



# Gericht lässt Pendler weiter warten

**Verbindungsbahn.** Der Ausbau erhitzt die Gemüter seit Jahren. Im anhängigen Gerichtsverfahren steht ein Prozessmarathon auf dem Plan. Stadt Wien, ÖBB und Projektgegner kritisieren die Verfahrensdauer

VON AGNES PREUSSER  
UND ANNA PERAZZOLO

Es ist ein heißes Eisen, das mitten durch Hietzing führt. Seit Jahren wird hier wegen der Verbindungsbahn (siehe Grafik) gestritten. Während die einen kaum auf deren Ausbau warten können, wollen die anderen die aktuellen Pläne verhindern. Ab kommandem Mittwoch beginnt ein neuer sechsstägig angelegter Prozessmarathon in dem Fall.

Die ÖBB und die zuständige Verkehrsstadträtin Ulli Sima (SPÖ) sitzen deshalb bereits auf Nadeln. Seit drei Jahren wird auf die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (BVwG) gewartet. Und das, obwohl solche Entscheidungen nach geltender Rechtslage innerhalb von sechs Monaten getroffen werden müssten, was auch das BVwG bestätigt.

„Drei Jahre für die Genehmigung von Infrastrukturprojekten dieser Wichtigkeit sind einfach zu lange“, sagt Sima.

## Sehr komplex

Und es ist kein Einzelfall: Laut UVP-Bericht des Klimaministeriums lag die mittlere Verfahrensdauer bei Rechtsmittelverfahren zwischen 2014 und 2023 für UVP-Genehmigungsverfahren bei zehn Monaten. In den Jahren 2020, 2021 und 2023 lag die Dauer über diesem Median. Das hänge teilweise mit Verzögerungen im Zusammenhang mit der Coronapandemie zusammen, teilweise auch mit „sehr komplexen Verfahren“.

Letzteres trifft laut BVwG auf die Verbindungsbahn zu. Es gebe eine „Menge an zu beachtendem Prozessstoff, einer höheren Anzahl mitspracheberechtigter Parteien (gegenständig sprechen neben der Projektverberin etwa drei Bürgerinitiativen, eine Umweltorganisation, mehrere Verwaltungsbehörden, der Wiener Standortanwalt sowie Privatpersonen mit) und der Notwendigkeit der Einbindung von Sachverständigen aus vielen Fachbereichen.“

Dass sich der Prozess zieht, merken auch die Bürgerinitiativen, die den ÖBB gegenüberstehen. „Mehrere Zehntausende Euro und Stunden an Arbeit habe man bereits investiert, heißt es. Alles, um das Projekt in dieser Form zu verhindern.“

Konkret heißt das: Der geplante Hochbau (siehe Bild) wird abgelehnt. „Ein Hochbau ist nicht mehr zeitgemäß. Er teilt den Bezirk in zwei Hälften“, sagt Peter Pelz von „Verbindungsbahn besser“. Wünschenswerter wäre ein Tiefbau – ein Tunnel also.



Die Verbindungsbahn könnte künftig auf Brücken stehen. Hier ein Rendering der Haltestelle Hietzing Hauptstraße



Die beschränkten Bahnübergänge würden im Zuge des Projekts weichen

Dazu komme, dass die Bürger nicht in die Planung einbezogen worden seien. Zwar habe es einen Gestaltungswettbewerb gegeben, dieser werde nun aber komplett ignoriert, wird betont. Statt der gewünschten Parks werde es Parkplätze geben.

## Bäume und Güterzüge

Kritisiert wird von den Bürgerinitiativen aber auch, dass es in Bezug auf die Zahl der zu fallenden Bäume Unstimmigkeiten gebe. Laut ÖBB sollen für die Arbeiten 877 Bäume entlang der Verbindungsbahn (inkl. 12. und 14. Bezirk) gefällt werden. „Wir haben das allerdings nachgezählt und es sind deutlich mehr. Sogar ein Sachverständiger vor Gericht hat unsere Zahl als plausibel bezeichnet“, sagt Pelz. Die Rede ist von 1.340 Bäumen.

Auch dass künftig Güterzüge die Verbindungsbahn passieren sollen, wird den ÖBB vorgehalten. „Die neue Verbindungsbahn wird als Nahverkehrsprojekt verkauft, dabei ist es ein Güterverkehrsprojekt“, heißt es von den Initiatoren. Von 55 Güterzügen täglich wird gesprochen. Das habe erhebliche Belastungen für die Anrainer zur Folge, heißt es.

