

9

# Für Wien

**Infrastrukturprojekte  
für die Ostregion**

Chancen - Investitionen - Wertschöpfung

Impressum:

Herausgeber:Wirtschaftskammer Wien | Straße der Wiener Wirtschaft 1 Stand: Juni 2017

Für den Inhalt verantwortlich: Abteilung Wirtschaftspolitik | Abteilung Stadtplanung und Verkehrspolitik |  
Abteilung Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Grafik: Marketing | Druck: Eigenvervielfältigung

## INHALT

Einführung .....	4
Lobautunnel Now.....	5
Willkommen am Neuen Internationalen Busterminal Wien! .....	7
Bahn frei für die 3. Piste .....	10
Zukunftsprojekt Breitspurbahn .....	13
Verbindung zum Nachbarn Slowakei .....	15
Potenziale der S-Bahn ausschöpfen .....	17
Tourismusfaktor Multifunktionshalle.....	20
Breitband: die digitale Zukunft Wiens .....	22

# EINFÜHRUNG

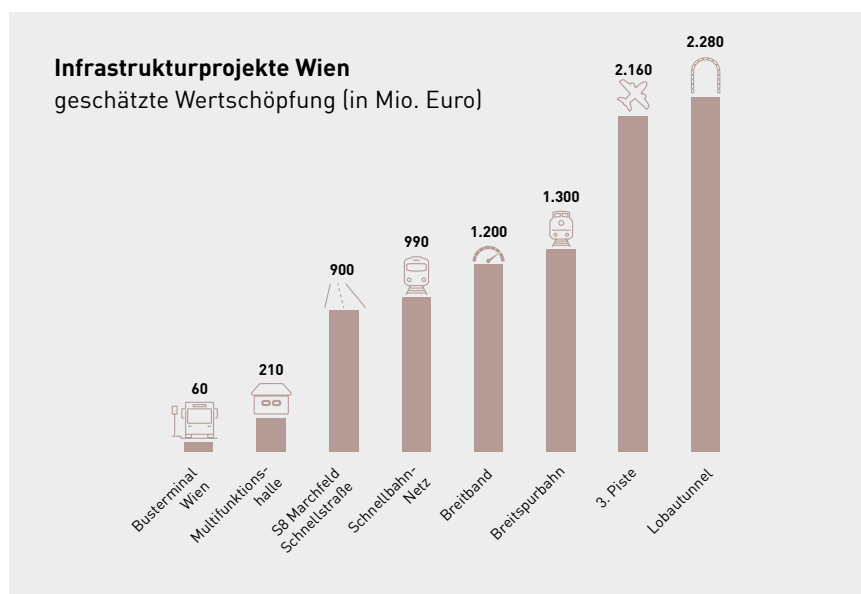
Der heutige Wirtschaftsstandort Wien steht auf dem Fundament vergangener Investitionen: Straßen, Autobahnen, Eisenbahngleise, Ver- und Entsorgungsleitungen oder Einrichtungen für die Freizeitgestaltung der Wienerinnen und Wiener. Denn bevor ein Standort prosperiert, muss eine geeignete Infrastruktur bereitgestellt werden. Geeignet ist die Infrastruktur dann, wenn sie zeitgemäß, sprich auf dem Stand der Technik, in ausreichendem Maße verfügbar und vor allem den Bedürfnissen der Nutzer entsprechend vorhanden ist.

In Wien ist diese Eignung nicht mehr in allen Punkten gegeben. Bei vielen wichtigen Infrastruktureinrichtungen sind die Reserven bereits erschöpft. So kommt der Straßenverkehr auf wichtigen Verbindungsrouten immer öfter zum Erliegen, der digitale Datentransfer stockt aufgrund fehlender Anschlüsse an das Breitbandnetz und so manche Veranstaltung, die tausende in- und ausländische Besucher locken

könnte, kann nicht stattfinden, weil es keinen passenden Veranstaltungsort gibt.

Die folgenden acht Projekte stellen die aus Sicht der Wirtschaftskammer Wien dringendsten Infrastrukturprojekte dar. Sie sollen möglichst bald umgesetzt werden, um den Wirtschaftsstandort Wien für die kommenden Jahrzehnte noch besser aufzustellen und für die anstehenden Herausforderungen gut vorzubereiten. Mit einer soliden und modernen Basis an Infrastruktur wird es gelingen, dass sich zahlreiche weitere Betriebe zu den rund 137.000 Wiener Unternehmen ansiedeln – die Voraussetzung für neue Arbeitsplätze in Wien.

Durch diese acht Projekte können rund 130.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden, alleine die Investitionen in die Umsetzung der Vorhaben wird eine geschätzte Wertschöpfung von mehr als 9,1 Milliarden Euro auslösen. Und damit die Investitionskosten von 7,6 Milliarden deutlich übertreffen.



# LOBAUTUNNEL

## NOW

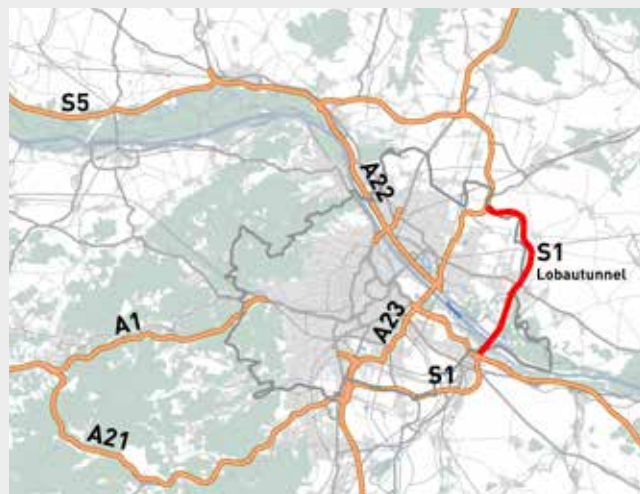
### Weshalb ein 19 km langer Schnellstraßen-Abschnitt für Wien auch eine Arbeitsplatzfrage ist

Im nordöstlichen Stadtgebiet laufen bereits seit über zehn Jahren die Vorbereitungen für das letzte Stück einer der größten Straßeninfrastrukturen der Großstadt Wien. Der Lobautunnel stellt in Verbindung mit der sechsten Donauquerung den einzigen noch nicht realisierten Abschnitt des „Regionenrings“ rund um Wien dar, der gemeinsam mit A1 – A21 – S1 – A22 – S5 – S33 die Region Wien-Niederösterreich verbindet. Das fehlende Schnellstraßen-Stück der S1 Nordostumfahrung misst rund 19 km Länge (ca. 8,2 km davon als Tunnel unter der Donau und dem Nationalpark Lobau) und sollte laut Investitionsplan mit rund 1,9 Mrd. Euro zwischen 2019 und 2026 errichtet werden. Doch das Projekt steckt in rechtlichen Verfahren fest - trotz positiv erledigter Umweltverträglichkeitsprüfung. Auch ein klares Statement und politische Unterstützung durch die Stadt Wien für diese wichtige Infrastruktur für Wien lassen noch auf sich warten. Für den Wirtschaftsstandort Wien steht mit diesem Projekt allerdings einiges auf dem Spiel. Der Lobautunnel kann zentrale Funktionen erfüllen – sofern er denn nun endlich das „go“ erhält.

#### Entlastung des Verkehrsnetzes

Mit dem Lobautunnel in voller Funktion kann die bereits dringliche Entlastung der A23 Südosttangente erwirkt werden, die ihre Kapazitätsgrenzen längst überschritten hat. Durchschnittlich 191.000 Fahrzeuge queren täglich über die A23-Praterbrücke die Donau, auf Höhe Baumgasse sind es bereits über 199.000 Fahrzeuge. Immer häufigere Überlastungen und Staus auf der A23 führen zu Rückstaus

im donauquerenden Verkehr – zuverlässige Lieferungen zu den Stoßzeiten, die vor allem für den Wirtschaftsverkehr wichtig sind, werden so immer häufiger zum Glücksspiel. Auch im Falle eines Verkehrsunfalls auf der A23 würde mit der S1 endlich eine adäquate Ausweichstrecke zur Verfügung stehen.



