



An das
Bundesministerium für Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMK IV/IVVS4 (UVP Verfahren Landverkehr)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wirtschaftskammer Wien
Straße der Wiener Wirtschaft 1 | 1020 Wien
T +43 1 514 50 1232 | F +43 1 514 50 9 1232
E standortanwalt@wkw.at
W www.standortanwalt.wien

Wien, 14.12.2020

GZ 2020-0.709.647: UVP-Verfahren ÖBB-Strecke 117 Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg; Ausbau und Elektrifizierung; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Wirtschaftskammer Wien als Standortanwalt Wien nimmt zum vorliegenden Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG auf Erteilung der Genehmigung für die Änderung und Ergänzung des noch in Bau befindlichen Moduls 1b des bereits genehmigten Vorhabens gemäß § 24g UVP-G 2000 innerhalb offener Frist wie folgt Stellung:

Projektbeschreibung:

Die Projektwerberin ist eine Gesellschaft der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, welche wiederum im Alleineigentum des Bundes steht und hat insbesondere die Aufgabe, Eisenbahnstrecken in Österreich zu planen, zu bauen und zu betreiben. Das gegenständliche Projekt beginnt in Wien-Stadlau und endet an der österreichischen Staatsgrenze bei Marchegg.

Das vorliegende Änderungsprojekt sieht für das rechtskräftig genehmigte und hinsichtlich des Moduls 1b bereits im Bau befindliche Vorhaben im Wesentlichen die Umsetzung von bautechnischen Maßnahmen zur Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von V_{max} 160 km/h auf V_{max} 200 km/h vor. Einige Änderungen stammen aus der Umsetzung des UVP-Bescheides, wie die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen oder die Erhöhung von Lärmschutzwänden. Weiters werden Versickerungsbecken neu situiert sowie P&R Anlagen und Technikgebäude errichtet. Dafür sind ca. 135 teils minimale Projektänderungen erforderlich, die keine Änderungen der bisherigen Bewertung im Vergleich mit dem Einreichprojekt 2013 inklusive der 1. Änderungseinreichung aus dem Jahr 2015 hinsichtlich der Beeinträchtigungen der relevanten Schutzgüter erwarten lassen.

Hingegen sind im Zuge des Genehmigungsverfahrens aus Sicht des Standortanwaltes für Wien folgende für die Verwirklichung des beantragten Projektes sprechende öffentlichen Interessen zu berücksichtigen:



Verkehrssituation / ökologische Bewertung:

Gegenstand des vorliegenden Projektes ist der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der ÖBB Strecke 117 von Stadlau - Staatsgrenze nach Marchegg samt der damit in einem notwendigen räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Begleitmaßnahmen.

Die Marchegger Ostbahn oder Ostbahn (östliche Linie) ist heute die kürzeste direkte Bahnverbindung zwischen den beiden Metropolen Wien und Bratislava (Pressburg). Dennoch ist eine andere Bahnstrecke derzeit die Hauptverbindung zwischen den beiden Hauptstädten Wien und Bratislava: die Bahnstrecke südlich der Donau von Wien Hauptbahnhof über Bruck/Leitha und Kittsee zum Vorort Bratislava Petržalka. Eine direkte Anbindung an den Hauptbahnhof Bratislava ist über diese Route nicht möglich - dies kann allerdings die hier zu prüfende Bahnstrecke leisten. Umso wichtiger ist deren rascher leistungsstarker Ausbau.

Die bestehende Infrastruktur auf der Strecke Stadlau - Marchegg ist derzeit beinahe vollständig ausgelastet, mangels Kapazitätsreserven führen schon kurze Verspätungen zu nicht wieder einholbaren Verzögerungen im Betriebsablauf. Eine dringend erforderliche Verkürzung der Intervalle und der Fahrzeiten für Pendler in Richtung Wien ist daher aktuell nicht möglich. Die Bestandsstrecke entspricht auch nicht den Anforderungen einer modernen, leistungsfähigen und umweltfreundlichen Verbindung der beiden Hauptstädte in der Centropo-Region.

Der betroffene Streckenabschnitt Wien - Bratislava ist auch Teil der vorrangigen TEN-Hauptachse Nr. 17 (Eisenbahnachse Paris - Straßburg - Stuttgart - Wien - Bratislava) und verbindet die Wirtschaftszentren der Westslowakei mit der österreichischen Westbahn am Verkehrsknoten Wien vorbei sowie der TEN-Hauptachse Nr. 22 (Eisenbahnachse Athen - Sofia - Budapest - Wien - Prag - Nürnberg / Dresden). Soll Bahnfahren attraktiviert werden, muss die Bahn die Chance haben, ihre Kunden schnell, pünktlich und selbstverständlich auch sicher zu befördern. Die entsprechenden Kapazitätsengpässe müssen daher unbedingt schleunigst beseitigt werden. Auch für die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene muss die Infrastruktur der Marchegger Ostbahn in Abstimmung mit dem Bahnbetreiber in der Slowakei ausgebaut werden.

Nicht zu vergessen ist, dass eine moderne und den Bedürfnissen entsprechend ausgebaute Bahninfrastruktur auch zur Erreichung der Klima- und Energieziele Österreichs unumgänglich ist.

