

An das
Amt der Wiener Landesregierung
Stadt Wien - Umweltschutz
Dresdner Straße 45
1200 Wien

Dr. Alexander Biach
Direktor-Stellvertreter
Standortanwalt Wien

Straße der Wiener Wirtschaft 1 | 1020 Wien
T +43 1 514 50 -1230
E alexander.biach@wkw.at
W wko.at/wien
w standortanwalt.wien

Wien, 22.9.2021

**MA 22 - 381791-2021-9, ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft
Vorhaben „Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie - Abschnitt Meidling“
Teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gem. § 24 Abs. 3 UVP-G 2000; Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Wirtschaftskammer Wien als Standortanwalt Wien nimmt zum vorliegenden Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG auf Erteilung der Genehmigung jener Vorhabensbestandteile, welche in die Zuständigkeit des Landes Wien als Naturschutzbehörde sowie als Baumschutzbehörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 idgF fallen, für das Vorhaben „Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie - Abschnitt Meidling“ 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 betrifft die Bahnstrecke von Wien-Meidling bis zur Abzweigung Altmannsdorf und umfasst die folgenden Streckenabschnitte:

106 01 (Pottendorfer Linie) km 0,489 – km 1,830
106 15 (ehemalige Donauländebahn) km 7,246 – km 7,689
106 16 (Oswaldschleife) km 0,275 – km 0,726.

Das vorliegende Änderungsprojekt sieht zur Entlastung der überlasteten Südbahnstrecke den vollständigen zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie vor.

Zum Lückenschluss zu der bereits bestehenden oder in Bau befindlichen zweigleisigen Bahnlinie ist die derzeit noch eingleisige Strecke zwischen Wien-Meidling und Abzweigung Altmannsdorf zweigleisig auszubauen. Dabei soll die Streckenhöchstgeschwindigkeit in diesem Abschnitt auf $V_{\max}$ 80 km/h erhöht werden. Zugleich wird die so genannte Oswaldschleife saniert und verlängert sowie eine Verknüpfung mit der zweigleisigen Bestandsstrecke 106 15 (Donauländebahn) hergestellt.

Neben der Errichtung des zweiten Gleises und der entsprechenden Verbindungen zu den Bestandsstrecken werden im Zuge des Projektes insbesondere die Eisenbahnbrücke Wittmayergasse verlängert, Stützmauern, Lärmschutzwände, der Ober- und Unterbau und Entwässerungsanlagen neu errichtet sowie die Sicherungs- und Telekommunikationsanlagen erneuert. Die Eisenbahnkreuzung mit der Stüber-Gunther-Gasse soll aufgelassen und eine neue Fuß- und Radwegüberführung im Bereich der Pottendorfer Straße errichtet werden.

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

Verkehrssituation:

Gegenstand des vorliegenden Projektes ist der zweigleisige Ausbau der ÖBB Strecke 106 01 (Pottendorfer Linie) zwischen Wien-Meidling und Abzweigung Altmannsdorf samt der damit in einem notwendigen räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Begleitmaßnahmen, vor allem der Verknüpfung mit den Bestandsstrecken 106 15 (ehemalige Donauländebahn) und damit einhergehend der Umbau der Strecke 106 16 (Oswaldschleife).

Die Pottendorfer Linie verbindet den an der Südbahn liegenden Bahnhof Wien-Meidling und die südlichen Umlandgemeinden Wiens über Ebenfurth, wo der Anschluss zur Raaber Bahn hergestellt wird, mit dem ebenfalls an der Südbahn liegenden Bahnhof Wiener Neustadt. Neben der wichtigen Nahverkehrsfunktion für Pendler und Schüler stellt die Pottendorfer Linie die dringend erforderliche Ergänzungs- und Ausweichstrecke für die überlastete Südbahnstrecke südlich Wiens dar. Mit bis zu 400 Zügen pro Werktag ist der Streckenabschnitt zwischen Wien-Meidling und Mödling schon heute einer der am stärksten frequentierten im gesamten ÖBB-Netz.

Die Pottendorfer Linie ist auch Teil des Baltisch-Adriatischen-Korridors des europäischen TEN-V-Kernnetzes und Teil des internationalen Güterverkehrskorridors RFC 5 (Baltic-Adriatic).

