

ÖBB-Infrastruktur AG, PNA PL Wien, Lassallestraße 5, 1020 Wien

PERSÖNLICH ÜBERGEBEN

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

Sektion IV / Abteilung E2 – Oberste Eisenbahnbehörde

Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge

zH Herrn Mag. Simon Ebner-Bachmann

Radetzkystraße 2

1030 Wien

ÖBB-Infrastruktur AG

Geschäftsbereich Projekte Neu-/Ausbau

Projektleitung Wien

Dipl.-Ing. Thomas Schöffmann

1020 Wien, Lassallestraße 5

E-Mail: thomas.schoefmann@oebb.at

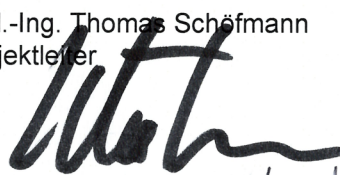
vorab per E-Mail: e2@bmimi.gv.at;
simon.ebner-bachmann@bmimi.gv.at

Datum

26.06.2026

Antragstellerin: ÖBB-Infrastruktur AG
1020 Wien, Praterstern 3

vertreten durch: Dipl.-Ing. Thomas Schöffmann
Projektleiter



Mag. Michaela Haas
Fachreferentin Behördenverfahren



wegen: **ÖBB-Vorhaben „Attraktivierung der Verbindungsbahn“
Änderungseinreichung 2026**

ÖBB-Strecken:

12201 (Wien Hütteldorf – Wien Praterstern) km 0,77 bis 5,30;

12101 (Wien Penzing – Abzweigung Hütteldorf 1) km 1,00 bis km 1,72;

10615 (Wien Maxing – Wien Matzleinsdorf-Altmannsdorf) km 4,53 – km 5,54;

ANTRAG

1-fach

Einreichunterlagen (3-fach und digital)

Stellungnahme des Gutachters gem § 31a EisbG (3-fach und digital)

I. Allgemeines

Mit Bescheid der (damaligen) Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) vom 25.03.2022, GZ 2021-0.743.473, wurde der ÖBB-Infrastruktur AG die teilkonzentrierte Genehmigung gem §§ 23b, 24 und 24f UVP-G für das Bauvorhaben „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ erteilt. Die Wiener Landesregierung hat mit Bescheid vom 08.11.2022, Zl. M22-1538382/2021 die naturschutzrechtliche Genehmigung gem Wr NSchG in Verbindung mit §§ 24 und 24f erteilt.

Gegen diese Bescheide wurden Beschwerden an das BVwG erhoben. Die Entscheidungen des BMK und der Wr LReg wurden in weiterer Folge mit Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes vom 22.01.2026, GZ W270 2255812-1/442E und W270 2265873-1/328E, unter zusätzlicher Vorschreibung von Auflagen bestätigt und sind rechtskräftig.

II. Vorhabensänderung

Abweichend von der rechtskräftigen Genehmigung ist nunmehr eine geänderte Anwendung der baubegleitenden Erschütterungsmessungen beabsichtigt.

Zur Vereinfachung der Alarmierung der Erschütterungsüberwachung nach ÖNORM S 9020 wird eine zweiteilige Beurteilung der Erschütterungsimmissionen wie folgt vorgesehen:

Es wird für alle Objekte der einheitliche Richtwert der höchsten Empfindlichkeitsklasse 4 (*sehr empfindlich*, ua „denkmalgeschützte Gebäude, die hinsichtlich ihrer Bauweise oder ihres Zustandes besonders erschütterungsanfällig sind“) sowie die Abminderungsfaktoren für die Andauer *kontinuierlich* und die Häufigkeit *wiederholt* nach ÖNORM S 9020 als Alarmierungsrichtwert mit **vR,max = 4,5 mm/s** festgelegt und nicht ein je Gebäudeklasse und Objekt unterschiedlicher Richtwert definiert.

Dies ermöglicht eine optimierte Durchführung der baubegleitenden Erschütterungsüberwachung.

Wird dieser Alarmierungswert überschritten, wird nach einer Einzelfallbeurteilung durch die „UBB-Erschütterungen“ die tatsächliche Gebäudeklasse nach ÖNORM S9020 bestimmt und der tatsächliche Richtwert entsprechend der Norm definiert und eine Beurteilung der gemessenen Schwinggeschwindigkeiten für das Ereignis durchgeführt.

Aufgrund der beantragten Änderung kann gleichzeitig die Auflage IV.1.3.7 des BVwG-Erkenntnisses vom 22.01.2026, GZ W270 2255812-1/442E und W270 2265873-1/328E, entfallen.

Durch die beantragte Änderung kann das Vorhaben hingegen sowohl aus technischer als auch aus wirtschaftlicher Sicht plangemäß umgesetzt werden. Der Wert von 2,5 mm/s stellt die Irrelevanzgrenze dar. Jegliche technisch nicht-irrelevante Schwingung wäre damit rechtlich gleichzeitig relevant.

Nähere Details zu den beantragten Maßnahmen sind dem beiliegenden Einreichoperat, welches einen integrierenden Bestandteil dieses Antrags bildet, zu entnehmen.

III. Zulässigkeit der Vorhabensänderung

Änderungen einer gem § 24f Abs 6 UVP-G erteilten Genehmigung sind dann zulässig, wenn sie nach den Ergebnissen der UVP dem § 24f Abs 1 bis 5 UVP-G nicht widersprechen und die von der Änderung betroffenen Beteiligten gem § 19 UVP-G Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen.

Bei der beantragten Änderung handelt es sich lediglich um eine Beweissicherungsmaßnahme; diese hat keine (negativen) Auswirkungen auf die in § 1 UVP-G angeführten Schutzgüter.

