

Prozessmarathon im Hietzinger Bahnstreit

Verbindungsbahn. Das ÖBB-Projekt sorgt seit Jahren für Unmut im bürgerlichen Wiener Bezirk. Ab Mittwoch geht der Konflikt um den Gleisusbau einer S-Bahn-Strecke am Bundesverwaltungsgericht nun ins - vorläufige - Finale.



Seit Jahren im Clinch mit den ÖBB: die Anrainer Matthias Schönauer, Irene Salzmann und Stephan Messner. Foto: Kaufmann

VON TERESA WIRTH

Die Bahn fährt drüber ohne Plan, kilt tausend Bäume ohne Scham“, tönt es aus den Lautsprechern. Die Reime sind einfach, aber der Beat eingängig. Trotzdem wippen in der stattlichen Hietzinger Gründerzeitvilla keine Köpfe. Die Gesichter sind ernst.

Ein Anwalt, eine Architektin, ein Bauingenieur, eine Kommunikationsmanagerin und ein Radio-DJ: Aus typischen Deutschrap-Fans besteht die Gruppe - mit einer Ausnahme vielleicht - nicht unbedingt, typisch für den Wiener Nobelbezirk ist sie schon eher: gebildet, gut situiert und wehrhaft. Zusammen sorgen die Hietzinger Anrainer, die am Freitag gleich für drei unterschiedliche Bürgerinitiativen zum Pressegespräch luden, nicht nur für Wirbel im Bezirk, sondern wohl auch für etwas Kopfzerbrechen bei den ÖBB. Denn die Hietzinger wollen sich partout nicht mit dem abfinden, was die Bahngesellschaft - mit Absegnung der Stadt - in ihrem Bezirk vorhat.

Unter dem Schlagwort „Attraktivierung Verbindungsbahn“ wollen die ÖBB die Gleise zwischen Hütteldorf und Meidling ausbauen - damit dort künftig die S80 im 15-Minuten-Takt fahren kann. Für viele Anrainer ist das Projekt jedoch ein Affront. Sie befürchten, dass die Neugestaltung der Bahntrasse neben zwei zusätzlichen Schnellbahn-Haltestellen auch

anderes bringt: abgeschnittene Verkehrswege, den Verlust von Grünraum und vor allem viel Lärm. Deswegen sei man zwar nicht gegen den Ausbau per se, aber gegen die Art, wie er nun geplant ist. Ihre Bedenken haben die Bürgerinitiativen mittels Beschwerden gegen die eigentlich positiv erfolgte Umweltverträglichkeitsprüfung eingebracht.

Seit mehr als acht Jahren schwelt der Konflikt, ab Mittwoch startet beim Verwaltungsgerichtshof nun ein sechstägiger Verhandlungsmarathon, der sich ein bisschen nach Finale anfühlt: Doch während die ÖBB damit rechnen, danach endlich mit dem Bau der Strecke beginnen zu können, haben die Bürgerinitiativen neue Hoffnung geschöpft.

Streit um Bäume

Irene Salzmann, die Kommunikationsexpertin und Sprecherin der Initiative „Verbindungsbahn Besser“ begründet dies mit der Meinung eines Gerichtsgutachters, der den Anrainern bei einer der Streitfragen beipflichtet. Und zwar, wie viele Bäume nun tatsächlich der neu gebauten Trasse zum Opfer fallen werden. Laut ÖBB sind es 877, laut Anrainern mindestens 1340. „Dass ein Gutachten einer Bürgerinitiative recht gibt, ist außergewöhnlich.“

