

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, 1.12.2021

**M22- 674005/2021 ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft Vorhaben „Modernisierung der Nordbahn; Südabschnitt“ 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 gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 idgF fallen, 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 „Modernisierung der Nordbahn; Südabschnitt“ beginnt in Wien-Süßenbrunn und endet vor dem Bahnhof Angern.

Das Gesamtprojekt dient insbesondere dazu, die Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf 160 km/h zu erhöhen, durch die geplanten Baumaßnahmen und die Adaptierung der sicherungstechnischen Einrichtungen und der Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen die Kapazität des Streckenabschnittes zu steigern. Vor allem soll damit die Verdichtung des S-Bahn Taktes zwischen Wien und Gänserndorf ermöglicht werden.

Der Wiener Streckenabschnitt führt über eine Distanz von 1,6 km über Wiener Stadtgebiet durch die Kleingartenanlage ÖBB, entlang dem Golfclub Süßenbrunn bis hin zur Weingartenallee. Auf dem gegenständlichen Streckenabschnitt wird der Bahnhof Süßenbrunn modernisiert (zB. durch Einbau von Liftanlagen) und es wird eine Versickerungsmulde am Bahnhofsgelände gebaut. Weiters werden entlang der Strecke zwei Absetz- und Versickerungsbecken und eine Lärmschutzwand entlang privater Gärten errichtet, bei der Eisenbahnbrücke Weingartenallee werden die Randbalken erneuert bzw. verbreitert. An den Gleisanlagen selbst sind keine Maßnahmen vorgesehen.

Aus der Sicht des Standortanwaltes für Wien sprechen folgende öffentlichen Interessen für die Verwirklichung des beantragten Projektes:

### ***Verkehrssituation / ökologische Bewertung:***

Die ÖBB-Hochleistungsstrecke 11401 „Wien bis Staatsgrenze Bernhardsthal“ – kurz „Nordbahn“ - ist ein bedeutender Teil der europäischen Südstrecke und Bestandteil des ERMTS (European Rail Traffic Management System) Korridors E, der von Dresden über Wien nach Constanza verläuft, sowie der prioritären Projekte PP22 (Eisenbahnachse Athen – Dresden/Nürnberg) und PP23 (Eisenbahnachse Danzig – Wien). Darüber hinaus hat die Strecke Anteil an den Güterverkehrskorridoren 5 (Baltisch Adriatischer Korridor) und 7 (Orient / Östliches Mittelmeer) des europäischen TEN-Kernetzes. Der hier gegenständliche Südabschnitt erstreckt sich von Wien-Süßenbrunn bis Angern an der March.

Historisch gesehen handelt es sich bei dieser Linie um die älteste österreichische (Dampfisen-)Bahnstrecke, die im Jahre 1837 zwischen Floridsdorf und Deutsch Wagram eröffnete Kaiser-Ferdinands-Nordbahn (KFNB).

Die bestehende Infrastruktur ist beinahe vollständig ausgelastet, mangels Kapazitätsreserven führen schon kurze Verspätungen zu nicht wieder einholbaren Verzögerungen im Betriebsablauf. Bereits heute klagen viele Pendler, die mit der Nordbahn nach Wien kommen, über regelmäßige Verspätungen und Zugsausfälle.

Die Nordbahn hat auch eine große internationale Bedeutung, da über diese Strecke der Personenfernverkehr von Wien und Graz nach Prag und weiter nach Berlin abgewickelt wird. 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 Nordbahn ausgebaut werden.

Wie vom naturschutzrechtlichen Amt sachverständigen schon festgehalten, sind vom gegenständlichen Vorhaben weder Schutzgebiete noch Schutzobjekte oder Grünland betroffen. In der Bau- und Betriebsphase zur Modernisierung der Bahnstrecke ist die Fauna weder durch einen relevanten Lebensraumverlust noch durch den Verlust eines relevanten Nahrungshabitats negativ betroffen. Die Projektfläche wird nach Beendigung der Bauarbeiten in den ursprünglichen Zustand gebracht. Zusätzlich werden Ausgleichsflächen erschaffen und gepflegt. Der Bau von einer einseitigen 450 m langen

Lärmschutzwand im Siedlungsgebiet wird auch keine relevanten Trennwirkung auslösen.

