden, wurde nicht erklärt.

Interessanterweise kommt es in der direkten Umgebung dieses Einfüllpunktes auch in der unteren Veitingergasse im Prognosefall zu nicht nachvollziehbaren Verkehrszahlen, nämlich

einer unerklärlich hohen Verkehrsbelastung von täglich 1.400 Fzg. obwohl die EK für KFZ nicht querbar ist. Im Vergleich dazu reduziert sich in der nach Umbau verkehrstechnisch ähnlichen Jagdschlossgasse der JDTV auf 400 KFZ (beide Verkehrszahlen blau umrandet). Die hohe KFZ- Anzahl in der unteren Veitingergasse ist trotz mehrfacher Hinterfragung nicht aufgeklärt worden.

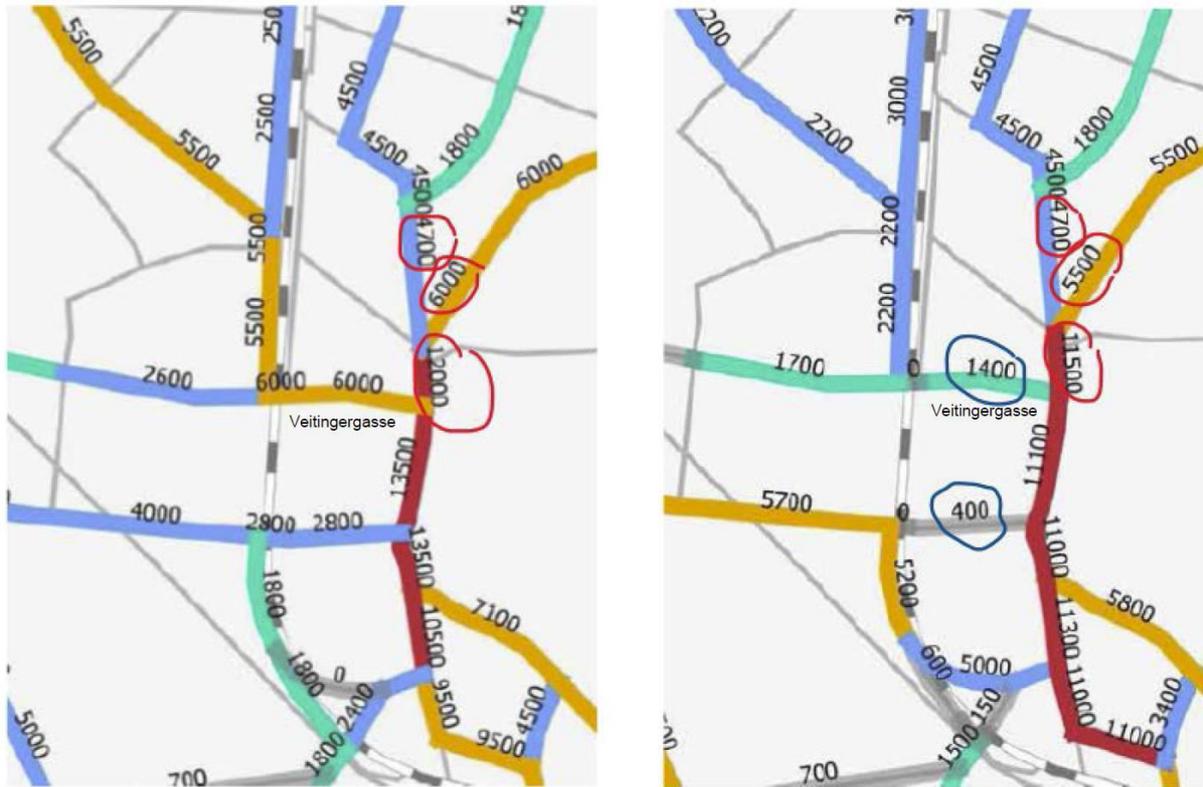


Abbildung: Verkehrsstärke - Links Erhebung 2018, rechts Prognose für das Jahr 2035 – Auszug aus UVP Unterlage 301\_VBB\_FB-Verkehr. Rot umrandet: Verkehrszahlen Kreuzung Münchreiterstraße. Blau: Jagdschlossgasse und Veitingergasse

Eine weitere mathematisch nicht erklärbare Veränderung der Verkehrsstärken kann bei der Veitingergasse oberhalb der Eisenbahnkreuzung (EK) festgestellt werden:

Auf Höhe der EK Veitingergasse soll es zu einer Verkehrsabnahme von 6.000 Fzg. kommen. Die zur EK Veitingergasse führenden Straßen – die obere Veitingergasse und die Spohrstraße – erfahren nur eine Reduktion von 3.300 (Spohrstraße), Respektive 900 Fzg. (obere Veitingergasse), also in Summe maximal 4.200 KFZ (-900-3.300), wenn all diese Fahrzeuge die EK genommen hätten. Wo fahren die verbliebenen 1.800 KFZ (6.000-3300-900)? Die Zahlen im Modell für 2035 aus der Abbildung der Verkehrsstärken ergeben auch keinen Sinn, denn wenn die Spohrstraße in diesem Bereich 2.200 Fzg. führen soll, wieso weist die obere Veitingergasse nur 1.700 auf? Wo sind die verbliebenen 500 Fzg., immerhin 23% von 2.200 hingekommen? Dass diese bei der EK umkehren und nicht in die Veitingergasse einbiegen, ist wohl auszuschließen.

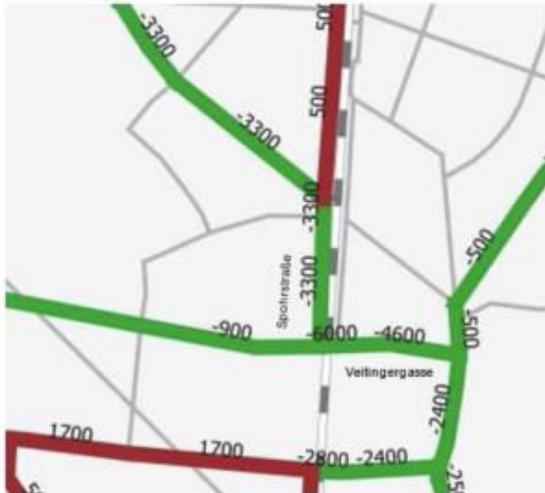


Abbildung: Verkehrsdifferenz Planfall & Prognose – Auszug aus Abb 27 aus 301\_VBB\_FB-Verkehr.

Eine weitere Betrachtung der Verkehrsabnahme von 6.000 Fzg. ist ebenfalls nicht nachvollziehbar:

Die zur EK Veitingergasse führenden Straßen – die obere Veitingergasse und die Spohrstraße – erfahren – wie dargestellt – maximal eine Reduktion in Summe von 4.200 KFZ. Wo fahren die verbliebenen 1.800 KFZ? Die obere Veitingergasse wird diese nicht abführen, da sie nur einen Verkehr von 1.700 Fzg aufweisen soll, also weniger als 1.800, und das, obwohl es weiterhin einen Verkehrsstrom auf der Achse obere Veitingergasse – Spohrstraße geben wird, welcher nach dem Basismodell ursprünglich 2.100 Fzg (5.500+2.600-6.000) betragen hat. Warum sollte dieser Verkehrsstrom überhaupt entfallen?

## A.2 Makromodell vs. Mikromodell – Kreuzung Versorgungsheimstraße

Im Rahmen des Beschwerdeverfahrens zum UVP Bescheid wurde ein Auszug der Leistungsfähigkeitskontrolle der zukünftigen Kreuzung Versorgungsheimstraße – Lainzer Straße übermittelt.



Abbildung: Verkehrszahlen für Leistungsfähigkeitsberechnung der Straßenbahn im Planfall

Anhand dieser Eingangszahlen, die aus einer Microsimulation stammen - d.h. Straßenfeine Modellierung - kommt es zur Leistungsfähigkeitsberechnung der Kreuzung.

Wie aus den Daten zu entnehmen ist, beträgt der prognostizierte Verkehr in der Bemessungsstunde auf der Lainzer Straße:

Lainzerstr. Süd	Lainzerstr. Nord	Versorgungsheimstr.
240	342	211
286	141	141
269	211	286
342	240	269
1137 KFZ ph	934 KFZ ph	907 KFZ ph

Um eine Vergleichbarkeit mit dem Makromodell zu erreichen, müssen nun die Verkehrsstärken der Spitzenstunden auf den durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) umgerechnet werden:

Entsprechend der gängigen Verkehrsliteratur liegt der Anteil der Spitzenstunde im Vergleich zum Tagesverkehr zwischen 8 % und 10 %. Das gilt werktags sowohl für den Vormittag als auch für den Nachmittag. Im Weiteren wird einen Ansatz mit 10% Anteil der Spitzenstunde am DTV (durchschn. Tagesverkehr) angesetzt.