Eine spürbare Entlastung des heimischen Verkehrsnetzes würde der Lobautunnel auch direkt für den 21. und 22. Bezirk bringen und die Lebensqualität erhöhen. In den beiden Flächenbezirken werden zwar die öffentlichen Verkehrsmittel Stück für Stück ausgebaut, allerdings können diese bei weitem nicht die Pendlerströme aufnehmen, wie die Stadtpolitik sich dies wünscht. Auch die Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung in der Region Wien, zur

Investitionen  
**1.900 Mio. €**

geschätzte  
Wertschöpfung  
**2.280 Mio. €**

zukünftigen Flexibilisierung der Arbeitszeiten und Entwicklungen im (Online-) Handel und daraus ableitbarer erhöhter Logistikverkehr verweisen auf den dringenden Bedarf, rechtzeitig (ÖV- und Straßen-) Infrastruktur herzustellen. Andernfalls steht lediglich das lokale Straßennetz den kommenden Herausforderungen gegenüber.

#### Stadtentwicklung im Nordosten Wiens braucht den Lobautunnel

Betriebsansiedlungen benötigen eine gute Anbindung an leistungsstarke Verkehrsinfrastruktur, und hier vor allem an Straßeninfrastruktur. In Wien liegen die großen Flächenreserven für Betriebsentwicklungen im Nordosten des Stadtgebietes – über 100 ha sind alleine im 22. Bezirk unmittelbar abrufbereit, weitere 500 ha könnten mittel- bis langfristig aufgeschlossen werden. Diese können allerdings nur dann auch verwertet werden, wenn die Zufahrt nicht über das sekundäre Verkehrsnetz erfolgen muss sondern eine hochrangige Straßenanbindung hergestellt wird. Auch und vor allem für die Zukunft des Stadtentwicklungsgebiets Seestadt Aspern ist die Frage, ob der Lobautunnel errichtet wird, richtungweisend. Wie erfolgreich können Betriebsansiedlungen in diesem Gebiet überhaupt greifen, wenn keine entsprechende Anbindung vorhanden ist?

Zudem muss bedacht werden, wie das durch den enormen Bevölkerungszuzug wachsende Verkehrsaufkommen abgeführt werden kann – für die Seestadt sind 20.000 neue Bewohner prognostiziert. Eine U-Bahn-Linie alleine wird zu wenig sein. Im Rahmen der (städtebaulichen) Umweltverträglichkeitsprüfung der Seestadt Aspern, die die Voraussetzung für die Entwicklung des Gebiets ist, wurden bereits verbindliche Zusagen gemacht, wie das Verkehrsaufkommen umweltverträglich abzuwickeln ist. Die S1 mit Lobauquerung ist Teil des Konzepts. Für eine vorausschauende Verkehrsplanung des Stadtentwicklungsgebiets Seestadt Aspern wird es außerdem eine Anbindung über die Stadtstraße Aspern brauchen, die den Verteiler zur A23 hin leitet. Ohne eine Alternative in Form der S1 Spange Seestadt Aspern und der S1 Nordostumfahrung

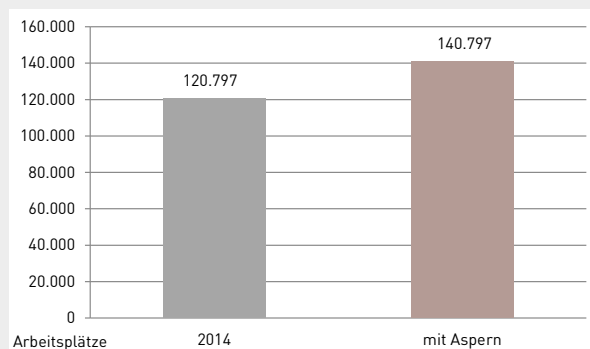
inkl. Lobautunnel würde dann noch ein gewaltiger Brocken zur bestehenden Überlastung der A23 Südosttangente dazu kommen. Aus Sicht der Stadtentwicklung im Nordosten Wiens wird es ohne den Lobautunnel kaum gehen...

#### Infrastrukturanbindung schafft Arbeitsplätze

Die Entwicklung der Seestadt Aspern bietet Chancen, die strukturelle Unterversorgung mit Arbeitsplätzen in den „transdanubischen“ Bezirken aufzuholen. Zusätzlich zu den 20.000 Bewohnern ist auch vorgesehen, ca. 20.000 Arbeitsplätze in der Seestadt Aspern zu schaffen. Ohne eine hochwertige Anbindung werden Investoren aber nur schwer für die Ansiedlung zu gewinnen sein und folglich nur wenige Arbeitsplätze geschaffen werden.

Diese Arbeitsplätze bereits im Nordosten vorzufinden, würde dazu beitragen, den donauquerenden Pendlerverkehr zu entschärfen, da viele Arbeitnehmer aus dem 21. bzw. 22. Bezirk, aber auch aus dem niederösterreichischen Umland, hier Arbeitsplätze finden könnten. Bevölkerungsprognosen deuten auf ein starkes Wachstum gerade in den nordöstlichen Stadtgebieten hin. Hier auch gleichzeitig Arbeitsplätze zu schaffen und die bestehenden und geplanten Betriebsgebiete zu nutzen und infrastrukturell auszustatten, wäre ein wichtiger Schritt in Richtung verkehrssparender „Stadt der kurzen Wege“. Das Projekt „Lobautunnel“ würde eine geschätzte Wertschöpfung von 2.280 Mio. Euro für die Region erzielen.

#### Arbeitsplätze 21.+22. Bezirk



# „WILLKOMMEN AM NEUEN INTER- NATIONALEN BUSTERMINAL WIEN!“

## Aber wann?

### Status Quo in Wien

Derzeit gibt es drei Fernbus-Terminals in Wien: den Vienna International Bustrminal in Erdberg, den Vienna Bustrminal Stadion Center und den Internationalen Bustrminal Wien Hauptbahnhof. Für Reisende sind diese verstreuten Abfahrtspunkte wenig angenehm, noch dazu, wo die Standorte zunehmend an ihre Limits kommen bzw. der Standort am Hauptbahnhof überhaupt nur provisorisch eingerichtet wurde und in absehbarer Zeit wieder abgesiedelt werden wird. Diesem Angebot an Standorten steht die Entwicklung der Nachfrage durch Fernbusse gegenüber: 2013 lag die Anzahl aller ankommenden und abfahrenden internationalen Fernreisebusse bei 92.000 Bussen, zwei Jahre später waren es bereits 120.000 Busse – das entspricht einer Steigerung von 30 %. Wien wird in Zukunft immer mehr zur Drehscheibe für den Fernbusverkehr in Europa. Neben der historisch wichtigen Bedeutung als Schnittstelle in den Osten werden auch die Fahrten von Wien nach Graz ausgebaut, außerdem Direktverbindungen nach Zürich und Basel eingerichtet.

Den Bustrminals fehlt es also immer mehr an den notwendigen Kapazitäten. Es fehlt aber auch an moderner Infrastruktur an den Terminals wie z.B. im Bereich Ticketing, bei bequemen Wartebereichen für die Fahrgäste, geeigneter Beleuchtung, Bushaltezonen,...

### Status Quo: 3 Bustrminals



### Trend Fernbusse

Fernbusse werden zukünftig immer mehr als Teil der internationalen Verkehrsinfrastruktur nachgefragt – so kommen bereits über drei Mio. Fahrgäste via Fernbus nach Wien. Das liegt unter anderem daran, dass Fernbusse als „Flugzeuge auf vier Rädern“ wahrgenommen werden. Sie punkten mit größerem Sitzabstand und dank stets präsentem Fahrer auch mit einem höheren Sicherheitsgefühl als in der Bahn. Die aktuell sehr günstigen Preise tun ihr übriges für die hohe Attraktivität bei den Reisenden. Gerade auch im Städtetourismus ersetzt der Bus zunehmend das Auto.



Für die Tourismusbranche wird das Segment der Bustouristen immer wichtiger. International ist dieser Trend bereits sichtbar - so kündigte im März 2017 der deutsche Fernbus-Betreiber „Flixbus“ an, seine Verbindungen 2017 und 2018 weiter ausbauen zu wollen. Umso mehr muss sich Wien für diese Entwicklung bereithalten und geeignete Infrastruktur schaffen.

