

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Abteilung IV/E2
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Per E-Mail: uvp-meidling-moedling@bmk.gv.at

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, 6. Juni 2024

GZ: 2024-0.229.523; Vorhaben „Wien Meidling-Mödling, 4-gleisiger Ausbau“ (UVP-Verfahren) an den ÖBB-Strecken (gem Konsens) Wien Hbf – Spielfeld-Strass Staatsgrenze – (Sentilj) km 3,010 - km 16,796; entspricht VzG-Strecke 10501 Wien Hbf-Südosttangente (in Wbf)=Staatsgrenze nächst Spielfeld-Straß - (Sentilj) km 3,010 - km 16,796 und VzG-Strecke 12801 Wien Hetzendorf (in Wbf) – Mödling km 3,010 - km 16,7960; Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß §§ 23b, 24 und 24f 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 gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G sowie alle für die Ausführung des Vorhabens sonst erforderlichen und in die Zuständigkeit des BMK fallenden bundesrechtlichen Genehmigungen, insbesondere die Trassengenehmigung nach § 3 Abs 2 HfG, 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-Meidling und endet in Mödling.

Das vorliegende Projekt sieht den viergleisigen Ausbau der Südbahn-Strecke zwischen Wien-Meidling und Mödling, die Adaptierung der bestehenden Bahnhöfe und Haltestellen einschließlich der Errichtung von Inselbahnsteigen mit niveau- und barrierefreien Bahnsteigzugängen, die Errichtung der neuen Verkehrsstation „Wien Benyastraße“ (zwischen Wien Hetzendorf und Wien Atzgersdorf) sowie auf

niederösterreichischem Gebiet der neuen Verkehrsstation „Brunn Europaring“ (zwischen Perchtoldsdorf und Brunn Maria Enzersdorf), die Errichtung einer Abstellanlage im Bereich des Frachtenbahnhofes Liesing für den Personenverkehr, die Auflassung der zwei noch bestehenden Eisenbahnkreuzungen inkl Ersatzmaßnahmen sowie den Neubau, Umbau oder die Adaptierung sämtlicher Brücken im Streckenabschnitt vor.

Das Projekt dient dazu, eine Verdichtung der Zugzahlen und Kapazitäten pro Stunde und Richtung insbesondere in der Hauptverkehrszeit auf eine Intervalldichte im S-Bahnverkehr zwischen Wien Meidling und Wien Liesing auf 5 Minuten, und zwischen Wien Liesing und Mödling auf 10 Minuten zu erreichen (Umweltverträglichkeitserklärung [UVE], S. 15). Damit soll den Fahrgästen, vielen davon Pendlern, gerade in den Stoßzeiten, ein attraktives Angebot zur Verfügung gestellt werden.

Wie der Umweltverträglichkeitserklärung entnommen werden kann, ist während der Bauphase mit merkbar nachteiligen Auswirkungen hinsichtlich Lärms, Flächeninanspruchnahme und Luftschadstoffe zu rechnen, die jedoch im Bereich des Zumutbaren bleiben. Ansonsten sind lediglich geringfügig merkbare Auswirkungen oder keine Auswirkungen zu vermerken (UVE, S. 222).

In der Betriebsphase sind merkbar nachteilige Auswirkungen nur bezüglich des Orts- und Landschaftsbildes durch die Verkürzung der Besonnungsdauer im einstelligen Minutenbereich zu erwarten, ansonsten überwiegend keine Auswirkungen oder bloß geringfügig merkbare Auswirkungen. Das Projekt wird durch Senkung der Luftschadstoffbelastung eine deutlich positive Auswirkung auf das Klima zeitigen (UVE, S. 272).

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

Volkswirtschaftliche, standort- und umweltpolitische Bewertung:

Der projektierte viergleisige Ausbau der Südbahn-Strecke zwischen Wien Meidling und Mödling samt der erforderlichen Anpassungen der bestehenden Gleis- und Bahnhofsanlagen sowie der entsprechenden Begleitmaßnahmen erlaubt eine deutliche Verkürzung der Reisezeiten auf dem entsprechenden Streckenabschnitt und ermöglicht es, das Zugangebot auf der Südstrecke auszubauen und die derzeitigen Überlagerungen von S-Bahn, Regional-, Fern- und Güterverkehr zu „entdröseln“. Ziel der Maßnahme ist es laut der Projektwerberin, rund 7.000 PKW-Fahrten täglich einzusparen und diese Personen mit der Bahn zu transportieren (UVE, S. 46 f). Dies korreliert mit den Daten der Potenzialanalyse der AK Wien.¹ Nicht erfasst sind dabei allerdings Personen, die sich in schulischer oder universitärer Ausbildung befinden sowie Pensionisten, die zumeist ebenfalls auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind.