Da der DTV geringer ist als der  $DTV_w$  (w-steht für "weekdays"=Arbeitstage) wird dieser noch mit dem Faktor 0,91 multipliziert. Es ergeben sich somit für die folgenden DTV Werte in den Straßenzügen:

Lainzer Str. Nord: 8.593 KFZ/24h,

Lainzer Str. Süd 10.460 KFZ/24h

Versorgungsheimstraße: 8.344 KFZ/24h

**Im Vergleich mit den Zahlen aus dem Makromodell für den Planfall 2035 ergeben sich somit folgende Abweichungen in Prozent:**

KFZ/24h	Makromodell	Mikromodell	Differenz	Abweichung
Lainzer Str. Nord	11 300	8 593	2 707	24%
Lainzer Str. Süd	11 000	10 460	540	5%
Versorgungsheimstraße	5 000	8 344	3 344	67%

Offensichtlich wurden durch das Makromodell für die Versorgungsheimstraße erheblich zu geringe Verkehrszahlen errechnet. Im Bereich der Lainzer Straße ist die prozentuelle Abweichung geringer, aber auch eine mögliche Abweichung von bis zu 24% verlangt nach einer genaueren Untersuchung, denn damit ist nicht geklärt, ob es tatsächlich weniger Verkehr gibt, oder ob die zwischen Makro- und Mikromodell fehlenden Fahrzeugen nicht auf die Fasangartengasse oder noch großräumiger verdrängt wurden, was die Belastung in diesen Straßenzügen erheblich verändert.

**Anhand dieser Überprüfungen wird bestätigt, dass die Belastbarkeit des Makromodells nicht gegeben ist und die Verkehrsprognosen durch die zuständigen Stellen zu überprüfen sind.**

### **A.3 Annahmen zu Straßenbahnverkehr und fehlende Beurteilung der anderen Verkehrsteilnehmer:innen**

Wie in der Abbildung "Verkehrszahlen für Leistungsfähigkeitsberechnung der Straßenbahn im Planfall dargestellt, wurde für die Leistungsberechnung ein Ansatz von 10 Straßenbahnen in der Stunde pro Richtung gewählt.

**Dies ist für eine Betrachtung der Spitzenstunden als auch für eine Spitzenstundenbetrachtung zu gering gewählt.**

Allein heute schon fahren in der Früh in jede Richtung 13 Straßenbahnen der Linie 60. Für die Zukunft sollte man auch ein 3-Minuten Takt berücksichtigen, was bis zu 20 (!) Straßenbahnen pro Richtung und Stunde ergeben würde!

12:04 10		12:09 10	
Preyergasse, Wien		Preyergasse, Wien	
Fr., 24.01.2025		Fr., 24.01.2025	
Erste Fahrt 04:55	Letzte Fahrt 00:24	Erste Fahrt 05:15	Letzte Fahrt 00:54
Westbahnhof S U	06:47	Rodaun	07:20
Westbahnhof S U	06:51	Rodaun	07:24
Westbahnhof S U	06:55	Rodaun	07:31
Westbahnhof S U	06:59	Rodaun	07:35
Westbahnhof S U	07:03	Rodaun	07:40
Westbahnhof S U	07:08	Rodaun	07:44
Westbahnhof S U	07:13	Maurer Lange Gasse	07:48
Westbahnhof S U	07:18	Rodaun	07:53
Westbahnhof S U	07:23	Rodaun	07:58
Westbahnhof S U	07:28	Maurer Lange Gasse	08:03
Westbahnhof S U	07:33	Rodaun	08:08
Westbahnhof S U	07:39	Rodaun	08:13
Westbahnhof S U	07:44	Maurer Lange Gasse	08:18

Abbildung: Fahrplan Linie 60 für 24.1.2025

Es ist somit anzunehmen, dass die Berechnungen zu den Verkehrsstärken für das Projekt Verbindungsbahn nicht korrekt erfolgten und es zu erheblichen Problemen auf Hietzings Straßen kommen wird. Um dies zu vermeiden, fordern wir die zuständigen Stellen der Stadt auf die Verkehrsmodelle anhand der hier dargestellten Widersprüchlichkeiten zu überprüfen und bei Bestätigung entsprechende Anpassungen an der Verkehrsplanung gemeinsam mit dem Bezirk vorzunehmen.

Es fehlen auch Informationen zu den Umlaufzeiten für KZF und Fußverkehr. Diesen wären zur Beurteilung der Barrierewirkung - besonders für den Fußverkehr - essentiell,

Wien, am 25.06.2025