Für die Hauptstadtregion Wien-Bratislava bedeutet eine zweite, und diesmal direkte, leistungsfähige Bahnverbindung einen starken Standortfaktor, der dazu beiträgt, die gesamte Region als Wirtschaftsstandort zu fördern. Gerade die Grenzregion im Osten Österreichs war bedingt durch die Zeit des „Eisernen Vorhangs“ lange von infrastrukturellen Investitionen abgeschnitten. Die Grenzen sind seit Jahrzehnten wieder für Austausch und Entwicklung offen, ein Nachziehen der Infrastruktur ist längst überfällig. Durch die Nähe der beiden Hauptstädte hat die Region Potenzial für eine sehr positive Entwicklung.

Auch kleinregional werden sehr positive Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Wien durch den Streckenausbau erwartet. Die bezeichnete Bahnstrecke bindet eines der interessantesten Stadtentwicklungsprojekte Wiens an: die Seestadt Aspern wird zukünftig mehr als 20.000 Einwohner und annähernd so viele Arbeitsplätze beherbergen. Der Streckenausbau Stadlau - Marchegg unterstützt diese Entwicklung im Sinne einer umweltfreundlichen Mobilität.



Investitionen in möglichst wohnortnahe zusätzliche Park + Ride Anlagen entlang der Strecke, wie in dieser Stufe angegeben, sind aus Standortsicht sehr zu befürworten. P+R Anlagen tragen erheblich zur Akzeptanz von Bahninfrastruktur bei. Damit wird ein frühzeitiger Umstieg der Pendler vom Kfz auf ein öffentliches Verkehrsmittel unterstützt und infolgedessen ein Beitrag zur Entlastung des städtischen Straßennetzes (in Wien) geleistet.

Volkswirtschaftliche Bewertung:

Im Jahre 2020 betrug die Wohnbevölkerung des Bezirkes Gänserndorf ca. 105.000 Menschen. Die Bevölkerung des vom Projekt gequerten politischen Bezirks wird laut Prognosen überdurchschnittlich stark wachsen, zu erwarten ist eine Zunahme der Bevölkerung bis 2050 auf über 124.000 Menschen¹. Nach den Prognosen der Statistik Austria stieg die Bevölkerungszahl beispielsweise alleine im Jahr 2018 um 1,4 %, das war das größte Wachstum österreichweit.²

Aus dem Bezirk Gänserndorf pendeln im Jahr 2019 etwa 26.000 Menschen regelmäßig zu ihrer Arbeitsstätte und verlassen dabei ihren Bezirk. Gänserndorf hat damit einen Auspendleranteil von ca. 70 % (bezogen auf die ca. 37.400 „Wohnhaft Beschäftigten“). Von diesen Auspendlern haben wiederum ca. 53 % ihren Arbeitsort in Wien.³ Geht man von den oben erwähnten Bevölkerungsprognosen aus, ist klar ersichtlich, dass die zusätzlichen Personen, die zumeist in Richtung Wien zu ihrem Arbeitsplatz pendeln werden, die bestehende Verkehrsinfrastruktur bei weitem überfordern würden. Am Ausbau der Marchegger Ostbahn führt daher kein Weg vorbei.

Zusätzlich sind folgende volkswirtschaftliche Auswirkungen des geplanten Projektes zu berücksichtigen:

Über den Wiener Investitionsanteil für den Ausbau des Marchegger Astes der Ostbahn von rd. 86,3 Mio. Euro wird eine Bruttowertschöpfung in Höhe von 44 Mio. Euro in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von fast 48 Mio. Euro. Insgesamt werden durch den Bau rund 460 Arbeitsplätze in Wien gesichert bzw. geschaffen.

Österreichweit zeigen sich die ökonomischen Effekte des Baus mit einem BIP-Beitrag von knapp 100 Mio. Euro und rund 930 gesicherten bzw. geschaffenen Arbeitsplätzen. Die öffentliche Hand profitiert von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben in Höhe von 40 Mio. Euro.

Jede Million Euro, die in den Ausbau der Marchegger Ostbahn in Wien eingesetzt wird, schafft damit österreichweit 1,2 Mio. Euro an zusätzlicher Wertschöpfung, 11 Jobs und staatliche Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von über einer halben Mio. Euro.

¹ ÖROK, „ÖROK-Bevölkerungsprognose 2018, <https://www.oerok.gv.at/raum/daten-und-grundlagen/oerok-prognosen/oerok-bevoelkerungsprognose-2018> (Excel-Tabellen)

² Statistik Austria, „Bevölkerungsprognosen. Regionalergebnisse der kleinräumigen Bevölkerungsprognose 2019“, https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/index.html#index2

³ Arbeiterkammer Niederösterreich, „Pendeln in Niederösterreich 2019“, S. 8, 10, und 11, <https://noe.arbeiterkammer.at/service/zeitschriftenundstudien/arbeitsundwirtschaft/Pendleranalyse2019.pdf>



Neben der Baubranche profitieren von dem Projekt am meisten der Handel, der Produktionssektor, freiberufliche, wissenschaftliche und technische Dienstleistungen, Beherbergung und Gastronomie sowie Grundstücks- und Wohnungswesen.

Aus den oben dargelegten Gründen sind Genehmigung und Realisierung des vorliegenden Projekts „Ausbau und Elektrifizierung der ÖBB-Strecke Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg“ unseres Ermessens im öffentlichen Interesse gelegen und werden seitens des Standortanwalts von Wien unterstützt.

Freundliche Grüße

Standortanwalt Wien

Dr. Alexander Biach