Nach dem Gutachten ist die Fauna durch die vorübergehende Störung durch die Bautätigkeiten (zB. Erdbewegungen mit Fahrten der Baugeräte, die Errichtung der Baustelleneinrichtungsflächen, eventuellen Zwischenlagerung von Bauteilen) betroffen. Die Projektunterlagen enthalten bereits umfassende Maßnahmen, um Beeinträchtigungen der geschützten Tierarten zu vermeiden. Relevante Arten sind Zauneidechse, Schlangen, Amphibien, Wiener Schnirkelschnecke sowie Kartäuser-Schnecke.

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

### ***Volkswirtschaftliche Bewertung:***

Die Bevölkerung der Gemeinden im Einzugsbereich der Nordbahnstrecke wird laut Prognosen überdurchschnittlich stark wachsen, zu erwarten ist eine Zunahme von 10 bis 27,5 % zwischen 2018 und 2040<sup>1</sup>. Nach den Prognosen der Statistik Austria stieg die

Bevölkerungszahl im politischen Bezirk Gänserndorf alleine im Jahr 2018 um 1,4 %, das war das größte Wachstum österreichweit.<sup>2</sup> Geht man von diesen Entwicklungen aus, ist klar ersichtlich, dass die zusätzlichen Personen, die zumeist in Richtung Wien zu ihrem Arbeitsplatz pendeln, die bestehende Verkehrsinfrastruktur bei weitem überfordern würden. Am Ausbau der Nordbahn führt daher kein Weg vorbei.

Zusätzlich sind folgende volkswirtschaftliche Auswirkungen des geplanten Projektes zu berücksichtigen:

Über den Wiener Investitionsanteil für die Modernisierung der Nordbahn von rd. 27,8 Mio. Euro von 2020 bis 2023 (vorausvalorisiert) wird eine Bruttowertschöpfung in Höhe von 22,7 Mio. Euro in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von 24,7 Mio. Euro. Insgesamt werden durch den Bau 235 Arbeitsplätze (in Jahresvollzeitäquivalenten) in Wien gesichert bzw. geschaffen.

Der Investitionsanteil Niederösterreichs in Höhe von 204,7 Mio. Euro von 2020 bis 2031 (vorausvalorisiert) sorgt für eine zusätzliche Wertschöpfung im Bundesland von 208,6 Mio. Euro, das ist ein Beitrag zum Bruttoregionalprodukt in Höhe von 226,1 Mio. Euro. In der Bauphase werden in Niederösterreich 2.039 Arbeitsplätze (in Jahresvollzeitäquivalenten) gesichert bzw. geschaffen.

---

<sup>1</sup> ÖROK, „Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2018 bis 2040 mit einer Projektion bis 2060 und Modellfortschreibung bis 2075 (ÖROK-Prognose), S.15, [https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user\\_upload/Bilder/2.Reiter-Raum\\_u\\_Region/2.Daten\\_und\\_Grundlagen/Bevoelkerungsprognosen/Prognose\\_2018/Bericht\\_BevPrognose\\_2018.pdf](https://www.oerok.gv.at/fileadmin/user_upload/Bilder/2.Reiter-Raum_u_Region/2.Daten_und_Grundlagen/Bevoelkerungsprognosen/Prognose_2018/Bericht_BevPrognose_2018.pdf)

<sup>2</sup> 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](https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/index.html#index2)

Über Konsum- und Vorleistungsverflechtungen in andere Bundesländer zeigen sich die ökonomischen Effekte der Bauinvestitionen in Wien und Niederösterreich österreichweit insgesamt mit einem BIP-Beitrag von 323,4 Mio. Euro und rund 2.900 gesicherten bzw. geschaffenen Arbeitsplätzen (in Jahresvollzeitäquivalenten). Die öffentliche Hand profitiert von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben in Höhe von 126,1 Mio. Euro.

Jede in den Ausbau der Nordbahn eingesetzte Mio. Euro schafft damit österreichweit über 1,4 Mio. Euro an zusätzlicher Wertschöpfung, 13 Jobs und staatliche Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von über einer halben Mio. Euro.

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

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

Freundliche Grüße

Dr. Alexander Biach  
Standortanwalt Wien