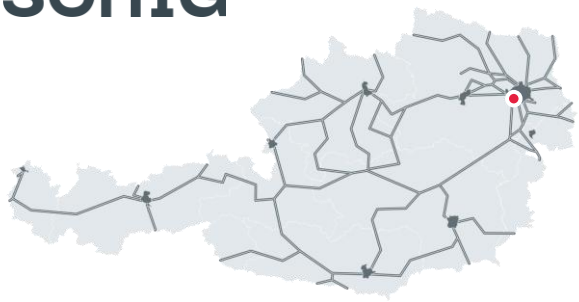
SCHIG



Wien Hütteldorf – Wien Meidling Verbindungsbahn

Das Vorhaben umfasst neben der Modernisierung des Abschnitts, die Errichtung zusätzlicher Haltestellen sowie zahlreiche Baumaßnahmen, die zukünftig einen 15-Minutentakt der Schnellbahnlinie S80 ermöglichen.

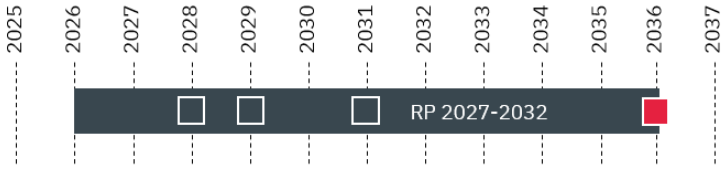
Veröffentlichung: Oktober 2026

PROJEKTSTATUS

- UVP bzw. eisenbahnrechtliche Genehmigung März 2022
- Naturschutzgenehmigung November 2022
- Beschwerdeverfahren vor dem Bundes-verwaltungsgericht endete im Jänner 2026
- Bundesverwaltungsgericht genehmigt Ausführung mit zusätzlichen Auflagen
- seit März 2026 mehrere Beschwerdeverfahren vor Verwaltungs- bzw. Verfassungsgerichtshof
- aufschiebende Wirkung der Beschwerden nicht zuerkannt
- Baustart für Baulos Nord im September 2026
- Hauptbaumaßnahmen Baulos Nord:
  - Zulegung eines Gleises am Hütteldorfer Ast
  - Eisenbahnbrücken, u. a. Wientalbücke, Beckgasse, Auhofstraße, Hietzinger Hauptstraße
  - Brückenkette Hochlage
  - Haltestelle Wien Hietzinger Hauptstraße

TERMINE

Stand April 2026



Die Maßnahmen werden auf drei Baulose aufgeteilt zeitlich versetzt ausgeführt. Die Maßnahmen des Bauloses Nord beginnen im September 2026, die Inbetriebnahme des ersten Gleises ist im Dezember 2028, die des zweiten Gleises inklusive der Haltestelle Wien Hietzinger Hauptstraße im Dezember 2029 geplant. Der Baubeginn für das mittlere Baulos ist für 2030 vorgesehen, dieser Abschnitt wird im Dezember 2031 in Betrieb gesetzt. Das Baulos Süd beginnt aus heutiger Sicht 2035 und wird plangemäß im Dezember 2036 den Betrieb aufnehmen.

Vorhaben/Projekt	Terminfortschritt
Baulos Nord	0 %
Baulos Mitte	0 %
Baulos Süd	0 %

FAZIT – TERMINE

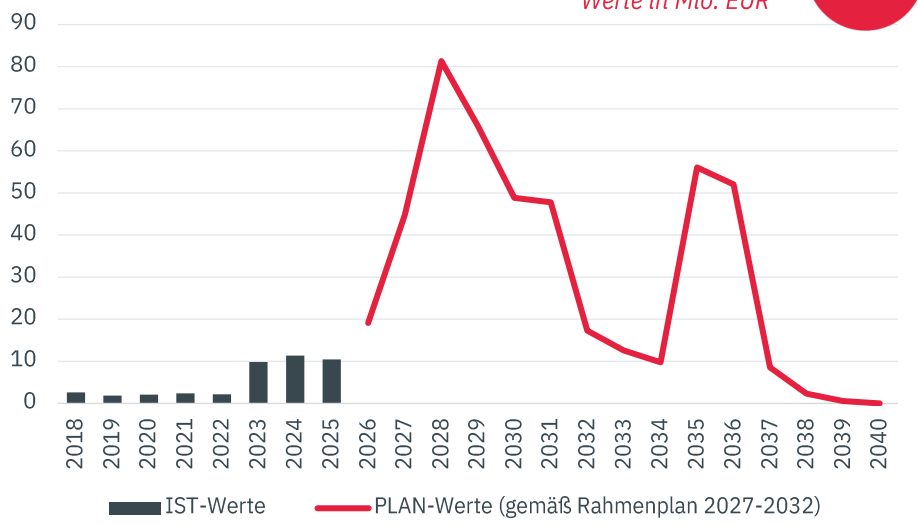
Das Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht dauerte von 2022 bis 2026. Der ursprünglich geplante Baubeginn musste deswegen von 2023 auf 2026 verschoben werden. Der spätere Baubeginn bewirkte eine maßgebliche Änderung der betrieblichen Rahmenbedingungen, sodass der geplante Bauablauf geändert werden musste. Die Baumaßnahmen können nicht mehr wie geplant innerhalb von vier Jahren am Stück gebaut werden, sondern werden auf zehn Jahre verteilt mit einer Unterbrechung ausgeführt werden. Insbesondere die Streckensperre der Wiener Schnellbahn Stammstrecke beeinflusst die Bauabwicklung der Verbindungsbahn. Weiters besteht eine direkte Abhängigkeit von dem Vorhaben Wien Meidling – Mödling.