#### Standortprüfung – wie lange noch?

Die Wirtschaftskammer Wien fordert bereits seit 2008 einen neuen Fernbusterminal. Die Möglichkeit, diesen in Verbindung mit dem neuen Hauptbahnhof Wien zu errichten, ließ man allerdings verstreichen – direkt am Hauptbahnhof wurden ausschließlich Regionalbuslinien und städtische Buslinien mit dem Bahnnetz verknüpft. Der bestehende Fernbusterminal am Hauptbahnhof ist nur provisorisch eingerichtet und muss in absehbarer Zeit wieder absiedeln. Seit 2014 prüft die Stadt Wien immerhin zwölf mögliche Standorte. Im Juni 2016 schafften es drei Standorte in den engeren Kreis: das Stadion Center im 2. Bezirk, Erdberg im 3. Bezirk (beide als Ausbau der bestehenden Terminals) und der Verteilerkreis Favoriten im 10. Bezirk (als neuer Standort). Alle drei Standorte liegen relativ zentral und haben direkten Zugang zum U-Bahn-Netz. Die Umsteigemöglichkeiten ins hochrangige öffentliche Verkehrsnetz sind essenziell, will man entsprechende Fahrgast-Kapazitäten verteilen:

- das Stadion Center ist bereits an die U-Bahn-Linie U2 angebunden
- der bestehende Terminal in Erdberg liegt an der U3
- der Verteilerkreis Favoriten erhält mit Anfang September 2017 eine neue U1-Station

#### Neuer Busterminal: Standortprüfung



Die Anbindung ins hochrangige Straßennetz und das verfügbare Platzangebot der Standorte sind allerdings unterschiedlich. In der Gesamtbeurteilung für den neuen Internationalen Busterminal Wien sticht aus Sicht der Wirtschaftskammer Wien der Standort Verteilerkreis Favoriten heraus – nur dort ist das Platzangebot ausreichend und die direkte Anbindung an das Autobahnnetz (A23 Südosttangente) gegeben.

#### Anforderungen an einen modernen Internationalen Fernreisebus-Terminal

Um den heutigen Anforderungen für die Abwicklung der Bustransporte zu genügen, muss für mehrere Funktionen am Terminal vorgesorgt werden:

- für die Gewährleistung einer ausreichenden Kapazität sind mindestens 31 Bussteigkanten plus einer Wachstumsreserve vorzusehen



Investitionen  
**50 Mio. €**

geschätzte  
Wertschöpfung  
**60 Mio. €**

- zur Absicherung gegenüber der Witterung bedarf es einer Überdachung der Bussteiganten bzw. der Abfertigungsfläche
- für Abholende und Zubringer braucht es genügend Kurzparkmöglichkeiten
- wie an jedem Bahnhof sind auch am Busterminal ausreichend Wartebereiche, Gastronomiezone und Einkaufsmöglichkeiten für den Grundbedarf der Reisenden einzurichten
- weiters braucht es selbstverständlich moderne Ticketcounter und sanitäre Einrichtungen für Fahrgäste, Terminalpersonal und Busfahrer
- für die eigentliche Transportinfrastruktur muss auf eine praktikable Wasserversorgung bzw. Abwasserentsorgung für die Busse geachtet werden sowie eine Waschstraße und Abstellplätze für Busse errichtet sein
- und abschließend sind natürlich Räumlichkeiten für die Betriebsleitstelle und moderne Infosysteme am Areal des Busterminals vorzusehen

Bei allen technischen und organisatorischen Notwendigkeiten sollte auch auf eine attraktive Optik geachtet werden. Ein Fernbusterminal kann sehr wohl als hochwertige Architekturimmobilie errichtet werden - wie es beispielsweise Hamburg und München mit ihren Zentralen Omnibusbahnhöfen vorgezeigt haben. Beide deutschen Städte haben es - nebenbei gesagt - geschafft, den Busterminal sehr zentral und in Hauptbahnhof-Nähe zu halten.

#### Rasch entscheiden, klug entscheiden

Wien braucht endlich einen modernen internationalen Busterminal, der seinen Namen auch verdient und einer Weltstadt und einer Tourismusmetropole wie Wien auch würdig ist. Den ankommenden Fahrgästen wird damit von Anfang an ein positives Bild der Stadt gezeigt, sodass sie gerne nach Wien kommen. Durch die Errichtung eines neuen zentralen Busterminals können 850 Arbeitsplätze geschaffen und eine Wertschöpfung von ca. 60 Mio. Euro erreicht werden. Die Stadtpolitik ist nun dringend gefordert, den Stillstand zu überwinden und eine Entscheidung zu treffen, damit das Projekt endlich realisiert werden kann.

#### Zentraler Omnibusbahnhof Hamburg



# BAHN FREI FÜR DIE 3. PISTE

## Rechtsverbindlichkeit bei langfristigen Investitionen sicherstellen

### Der Flughafen als Verkehrsdrehscheibe

Einige Fakten vorweg. 23,35 Millionen Passagiere nutzten im Jahr 2016 den Flughafen Wien und damit um 2,5 Prozent mehr als im Jahr zuvor. 17 Millionen (also knapp  $\frac{3}{4}$ ) davon waren Lokalpassagiere, 6 Millionen Transferpassagiere. Mit mehr als 225.000 Flugbewegungen im Jahr 2016 lag der Wert leicht unter dem Vorjahr - für das Jahr 2020 rechnet der Flughafen Wien wieder mit einem Anstieg der Flugbewegungen.

Um diese Werte zu erreichen, braucht es Basis-Infrastruktur. Als Kernelement im Flugverkehr stehen am Flughafen Wien derzeit zwei sich kreuzende Start-/Landebahnen zur Verfügung - aufgrund der gekreuzten Lage kann allerdings nur die Kapazität von 1,6 Pisten genutzt werden. Um auf die langfristig erwartete Entwicklung vorbereitet zu sein, wird eine dritte Piste erforderlich sein, um die ansonsten entstehenden „Warteschleifen“ der Flugzeuge in Stoßzeiten, Verspätungen, Treibstoffverbrauch und Lärm zu minimieren. Vorausschauend auf die zukünftige Verkehrsentwicklung im Luftverkehr hatte der Flughafen Wien mit der Projektierung einer 3.680 Meter langen dritten Piste begonnen. Deren Bau wird eine Wertschöpfung von 2,2 Milliarden Euro auslösen.

### Der Flughafen als Schlüsselfaktor im internationalen Wettbewerb

Für die Positionierung des Wirtschaftsstandorts Wien im internationalen Wettbewerb der Städte hat der

Flughafen Wien eine hohe Bedeutung. Er bedeutet ein überaus wichtiges Tor des Großraums Wien zu internationalen Märkten für Geschäftsreisende, aber auch den long-distance-Tourismus. Gleichzeitig wird er als Hub genutzt und nimmt als internationaler Dreh- und Angelpunkt einen hohen Stellenwert ein.

Diese Drehkreuzfunktion ermöglicht erst die hohe Frequenz durch Flugreisende, die hier umsteigen, und wiederum den Fluglinien die Grundlage bietet, in Wien viele Destinationen anzubieten. Das Potenzial des Heimatmarktes alleine wäre zu gering für Flugziele wie zum Beispiel mittelgroße Städte in Rumänien. Genau von diesem Angebot profitieren aber die Unternehmen im Großraum Wien. Und die Verfügbarkeit möglichst vieler Destinationen weltweit ist auch ein wichtiger Faktor für die Standortentscheidung von internationalen Konzernen. Damit sichert die Vielfalt des Angebots am Flughafen indirekt Arbeitsplätze in Wien. Der Flughafen ist zudem ein Luftfrachtdrehkreuz, auch das wirkt sich sehr positiv auf den Wirtschaftsstandort aus. Diese Funktionen des Flughafen Wien muss man sich angesichts intensiver Diskussionen um Investitionen in bauliche Infrastruktur wieder verstärkt ins Bewusstsein rufen. Investitionen in die Absicherung derartiger Infrastruktur-Elemente wie eines Flughafens bewegen sich in Größenordnungen, die umfassende Planungen und vorausschauende Kalkulationen erfordern.

