



„WOLLEN ENTSCHEIDUNG“ ÖBB haben Streit um Wiener Verbindungsbahn satt

In einem gerichtlichen Verhandlungsmarathon entscheidet sich nun das Schicksal der Verbindungsbahn als neuer Öffi-Hauptachse für Wien. Den ÖBB reicht es, dafür an den Pranger gestellt zu werden. Der Projektverantwortliche stellt in Aussicht, dass der S-Bahn-Ring für Wien auf dem Abstellgleis landet.

Sowohl die drei vor Gericht vereinten Hietzinger Bürgerinitiativen als auch die ÖBB wissen, dass das die Entscheidungsschlacht um die neue Verbindungsbahn in Wien ist: In einem – äußerst unüblichen – sechstägigen Verhandlungsmarathon will das Bundesverwaltungsgericht jetzt das ewige Tauziehen über die Umgestaltung zwischen Hütteldorf und Meidling endlich vom Tisch bekommen.

„Güterverkehrsprojekt mit Nahverkehrsmascherl“?

Nach drei Jahren ist der Rechtsstreit inzwischen beim Einspruch gegen die positive Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) angelangt. Die Bürgerinitiativen wollen das Projekt mit drei Hauptargumenten kippen: Im Plan, unter der neuen Trasse auch ein Geschäft samt Parkplatz unterzubringen, sehen sie einen Bruch des UVP-Versprechens für einen Park an dieser Stelle. Zweitens werfen die Aktivisten den ÖBB vor, dass für das Projekt am Ende 1340 Bäume statt 877 gefällt werden müssen. Drittens glauben sie, dass es in Wahrheit um ein „Güterverkehrsprojekt mit Nahverkehrsmascherl“ geht.

ÖBB-Projektverantwortlicher Franz Hammerschmid sieht die Bahn nicht nur bei den einzelnen Vorwürfen, sondern generell zu Unrecht an den Pranger gestellt: Die ÖBB hätten den Auftrag zur Arbeit am Wiener S-Bahn-Ring ja vom Bund per Gesetz bekommen, betont er gegenüber der „Krone“. Auch die einzelnen Vorwürfe sind aus Hammerschmids Sicht leicht zu widerlegen.

„Dann gibt es halt keine attraktive Verbindung“

Die Gestaltung des Umfelds liege bei der Stadt, ebenso wie Vorschläge für Ersatzpflanzungen von Bäumen: „Wir sind schon die ganze Zeit bereit, aber wir hören vom Bezirk dazu nichts“, so Hammerschmid. Und Schummeln beim Güterverkehr habe man schon gar nicht nötig: „Wir haben überhaupt kein Interesse daran, Güterzüge oberirdisch zu führen.“ Das sei weiterhin nur zur Abdeckung von Spitzenzeiten und als Ausweichstrecke gedacht, wie etwa bei der Überschwemmung des Lainzer Tunnels im Herbst.

Vor allem aber will Hammerschmid endlich eine Entscheidung, wenn der geplante Baustart im Herbst halten soll. Wenn nicht, bedeute das wohl längere Verzögerungen, weil man sich dann der S-Bahn-Stammstrecke und der Verbindung nach Mödling widmen müsse und „wir nicht alles zugleich bauen können“. Auch damit könne man leben, „aber es wird dann halt keine attraktive S-Bahn-Verbindung geben“.