Der Gutachter gemäß § 31a EISbG bestätigt, dass die beantragte Änderung zu keinen Änderungen der bisherigen Aussagen des § 31a-Gutachtens (einschließlich seiner Ergänzungen) zum bereits genehmigten Projekt, führt.

Aus Sicht der ÖBB-Infrastruktur AG sind daher die Voraussetzungen für die Erteilung der Änderungsgenehmigung gegeben.

IV. Anregung auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung von Beschwerden

Im Rahmen des vorliegenden Antrags auf Genehmigung der Änderung des Vorhabens regt die Projektwerberin an, allfälligen Beschwerden gegen den zu erlassenden Bescheid gemäß § 13 Abs 2 VwGVG die aufschiebende Wirkung abzuerkennen.

Das Vorhaben „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ wurde bereits rechtskräftig bewilligt. Der Baustart ist ab September 2026 vorgesehen. Die nunmehr beantragte Änderung betrifft Anpassungen, die sich für eine technisch als auch wirtschaftlich sinnvolle Umsetzung des Projektes als erforderlich erwiesen haben und für die Durchführung der Arbeiten dringend notwendig sind.

Es handelt sich somit nicht um ein eigenständiges Vorhaben, sondern um eine funktional untrennbar mit dem Gesamtprojekt verbundene Modifikation. Ohne diese Anpassung wäre eine plangemäße Umsetzung des bereits bewilligten Projekts wesentlich erschwert bzw in Teilen nicht möglich.

Insbesondere ist hervorzuheben, dass das Projekt aufgrund des aktuell festgelegten Erschütterungsgrenzwerts erheblichen Einschränkungen unterliegt. Die Einhaltung dieses Wahrnehmbarkeits-Grenzwerts führt zu wiederholten Unterbrechungen der Bauarbeiten, wodurch eine Umsetzung im vorgesehenen Zeitplan nicht möglich ist. Vielmehr müsste zunächst evaluiert werden, ob und unter welchen Bedingungen eine Realisierung überhaupt erfolgen kann. Diese Unsicherheit wirkt sich unmittelbar auf die gesamte Bau-, Termin- und Kostenplanung aus.

Seitens der Antragstellerin wird daher angeregt, allfälligen Beschwerden die aufschiebende Wirkung abzuerkennen. Aus Sicht der Antragstellerin liegen die Voraussetzungen für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung vor.

Es ist insbesondere nicht ersichtlich, dass durch den sofortigen Vollzug der beantragten Maßnahmen unverhältnismäßige Nachteile für potenzielle Beschwerdeführer entstehen könnten, zumal die gegenständlichen Änderungen im Rahmen eines bereits rechtskräftig bewilligten Projektes erfolgen und keine wesentliche Änderung der maßgeblichen Interessenlage bewirken.

1. Überwiegendes öffentliches Interesse

Das gegenständliche Eisenbahninfrastrukturprojekt befindet sich bereits in fortgeschrittener Ausführungsplanung und soll ab September 2026 umgesetzt werden. Die zeitgerechte Umsetzung ist von erheblicher verkehrlicher, volkswirtschaftlicher sowie klima- und umweltpolitischer Bedeutung. Die beantragte Änderung stellt eine projektimmanente Anpassung dar, die für die plangemäße Durchführung der Bauarbeiten und die funktionale Realisierung des Gesamtvorhabens erforderlich ist.

Ein Aufschub der Vollziehung würde die Erreichung zentraler Zielsetzungen, insbesondere Kapazitätserhöhung, Verkehrsverlagerung auf die Schiene und Emissionsreduktion, erheblich beeinträchtigen.

Das hohe öffentliche Interesse an der Umsetzung und dem Betrieb des rechtskräftig genehmigten Vorhabens ist bereits durch die Feststellungen des BVwG und der Behörde 1. Instanz dokumentiert. Hervorgehoben werden insbesondere die mit der Intervallverdichtung verbundenen Vorteile.

Darüber hinaus sind folgende Gesichtspunkte ins Treffen zu führen, die sowohl ökologisch als auch gesellschaftlich und wirtschaftlich von maßgeblicher Bedeutung sind:

1.1 Wesentlicher Beitrag zur Erreichung der Klimaziele

Die Verkehrswende, die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene, ist ein wesentlicher Faktor, um die verbindlich festgelegten Klimaziele zu erreichen. Die Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens ermöglicht hinkünftig einen Viertelstundentakt auf der Verbindungsbahn. Das entspricht einer Verdoppelung des heutigen Angebots. Durch die Taktverdichtung und die Errichtung von zwei neuen Haltestellen steigt die Fahrgastkapazität sogar von rund 3.000 auf über 20.000 am Tag. Das Vorhaben stärkt die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene gegenüber dem Verkehrsträger Straße im Personenverkehr. Es fördert eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene und stellt so eine Voraussetzung für das Erreichen klimapolitischer und ökologischer Zielsetzungen bzw. Verpflichtungen dar.

1.2 Schutz vor Gefahren für die Gesundheit und das Leben von Menschen

Das Vorhaben enthält umfassende Lärmschutzmaßnahmen, die zu einer Verbesserung der Lärmsituation für die Anrainer:innen der Verbindungsbahn führen und lärmbedingte negative Gesundheitsfolgen hintanhaltend. Dabei gilt es zu bedenken, dass im Bestandsnetz (bestehende Gleisanlagen, „Nullvariante“) infolge der zu erwartenden Verkehrszunahmen Anstiege der schienenverkehrsbedingten Schallpegel im Tages- und Nachtzeitraum zu erwarten sind. Damit einher geht eine Anhebung der bahnbedingten Immissionen im Mittel von rd 7 dB – das entspricht einer annähernden Verdopplung des wahrgenommenen Lärms. Das gegenständliche Vorhaben mit seinen umfassenden Lärmschutzmaßnahmen ist in Anbetracht dessen dringend notwendig, um die Anrainer:innen vor negativen Lärmwirkungen zu schützen.