Nach den Auswirkungen von 9/11, die weltweit zu Rückgängen der Nachfrage in der Luftfahrt führten, steigen heute die Fluggastzahlen wieder. Der Flughafen Wien muss in seiner Verantwortung

Investitionen  
1.800 Mio. €

geschätzte  
Wertschöpfung  
2.160 Mio. €

als großer Infrastrukturbereitsteller natürlich diese Entwicklung im Auge haben und frühzeitig Maßnahmen in die Wege leiten, um den Flughafen und in Folge auch die Wirtschaftsregion Wien-Niederösterreich wettbewerbsfähig zu halten. Anhand des aktuellen Projekts „3. Piste“ zeigt sich sehr deutlich, dass derartige Großprojekte eine lange und sorgfältige Vorbereitungszeit benötigen – das Projekt „3.Piste“ steht nun inzwischen bei über 17 Jahren Planungszeit!

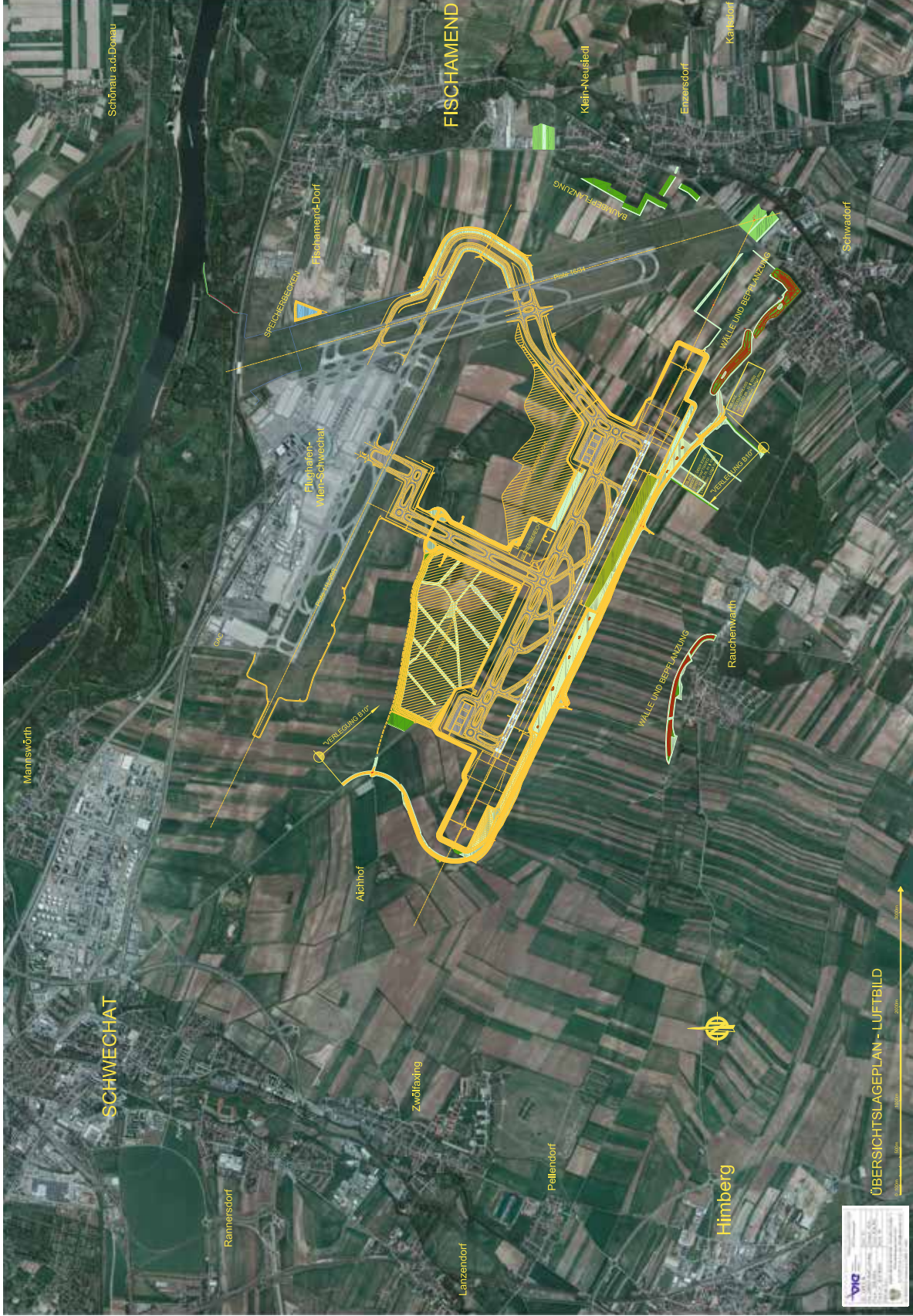
#### UVP und Mediationsverfahren

Für Großprojekte wie die dritte Piste ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung zwingend vorgeschrieben. Als Vorbereitung des UVP-Verfahrens startete der Flughafen Wien im Jahr 1999 freiwillig das europaweit größte Umweltmediationsverfahren, das jemals initiiert wurde. Mit einem beeindruckenden Ergebnis: nach fünf Jahren Verfahrensdauer unterschrieb der Großteil der über 50 Gruppierungen rechtlich verbindlich das ausgehandelte Mediationsergebnis. Die auf breiter Basis erarbeiteten Dokumente wurden seitens des Flughafen Wien als Grundlage für die Umweltverträglichkeitserklärung verwendet. Die Umweltverträglichkeitsprüfung für die dritte Piste am Flughafen Wien wurde nicht zuletzt aufgrund dieser intensiven Vorarbeiten in erster Instanz positiv entschieden.

#### Großinvestitionen in die Infrastruktur brauchen vor allem eines: Rechtssicherheit

Angesichts dieser langen Zeiträume, die derart große Infrastrukturprojekte erfordern, braucht es verlässliche und verbindliche Spielregeln, die über die gesamte Verfahrensdauer halten. Andernfalls drohen hohe Zusatzkosten, die solche Projekte derart verteuern, dass zukünftig kaum noch Investitionen in Infrastruktur getätigt werden.

Lassen sich Investoren auf derart lange, umfangreiche und kostenintensive Projekte ein, tragen sie immer ein Risiko. Dieses Risiko muss allerdings von der Politik klar umrissen sein und in realistischen Grenzen bleiben. Anstatt der derzeitigen Handhabung von langen und letztendlich offenbar dann doch ohne Verbindlichkeit durchführbaren Planungsprozessen braucht es kürzere Verfahren und Rechtssicherheit. Ansonsten bringen Unsicherheiten, Kostenexplosionen oder sogar der Projektabbruch unverantwortliche Folgekosten, auf die sich kein Investor einlassen wird – das verunmöglicht jedes Großprojekt.



# LAGE DER GEPLANTEN 3. PISTE AM FLUGHAFEN WIEN

**Ausrichtung:** 11R/29L

**Pistenlänge:** 3.680 Meter

**Pistenbreite:** 60 Meter

**Instrumentenlandesystem:** ILS CAT III auf Schwelle 29L

**Lage:** 2.400 Meter südlich der Piste 11/29 und 2.600 Meter westlich der gedachten Verlängerung der Piste 16/34.

Die geplante Lage der 3. Piste ist ein Ergebnis des Mediationsverfahrens Flughafen Wien. Sie wurde dort nach eingehender Prüfung einvernehmlich als Lärm schonendste Variante erkannt.



# ZUKUNFTS- PROJEKT BREITSPURBAHN

## Auf der neuen Seidenstraße zu den Märkten in Asien

### Systemwechsel Normalspur-Breitspur

Als wichtige Infrastruktur für den Güter- und Personenverkehr ist in den meisten Ländern der Europäischen Union die Eisenbahn auf Normalspur-Schienen mit 1435 mm Spurweite ausgebaut.

Ein gänzlich anderes System wird in den östlich angrenzenden Staaten gefahren. Hier dominiert ein Breitspur-System mit einer Spurweite von 1520 bzw. 1524 mm. Für den internationalen Warenverkehr auf der Schiene bedeutet das, dass zeitintensiv auf ineffizienten Schnittstellen auf eine andere Spurweite gewechselt werden muss. Der Anteil der Schiene am Güterverkehr zwischen der EU, den Nachfolgestaaten der Sowjetunion und China bleibt folglich bislang gering.

Bestehende Umschlagstellen im Raum der Europäischen Union gibt es derzeit in den baltischen Staaten, Finnland, an der deutschen Ostsee, in Polen und in Košice in der Ostslowakei. In Košice biegt die derzeit eingleisige Breitspurtrasse aus der Ukraine in den Europäischen Raum ein. Wie kann hier eine moderne Lösung gefunden werden, von der die österreichische Wirtschaft profitiert?

