

Pressekontakt:

Peter Pelz T: 0664 88908105 M: info@verbindungsbahn-besser.at
Irene Salzmann T: 0664 6146401 M: info@verbindungsbahn-besser.at



PRESSEAUSSENDUNG

HINTERGRUNDINFORMATION ZUR AKTUELLEN BERICHTERSTATTUNG

ZUM PROJEKT VERBINDUNGSBAHN

Baustart als Druckmittel?

Was die ÖBB öffentlich sagen — und was sie vor Gericht sagen.

ZUSAMMENFASSUNG

Die ÖBB haben den Baustart der Verbindungsbahn — einem Infrastrukturprojekt im Umfang von rund 500 Millionen Euro aus öffentlichen Mitteln — für September angekündigt. Gleichzeitig argumentieren dieselben ÖBB in einem laufenden Revisionsverfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof, dass sie mit den genehmigten Schutzauflagen faktisch gar nicht bauen können. Dieser Widerspruch entsteht ausgerechnet in jener Phase, in der das Höchstgericht über zentrale Schutzstandards aus dem mehr als 500 Seiten umfassenden Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts entscheidet. Hinzu kommt: Bei der Verbindungsbahn handelt es sich entgegen der öffentlichen Darstellung nicht primär um einen S-Bahn-Ausbau, sondern um den Lückenschluss zu einer Hochleistungsstrecke mit Güterverkehrsnutzung durch dicht besiedeltes Wiener Stadtgebiet. Die Bürgerinitiativen begrüßen den Ausbau des öffentlichen Verkehrs — kritisieren aber die wiederkehrende Differenz zwischen öffentlicher Kommunikation und tatsächlicher Projektsubstanz.

Die ÖBB haben dieser Tage den Baustart der Verbindungsbahn im September verkündet. Fast alle großen Medien zogen sofort mit. Der Eindruck: Die Sache ist entschieden, jetzt beginnt der Bau.

Gleichzeitig argumentieren dieselben ÖBB derzeit vor dem Verwaltungsgerichtshof, dass sie mit den genehmigten Schutzauflagen faktisch gar nicht bauen können.

Beides kann nicht gleichzeitig stimmen.

VORBEMERKUNG **Zum Vorwurf der langen Verfahrensdauer**

Die ÖBB verweisen in ihrer öffentlichen Kommunikation darauf, das UVP-Verfahren habe rund 2.000 Tage gedauert — und legen damit nahe, dass eine überlange Verfahrensdauer das eigentliche Problem sei.

Tatsächlich liegt die Erklärung anders: Das Bundesverwaltungsgericht hat genau deshalb ein so intensives und langwieriges Verfahren geführt, weil im Lauf der Prüfung erhebliche Fehler und offene Rechtsfragen im Projekt zutage traten. So waren etwa die im Projekt angegebenen zu rodenden Baumzahlen nachweislich falsch — die exakten Zahlen sind bis heute nicht

Pressekontakt:

Peter Pelz T: 0664 88908105 M: info@verbindungsbahn-besser.at
Irene Salzmann T: 0664 6146401 M: info@verbindungsbahn-besser.at



bekannt. Hinzu kamen ungeklärte Rechtsfragen rund um die Hochleistungsstrecke und eine Vielzahl weiterer offener Punkte, die im Verfahren erst nachgereicht oder korrigiert werden mussten.

Die Verfahrensdauer ist damit nicht Ausdruck einer überzogenen Prüfung – und schon gar nicht das Verschulden der Bürgerinitiativen – sondern direkte Folge der Mängel in den eingereichten Projektunterlagen.

I. HINTERGRUND **Worum es bei diesem Projekt eigentlich geht**

Die Bürgerinitiativen begrüßen ausdrücklich den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Bei der Verbindungsbahn ging es jedoch – bei genauer Betrachtung – nie um die S-Bahn.

Die Westbahnstrecke ist auf ihrer gesamten Länge viergleisig ausgebaut. Nur ein Abschnitt fällt aus dem Raster: zwischen Hauptbahnhof und Hütteldorf, weil der Lainzer Tunnel seinerzeit fehlgeplant und nur zweigleisig, im Wiener Stadtgebiet sogar nur mit einer Röhre errichtet wurde – was sich jetzt als besonders nachteilig herausstellt. Genau diese Lücke wird nun unter dem Deckmantel eines S-Bahn-Ausbaus geschlossen – faktisch handelt es sich um den fehlenden viergleisigen Ausbau der Weststrecke, also um eine Hochleistungsstrecke mit Güterverkehrsnutzung durch dicht besiedeltes Wiener Stadtgebiet.