Nicht zuletzt sieht das Vorhaben auch die Auflassung von niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen vor, auf denen es regelmäßig zu teils schweren Zwischenfällen kommt. Durch die Umsetzung des Vorhabens würde insofern eine akute Gefahrenquelle für die Gesundheit und das Leben von Menschen wegfallen. Das Vorhaben leistet als Vorhaben der Verkehrswende auch einen wesentlichen Beitrag, um Gefahren für die Gesundheit und das Leben von Menschen abzuwenden, die durch Überhitzung infolge des Klimawandels entstehen. Die regelmäßigen sommerlichen Hitzewellen zeigen eindrücklich, wie dringend der Handlungsbedarf ist.

1.3 Versorgungssicherheit im Verkehrssektor

Die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsdienstleistungen in Österreich und insbesondere in Wien ist hoch und zeigt eine positive Entwicklung.

Die ÖBB-Personenverkehr AG hat im Jahr 2025 mit über 559 Millionen Reisenden einen neuen Fahrgastrekord erreicht. Die Ostregion hat dabei die höchsten Fahrgastzuwächse österreichweit verzeichnet. Dies unterstreicht die Wichtigkeit des Nahverkehrsausbaus im Allgemeinen und die rasche Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens im Speziellen. Viele Beschäftigte von Institutionen und Betrieben, die im Umfeld der Verbindungsbahn situiert sind, sind ganz besonders auf eine leistungsstarke und bedarfsgerechte Nahverkehrsverbindung angewiesen. Hervorzuheben sind die rund 3.400 Beschäftigten des Klinikums Hietzing, die enorm von den kürzeren Intervallen sowie der neuen Haltestelle Speising profitieren würden. Die neue Haltestelle Stranzenbergbrücke würde wiederum große Vorteile für die Mitarbeiter:innen des in Gehweite der Haltestelle liegenden ORF-Zentrums bedeuten. Die An- und Abreisezeit würde sich um 50 % reduzieren. Nicht zuletzt ist auch eine in engen Abständen verkehrende, moderne und schnelle Verbindungsbahn für die rund 4.000 Schüler:innen der im Nahebereich der Verbindungsbahn liegenden Schulen dringend notwendig. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass durch die Auflassung der Eisenbahnkreuzungen ein wesentliches Hindernis für den motorisierten Individualverkehr entfällt. Dadurch können die Busverkehrsverbindungen neu organisiert werden, da künftig dauerhaft verfügbare Quermöglichkeiten bestehen. Um dem laufend steigenden Fahrgastaufkommen gerecht zu werden, bedarf es leistungsstarker Infrastruktur zur Abwicklung der notwendigen Verkehre.

Die Bahninfrastruktur der Verbindungsbahn im 13. Bezirk, die noch aus der Zeit der Monarchie stammt, kann den gesteigerten Anforderungen nicht mehr gerecht werden. Die Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens stellt aus infrastruktureller Sicht sicher, dass das gesteigerte Bedürfnis am öffentlichen Nahverkehr erfüllt wird. Zudem ist der Ausbau der Verbindungsbahn, ohne die Realisierung des „S-Bahn Ringes“ nicht möglich wäre, ein wichtiges Element im Wiener S-Bahnssystem. Das gegenständliche Vorhaben leistet im Ergebnis einen wesentlichen Beitrag, um die Versorgungssicherheit im Verkehrssektor zu gewährleisten.

1.4 Erheblicher volkswirtschaftlicher Schaden bei verzögerter Umsetzung

Zum einen stellt ein effizienter, moderner, leistungsfähiger und störungsfreier Schienenverkehr im Transportsektor unbestreitbar den wesentlichsten Beitrag zur Dekarbonisierung und zur Minderung der Auswirkungen des Klimawandels dar. Zum anderen ist die Verfügbarkeit des Schienennetzes von wesentlicher Bedeutung für die reibungslose Abwicklung möglichst zahlreicher Zugfahrten ohne nennenswerte Verspätungen. Beide Aspekte sind von großer volkswirtschaftlicher Bedeutung und werden durch das gegenständliche Vorhaben erreicht.

Die volkswirtschaftlichen Effekte der Verbindungsbahn in der Betriebsphase basieren auf der Verbesserung der Erreichbarkeit. Die Neugestaltung der Verbindungsbahn Hütteldorf – Meidling trägt einen wesentlichen Beitrag zur Erschließung der südlichen und westlichen Wiener Gemeindebezirke sowie im südlichen und westlichen Wiener Umland bei und damit zur Verbesserung der Erreichbarkeit.

Diese Verbesserungen werden erreicht durch:

- Ermöglichen eines 15-Minuten S-Bahn Takts,
- Errichtung von zwei neuen Stationen,
- Attraktive Erschließung der Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn Stammstrecke und zum Fernverkehr im Bahnhof Wien Meidling, sowie zum Fernverkehr in den Bahnhöfen Wien Hütteldorf und Wien Hbf,
- Verbindung der U-Bahn-Linien im Bahnhof Wien Hütteldorf (U4), im Bahnhof Wien Meidling (U6), am Matzleinsdorfer Platz ab 2030 (U2), am Wien Hbf (U1), in Simmering (U3) und in Stadlau sowie Aspern Nord (jeweils U2).