Es wird vor Gericht - die Verhandlungen sind von 22. bis 29. Jänner anberaumt - nicht nur um Bäume gehen, sondern auch um die Laut-

stärke der Züge und befürchtete Erschütterungen, um Versiegelung und Verkehrsplanungen rund um die Bahnstrecke und darüber, wie viele Güterzüge tatsächlich unterwegs sein werden. „Die neue Verbindungsbahn wird als Nahverkehrsprojekt verkauft“, die lauten Güterzüge kämen durch die Hintertür dazu, so die Anrainer. Den Bürgerinitiativen geht es aber auch um etwas anderes: „Wir wollen einen ehrlichen Umgang von der Politik und den Projektwerbern, den ÖBB“, sagt Peter Pelz, der Bauingenieur, der außerdem auch noch Bezirksrat der Neos Hietzing ist. Auch Stephan Messner, der Anwalt, ist im Bezirksparlament vertreten, allerdings für die ÖVP. Die ÖVP-geführte Bezirksvorstehung ist selbst nicht glücklich über das Projekt, Parteienstellung hat man bei Gericht allerdings nicht - im Gegensatz zu Anrai-

nerinitiativen.

„Die Politik“, das sind die anderen: Das Klimaministerium habe sie mit einem ergebnislosen Gespräch abgespeist, die Stadt Wien tue so, als würde sie das alles nichts angehen, so der Tenor. „Man hat uns einen Beteiligungsprozess plus Gestaltungswettbewerb wie eine Karotte vor die Nase gehalten.“ Geworden sei daraus nichts, sagt Matthias Schönauer von der Initiative „Lebenswertes Unter St. Veit“, der DJ.

Was deutlich ist: Die Unzufriedenheit ist groß. Auch weil man aus ihrer Sicht die Arbeit der Politik mache: mit ausgearbeiteten Plänen für mehr Querungsmöglichkeiten über die künftig über eine Hochtrasse geführten Gleise und für Parks und Freizeitmöglichkeiten unter der Trasse, mit Ideen für einen gleichzeitigen Erd- und Fernwärmeausbau oder einen neuen Radweg entlang den Gleisen. „Das Projekt wäre eine Riesenchance für die Stadt“, sagt Erika Artaker, die Architektin.

Baustart nicht vor 2030

„Möglich, dass man bei der Umfeldgestaltung noch über einzelne Dinge spricht“, für die ÖBB seien die Pläne jedoch gesetzt, sagt ein Sprecher zur „Presse“ und weist darauf hin, dass es hier „nicht nur um die Vor- und Nachteile für den 13. Bezirk, sondern für Bevölkerung, Bahnreisende und Pendler im ganzen Großraum Wien“ gehe. Gerade für Letztere sei die

Strecke als Ost-West-Verbindung wesentlich. Doch auch der Bezirk profitiere von der besseren Anbindung an alle U-Bahn-Linien und von Quermöglichkeiten ohne die jetzt bestehenden Schranken. Und viele der von der Bürgerbeteiligung eingereichten Ideen sollen umgesetzt werden. Vorausgesetzt, dass der UVP-Bescheid gerichtlich bestätigt wird, planen die ÖBB, im Herbst mit den Bauarbeiten zu beginnen. „Bauende wird aber nicht vor 2030 sein.“

Wenn es denn so bald so weit kommt: Messner, der Anwalt, der neben dem drohenden Lärm durch Güterzüge auch die unzureichenden Querverbindungen für Autos kritisiert, hat seiner Ansicht nach noch ein juristisches Ass im Ärmel. So sei die Verbindungsbahn als Hochleistungsstrecke bei der UVP-Behörde eingereicht worden, jedoch nie als solche bestimmt worden. Demnach sei eigentlich nicht das Klimaministerium, sondern die Stadt Wien rechtlich dafür zuständig. Bestätige das Gericht diese Rechtsansicht, dann hieße das im Umkehrschluss für das Projekt: zurück an den Start - und eine weitere jahrelange Verzögerung.

Bekommen die Initiativen eine gerichtliche Abfuhr, denkt Messner aber noch nicht daran aufzugeben. Dann wolle er sich an den Verfassungsgerichtshof wenden. Schönauer denkt über andere Methoden nach: „Auch anketten ist eine Option.“