¹ AK Wien: Pendeln in der Ostregion - Potenzial für die Bahn, S. 62 ff:
<https://emedien.arbeiterkammer.at/viewer/api/v1/records/AC12404762/files/source/AC12404762.pdf>

Weiters sind die kürzlich fertiggestellten und noch geplanten Siedlungserweiterungen in den betreffenden Gebieten sowie deren zusätzliches Fahrgastpotenzial zu berücksichtigen. Die neue Haltestelle „Wien Benyasastraße“ sowie die erneuerten Haltestellen werden den 23. Wiener Gemeindebezirk Liesing sowie Teile des 12. Bezirks Meidling besser erschließen.

So wurde auf den ehemaligen Unilever-Gründen in Liesing bereits eine neue Wohnhausanlage mit rund 600 Wohnungen für etwa 1.200 Personen errichtet.² Das Projekt „Wildgarten - Wohnen am Rosenhügel“ liegt zwar im 12. Bezirk, ist aber stadträumlich dem Atzgersdorfer Stadtentwicklungsgebiet zuzuordnen. Bis zum Jahr 2024 entstehen im „Wildgarten“ etwa 1.100 Wohneinheiten für rund 2.300 Menschen.³ Das „Biotop Wildquell“ bietet in rund 850 Wohneinheiten ca. 1.700 Menschen Raum zum Leben sowie Büro-, Gewerbe- und Geschäftsflächen.⁴ Mit dem "Carré Atzgersdorf" schließlich entstehen rund 1.500 neue Wohnungen für etwa 3.000 Menschen und ein neuer zentraler Platz nahe dem Ortskern Atzgersdorf.⁵ In Summe steigt daher die Wiener Wohnbevölkerung im relevanten Einzugsbereich der Südbahn um mindestens 8.200 Personen, die ebenfalls zu einem wesentlichen Teil auf die Südbahnstrecke angewiesen sind. Geht man davon aus, dass ca. ein Viertel der Wohnbevölkerung das gewichtete Pendlerpotenzial⁶ darstellt, wären dies rund 2.000 Personen und etwa gleich viele PKW-Fahrten zusätzlich in Wien.

Auch die Siedlungsentwicklung in der Gemeinde Brunn am Gebirge lässt die Notwendigkeit einer zusätzlichen Verkehrsstation „Brunn Europaring“ in räumlicher Nähe zum Büro- und Geschäftsstandort Campus 21 erkennen (UVE, S. 42). Hier ist ebenfalls mit einer erheblichen Zunahme der Wohnbevölkerung zu rechnen. So wird davon ausgegangen, dass die Bevölkerung der Gemeinde Brunn am Gebirge zwischen 2021 bis 2050 von ursprünglich etwa 12.000 Personen⁷ um 11,8 %⁸ somit um rund 1.400 Personen anwachsen wird, die wiederum ein gewichtetes Pendlerpotenzial⁹ von etwa 360 Personen bzw. PKW-Fahrten pro Tag (bezogen auf das Jahr 2050) verursachen werden. Der überwiegende Teil dieser 1.400 Personen wird im Bereich des neuen, derzeit erst im Planungsstadium befindlichen Wohnquartiers „Ehemalige Glasfabrik/Quartier 21“ wohnen, das sich im unmittelbaren Nahebereich der neuen Verkehrsstation befindet. Um eine Vergleichbarkeit der Daten zu gewährleisten, sind diese Zahlen anteilig - linear - auf das Basisjahr der Darstellung der Verkehrsentwicklung durch die Projektwerberin in der Betriebsphase – nämlich 2035 - umzurechnen, in dem die volle Besiedlung dieses neuen Wohnquartiers noch nicht