Die volkswirtschaftlichen Effekte dieser Maßnahmen ergeben sich neben vielen anderen positiven Effekten (Schließzeiten für Verkehrsteilnehmer:innen an Eisenbahnkreuzungen entfallen) aus der Zeitersparnis und den Zeitkostensätzen im Personenverkehr. Es sind daher die Zeitersparnis und die Zeitkostensätze im Personenverkehr heranzuziehen. Laut Umweltbundesamt beträgt der durchschnittliche Besetzungsgrad eines Zuges der ÖBB 110 Personen (Umweltbundesamt, 2017). Die Zeitkostensätze der RVS gemittelt für Ausbildungs- und Pendlerverkehre indexiert auf die Preisbasis 2020 beträgt rund € 11,00 pro eingesparter Stunde Reisezeit. Durch die Attraktivierung wird zwar nicht jeder Fahrgast von einer Zeitersparnis profitieren, jedoch kann davon ausgegangen werden, dass zumindest jeder zweite Fahrgast einen Zeitvorteil von 5 – 10 Minuten hat. Somit ergibt sich pro Zug und Betriebstag eine Spannweite für den Nutzen von 50 – 100 € (pro Zug). Geplant sind mit der Verbindungsbahn neu 152 Züge am Tag ($\frac{1}{4}$ Stundentakt von 5 bis 24 Uhr, 19 Stunden mal vier Züge mal 2 (pro Richtung)). Daraus resultiert pro Tag € 7.600,00 – € 15.200,00 Zeitersparungskosten.

Dieser Effekt kann beim ggst Projekt insgesamt (berechnet auf 20 Jahre; siehe unten) daher mit einer Bandbreite von € 70 bis 140 Mio beziffert werden, je nach Ansatz. Die Ansätze richten sich nach

- der Zug-Besetzung gemäß Umweltbundesamt,
- Zeitkostenansätze gem RVS und
- nach der finanzmathematischen Berechnung für "diskontiert auf 20 Jahre" mit einem Kapitalisierungszinssatz von 3,5 - 4,0%.

Die Berechnungen nach den diversen Ansätzen ist der folgenden Tabelle zu entnehmen (der Zeitvorteil und der Kapitalisierungszinssatz wurden jeweils modifiziert):

11EUR Zeitkostensatz je Std
0,183333333 EUR
220 Pers
50% Anteil der Fahrgäste, die von Zeitersparnis profitieren
5 min; Zeitvorteil
100,8333333 Nutzen pro Zug

Ersparnis pro min
Besetzungsgrad je Zug
xx)

Zugzahlen p-Züge 132 x)
somit Nutzen pro Betriebstag € 13 310
somit Nutzen pro Betriebsjahr € 4 858 150
20J verzögert (DFAKR[4%;]) **€ 66 023 716** (13,5903)

Zugzahlen p-Züge 132
somit Nutzen pro Betriebstag € 13 310
somit Nutzen pro Betriebsjahr € 4 858 150
20J verzögert (DFAKR[3,5%;]) **€ 69 045 971** (14,2124)

11EUR Zeitkostensatz je Std
0,183333333 EUR
220 Pers
50% Anteil der Fahrgäste, die von Zeitersparnis profitieren
10 min; Zeitvorteil
201,6666667 Nutzen pro Zug

Zugzahlen p-Züge 132
somit Nutzen pro Betriebstag € 26 620
somit Nutzen pro Betriebsjahr € 9 716 300
20J verzögert (DFAKR[4%;]) **€ 132 047 432** (13,5903)

Zugzahlen p-Züge 132
somit Nutzen pro Betriebstag € 26 620
somit Nutzen pro Betriebsjahr € 9 716 300
20J verzögert (DFAKR[3,5%;]) **€ 138 091 942** (14,2124)

x) ... Zugzahlen Betriebsprogramm 2025+ aus BAL302-UV-VBBAL-00-2010-F01
xx) ... Cityjet ML Doppelgarnitur; Besetzungsgrad rd 50%

1.5 Massive Verzögerungsfolgen im Projektumfeld

Wenn das Vorhaben nicht mit der beantragten Änderung umgesetzt werden könnte, wäre aufgrund der häufigen Unterbrechung der Arbeiten bzw der gewählten Baumethode von einer massiven Verschiebung der Inbetriebnahme des gegenständlichen Vorhabens auszugehen. Dabei zählt jeder einzelne Tag und kann jeder Tag an Verzögerung zu einer bis zu 20-jährigen Verzögerung des Vorhabens führen. Sollte die aufschiebende Wirkung nicht aberkannt werden, so wird die Projektverwirklichung insgesamt – allein schon aufgrund notwendiger Re-Investitionen und der dadurch ggf bedingten Unwirtschaftlichkeit des Projekts (gemeint: durch Anlaufen der Kosten der Re-Investition einerseits und der Projektkosten andererseits) – infrage gestellt.

Die Einschätzung der massiven Verzögerung im Falle des Aufschubs des Vollzugs der Genehmigungsbescheide ist von vielen Faktoren abhängig, wie zB der Dauer der Bewilligungsverfahren anderer Projekte und Priorisierungen, von der Entwicklung des Bahnverkehrs, von der Finanzierung, von der Wartungsstrategie sowie von Fahrzeugverfügbarkeiten. Daher kann zum jetzigen Zeitpunkt nur eine Abschätzung der Folgen aufgezeigt werden. Die tatsächliche Verzögerung lässt sich daher nur abschätzen.

Aus den genannten Gründen ist die Eintrittswahrscheinlichkeit einer Verzögerung sehr hoch und entgeht der betroffenen Bevölkerung und den Fahrgästen der positive Nutzen dieses Projektes – dies unabhängig von den angeführten Schäden.