Soll Bahnfahren attraktiviert werden, muss die Bahn die Chance haben, ihre Kunden schnell, pünktlich und selbstverständlich auch sicher zu befördern. Die entsprechenden Kapazitätsengpässe auf der Südstrecke müssen daher unbedingt ehebaldigst beseitigt werden.

Auch für die Verlagerung des europäischen Nord-Süd-Güterverkehrs auf die Schiene muss die Infrastruktur südlich von Wien im Allgemeinen und der Pottendorfer Linie im Besonderen ausgebaut werden.

Für Wien bedeutet eine leistungsfähige Bahnverbindung vom Süden her einen starken Standortfaktor, der dazu beiträgt, die Attraktivität Wiens als Wirtschaftsstandort zu fördern.

Volkswirtschaftliche / ökologische Bewertung:

Der Raum südlich Wiens ist mit über 340.000 Bewohnern (bezogen auf NUTS 3-Region „Wiener Umland /Südteil“)¹ bereits heute sehr bevölkerungsreich und wird auch nach den Prognosen der ÖROK weiterhin eine starke Bevölkerungszunahme zu verzeichnen haben. So wird die Gesamtbevölkerung in diesem Gebiet in den nächsten Jahren über 12 % auf dann etwa 388.000 Menschen zunehmen.²

Schon heute pendeln täglich tausende Menschen aus dem Süden nach Wien, viele davon mit der S-Bahn. Gerade in den Stoßzeiten ist diese derzeit regelmäßig überfüllt. Darüber hinaus werden die neuen Stadtentwicklungsgebiete entlang der Südstrecke in den nächsten Jahren mehreren tausend Menschen ein neues Zuhause bieten.

Dementsprechend wird der Bedarf nach effizienten öffentlichen Verbindungen in das Wiener Zentrum noch stärker steigen. Daher soll neben dem viergleisigen Ausbau der Südbahnstrecke zwischen Wien-Meidling und Mödling auch die Pottendorfer Linie zweigleisig ausgebaut werden, um das Verkehrsangebot auf der Schiene bedarfsgerecht verbessern zu können.

Etwa 60 % aller Wien-Pendler kommen aus dem Raum südlich von Wien. Derzeit nutzen allerdings nur 20 % davon öffentliche Verkehrsmittel. Das erklärte Ziel ist es, den "Modal Split" deutlich in Richtung der öffentlichen Verkehrsmittel zu verschieben, also den Anteil jener Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, auf etwa 40 % –wie im Westen Wiens – zu erhöhen. Um die bereits heute chronisch überlasteten Straßenverbindungen zu entlasten, muss diese Verschiebung zu einem Großteil auf die Schiene erfolgen.

Bei der Pottendorfer Linie wurde ein Potenzial von zusätzlich rund 10.000 Pendlern täglich festgestellt.³ Etwa 20 % der Einpendler der Pottendorfer Linie haben ihre Arbeitsplätze im Bereich der Bahnhöfe Wien-Praterstern und Wien-Landstraße, was auch die Notwendigkeit der Durchbindung von Zügen der Pottendorfer Linie auf die Stammstrecke zeigt.⁴

¹ Statistik Austria, Demographisches Jahrbuch 2019, S. 34, https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/index.html#index2

² ÖROK, „ÖROK-Bevölkerungsprognose 2018, S. 15, <https://www.oerok.gv.at/raum/daten-und-grundlagen/oerok-prognosen/oerok-bevoelkerungsprognose-2018> und eigene Berechnungen

³ AK: Studie Pendeln in der Ostregion - Potenziale für die Bahn (2015), S. 4: https://www.arbeiterkammer.at/infopool/wien/Verkehr_und_Infrastruktur_56.pdf

⁴ AK: Studie Pendeln in der Ostregion - Potenziale für die Bahn (2015), S. 3: https://www.arbeiterkammer.at/infopool/wien/Verkehr_und_Infrastruktur_56.pdf

Geht man von einer durchschnittlichen Pendeldistanz von 53 km hin und retour⁵ und etwa 250 Arbeitstagen p.a. aus, kommt man bei Zugrundelegung der Angaben aus dem ÖBB-Nachhaltigkeitsbericht 2019⁶ bei einem CO₂-Ausstoß für den Personentransport Schiene von 8,2 g/Pkm im Vergleich mit dem motorisierten Individualverkehr von 217,5 g/Pkm zu einem Einsparungspotenzial an CO₂ von insgesamt knapp 28.000 Tonnen per anno.