Erst daraus erklärt sich auch die Dimension des Projekts: die rund halbe Milliarde Euro an Kosten, die geplanten Lärmschutzwände, die strittigen Lärmgrenzwerte. All das wird nicht durch S-Bahn-Verkehr notwendig, sondern durch den Güterverkehr, der hier künftig durchgeführt werden soll.

In der öffentlichen Kommunikation taucht dieser Aspekt jedoch kaum auf. Nach außen ist das Projekt eine Attraktivierung der S-Bahn – nach innen, in den technischen Unterlagen, ist es etwas anderes.

II. AKTUELLES VERFAHREN **Was im Revisionsantrag steht**

Im Zentrum des Verfahrens beim Verwaltungsgerichtshof steht ein Grenzwert gegen Erschütterungen durch die Bauarbeiten – also jener Wert, der Menschen und Gebäude entlang der Strecke schützen soll.

Wörtlich heißt es im Revisionsantrag der ÖBB:

„Mit anderen Worten schreibt die Auflage daher die Einstellung der Baumaßnahmen bei jeglicher, nicht irrelevanter Schwingung vor. Damit wird eine Bauführung aber faktisch verunmöglicht.“

ÖBB · Revisionsantrag an den Verwaltungsgerichtshof

Wenn die ÖBB selbst argumentieren, mit den genehmigten Schutzwerten nicht bauen zu können, dann gestehen sie damit indirekt ein, dass das Projekt in jener Form, in der es als umweltverträglich genehmigt wurde, offenbar gar nicht realisierbar ist.

Pressekontakt:

Peter Pelz T: 0664 88908105 M: info@verbindungsbahn-besser.at
Irene Salzmann T: 0664 6146401 M: info@verbindungsbahn-besser.at



III. HINTERGRUND ZUM GRENZWERT **Die ÖBB akzeptierten diese Werte zunächst selbst**

Genau dieser Grenzwert lag den ÖBB bereits während des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht schriftlich vor. Einwendungen dagegen gab es damals keine. Die ÖBB akzeptierten den Wert zunächst – und bekämpfen ihn jetzt nachträglich vor dem Höchstgericht.

Vorgeschlagen wurde der nun bekämpfte Grenzwert ausgerechnet von jenem Sachverständigen, der mittlerweile selbst von den ÖBB beauftragt wurde, die Einhaltung dieser Werte beim Projekt zu überwachen.

IV. EINORDNUNG **Warum dann jetzt der mediale Baustart?**

Beim Verwaltungsgerichtshof wird derzeit entschieden, ob die Revision der ÖBB überhaupt zugelassen wird, ob die bestehenden Schutzstandards aufrecht bleiben oder ob das Projekt durch neue rechtliche Bewertungen erleichtert wird.

In genau dieser Phase wird öffentlich ein Bild erzeugt, wonach der Baustart praktisch unmittelbar bevorsteht.

Bei großen Infrastrukturverfahren wirken öffentliche Erwartungshaltungen, politische Stimmungslagen und medialer Druck oft indirekt mit. Wer über Wochen vermittelt, ein Projekt müsse „jetzt endlich“ gebaut werden, erzeugt damit auch ein Klima der Dringlichkeit.

V. PRÄZEDENZFALL **Dieses Muster gab es schon einmal**

Bereits während der Verhandlungen vor dem Bundesverwaltungsgericht versuchten die ÖBB öffentlich den Eindruck zu erzeugen, das gesamte Projekt könnte scheitern oder um viele Jahre verschoben werden. Damals verzögerten sich die Verhandlungen aufgrund massiver Unklarheiten in den Projektunterlagen der ÖBB – etwa wegen zu geringer Baumzahlen oder offener Rechtsfragen rund um die Hochleistungsstrecke.

Es folgte eine große Medienoffensive. Schlagzeilen wie „ÖBB legen Verbindungsbahn überraschend auf Eis“ dominierten die Berichterstattung. In ihrer Aussendung vom 11. Juli 2025 erklärten die ÖBB, das Bundesverwaltungsgericht habe „nicht rechtzeitig“ entschieden, weshalb alle Vorbereitungen für den Baustart 2025 und ein Ausschreibungspaket über rund 30 Millionen Euro zurückgenommen werden müssten. Die Botschaft: Wenn jetzt nicht rasch entschieden werde, drohe praktisch die Absage des gesamten Projekts.