² Stadt Wien: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/unilever-gruende>; Anzahl der Bewohner anhand Statistik Austria, Wohnen 2022, S. 24, errechnet: https://www.statistik.at/fileadmin/user_upload/Wohnen-2022_barrierefrei.pdf

³ Stadt Wien: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/wildgarten>

⁴ Stadt Wien: <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/biotop-wildquell>; Anzahl der Bewohner anhand Statistik Austria, Wohnen 2022, S. 24, errechnet: https://www.statistik.at/fileadmin/user_upload/Wohnen-2022_barrierefrei.pdf

⁵ <https://www.wien.gv.at/stadtplanung/carree-atzgersdorf-gruenes-stadtviertel-in-liesing>; Anzahl der Bewohner anhand Statistik Austria, Wohnen 2022, S. 24, errechnet: https://www.statistik.at/fileadmin/user_upload/Wohnen-2022_barrierefrei.pdf

⁶ Schlüssel aus AK Wien: Pendeln in der Ostregion - Potenzial für die Bahn, S. 7 Definition: „gewichtetes Pendlerpotenzial: Die Potenzialbewertung erfolgte durch ein an die Peperna-Kurve (Peperna, 1982) angelehntes, abnehmendes Gewichtungssystem. D.h. mit zunehmender Entfernung wird es immer unwahrscheinlicher, dass die betreffende Person die Bahn nutzt. Bei dieser Ermittlung des Beitrags eines Wohn- oder Arbeitsortes einer Person zum Potenzial einer Haltestelle wurden adaptierte Akzeptanzfunktionen je nach Lage der Haltestelle (städtisch, ländlich) und nach Bedienqualität angewendet. Auch die Art des Arbeitsverhältnisses wurde berücksichtigt. Damit gibt die Höhe bzw. die Zahl des gewichteten Pendlerpotenzials also die Zahl der potenziellen täglichen Bahnpendler/-innen wieder.“

⁷ Statistik Austria, Bevölkerung und Soziales - Bevölkerungsstand (2021), Brunn am Gebirge: <https://www.statistik.at/atlas/blick/?gemnr=31704#>

⁸ ÖROK-Regionalprognosen Bevölkerung: <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/65>

⁹ Vgl. Fußnote 6

erreicht sein wird. Dementsprechend ergibt sich ein gewichtetes Pendlerpotenzial¹⁰ von etwa 170 Personen bzw. PKW-Fahrten täglich (bezogen auf das Jahr 2035). Es ist davon auszugehen, dass diese Pendler bei Vorliegen eines entsprechenden Bahnangebotes dieses auch nutzen werden, sodass diese PKW-Fahrten und die dadurch verursachten Schadstoffemissionen entfallen werden.

Nach den Ausführungen in der UVE (S. 70) kommt es bei Umsetzung des Projektes in der Betriebsphase ab dem Jahr 2035 im Vergleich zur Nullvariante in Summe zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen von 2.711 Tonnen per anno.

In Summe entsteht alleine durch den Siedlungsneubau im Einzugsbereich der neuen Haltestellen ein gewichtetes Pendlerpotenzial von etwa 2.170 Personen bzw. PKW-Fahrten pro Tag (bezogen auf das Jahr 2035). Geht man von einer durchschnittlichen Pendeldistanz im betroffenen Gebiet um die Südbahnstrecke von 20 km hin und retour¹¹ und etwa 250 Arbeitstagen p.a. aus, kommt man bei Zugrundelegung der Emissionskennzahlen 2023 des Umweltbundesamtes¹² bei einem CO₂-Ausstoß (gesamte Emissionen CO_{2aequ}) für den Personentransport Schiene von 13,3 g/Pkm im Vergleich mit dem motorisierten Individualverkehr von 218,7 g/Pkm zu einem Einsparungspotenzial an CO₂ nur bezüglich des Siedlungsneubaues im Nahebereich der Ausbaustrecke von insgesamt über 2.200 Tonnen per anno (Daten beziehen sich auf das Jahr 2035). Dementsprechend findet der überwiegende Teil der CO₂-Einsparungen unmittelbar im Wiener Stadtgebiet oder direkt an der Peripherie statt.

