

An das
Bundesministerium für Klimaschutz,
Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMK IV/IVVS4 (UVP Verfahren Landverkehr)
Postfach 201
1000 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, 19.4.2021

GZ 2021-0.117.157: UVP-Verfahren 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; "Attraktivierung der Verbindungsbahn"; 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 gegenständlichen ÖBB-Streckenteile gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000, sowie um Genehmigung gemäß § 24a Abs 1 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs 2 HLG, §§ 20 und 31 ff EisbG, § 127 Abs 1 lit b WRG 1959 iVm §§ 32 und 38 WRG 1959 und § 5 DMSG 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.

Durch das gegenständliche Projekt soll die bestehende Verbindung zwischen den Bahnhöfen Wien Hütteldorf bzw. Wien Penzing sowie Wien Meidling bzw. Wien Matzleinsdorf-Altmannsdorf auf die beabsichtigte Verdichtung des Nahverkehrsangebotes vorbereitet werden.

So soll die Verbindungsbahn durchgängig zweigleisig ausgebaut werden. Dies gilt insbesondere auch für die derzeitige eingleisige Wientalquerung in Richtung Wien Hütteldorf. Dabei werden alle Gleis- und Signalanlagen sowie die Oberleitung neu errichtet. Sechs bestehende niveaugleiche Eisenbahnkreuzungen sollen aufgelassen und durch vier leistungsfähige Straßenunterführungen sowie im Bereich Veitingergasse und Jagdschlossgasse durch zwei barrierefreie Gehwegunterführung mit Treppen und Aufzügen ersetzt werden. Die Haltestellen Wien Hietzinger Hauptstraße und Wien Stranzenbergbrücke sollen gänzlich neu geschaffen, die bestehende Haltestelle Wien Speising in optimierter Lage neu errichtet werden. Weiters soll ein umfassendes Lärmschutzkonzept umgesetzt werden.

Im Zuge des Genehmigungsverfahrens sind aus Sicht des Standortanwaltes für Wien folgende für die Verwirklichung des beantragten Projektes sprechende öffentliche Interessen zu berücksichtigen:

Verkehrssituation:

Die Verbindungsbahn wurde ursprünglich zur Verbindung der beiden wichtigsten Wiener Kopfbahnhöfe, dem Wiener Westbahnhof und dem Südbahnhof, errichtet. Mit Eröffnung des Lainzer Tunnels und des neuen Wiener Hauptbahnhofes wurde die Verbindungsbahn vom überregionalen Personen- und vom Güterverkehr weitgehend entlastet und es besteht nun die Möglichkeit, sie für den Personennahverkehr zu ertüchtigen. Geplant ist eine Verdichtung des Schnellbahntaktes auf ein 15 Minuten-Intervall und damit die Schaffung einer vollwertigen innerstädtischen West-Ost-Verbindung. Damit soll der Umstieg vom privaten KFZ auf die öffentlichen Verkehrsmittel gefördert werden. Erfahrungsgemäß sind hier Verkehrsmittel mit eigener Trasse, die unabhängig von etwaigen Staus ihre Ziele erreichen können, besonders gefragt. Die S-Bahn ist hier ein etabliertes System des Öffentlichen Verkehrs mit noch großem Potenzial als Nahverkehrsmittel (neben U-Bahn-, Straßenbahn- und Buslinien). Durch den Ausbau der Verbindungsbahn wird nicht nur das S-Bahn-System als überaus rasches Mobilitätsangebot attraktiviert, sondern genauso auch das Nahverkehrsnetz als solches, da Synergieeffekte nutzbar sind - insgesamt somit eine Attraktivitätssteigerung des Öffentlichen Personennahverkehrs gegenüber dem Motorisierten Individualverkehr erfolgt.

Die bestehende Infrastruktur ist aufgrund der teilweise bloß eingleisigen Ausführung und aufgrund der fehlenden Haltestellen derzeit nicht geeignet, den Anforderungen an ein attraktives Schnellbahnangebot zu entsprechen.