### Anbindung in Mitteleuropa & Transportzeiten verkürzen

Die russische Breitspurbahn endet derzeit im slowakischen Košice. Eine Verlängerung bis in den Raum Wien hat Potenzial für die österreichische Volkswirtschaft und bietet Chancen für die heimische

Wirtschaft. Die Breitspurbahn dient als Alternative zu den Hochseetransporten aus Fernost, die per Bahn oder Lkw nach Zentraleuropa weitergeleitet werden. Wenn im Vergleich zur heutigen Bahnverbindung ein Güterumschlag entfällt und der Systemwechsel von Breitspur auf Normalspur erst in Österreich getätigt werden muss (bzw. hier sofort direkt auf LKW umgeschlagen wird), so entstehen einerseits Zeit- und Kostenvorteile für die österreichischen Unternehmen und andererseits wird die Gefahr einer Beschädigung von Gütern reduziert.

Der neue Umschlagterminal wäre mit einem Logistikzentrum im Raum Wien bestens platziert. Für die Klärung, wie diese Anbindung an Mitteleuropa bestmöglich zu bewerkstelligen ist, wurde im Jahr 2008 die „Breitspur Planungsgesellschaft“ gegründet, an der neben der ÖBB die Bahnunternehmen aus der Slowakei, Ukraine und Russland beteiligt sind. Insbesondere die Frage des Terminalstandorts konnte in einer Pre-Feasibility-Studie auf fünf Standorte eingegrenzt werden: Parndorf, Bruck an der Leitha, Himberg, Deutsch-Wagram und Gänserndorf. Die untersuchten Standorte haben Potenzial für einen Güterumschlag Schiene/Schiene und Schiene/Straße. Aufgrund des Flächenbedarfs für den geplanten Terminal sollte nun möglichst rasch die Standortfrage geklärt und die erforderlichen Flächen gesichert werden. Für die Finanzierung des Vorhabens sind noch genauere Überlegungen über Modelle anzustellen, die den öffentlichen Haushalt entlasten (z.B. PPP-Modelle oder alternative Finanzierungen).

Investitionen  
**1.080 Mio. €**

geschätzte  
Wertschöpfung  
**1.300 Mio. €**

#### Chancen für den Wirtschafts-Großraum Wien

Ein Umschlagterminal der Breitspurbahn im Raum Wien inklusiv Logistikzentrum würde sich positiv auf den Raum Wien als Verkehrsknoten und als Logistik-Drehscheibe in Europa auswirken. Jährlich würden hier geschätzte 21,5 Mio. Tonnen an Gütern umgeschlagen werden. Darüber hinaus ist von einer positiven internationalen Signalwirkung auszugehen, die solch ein Terminal und angelagerte Investitionen in die Infrastruktur haben werden. Wenn es gelingt, an diesem Standort auch Veredelungsschritte zu setzen, dann kann die Wertschöpfung in Österreich deutlich erhöht werden. Durch eine Verlängerung der Breitspurbahn bis Wien und den Bau des Terminals können über 18.000 Arbeitsplätze geschaffen werden. Für die Region wäre ein Wertschöpfungseffekt von 1,3 Mrd. Euro lukrierbar.

#### Potential für den Rohstoff- und Warenaustausch

Das Wirtschaftswachstum in Russland und in Asien führt zu verstärkten Warenströmen nach Zentraleuropa. Die Breitspurbahn bietet dazu eine attraktive Transportmöglichkeit. Neben dem Warenaustausch zwischen Zentraleuropa und Russland beziehungsweise Fernost sind für die Unternehmen in Österreich die Rohstofftransporte aus Russland von Interesse. Die Potenziale werden sich natürlich daran orientieren, welche Warengruppen transportiert werden und wie stark dies mit der Produktion der heimischen Wirtschaft korrespondiert. Ein Umschlagterminal im Raum Wien hat außerdem die Möglichkeit, zusätzlich zum Wirtschaftsstandort Österreich auch die Märkte in Tschechien, (Süd-)Deutschland, Frankreich, der Schweiz, Italien, Slowenien, Kroatien und Ungarn anzubinden. Hier kann überdies ein besonderer Standortvorteil genutzt werden, da der Terminal direkt am Knoten des Baltisch-Adriatischen Korridors mit dem Donaukorridor, und hier vor

allem an der „Magistrale für Europa“ (geplanter Eisenbahnkorridor für Personen- und Güterverkehr von Paris bis Budapest), liegt.

#### Teil der „Neuen Seidenstraße“ Richtung China

Die Breitspurbahn mit Terminal im Raum Wien kann als Teil der „Neuen Seidenstraße“ (One Belt, One Road) gesehen werden. Mit der Ende 2013 von China gesetzten Initiative sollen nicht nur die alten (Land- und Seeweg-) Handelsrouten innerhalb Asiens wiederbelebt, sondern vor allem auch große Wirtschaftskorridore zwischen den Märkten Asiens und Europa geschaffen werden. 65 Länder und etwa 4,4 Mrd. Menschen sollen see- und landseitig durch ein interkontinentales Infrastrukturnetz angebunden werden.

Für den Raum Wien, gleich wie den gesamten Wirtschaftsstandort Österreich, ist die Einbindung in die großräumigen internationalen Wirtschaftskorridore eine Investition in die Zukunft. Der Terminal der Breitspurbahn könnte als Teil des transkontinentalen Seidenstraßen-Projekts Europas größter Umschlagplatz für Güter von und nach China werden. Österreich und insbesondere Wien müssen sich hier aktiv einbringen und die Verlängerung der Breitspurbahn in den Raum Wien weiter vehement vorantreiben.

# VERBINDUNG ZUM NACHBARN SLOWAKEI

## Die S8 Marchfeld Schnellstraße hat Potenzial

### Nachholbedarf Richtung Osten

Die Region Wien orientierte sich bis zum Fall des Eisernen Vorhangs vor allem nach Süden und Westen. In den mehr als 20 Jahren seither wurde in hochrangige Straßen-Verkehrsinfrastruktur investiert: „neu“ sind die A5 Nordautobahn Richtung Brünn sowie die S1 Süd- und Nordostumfahrung (ausgenommen dem noch fehlenden Lückenschluss zwischen Schwechat und Süßenbrunn). Das Verkehrsnetz konnte nun auch aus Wien hinaus Richtung Norden und Osten wachsen und Verbindungen geschaffen werden, die in den westlichen und südlichen Grenzregionen Österreichs längst vorhanden sind.

Heute fehlt es aber immer noch an leistungsstarken Verbindungen von Wien in Richtung Slowakei. Hier ist bereits seit langem die Errichtung der S8 Marchfeld Schnellstraße geplant. Sie wird die südlich der Donau verlaufende Autobahn-Verbindung (A4 und A6) zwischen Wien und Bratislava ergänzen. Als großes Plus wird sie aber vor allem bislang eher schlechter angebundene Gebiete erschließen.

### Verbesserte Erreichbarkeit der Betriebsgebiete

Nördlich der Donau besteht noch ein enormer verkehrsinfrastruktureller Nachholbedarf – für Wien und Niederösterreich. Mit der S8 Marchfeld Schnellstraße wird nicht nur die Region besser erschlossen und der Standort Marchfeld gesichert, sondern es werden vor allem auch überregionale

Effekte erzeugt, da die Schnellstraße die zwei prosperierenden Ballungsräume Wien und Bratislava enger verbindet. Die Anbindung an hochrangige Straßenverkehrsinfrastruktur ermöglicht eine gute Erreichbarkeit der regionalen und internationalen Märkte. Davon profitieren beide Wirtschaftsregionen, insbesondere aber auch die Betriebsstandorte im Nordosten Wiens. Hier liegen vielversprechende Betriebsflächenpotenziale und Stadtentwicklungsgebiete, die noch nicht adäquat mit Infrastruktur aufgeschlossen wurden. Da eine sehr gute Anbindung für Investoren ein wichtiges Entscheidungskriterium darstellt, werden diese Flächenpotenziale nur dann gehoben werden können, wenn sowohl die S1 Nordostumfahrung vervollständigt als auch die S8 Marchfeld Schnellstraße errichtet sind. An der Möglichkeit für Betriebsansiedlungen hängt wiederum die Frage, ob Arbeitsplätze geschaffen werden können, die in den Wiener Flächenbezirken 21 und 22 und dem niederösterreichischen Umland dringend gebraucht werden. Die S8 Marchfeld Schnellstraße könnte eine Wertschöpfung von knapp 900 Mio. Euro erzielen.