Hintergrund der angenommenen Verzögerung ist, dass das Projekt aufgrund des derzeit festgelegten Erschütterungsgrenzwerts erschwert wird, nicht im vorgesehenen Zeitplan umgesetzt werden kann und zunächst zu prüfen ist, ob eine Realisierung ab September 2026 überhaupt möglich ist.

Ein Baustopp hat zur Folge, dass das Projekt den anderen Projekten im Großraum Wien und der Ostregion (ua Erneuerung S-Bahn Wien – Stammstrecke; Vorhaben Meidling-Mödling), die vor der Umsetzung stehen, zeitlich nachgelagert werden muss. Die Bauphasen der einzelnen Projekte sind exakt infrastrukturell, baulich, wirtschaftlich und vor allem betrieblich abgestimmt und vor allem so geplant, dass nur geringe parallele Baumsetzungen stattfinden. Die wesentlichen Eingriffe sind zeitlich gestaffelt vorgesehen. Ein Verschieben einzelner Bauabschnitte ohne Auswirkungen auf andere ist sehr komplex und daher schwer möglich bzw im Moment auch schwer abschätzbar. Insbesondere würde es zu untragbaren Einschränkungen für Fahrgäste und unzähligen Betroffenen in Wien kommen.

Vorhaben	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Anmerkung
Bereich Wien Westbahnhof											
ESTW Wien Westbahnhof											
Sanierung Objekt Schlossallee											
Streckengleissanierung km 1,843 - 2,000											
Sanierung Posttunnel											
Sanierung Bahnsteige und PV Bahnsteigdach											
Rückbau Stellwerk 1											
Gleisumbauten für prov. Brücken											
Abbruch Lokhale und Gleisanbindung TS											
Neubau Aussenreinigung, WC Entsorgung											
Neubau Kollektor ARA (Aussenreinigungsanlage)											
Neubau Technikgebäude ARA - WC											
Neubau Innenreinigungsanlage											
Rückbau Güterumschlagseinrichtung											
Bereich Wien Penzing											
Sanierung Objekt Beckmannsgasse											
Sanierung S45 (Breitenseertunnel)											
Streckengleissanierung km 2,000 - 2,244											
Neubau Haltestelle Wien Baumgarten											
Bereich Wien Hütteldorf											
Attraktivierung der Verbindungsbahn											und folgende Jahre
Umbau Bf. Wien Hütteldorf											
Lückenschluss Wien Hütteldorf - Wolfpark											
Bahnhofumbau Purkersdorf Zentrum											
Grossraum Wien											
S-Bahn Wien Stammstrecke											
Wien Meidling - Mödling, 4-gleisiger Ausbau											und folgende Jahre
Stadt Wien / Wiener Linien / Wiener Netze / Sonstige											
Sanierung Straßenbahngleise Lainzer Straße											
Sanierung Straßenbahngleise Lainzer Platz											
Sanierung Straßenbahngleise Hetzendorfer Straße Ost											
Sanierung Straßengangleise Hetzendorfer Straße West											
MA31 Leitungsarbeiten Lainzer Platz											Voraussichtlicher Zeitraum
MA31 Leitungsarbeiten Lainzer Straße											
MA28 Oberfläche Lainzer Straße											
MA28 Radweg Lainzer Straße / Veitingergasse											Voraussichtlicher Zeitraum
Erneuerung Stromleitung Lainzer Straße											
Wien Kanal Errichtung Wiental Sammelkanal											
Tiergarten Schönbrunn, Erneuerung Aquarium											

Auf Basis dieses Balkenplanes kann, wie folgt, detailliert werden:

Im Falle eines Baustopps kann mit dem Bau der Verbindungsbahn frühestens nach Ende der Baumaßnahmen an der S-Bahn Wien Stammstrecke, im Jahr 2028, begonnen werden. Im Jahr 2028 kann frühestens im 2. Quartal mit dem Bau begonnen werden, da eine Einfahrphase zur neu in Betrieb genommenen S-Bahn Wien Stammstrecke abgewartet werden muss und aufgrund von vertraglichen Bedingungen nur ein Softwaretausch für Sicherungsanlagen innerhalb von 6 Monaten im betroffenen Bereich durchgeführt werden kann (ein Softwaretausch wird Ende 2027 für die Stammstrecke benötigt).

Aus heutiger Sicht wird jedoch mit den Baumaßnahmen nicht begonnen werden können, da Anfang 2029 der Umbau des Bahnhofs Hütteldorf startet. Zeitgleich finden Sanierungen an der S45 (Streckensperre), Bahnsteigsanierungen am Westbahnhof (Sperre einzelner Bahnsteige), die Errichtung eines PV-Daches über den gesamten Westbahnhof (weitere Bahnsteigsperrern) und die Errichtung einer neuen Sicherungsanlage für den Westbahnhof (ESTW inkl Außenanlage) statt. Zudem beginnen die Baumaßnahmen für den 4-gleisigen Ausbau der Strecke Meidling-Mödling, wodurch ein Großteil der in der Nacht abgestellten Fahrzeuge nicht mehr auf der Südbahn, sondern im Raum Hütteldorf, Penzing und Westbahnhof gewendet oder abgestellt werden muss. Ab 2030 sind darüber hinaus eine Reihe von weiteren Projekten an der Weststrecke eingeplant und notwendig (Rückbau Stellwerk 1 und Lokhalle, Gleisanbindung TS, Neubau Zugwartung ...). Durch diese Projekte können an der Verbindungsbahn keine Baumaßnahmen mit Verfügbarkeitseinschränkungen zeitgleich durchgeführt werden. Der Baustart der Verbindungsbahn könnte demnach erst nach Abschluss dieser Projekte, frühestens im Jahr 2035, erfolgen.

Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass die Brücken über das Wiental in den nächsten Jahren – also diesfalls vorab –, spätestens bis 2030, erneuert werden müssen, da sie sich am Ende ihrer Lebensdauer befinden. Zudem müssen – analog zum Bahnhof Maching, der im Frühjahr 2025 reinvestiert wurde – bis zum Baustart der Verbindungsbahn 2035 zahlreiche Gleisanlagen ebenfalls reinvestiert werden. Aufgrund der betriebswirtschaftlich notwendigen Abschreibungsdauer dieser Anlagen ist davon auszugehen, dass sich der Baustart der Verbindungsbahn dadurch um weitere 10 Jahre verzögern wird. Bei einem somit faktischen Baustart frühesten 2045 und einer Baudauer von rund 10 Jahren wird sich Fertigstellung (zwei neue Haltestellen sowie der 15 Minuten Takt) auf 2055 verschieben (plus 20 Jahre). Ein Baustopp würde den bereits mehrfach verschobenen Zeitplan auf Seiten der Stadt Wien bzw der ÖBB noch weiter gefährden. Bei nicht zeitplangemäßer Bauumsetzung stehen massive Einschnitte im geplanten Fahrplanangebot bevor, da die Kapazität der vorhandenen Verbindungsbahn nicht ausreicht, um den künftigen Bedarf an Fahrten abzudecken.

Zudem muss beachtet werden, dass die Umlegung von Gas-Leitungen bzw die Sperre von Straßen in den Sommer-Monaten durchgeführt werden muss. Eine beliebige Verschiebung (zB in die Wintermonate bzw die Schulzeit) ist nicht möglich.

1.6 Vermeidung gravierender wirtschaftlicher Schäden

Würde die Bauumsetzung verzögert werden, wären weiters – wie bereits oben dargelegt – aufgrund der bereits bisher aufgetretenen massiven Verzögerungen und dem Ende der technischen Lebensdauer der Bestandsanlage umfassende und kostenintensive Investitionen in die bestehende Strecke zu tätigen. Es besteht unmittelbarer Handlungsbedarf, um den sicheren und ordentlichen Eisenbahnbetrieb weiterhin aufrechterhalten zu können. Es müssten Gleise und Weichen getauscht, die Brücken über die Wien

saniert und die Schranken erneuert werden. Diese Maßnahmen sind jedoch mit dem vorliegenden Projekt (weil zB andere Höhenlage) nicht kompatibel. Die erneuerten Anlagenteile müssten daher bei verzögerter Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens vor Ablauf ihrer technischen Lebensdauer (Schienen und Weichen ca 25 Jahre, Brücken ca 80 Jahre) wieder ausgebaut werden, was konkret einen wirtschaftlichen Schaden von rund 100 Millionen EUR, den letztlich die Steuerzahler:innen zu tragen hätten, bedeutet. Eine verzögerte Bauumsetzung würde – gerade in wirtschaftlich angespannten Zeiten – eine erhebliche Gefährdung volkswirtschaftlicher Interessen und frustrierten Aufwand (für letztlich den Staatshaushalt) im erheblichen Ausmaß bedeuten. Die Verzögerung würde vor diesem Hintergrund einen erheblichen Rückschlag für die Verkehrswende und das Erreichen der Klimaziele, eine Gefährdung für die Gesundheit und das Leben von Menschen, einen massiven volkswirtschaftlichen Nachteil und eine Gefährdung der Versorgungssicherheit der Anrainer:innen der Verbindungsbahn sowie der im Umfeld der Verbindungsbahn arbeitenden und zur Schule gehenden Menschen bedeuten.

Die Re-Investitionen (in Summe rund € 111 Mio auf Preisbasis) setzen sich auf Basis einer groben Kostenschätzung wie folgt zusammen:

Fahrleitung		
Strecke Penzing bis Bf. Maxing	3,76	
Bf. Maxing	6,40	
Strecke Maxing bis Meidling	1,66	
Summe	11,820	
Risiko	1,182	
Summe inkl Risiko	13,002	
Fahrweg		
Gleisneulage inkl. Untergrundverbesserung	20,12	
Weichenneulage (ÜST)	2,20	
Entwässerung	5,35	
Kabelwege (Tröge Gr. 1)	1,32	
Summe	28,99	
Risiko	7,2475	
Summe inkl Risiko	36,2375	
Brücken	<i>Basis</i>	<i>Basis inkl Zuschläge</i>
EB Zehetnergasse	0,4	1
EB Hadikgasse	0,8	3,1
EB Wienfluss / U-Bahn	3,6	9,2
EB Hietzinger Kai	1	3,8
EB Wienfluss	4,4	11,5
EB Hackingergasse	1	3,1

EB Hofwiesengasse	2,7	13,5
EB Himmelbaugasse	0,8	1,3
EB Wattmannngasse	1,5	1,8
Summe	48,3	
Risiko	4,83	
Summe inkl Risiko	53,13	
Telematik		
Definitv Verlegung LWL und Cu Kabel	0,35	
Summe	0,35	
Risiko	0,0875	
Summe inkl Risiko	0,4375	
Sicherungstechnik		
EK /Einheitspreis	1,8	
Provisorische Verkabelung auflösen und in eine Definitvlage bringen (Material/Kabel)	0,9	
Endmontage und Finalisierung	1	
Verlegeleistung Kabel	1,5	
Mitarbeit bei FW Projekten (Weichenneulagen, Ansatz 8 Weichen + Unkalkulierbares)	1	
Potenziell Erneuerung Signalbrücke	0,1	
Summe	6,3	
Risiko	1,575	
Summe inkl Risiko	7,875	

Im Ergebnis droht durch eine Bauverzögerung sohin ganz unmittelbar ein gravierender Nachteil für das öffentliche Wohl.