Aus einer angeblich drohenden Absage wurde innerhalb weniger Monate wieder ein möglicher Baustart im September.

VI. WEITERES BEISPIEL **Das Muster wiederholt sich auch jenseits der Gerichte**

Besonders deutlich wurde es beim groß angekündigten Ideen- und Gestaltungswettbewerb entlang der Hochtrasse. Damals wurde der Öffentlichkeit vermittelt, das Projekt bekomme einen menschenfreundlichen Feinschliff: Grünräume, Aufenthaltsqualität, Durchlässigkeit,

Pressekontakt:

Peter Pelz T: 0664 88908105 M: info@verbindungsbahn-besser.at
Irene Salzmann T: 0664 6146401 M: info@verbindungsbahn-besser.at



Mehrwert für die Bevölkerung. Die prämierten Projekte setzten genau dort an: mehr Grünraum, bessere Durchwegung und eine offenere Gestaltung unter der Hochtrasse.

Der Wettbewerb zog sich durch das gesamte UVP-Einreichprojekt als zentrales Element der Bürgerbeteiligung — bis er vor dem Bundesverwaltungsgericht plötzlich aus dem Projekt herausgenommen wurde, mit der Begründung, es handle sich um ein Kontextprojekt und nicht um das eigentliche Bauprojekt. Zum Unmut der Bürgerinitiativen, die genau diese Gestaltungsversprechen jahrelang als Argument für das Projekt zu hören bekommen hatten.

Heute zeigt sich, wohin diese Entkoppelung führt: Unter der Hochtrasse sollen unter anderem eine Polizeistation, ein Nahversorger, Büroflächen und großflächige Parkplätze entstehen — inklusive zusätzlicher Versiegelung und neuer Zufahrten.

Die aktuelle Forderung der Bürgerinitiativen lautet daher: **„Park statt Parkplatz“**. Auch Klimaexpert:innen empfehlen, den Bereich unter der Hochtrasse möglichst offen, durchlässig und begrünt zu gestalten, um zusätzliche Überhitzung im dicht verbauten Stadtgebiet zu vermeiden.

Es stellt sich dieselbe Frage wie an vielen anderen Stellen des Projekts: War der Wettbewerb tatsächlich als ernst gemeinte Verbesserung gedacht — oder vor allem als kommunikatives Instrument, um dem Projekt ein menschlicheres Bild zu geben?

VII. IGNORIERTE VORSCHLÄGE **Was die Bürgerinitiativen einbrachten — und was im Projekt geblieben ist**

Ein weiteres Muster zieht sich durch das Verfahren: Keiner der zahlreichen, fachlich fundierten Vorschläge aus der Bevölkerung wurde ins Projekt aufgenommen. Stattdessen wird über 2 km in einem der grünsten Bezirke Wiens ein durchgehender Grünstreifen durch eine Schallschutzwand ersetzt, die nur für den Güterverkehr nötig ist — mit der Folge: über 1.300 entfernte Bäume, zerstörter Lebensraum für Tiere, Kleingärten, die einem Supermarkt und Parkplatz weichen statt dem von einem Wettbewerb der Stadt Wien vorgegebenen Park. Es entsteht eine Betonschneise und Hitzeinsel auf über 2 km Länge — gleich neben Schönbrunn.

Dabei gäbe es echte Visionen für Wien: einen „Schönbrunnradweg“ und einen durchgehenden S-Bahn-Ring (die S80 als Verbindung von S1 und S45) — mit einer Planung, die die Lebensqualität für alle Wienerinnen und Wiener erhöht.

VIII. RECHTLICHE BEWERTUNG **Auch der „Baubeginn“ selbst ist juristisch umstritten**

Laut Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts zählen Rodungen ausdrücklich zu den Bauarbeiten. Wörtlich heißt es auf Seite 30 des Urteils:

„Spätestens drei Monate vor Beginn der Bauarbeiten (dazu zählen auch die erforderliche Baufeldfreimachung inklusive Rodungsarbeiten) ist eine ökologische Aufsicht gemäß § 30 Abs. 3 Wiener Naturschutzgesetz zu bestellen und der Naturschutzbehörde schriftlich bekannt zu geben.“

Pressekontakt:

Peter Pelz T: 0664 88908105 M: info@verbindungsbahn-besser.at
Irene Salzmann T: 0664 6146401 M: info@verbindungsbahn-besser.at



Damit fand der Baubeginn rechtlich bereits Ende Februar beziehungsweise Anfang März statt – nur wenige Wochen nach Veröffentlichung des Urteils. Entlang der Strecke wurden in diesem Zeitraum rund 40 Bäume gerodet; die Bürgerinitiativen haben dies mit Foto- und Videomaterial dokumentiert.