### Verkehrs-Entlastung der Ortsgebiete

Großen Nutzen bringt die S8 natürlich auch für die Gemeinden des Marchfelds und damit für rund 18.000 Anwohner im Projektgebiet. Vor allem entlang der B8 und hier insbesondere in den Orten Strasshof, Gänserndorf und Markgrafneusiedl, werden die Verkehrsentlastungen stark zu spüren sein.

Investitionen  
**750 Mio. €**

geschätzte  
Wertschöpfung  
**900 Mio. €**

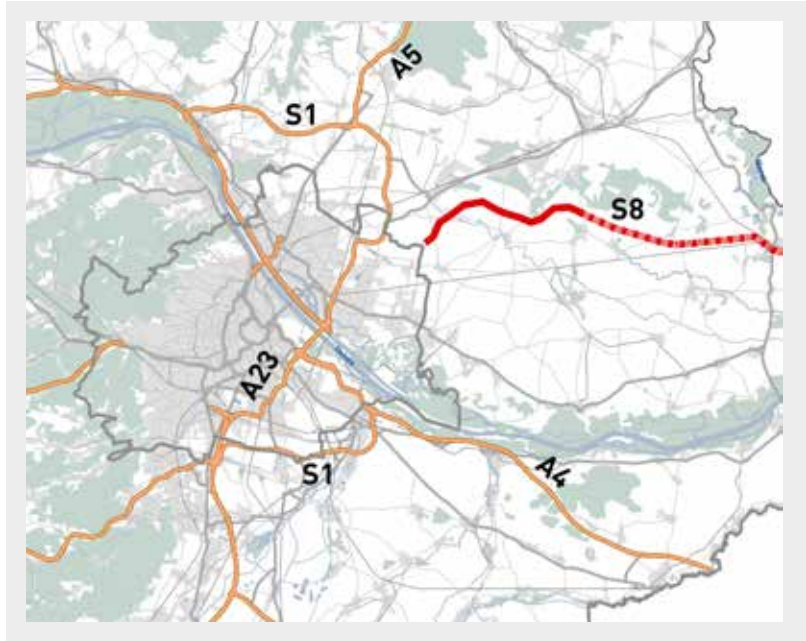
S8 Marchfeld  
Schnellstraße

### Infrastruktur in Verzug

Die S8 Marchfeld Schnellstraße soll vom neuen Knoten S1 über Deutsch Wagram südlich vorbei an Gänserndorf bis zur slowakischen Staatsgrenze bei Marchegg auf insgesamt 34 km Länge errichtet werden. Ursprünglich war ein Fertigstellungsdatum aller Abschnitte für das Jahr 2018 geplant.

Inzwischen spricht man von einem voraussichtlichen Baubeginn(!) im Jahr 2019 und Fertigstellung des 14 km langen ersten Teils (von Wien bis Gänserndorf) bis zum Jahr 2021. Die Kosten für diesen Abschnitt liegen bei rund 310 Mio. Euro. Seit 2011 läuft hier eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Immerhin ist dieser erste Abschnitt Teil des Investitionsplanes des zuständigen Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.

Im Sinne einer Wirtschaftsentwicklung im Nordosten Wiens und der Verkehrsentlastung in Niederösterreich ist eine weitere Verzögerung zu vermeiden und die noch ausstehenden Infrastruktur-Projekte voranzutreiben.





# POTENZIALE DER S-BAHN AUSSCHÖPFEN

## Ausbau und Modernisierung des Schnellbahn-Netzes im Wiener Raum

Zehn S-Bahn-Linien verknüpfen den Wirtschaftsstandort Wien mit seinem unmittelbaren Umland, insgesamt 49 Stationen befinden sich im Wiener Stadtgebiet. Profitieren können davon vor allem die Pendler aus dem/ins Wiener Umland. 60.000 Pendlerinnen und Pendler aus Niederösterreich und dem Burgenland fahren mit der Bahn zur Arbeit nach Wien. Vor allem die Linien der Stammstrecke zwischen Meidling und Floridsdorf und die Vorortelinie S45 sind auch wichtige Säulen des innerstädtischen Verkehrs.

Für Verbindungen innerhalb Wiens hat die S-Bahn noch große Reserven. Was ist zu tun,

um die Schnellbahn auch als vollwertiges Nahverkehrsmittel innerhalb der Stadt zu integrieren?

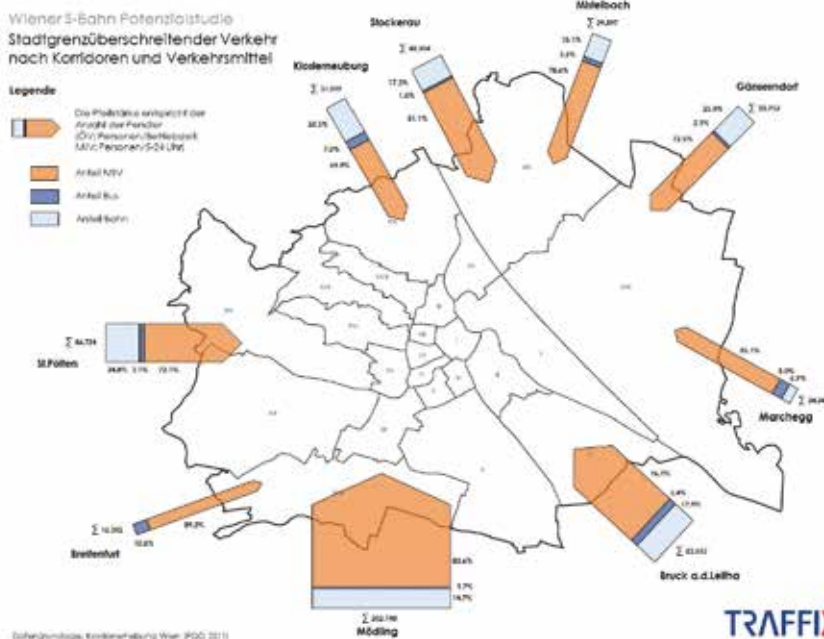
### Zwei parallele Systeme?

Historisch gewachsen wird das S-Bahn-Netz durch die ÖBB betrieben, während der städtische öffentliche Verkehr mit U-Bahn-, Straßenbahn- und Bus-Linien im Zuständigkeitsbereich der Wiener Linien liegt. Vor dem Hintergrund dieser Aufteilung entwickelten sich beide Systeme in puncto Infrastrukturangebot, Fahrplankonfiguration, Informationsdienste,

Corporate Design etc. parallel voneinander und werden vom Fahrgast in der Regel auch getrennt wahrgenommen. Trotz Integration beider Systeme unter einem gemeinsamen tariflichen Schirm des Verkehrsverbunds Ostregion wird das S-Bahn-Netz vor allem von Pendlern nachgefragt. Um auch verstärkt als Nahverkehrsmittel wahrgenommen zu werden, benötigt es noch verstärkte Anstrengungen beim Ausbau der Infrastruktur. Das Beispiel Berlin kann hier als Vorbild dienen – dort ist es gelungen, die S-Bahn als

Quelle: Arbeiterkammer Wien

Abbildung 19: Stadtgrenzüberschreitender Verkehr nach Korridoren und Verkehrsmittel



echtes innerstädtisches Verkehrsmittel neben der U-Bahn zu etablieren.

#### Stärken und Schwächen

Die größte Stärke der Wiener S-Bahn liegt zweifelsohne in den guten Verbindungen ins Wiener Umland. Allerdings braucht es hier dichtere Intervalle, um den Auto-Pendlern eine attraktive Alternative bieten zu können.

Zu den Stärken zählt sicherlich auch die hohe Taktdichte auf der Stammstrecke (zwischen den Stationen Meidling und Floridsdorf) und die hohe Zuverlässigkeit. Außerhalb der Stammstrecke braucht es jedoch genauso die entsprechenden Taktfrequenzen, um als innerstädtisches Verkehrsmittel besser angenommen zu werden. Auch der Fahrgastwechsel am Bahnsteig muss leichter und rascher möglich sein – dafür muss durchgängig auf barrierefrei ausgestattete Garnituren mit mehreren ausreichend dimensionierten Türen umgerüstet werden.