1.7 Sicherstellung der Versorgung und Betriebspflicht der ÖBB-Infrastruktur AG

Eine verzögerte Bauumsetzung hätte - wie bereits ausgeführt - gravierende Nachteile für vitale öffentliche Interessen, insbesondere das öffentliche Verkehrsinteresse, und für den Klimaschutz zur Folge. Konkret geht es dabei auch um die Aufrechterhaltung von Verbindungen, welche nicht nur im Interesse der beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen liegt, sondern für deren Ermöglichung die Projektwerberin aufgrund der sie treffenden eisenbahnrechtlichen Betriebspflicht rechtliche Verantwortung trägt.

Betriebspflichten von Eisenbahnunternehmen sind an mehreren Stellen im EisbG positivrechtlich verankert. Die allgemeine Betriebspflicht einer öffentlichen Eisenbahn ergibt sich dabei zunächst aus § 2 Eisenbahngesetz 1957 (idF kurz: EisbG). Aus § 22 Abs 3 EisbG ergibt sich zudem die Pflicht eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens, die Eisenbahninfrastruktur für Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen.

Dem korrespondiert die sondergesetzlich begründete Betriebspflicht der ÖBB-Infrastruktur AG nach den

Bestimmungen des Bundesbahngesetzes.

Schließlich bestehen aber auch vertragliche Verpflichtungen der ÖBB-Infrastruktur AG, etwa gegenüber dem Bund, eine bedarfsgerechte Schieneninfrastruktur zur Verfügung zu stellen.

1.7.1 Zur allgemeinen Betriebspflicht

§ 2 EisbG enthält eine Definition öffentlicher Eisenbahnen und des öffentlichen Verkehrs sowie die allgemeine Betriebspflicht eines Eisenbahnunternehmens (idF kurz EisbU), als Betreiber einer öffentlichen Eisenbahn. Diese Betriebspflicht ergibt sich *va* in Zusammenschau mit § 28 EisbG, der eine Einstellung des Betriebes einer Bewilligungspflicht unterwirft:¹ Die Betriebspflicht besteht also auf Bestandsdauer der genehmigten Eisenbahn und ihrer Strecken, bis die Einstellung wegen wirtschaftlicher Unzumutbarkeit der Fortsetzung des Betriebes oder zumindest die Abtragung und Außerbetriebnahme nach eisenbahnbaurechtlichen Bestimmungen behördlich bewilligt ist.²

Der Umstand, dass die Einstellung des Betriebs einer öffentlichen Eisenbahn einer behördlichen Bewilligung bedarf, ergibt (*e contrario*) auch bzw implizit die das EisbU treffende Betriebspflicht. Der (Fort-)Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn ist für den Gesetzgeber insofern von immenser Bedeutung, als er normiert hat, dass sich das EisbU auch im Falle wirtschaftlicher Unzumutbarkeit dennoch um einen Fortbetrieb durch ein anderes EisbU bemühen muss (vgl § 28 Abs 4 EisbG). Erst mit der behördlichen Entscheidung wird das EisbU von der Betriebspflicht entbunden.

1.7.2 Zur Betriebspflicht gemäß § 22 EisbG

Zusätzlich zur Betriebspflicht gemäß § 2 EisbG normiert § 22 EisbG eine Betriebspflicht für Eisenbahnverkehrsunternehmen (idF kurz EisbVU). Gemäß dieser Bestimmung hat ein EisbVU, das Eisenbahnverkehrsdienste im Personenverkehr auf öffentlichen Eisenbahnen erbringt, diese bedarfsgerecht anzubieten. Entsprechend werden Eisenbahninfrastruktur-unternehmen (idF kurz EisbIU) in § 22 Abs 3 EisbG verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur den EisbVU zwecks Zuganges anzubieten und zur Verfügung zu stellen.

§ 22 Abs 3 EisbG weist somit auch auf die Betriebspflicht eines EisbIU hin: EisbIU, die nicht selbst Verkehrsleistungen erbringen, müssen die Infrastruktur anbieten (somit von sich aus Aktivitäten setzen) und zur Verfügung stellen (den zugangsberechtigten EisbVU Zugang gewähren).³

¹ Vgl Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, Eisenbahngesetz⁴ (2022), Seite 453.

² Vgl Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, Eisenbahngesetz⁴ (2022), Seite 578.

³ Vgl Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, Eisenbahngesetz⁴ (2022), Seite 578.

1.7.3 Zur bundesbahnrechtlichen Betriebspflicht der ÖBB-Infrastruktur AG

Analog zu den Bestimmungen über die Bau- und Betriebspflicht konzessionierter Eisenbahnen gem § 14 ff EisebG kommt der Projektwerberin als Betreiberin der magistralen nationalen Eisenbahninfrastruktur gem § 31 Bundesbahngesetz (BBG) die (auch) hoheitlich erteilte „Aufgabe“ zu, „eine bedarfsgerechte und sichere Schieneninfrastruktur (einschließlich Hochleistungsstrecken)“ zu planen, zu bauen und instandzuhalten. Das Gesetz erteilt der ÖBB-Infrastruktur AG aber auch den ausdrücklichen Auftrag, dass diese Infrastruktur „bereitgestellt und betrieben wird“.

Die ÖBB-Infrastruktur AG trifft also – in Übereinstimmung mit den allgemeinen Vorgaben des EisebG – eine sondergesetzlich begründete, gesetzliche Verpflichtung, insbesondere im Bereich der Hauptbahnen, den Betrieb mit optimaler Verfügbarkeit sicherzustellen.