KOSTEN

ECKDATEN

Rahmenplan	
2025-2030	**506,6**
2027-2032	**511,5**
PLAN-Wert 2025	**17,7**
IST-Wert 2025	**10,5**
∑ IST-Wert bis 2025	**44,6**

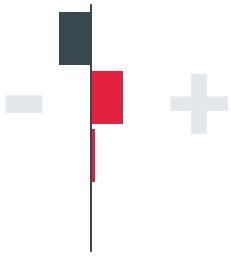
Werte in Mio. EUR



KOSTENÄNDERUNGEN – PLAN/PLAN

Die größte Kostenerhöhung ergibt sich aus der Wert- und Gleitungsanpassung. Die negative Valorisierung begründet sich damit, dass entgegen der früheren Planung nun die Baumaßnahmen mit dem Baulos Nord beginnen werden. Dadurch fallen in den ersten Baujahren höhere Kosten als geplant an. Die Bestelländerung umfasst die Kosten einer provisorischen Überleitstelle, die aufgrund der Verzögerung erforderlich wurde. Die Projektkosten wurden nur geringfügig angepasst.

- Vorausvalorisierung
- Wert- & Gleitungsanpassung
- Bestelländerung
- Projektkostenänderung



KOSTENÄNDERUNGEN – PLAN/IST (2025)

- geringfügig höhere Kosten für die Planungen
- niedrigere Kosten als geplant für die Baumaßnahmen

Die IST-Kostenänderungen stehen im Zusammenhang mit dem späteren Baubeginn. Zum Zeitpunkt der Kostenermittlung für den RP 2025-2030 wurde mit einem Baubeginn September 2025 gerechnet. Die höheren Kosten für die Planungsleistungen ergaben sich daraus, dass einige Ausschreibungs- bzw. Ausführungsplanungen nicht wie geplant 2024, sondern erst 2025 durchgeführt wurden. Die niedrigeren Kosten für Baumaßnahmen erklären sich damit, dass die Hauptbaumaßnahmen nicht planmäßig im Jahr 2025 begonnen werden konnten.

FAZIT – KOSTEN

Die Berücksichtigung aller aktuellen Rahmenbedingungen konnten in der Kostenermittlung für den RP 2027-2032 noch nicht zur Gänze abgebildet werden, die Projektkosten befinden sich aktuell noch in Evaluierung. Die IST-Kosten entsprechen dem Baufortschritt. Seit der Aufnahme des Vorhabens in den RP 2016-2021 haben sich die Kosten stark erhöht. V.a. der spätere Baubeginn hat sich zum einen durch die Valorisierung bzw. durch die Wert- und Gleitungsanpassung, zum anderen durch die Verlängerung der Bauzeit und Bauablaufänderungen sowie durch zusätzlich erforderliche Maßnahmen auf die Kosten ausgewirkt. Ursächlich für den späten Baubeginn war das lange Beschwerdeverfahren.

ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

Ursprünglich waren die Baumaßnahmen unter Aufrechterhaltung des Personenverkehrs angedacht. Aufgrund der Parallelität mit der Sperre der S-Bahn-Stammstrecke reicht die Kapazität während des Baus nicht aus, um die Servicefahrten für die vom Süden kommenden Züge und den Personenverkehr aufzunehmen, so musste die S80 vorerst bis Ende 2027 eingestellt werden.