Um die S-Bahn besser als Nahverkehrsmittel zu verankern, braucht es außerdem Maßnahmen zur Verbesserung der Sichtbarkeit der S-Bahn im Stadtraum. Die Stationsgebäude sollen von außen gut wahrnehmbar, barrierefrei, gut beleuchtet und attraktiv gestaltet sein.

Für effizienteren Nahverkehr müssen die Umsteigerelationen verbessert werden, Fahrpläne von S-Bahn und Straßenbahn/Bus koordiniert werden. Und diese Informationen müssen den Fahrgästen in Echtzeit zur Verfügung stehen. Nur durch ein gutes Angebot, das zuverlässig zur Verfügung steht, und die Informationen darüber erreichbar sind, kann der ÖV auch in Zukunft punkten! Mit der Plattform „AnachB“ ([www.anachb.at](http://www.anachb.at)) wurde online ein Angebot geschaffen, das allerdings hinsichtlich

Übersichtlichkeit und benutzerfreundlicher Einstellungen noch weiterer Verbesserungen bedarf.

#### Ausbau der S-Bahn-Infrastruktur

Als wichtiger Schritt wurde das Angebot der S-Bahn innerhalb der Stadtgrenzen Wiens bereits in Richtung Süden verdichtet – so halten jetzt merkbar mehr Züge auch in Liesing, wodurch den Bewohnern am südlichen Stadtrandgebiet ein „mehr“ an öffentlichen Verkehrsmitteln zur Verfügung gestellt wurde. Ausbaufähig sind allerdings noch die Umsteigerelationen auf die Buslinien in die Umlandgemeinden.

In Richtung Norden wird im Zusammenhang mit dem Bau des Krankenhauses Nord die S-Bahn-Haltestelle „Brünner Straße“ neu gebaut. Als nächster Schritt wird auch die Verbindungsbahn von Wien Hütteldorf nach Wien Meidling „upgraded“. Die Strecke wird nahverkehrsgerecht ausgebaut, zwei neue Haltestellen (Stranzenbergstraße und Hietzinger Hauptstraße) erhöhen die Zugänglichkeit ins S-Bahn-Netz und damit den Modal Split, sämtliche Bahnsteigzugänge werden überarbeitet und kreuzungsfreie Straßen geschaffen. Durch die Aufwertung der Verbindungsbahn wird es möglich sein, Wien auf der West-Ost-Achse (Hütteldorf – Aspern Nord) in gut 30 Minuten zu durchqueren. Der Bau ist für den Zeitraum 2020-2025 geplant, Kostenpunkt: 272,4 Mio. Euro.

Der Ausbau der Verbindungsbahn ist ein wichtiger Schritt hin zur Realisierung eines S-Bahn-Rings um Wien, der viele innerstädtische Vorteile bringen könnte. Durch die Verbindung der bestehenden Infrastrukturen von Vorortelinie, der südlichen Strecke der Stammstrecke und weiter über Kaiserebersdorf über die Donauuferbahn entlang des Handelskais Richtung Norden könnte ein

**Investitionen  
820 Mio. €****geschätzte  
Wertschöpfung  
990 Mio. €**

Ringsystem geschaffen werden, das es ermöglicht, von nahezu allen S-Bahn-Stationen Wiens mit nur ein oder zwei Umstiegen zu allen anderen Linien zu gelangen. Damit könnten neue Direktverbindungen geschaffen, Fahrzeiten verkürzt und viele überlastete Streckenabschnitte im Zentrum entlastet werden.

Für die Verankerung der S-Bahn als wichtige regionale Pendler-Infrastruktur fehlt es noch an einer guten Verbindung in Richtung Osten. Der seit 2015 vorangetriebene Ausbau und Elektrifizierung des Marchegger Astes (von Stadlau bis zur Staatsgrenze bei Marchegg) bindet das Marchfeld besser an Wien an und wird nach Fertigstellung im Jahr 2023 dazu beitragen, den Modal Split des öffentlichen Verkehrs zu erhöhen und damit auch den Stadtverkehr zu entlasten. Investitionen in das Schnellbahn-Netz Wiens würden mit knapp 990 Mio. Euro deutliche Wertschöpfungseffekte erreichen.

**Bestehendes wertschätzen – modern ausbauen und besser integrieren!**

Die S-Bahn ist ein unverzichtbarer Teil im Wiener Nahverkehr und entlastet den dichten Stadtverkehr. Jeder Nutzer der S-Bahn trägt dazu bei, dass auch der Wirtschaftsverkehr innerhalb Wiens verlässlich und effizient abgewickelt werden kann.

Ein gutes Angebot im Infrastrukturnetz und im Zugangebot, Verlässlichkeit und eine leichte Zugänglichkeit zu den Fahrplaninformationen müssen sukzessive ausgebaut und kommuniziert werden – nur dann können die Potenziale des Wiener S-Bahn-Netzes auch ausgeschöpft werden.



# TOURISMUSMOTOR MULTIFUNKTIONSS- HALLE

## Mehr Platz für live acts und Sport in Wien

Internationale Musikstars machen einen Bogen um Wien, große Sport-Events können nicht ausgetragen werden. Eine neue Multifunktionshalle würde Abhilfe schaffen, den Tourismus ankurbeln und Wiens Ruf als Kultur-Hochburg auch für die Zukunft absichern. Zusätzlich würden die Bauinvestitionen eine direkte Wertschöpfung von 210 Mio. Euro auslösen.

Wien ist zu Recht stolz auf seinen Ruf als pulsierende Metropole. Gerade im Kulturbereich lockt die Stadt jährlich tausende Touristen an. Auch wenn die Nase im klassischen Bereich, bei Museen oder beim Theater vorne liegt, kann Wien bei popkulturellen Veranstaltungen im internationalen Vergleich nicht mithalten. Die Stadthalle ist die einzige große Halle und selbst sie ist mit einer Kapazität von 16.000 Menschen in der größten Halle im internationalen Maßstab zu klein. Internationale Acts kommen nicht nach Wien, weil die Gegebenheiten nicht ihren Anforderungen gerecht werden.

Wien hat schon bei vielen Gelegenheiten bewiesen, dass die Stadt ein kompetenter Gastgeber ist. Die prominentesten Beispiele sind hier der Song Contest 2015 oder die Fußball-EM 2008. Damals wurden die bestehenden Infrastrukturen punktuell erweitert und modernisiert. Dennoch

ist jetzt eine neue Multifunktionshalle unbedingt erforderlich, um mit anderen Event-Städten Schritt zu halten. Damit könnten Live-Konzerte und Sportveranstaltungen im großen und mittleren Bereich abgedeckt werden.

### Mehrere Acts zur gleichen Zeit

Mit der Stadthalle in Wien gibt es derzeit nur eine einzige flexible Veranstaltungs-Location, in der unterschiedliche Veranstaltungen abgehalten werden können. Bei terminlichen Kollisionen können so interessante Events nicht stattfinden. Beim Song Contest 2015 mussten darum Konzerte und Events in andere österreichische Städte ausgelagert werden. Und das nicht nur während der Veranstaltung selbst, sondern auch in der Aufbau-, und Abbauphase. Betroffen waren unter anderem die BabyExpo oder ein Konzert von Herbert Grönemeyer. Zusätzlich erfordern Umbauten oder auch der Einlass aufgrund der Gegebenheiten einen hohen Personaleinsatz.

### Mit anderen Metropolen Schritt halten

Der Bau einer neuen Multifunktionshalle bietet eine weitere Chance: Wien könnte endlich wieder mit anderen modernen Metropolen Schritt halten. Die technische Ausstattung der Stadthalle ist nicht

Investitionen  
**175 Mio. €**geschätzte  
Wertschöpfung  
**210 Mio. €**

mehr zeitgemäß, der Bau aus den 50er-Jahren kann mit modernen Anforderungen nicht mehr mithalten. Für den Song Contest musste die Halle etwa um rund 9 Millionen fit gemacht werden. Darin enthalten waren unter anderem die Aufbesserung der Klimaanlage und die Errichtung eines Pressezentrum. Durch den bestehenden Denkmalschutz werden Adaptierungen und Umbauten zusätzlich erschwert.