Vergleichbares gilt für die Luftschadstoffe NO_x und Feinstaub. Geht man von einer durchschnittlichen Gesamtemissionsbelastung für NO_x beim PKW von 0,57 g/Pkm und 0,05 g/Pkm bei der Bahn sowie bei Feinstaub beim PKW von 0,029 g/Pkm und 0,004 g/Pkm bei der Bahn aus¹³, so ergibt sich eine jährliche Reduktion der Schadstoffbelastung in der Region südliches Wien von etwa 5,6 Tonnen NO_x und etwa 0,3 Tonnen Feinstaub (ebenfalls bezogen auf das Jahr 2035). Damit kann das gegenständliche Projekt einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Luftreinhalteziele im Wiener Raum beitragen.

Zusätzlich sind folgende volkswirtschaftliche Auswirkungen des geplanten Projektes zu berücksichtigen:

Über den Wiener Investitionsanteil für den viergleisigen Ausbau Wien Meidling - Mödling von rd. 730 Mio. Euro wird eine Bruttowertschöpfung in Höhe von knapp 261 Mio. Euro in Wien generiert. Dies bedeutet einen Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt von über 291 Mio. Euro. Insgesamt werden durch den Ausbau über 3.460 Arbeitsplätze in Wien gesichert bzw. geschaffen.

Österreichweit zeigen sich die ökonomischen Effekte des Baus mit einem BIP-Beitrag von 534 Mio. Euro und rund 5.360 gesicherten bzw. geschaffenen Arbeitsplätzen. Die

¹⁰ Vgl. Fußnote 6

¹¹ Statistik Austria, Registerbasierte Statistiken - Pendeldistanzen (2016):
https://www.statistik.at/fileadmin/publications/Registerbasierte_Statistiken_-_Pendeldistanzen_-_Kalenderjahr_2016_SB_10.27.pdf

¹² UBA: Emissionskennzahlen 2023:
https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/themen/mobilitaet/daten/ekz_pkm_tkm_verkehrsmittel.pdf

¹³ UBA, wie oben

öffentliche Hand profitiert von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben in Höhe von 273 Mio. Euro.

Jede in den viergleisigen Ausbau Wien Meidling - Mödling eingesetzte Million Euro schafft damit österreichweit 0,65 Mio. Euro an zusätzlicher Wertschöpfung, sieben Jobs und staatliche Rückflüsse aus Steuern und Abgaben von über 0,37 Mio. Euro.

Wertschöpfung/Beschäftigung

Wertschöpfungseffekte	Effekte in Wien	Österreichweite Effekte
Direkte BWS (in Mio. Euro)	179,08	213,67
Indirekte BWS (in Mio. Euro)	58,66	218,04
Induzierte BWS (in Mio. Euro)	22,95	46,02
Totale BWS (in Mio. Euro)	260,69	477,73
Bruttoregionalprodukt direkt	200,18	238,85
Bruttoregionalprodukt total	291,41	534,02

Jahresbeschäftigungsplätze	Effekte in Wien	Österreichweite Effekte
Direkte Beschäftigung (in Köpfen)	1921	2396
Indirekte Beschäftigung (in Köpfen)	1199	2432
Induzierte Beschäftigung (in Köpfen)	343	534
Totale Beschäftigung (in Köpfen)	3 463	5 362
Direkte Beschäftigung (in VZÄ)	1 825	2 264
Indirekte Beschäftigung (in VZÄ)	986	2 000
Induzierte Beschäftigung (in VZÄ)	282	439
Totale Beschäftigung (in VZÄ)	3 094	4 703

Fiskalische Effekte

Abgabenart	Mio. €
USt.	162
KoeSt.	30
LSt.	18
SozVers.	21
ESt.	42
GESAMT	273

Quelle: Econmove, 2024

Am meisten profitieren von dem Projekt Bereiche der Baubranche wie Hochbau, Tiefbau, Bauinstallations- und sonstige Ausbauarbeiten und Dienstleistungen von Architektur- und Ingenieurbüros sowie der Handel.

Aus den oben dargelegten Gründen sind Genehmigung und Realisierung des vorliegenden Projektes „Wien Meidling - Mödling, 4-gleisiger Ausbau“ unseres Ermessens im überwiegenden öffentlichen Interesse gelegen und werden seitens des Standortanwalts von Wien unterstützt.

Freundliche Grüße

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Dr. Alexander Biach
Standortanwalt Wien