1.7.4 Zur vertraglichen Betriebspflicht

Den Bestimmungen der § 55b EisebG und §§ 42 Abs 1 und 2 Bundesbahngesetz entsprechend, wurde die Betriebspflicht der Projektwerberin auch in vertraglichen Regelungen umgesetzt: Konkret wurde etwa je ein Zuschussvertrag zwischen dem Bund und der Projektwerberin zur Rahmenplanperiode 2022 - 2027 abgeschlossen.⁴ Aus den Verträgen sowie den zugrundeliegenden gesetzlichen Bestimmungen ergibt sich die Verpflichtung, den Ausbau des Schienennetzes in Abstimmung mit dem Bund (in Form eines gemeinsam ausgearbeiteten und langfristigen Infrastrukturplans, „abgestimmtes Zielnetz“) vorzunehmen und bedarfsgerechte Schieneninfrastruktur zur Verfügung zu stellen.⁵ Dadurch werden die zentralen, in § 31 BBG normierten gesetzlichen Aufgaben zu vertraglichen Verpflichtungen, aufgrund von mit den hoheitlichen Gebietskörperschaften getroffenen Verträgen.

Somit ist die Projektwerberin auch vertraglich zur Bereitstellung (und sohin im Ergebnis auch zum Betrieb) der nationalen Eisenbahn-Infrastruktur verpflichtet.

Es wird festgehalten, dass sowohl gesetzliche als auch vertragliche Betriebspflichten der Projektwerberin bestehen, die die Aufgabe zur zeitgerechten Schaffung und maximalen Verfügbarhaltung einer bedarfsgerechten Infrastruktur umfasst.

Zusammenfassend ist auszuführen, dass die zeitplangemäße Projektumsetzung im vordringlichen öffentlichen, insbesondere Verkehrsinteresse an der unterbrechungsfreien, hoch verfügbaren und leistungsfähigen Versorgung der Bevölkerung mit funktionierenden öffentlichen Eisenbahnverkehrsdienstleistungen steht.

⁴ Beide abrufbar unter https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/infrastruktur_fahrzeuge/finanzierungsvertrag.html.

⁵ Vgl je Z 3 lit a der allgemeinen Zuschussbedingungen der Zuschussverträge.

2. Besondere Dringlichkeit der Vollziehung

Das Vorhaben steht unmittelbar vor der Umsetzung; wesentliche Bauleistungen sind vergeben. Eine aufschiebende Wirkung hätte daher besonders gravierende Folgen:

- Neuerliche Evaluierung des Vorhabens und verzögerter Baustart,
- häufige Unterbrechung laufender Bauarbeiten und Gefährdung des Baufortschritts,
- Störung komplex koordinierter Bauabläufe (insb eisenbahnbetriebliche Sperren),
- erhebliche Mehrkosten durch Bauverzögerungen, Stillstandskosten und Wiederanlauf,
- vertragliche Nachteile gegenüber Auftragnehmern.

Angesichts dieses fortgeschrittenen Projektstadiums ist die sofortige Vollziehung von besonderer Dringlichkeit.

3. Geringe Eingriffsintensität und Wahrung der Interessen Dritter

Die beantragte Änderung bewegt sich innerhalb eines bereits genehmigten und umfassend geprüften UVP-Projekts. Die Auswirkungen wurden fachlich erhoben und werden im Verfahren sachverständig beurteilt. Eine wesentliche Änderung der Interessenlage ist nicht gegeben. Unverhältnismäßige Nachteile für Beschwerdeführer sind daher nicht ersichtlich.

4. Wahrung des Rechtsschutzes

Der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung führt zu keiner Verkürzung des Rechtsschutzes. Die Möglichkeit einer vollständigen inhaltlichen Überprüfung im Beschwerdeverfahren bleibt uneingeschränkt erhalten.

Es wird lediglich sichergestellt, dass die Vollziehung des Bescheids nicht bis zur rechtskräftigen Entscheidung verzögert wird, um unverhältnismäßige Nachteile für das öffentliche Interesse zu vermeiden.

5. Ergebnis

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass

- die sofortige Vollziehung im überwiegenden öffentlichen Interesse liegt und
- die aufschiebende Wirkung allfälliger Beschwerden zu erheblichen, teilweise irreversiblen Nachteilen für die Allgemeinheit führen würde,

während dem keine unverhältnismäßigen Nachteile für potenzielle Beschwerdeführer gegenüberstehen. Aus diesen Gründen wird angeregt, allfälligen Beschwerden gegen den zu erlassenden Bescheid gemäß § 13 Abs 2 VwGVG die aufschiebende Wirkung abzuerkennen.

V. Ansprechpersonen

Als Ansprechpersonen stehen bei der ÖBB-Infrastruktur AG für das gegenständliche Vorhaben für technische Fragen und das Projektmanagement Dipl.-Ing. Thomas Schöffmann (Projektleiter, thomas.schoefmann@oebb.at) und Dipl.-Ing. Markus Hoier (markus.hoier@oebb.at) sowie für rechtliche Themenstellungen Mag. Michaela Haas (michaela.haas@oebb.at) zur Verfügung.

VI. Antrag

Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt sohin den

A N T R A G ,

der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur möge auf Basis der angeschlossenen Einreichunterlagen für das Vorhaben die Genehmigung gem §§ 23b, 24 und 24g UVP-G sowie die für die Ausführung des Vorhabens ggf sonst noch erforderlichen bundesrechtlichen Genehmigungen erteilen.

ÖBB-Infrastruktur AG