In Summe zeigt sich, dass eine moderne und den Bedürfnissen entsprechend ausgebaute Bahninfrastruktur auch zur Erreichung der Klima- und Energieziele Österreichs unumgänglich ist.

Zusätzlich sind folgende volkswirtschaftliche Auswirkungen des geplanten Projektes zu berücksichtigen:

Durch die Investitionen in den zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Wien-Meidling bis Abzweigung Altmannsdorf in Höhe von 61,6 Mio. Euro wird eine Bruttowertschöpfung in Höhe von 46 Mio. Euro in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von über 50 Mio. Euro. Insgesamt werden durch den Bau rund 434 Arbeitsplätze in Wien gesichert bzw. geschaffen, diese entsprechen 388 Jahresvollzeitäquivalenten.

Österreichweit zeigen sich die ökonomischen Effekte des Ausbaus mit einem BIP-Beitrag von knapp 100 Mio. Euro und über 800 gesicherten bzw. geschaffenen Arbeitsplätzen. Die öffentliche Hand profitiert von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben in Höhe von fast 37 Mio. Euro.

Jede in den Ausbau der Pottendorfer Linie in diesem Abschnitt eingesetzte Mio. Euro schafft damit österreichweit 1,6 Mio. Euro an zusätzlicher Wertschöpfung, 13 Jobs und staatliche Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von 0,6 Mio. Euro.

Neben der Baubranche profitieren von dem Projekt am meisten freiberufliche und technische Dienstleistungen, Grundstücks- und Wohnungswesen, der Handel, sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen sowie Finanz- und Versicherungsdienstleistungen.

⁵ Berechnungsgrundlage: Distanz Wiener Neustadt Hbf - Wien Hbf laut ÖAMTC von 53 km halbiert

⁶ Nachhaltigkeitsbericht 2019 ÖBB Holding AG, S. 19: <https://presse.oebb.at/de/publikationen/nachhaltigkeitsberichte>

Regional- und volkswirtschaftliche Effekte des zweigleisigen Ausbaus der Pottendorfer Linie im Abschnitt Meidling – Abzweigung Altmannsdorf

Wertschöpfung

Bruttowertschöpfung	46,0 Mio. EUR
Bruttoregionalprodukt (BRP)	50,3 Mio. EUR
BIP Österreich	101,5 Mio. EUR

Unselbständig Beschäftigte (Jahresvollzeitäquivalente)

Wien	388 VZÄ
Österreich insgesamt	812 VZÄ

Steuern und Abgaben in Österreich

Summe	36,8 Mio. EUR
-------	---------------

Quelle: GAW, 2021

Effekte nach den wichtigsten Wirtschaftsbranchen

Wertschöpfung

Bau	16,4 Mio. EUR
Freiberufliche/techn. Dienstleistungen	6,8 Mio. EUR
Grundstücks- und Wohnungswesen	5,0 Mio. EUR
Handel	4,1 Mio. EUR
Sonst. wirtschaftl. Dienstleistungen	3,3 Mio. EUR

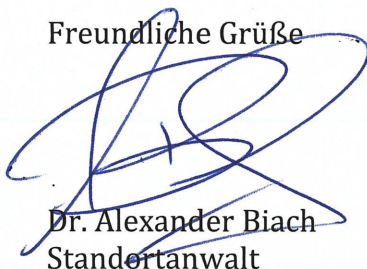
Unselbständig Beschäftigte (Jahresvollzeitäquivalente)

Bau	197 VZÄ
Handel	39 VZÄ
Freiberufliche/techn. Dienstleistungen	36 VZÄ
Sonst. wirtschaftl. Dienstleistungen	34 VZÄ
Finanz- und Versicherungsleistungen	12 VZÄ

Quelle: GAW, 2021

Aus den oben dargelegten Gründen sind Genehmigung und Realisierung des vorliegenden Projekts „Zweiggleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie - Abschnitt Meidling“ unseres Ermessens in zwingendem überwiegenden öffentlichen Interesse gelegen und werden daher seitens des Standortanwaltes von Wien unterstützt.

Freundliche Grüße



Dr. Alexander Biach
Standortanwalt