Die Kritik ist den ÖBB mittlerweile bestens bekannt. Ihrer Meinung nach würde der Bezirk aber deutlich vom Ausbau der Verbindungsbahn profitieren. Der Viertelstudientakt der S80, zwei neue Haltestellen und das Wegfallen der beschränkten Bahnübergänge würde Anrainern wie Fahrgästen zu Gute kommen, heißt es von den ÖBB.

Auf die Kritik der Trennung der Bezirksteile durch einen Hochbau heißt es: „Von einer Teilung des Bezirks durch das Projekt zu sprechen, verschweigt, dass der Bezirk bereits seit über 160 Jahren durch die Bahnstrecke geteilt

ist.“ Die geplante Brückentrasse verspreche deutlich mehr Durchlässigkeit als bisher. Und auch von fehlender Bürgerbeteiligung sei nicht die Rede. „Große Teile“ der eingereichten Ideen sollen umgesetzt werden.

Die Differenz bei den zur Fällung bestimmten Bäumen dagegen ergebe sich zum einen aus einem zeitlichen Unterschied – das Gutachten der ÖBB ist bereits drei Jahre alt. „Zum anderen kommen unterschiedliche Gutachter zu unterschiedlichen Gutachten“, sagt ein Sprecher. Eine genaue Zahl der Bäume gebe es derzeit nicht, sind sich sowohl die ÖBB als auch die Bürgerinitiativen einig.

Bei den Güterzügen, die künftig die Trasse passieren

werden, gebe es aber sehr wohl eine genaue Zahl: 31 Güterzüge täglich, in Ausnahmefällen 57. Genau so viele wie bisher auch, sagt der Sprecher. „Nur für den Güterverkehr bräuchten wir die Strecke nicht ausbauen.“

## Eine weitere Runde

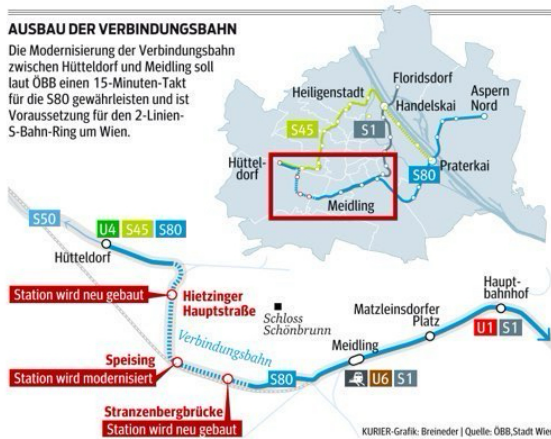
Der Zeitverlust aufgrund des Prozesses bringt die ÖBB mittlerweile aber unter Zugzwang. Schließlich ist die Verbindungsbahn die Voraussetzung für den 2-Linien-S-Bahn-Ring der S45 und der S80 sowie für andere Großprojekte. Damit, dass der Gerichtsprozess mit 29. Jänner aber zu Ende geht, rechnet hier niemand. Wohl eher ist es nur eine weitere Runde in einem sehr langen Prozess.

## Chronologie der Einsprüche

- 6. Mai 2022**  
Seit diesem Tag ist das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) aufgrund der Einsprüche von zwölf Parteien gegen den UVP-Beschmid mit der Verbindungsbahn befasst
- Anfang 2023**  
Vor zwei Jahren wurde mit dem Beginn des Verfahrens gerechnet. Drei Initiativen sowie Einzelpersonen legten gegen den UVP-Beschmid des Klimaministeriums Einspruch ein, danach auch gegen die naturschutzrechtliche Bewilligung der MA 22
- 15. Februar 2023**  
An diesem Tag kommt es zu einem Richterwechsel
- November 2023**  
Der neue Richter verlangt eine „Aussage“ der Stadt Wien zu den Vorschlägen der Vorplätze Speising und Hietzing Hauptstraße. Eine mögliche Entscheidung wird erneut verschoben
- Februar 2024**  
Das BVwG beauftragt neue Sachverständige mit der Prüfung der UVP
- Sommer/Herbst 2024**  
Richter zweifelt an, dass Verbindungsbahn eine Hochleistungsstrecke ist. ÖBB können das aber nachweisen, das Verfahren geht weiter
- 22. bis 29. Jänner 2025**  
Sechs Verhandlungstage sind angesetzt. Das Erkenntnis wird ab März 2025 erwartet

## AUSBAU DER VERBINDUNGSBAHN

Die Modernisierung der Verbindungsbahn zwischen Hütteldorf und Meidling soll laut ÖBB einen 15-Minuten-Takt für die S80 gewährleisten und ist Voraussetzung für den 2-Linien-S-Bahn-Ring um Wien.



KURIER-Grafik: Breineder | Quelle: ÖBB, Stadt Wien