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. Neben ihrer neuen intensiveren Nahverkehrsfunktion wird die Verbindungsbahn aber natürlich auch weiterhin für etwaige erforderliche Umgehungsverkehre bei Sperren des Lainzer Tunnels zur Verfügung stehen müssen.

Ergänzend zu den deutlichen gesamtstädtischen Effekten auf die Mobilität in der Stadt lässt sich im Rahmen des Projektes außerdem eine Verbesserung der Erreichbarkeit der städtischen Gebiete entlang der Trasse insbesondere im 13. Wiener Gemeindebezirk erzielen. Zwei neue Haltestellen erweitern die Erreichbarkeit eines leistungsstarken öffentlichen Verkehrsmittels, wie es andernfalls aufgrund der gegebenen Siedlungsstrukturen kaum machbar wäre. Diese lokalen Effekte sind als Qualitätsmerkmal des Projekts nicht zu vergessen.

Für Wien bedeutet eine leistungsfähige Schnellbahnverbindung vom Westen über den Süden in den Osten der Stadt auch einen starken Standortfaktor (Stichwort: Infrastruktur als Grundlage von Standortentscheidungen), der dazu beiträgt, die Attraktivität Wiens als Wirtschaftsstandort zu fördern.

Volkswirtschaftliche Bewertung / ökologische Bewertung:

Bei den Einpendlern aus dem Westen Niederösterreichs zeigt sich, dass nicht nur der Westbahnhof als Ziel relevant ist, sondern auch viele ihre Ziele an der Stammstrecke und am Hauptbahnhof haben. Alleine im Einzugsbereich der Bahnhöfe Wien Praterstern, Wien Mitte-Landstraße und Wien Hauptbahnhof haben fast 2.000 Einpendler an der Westachse ihre Arbeitsplätze. Alle diese Pendler profitieren von einer Linienführung der Westbahn über Meidling und Hauptbahnhof.¹ Aber auch Pendler aus dem Westen mit Zieldestinationen an der Südachse werden mit den Haltestellen Wien Meidling und Wien Liesing von der Verbindungsbahn profitieren.²

Knapp 150.000 unselbständig beschäftigte Personen pendeln täglich aus Niederösterreich nach Wien und ca. 55.000 aus Wien nach Niederösterreich.³ Davon stammen etwa 19.600 Personen aus dem niederösterreichischen Zentralraum (Bezirke Krems, Lilienfeld, St. Pölten und Tulln) und wären damit potenzielle Nutzer der Verbindungsbahn. Hauptzielgruppen sind ca. 4.400 Personen, die ihren Arbeitsplatz im westlichen Wien (Bezirke 5, 13, 14, 15, 16, 17, 18 und 19) und ca. 7.000 Personen, die ihren Arbeitsplatz im südlichen Wien (Bezirke 2, 3, 10, 11, 12 und 23) haben. Verbesserungen des Bahnangebotes über die Verbindungsbahn sind aber auch für 5.500 Personen mit Ziel im Wiener Zentrum (Bezirke 1, 4, 6, 7, 8 und 9; Nähe Hauptbahnhof und Wien Mitte) und für ca. 2.700 Personen im Bereich Donau (Bezirke 20, 21 und 22; Verbindung über die Stammstrecke) sinnvoll.⁴ Zusätzliches Potenzial bieten die 11.600 Einpendler aus dem niederösterreichischen Industrieviertel ins westliche Wien.⁵ In der Gegenrichtung pendeln täglich etwa 5.000 Personen aus Wien in den niederösterreichischen Zentralraum.⁶

Das Gesamtpotenzial an Nutzern der Verbindungsbahn beträgt daher etwa 36.200 täglich. Davon nutzen etwa die Hälfte der Pendler derzeit die Bahn.⁷ Gänzlich unberücksichtigt sind hier aber noch in Ausbildung befindliche Personen, die im Regelfall ebenfalls auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen sind.