Umso irritierender ist, dass Aufsichtsbehörden in schriftlichen Stellungnahmen dennoch davon sprechen, dass keine Rodungen stattgefunden hätten. Die Bürgerinitiativen versuchen derzeit bei den zuständigen Behörden – dem BMIMI und der MA 22 (Stadt Wien) – Auskunft darüber zu erhalten, ob diese ihrer Pflicht zur Überwachung der Einhaltung des Urteils überhaupt nachgekommen sind.

Dabei ist genau dieser Punkt wesentlich: Zahlreiche Auflagen hätten laut Gerichtsurteil bereits vor Baubeginn erfüllt werden müssen – darunter Maßnahmen zum Lärm-, Erschütterungs-, Natur- und Bodenschutz.

IX. ZUSAMMENFASSUNG **Der rote Faden**

Es ist nicht ein einzelner Kommunikationsfehler – es ist ein wiederkehrendes Muster.

Zuerst werden öffentlich Bilder erzeugt: von Dringlichkeit, von Bürgernähe, von Klimaschutz oder Rücksichtnahme. Und erst später zeigt sich, was davon tatsächlich übrig bleibt.

Das mag aus Sicht eines Projektwerbers nachvollziehbar erscheinen. Doch erstens handelt es sich hier um ein Infrastrukturprojekt im Umfang von rund einer halben Milliarde Euro aus öffentlichen Mitteln. Und zweitens ist es auffällig, wie bereitwillig große Teile der Medien diese Narrative oftmals nahezu ungeprüft übernehmen.

Wo bleibt der Journalismus, der Hintergründe einordnet, Widersprüche offenlegt und Fragen stellt? Der sich nicht mit Copy-and-paste aus Presseaussendungen zufriedengibt, sondern das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts tatsächlich liest?

DIE EIGENTLICHE FRAGE

Sie lautet nicht „Kommt der Baustart im September?“

Sie lautet: Was bedeutet ein Gerichtsurteil noch, wenn genau jene Auflagen, die darin festgelegt wurden, unmittelbar danach wieder durch die Projektwerberin selbst bekämpft werden – während gleichzeitig öffentlich der Eindruck erzeugt wird, alles sei längst entschieden?

Wer sich ernsthaft mit der Verbindungsbahn beschäftigen will, sollte daher nicht nur Presseaussendungen lesen – sondern auch das mehr als 500 Seiten umfassende Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts. Dort steht nicht nur, dass gebaut werden darf. Sondern auch, unter welchen Bedingungen.

QUELLEN UND BELEGE

Pressekontakt:

Peter Pelz T: 0664 88908105 M: info@verbindungsbahn-besser.at
Irene Salzmann T: 0664 6146401 M: info@verbindungsbahn-besser.at



1. **ÖBB · Revisionsantrag an den Verwaltungsgerichtshof.** Zitat im Abschnitt II.
2. **Bundesverwaltungsgericht · Erkenntnis zur Verbindungsbahn** (über 500 Seiten), Zitat S. 30.
www.bvwg.gv.at/dam/jcr:51f2d835-a1cb-4f60-9816-6914ac20a11d/w270_2255812-1%20ua_442E%20ua.pdf
3. **ÖBB-Aussendung vom 11.07.2025** zur angeblichen Verschiebung bzw. Rücknahme des Baustarts 2025. presse-oebb.at/news-attraktivierung-der-verbindungsbahn-kein-baubeginn-2025
4. **„ÖBB legen Verbindungsbahn überraschend auf Eis“** (Krone, Juli 2025). krone.at/3839090
5. **Ergebnisse des Ideen- und Gestaltungswettbewerbs der ÖBB.** infrastruktur.oebb.at — Bahnstrecken Großraum Wien — Attraktivierung Verbindungsbahn

Diese Hintergrundinformation richtet sich an Redaktionen, Mandatar:innen und die interessierte Öffentlichkeit. Rückfragen und vertiefende Unterlagen auf Anfragen

📞 Kontakt für Rückfragen, O-Töne & Interviews:

Peter Pelz T: 0664 88908105

Irene Salzmann T: 0664 6146401 M: info@verbindungsbahn-besser.at