Ausgehend von den durchschnittlichen Pendeldistanzen⁸ für niederösterreichische Pendler von 30,6 km und der Pendeldistanzen für Wiener Pendler in der Höhe von 16,7 km ergeben sich daher bei Multiplikation mit den oben genannten Pendlerzahlen 954.720 km und 83.500 km, in Summe daher 2.076.440 km für den Hin- und Rückweg zum Arbeitsplatz.

Da etwa die Hälfte dieser Wege mit privaten Kraftfahrzeugen zurückgelegt werden, ergeben sich dadurch etwa 135 t CO₂-Emissionen, die täglich durch einen Umstieg auf die Bahn eingespart werden könnten.⁹ Ausgehend von 250 Arbeitstagen jährlich würde das maximale CO₂-Einsparungspotenzial somit bei ca. 33.840 t p.a. liegen.

¹ AK: Studie Pendeln in der Ostregion - Potenziale für die Bahn (2015), S. 3:
https://www.arbeiterkammer.at/infopool/wien/Verkehr_und_Infrastruktur_56.pdf

² AK: Studie Pendeln in der Ostregion - Potenziale für die Bahn (2015), S. 58

³ Odilo Seisser (2016): Pendleranalyse Wien und Ostregion, S. 21,
https://www.arbeiterkammer.at/infopool/wien/Verkehr_und_Infrastruktur_57.pdf

⁴ Odilo Seisser (2016): Pendleranalyse Wien und Ostregion, Tabelle 9 S. 25

⁵ Odilo Seisser (2016): Pendleranalyse Wien und Ostregion, Abbildung 7 S. 28

⁶ Odilo Seisser (2016): Pendleranalyse Wien und Ostregion, S. 29

⁷ AK: Studie Pendeln in der Ostregion - Potenziale für die Bahn (2015), S. 1

⁸ Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik und Arbeitsstättenzählung 2018 - Ergebnisse und Analysen, S. 118 und 124:
http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/volkszaehlungen_registerzaehlungen_abgestimmte_erwerbsstatistik/pendlerinnen_und_pendler/index.html

⁹ Berechnungsgrundlagen Statista GmbH: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/718108/umfrage/durchschnittliche-co2-emissionen-neu-zugelassener-pkw-nach-kraftstoffart-in-oesterreich/> (Eigenberechnung der durchschnittlichen Emissionen der neuzugelassenen Fahrzeuge von 2010 bis 2020) und Statistik Austria, KFZ-Bestand 2020:



Eine moderne und den Bedürfnissen entsprechend ausgebaute Bahninfrastruktur ist daher auch zur Erreichung der Klima- und Energieziele Österreichs unumgänglich.

Zusätzlich sind folgende volkswirtschaftliche Auswirkungen des geplanten Projektes zu berücksichtigen:

Durch den Bau der Wiener Verbindungsbahn mit einer Gesamtinvestitionssumme in Höhe von 307,3 Mio. Euro wird eine Bruttowertschöpfung von 245 Mio. Euro in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von 265 Mio. Euro. Insgesamt werden durch den Bau rund 2.650 Arbeitsplätze in Wien gesichert bzw. geschaffen, das sind rund 2.380 fiktive Jahresvollzeitäquivalente.

Österreichweit zeigen sich die ökonomischen Effekte des Baus mit einem BIP-Beitrag von rund 500 Mio. Euro und rund 4.670 gesicherten bzw. geschaffenen Arbeitsplätzen in Jahresvollzeitäquivalenten. Die öffentliche Hand profitiert von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben in Höhe von 200 Mio. Euro.

Jede in den Bau der Verbindungsbahn eingesetzte 1 Mio. Euro schafft damit österreichweit über 1,6 Mio. Euro an zusätzlicher Wertschöpfung, 15 Jobs und staatliche Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von über einer halben Mio. Euro.

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

Aus den oben dargelegten Gründen sind Genehmigung und Realisierung des vorliegenden Projekts „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ unseres Ermessens im öffentlichen Interesse gelegen und werden seitens des Standortanwalts von Wien unterstützt.

Freundliche Grüße

Standortanwalt Wien

Dr. Alexander Biach