#### Defizite im Sportbereich

Auch im Sportbereich steigen die Anforderungen stetig. Die Eignung der Stadthalle für internationale Wettbewerbe wie WM-Spiele bei Indoor-Ballsportarten oder im Eishockey ist nur bedingt gegeben. Als Beispiel hierfür ist die Eishockey-WM 2005 zu nennen, bei der das Eis in der Stadthalle geschmolzen ist. Die Defizite offenbaren sich auch bei anderen Sportarten. Für Sportler der rhythmischen Gymnastik gab es bis 2015 keine adäquaten Trainingsmöglichkeiten. Sprich: keine Halle, die für die Würfe nötige Höhe von zwölf Metern aufweist. Eine private Initiative hat nun das „Turnzentrum West realisiert“, das in Liesing Trainingsmöglichkeiten für Turner bietet. Die Stadt muss nachziehen und ebenfalls in den Sportbereich investieren.

#### Wien als Kongress-Stadt

Wien liegt seit Jahren immer unter den Top drei der Kongress-Städte weltweit. Gründe dafür sind in der Sicherheit, Lebensqualität und der Infrastruktur zu finden. Darauf soll und darf man sich aber nicht ausruhen. Die Art der Kongresse ändert sich kontinuierlich. Der Trend geht zu kürzeren Tagungen. Sprich: Die Zeit, in denen die Tagungen stattfinden, wird optimiert, das Freizeitprogramm tritt in den Hintergrund. Stattdessen steigt die Anforderungen an den Kongressort hinsichtlich Logistik, Raum-Angebot und Flexibilität. Der Druck auf die Kongress-Städte wächst stetig, um konkurrenzfähig zu bleiben.

Die gesamte Bandbreite zwischen kleinen, mittleren und großen, prestigeträchtigen Kongressen gilt es hier abzudecken. Darum ist auch hier eine neue Multifunktionshalle, in Kombination mit neuen Angeboten in der Stadthalle ein Vorteil, um weiter als Kongress-Stadt die Nase vorn zu haben.

#### Jetzt den Anschluss nicht verpassen

Jetzt ist es höchste Zeit zu handeln. Denn noch ist die Größe der Stadthalle im Bereich des Live-Entertainments in einem Umkreis von ca. 400-500 Kilometern konkurrenzlos. Es gibt in St. Pölten und Nickelsdorf lediglich zwei Open-Air-Festival-Gelände. Arena, Marx Halle und Planet.tt-Halle im Gasometer fassen jeweils nur rund 3.000 Besucher pro Event. Das Ernst-Happel-Stadion hat zwar ein Fassungsvermögen von 50.000 Personen, ist aber nur selten für Konzerte nutzbar und hat mit prekären akustischen Bedingungen zu kämpfen. Dass das Einzugsgebiet weit über Wien hinausgeht, ist nicht zu unterschätzen. Wenn zum Beispiel Bratislava eine Mehrzweckhalle bauen würde, ginge Wien viel Geschäft verloren. Darum darf die Stadt jetzt den Anschluss nicht verpassen.

Die Halle sollte für 20-30.000 Personen ausgelegt sein. Der wirtschaftliche Nutzen einer neuen Multifunktionshalle ist nicht von der Hand zu weisen. Allein die Stadthalle hat jährlich rund eine Million Besucher und richtet 300 Events aus. Ihr Betrieb generiert pro Jahr eine Wertschöpfung von 70 Millionen Euro.

# BREITBAND: DIE DIGITALE ZUKUNFT WIENS

## Auf der Datenautobahn schneller nach vorn

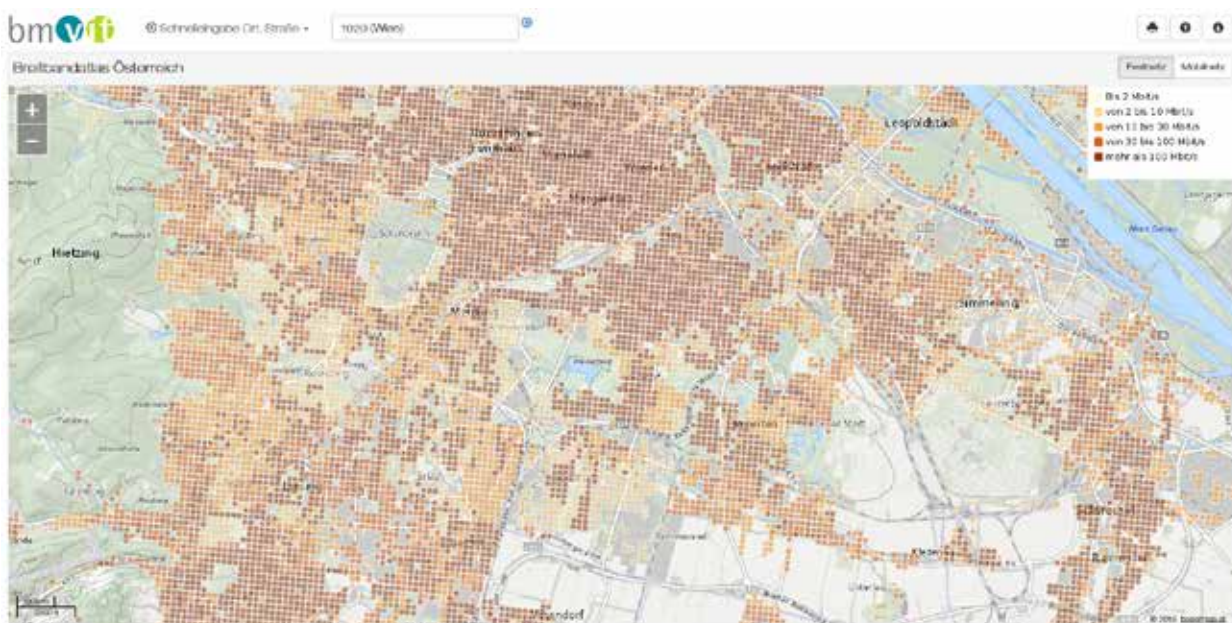
Was Autobahnen und Hochgeschwindigkeitszüge für den Waren- und Personen-Austausch in der physischen Welt sind, bedeutet ein gut ausgebautes Breitband-Netz für den virtuellen Daten-Austausch. Keine Stadt wird es sich leisten können, hier zu spät in die Infrastruktur zu investieren.

Wie rasch sich die globale Wirtschaft weiterentwickelt, sieht man sehr deutlich in der Welt der Informations- und Telekommunikationsbranchen (IKT). Digitalisierung löst immer mehr die analogen Kommunikationsmittel ab. Mit der zunehmenden Digitalisierung werden somit die verfügbaren Netz-Geschwindigkeiten immer mehr zur Grundbedingung, um im rasanten globalen Tech-Wettbewerb bestehen zu können. Ein gut ausgebautes, schnelles Breitbandnetz ermöglicht die hohen Datenübertragungsraten, die die Verarbeitung der riesigen Datenmengen und zahlreichen digitalen Transaktionen der Wirtschaft braucht.

### Breitband-Versorgung in Wien rasch ausbauen

Die Stadt Wien hat 2015 ein Bekenntnis zum Ausbau der Breitband-Infrastruktur abgegeben und will sich an der „Breitbandstrategie 2020“ des Bundes orientieren. Geplant ist, bis 2020 die flächendeckende Versorgung mit ultraschnellem Breitband - also eine Daten-Geschwindigkeit von 100 Mbit pro Sekunde - zu schaffen. Die Budgetmittel dafür sollen sowohl aus der Breitbandmilliarde des Bundes als auch aus EU-Fördergeldern kommen.

Aktuell gibt es in Wien immer noch Gebiete, die nicht mit Breitband versorgt sind. Hier ist die Ansiedlung von Unternehmen mit Bedarf an „guter IT“ kaum möglich. Die teilweise Unterversorgung mit Breitband-Infrastruktur zeigt sich hier bereits als stark limitierender Standortfaktor am Wirtschaftsstandort Wien.



Investitionen  
1.000 Mio. €

geschätzte  
Wertschöpfung  
1.200 Mio. €

Eine von der Stadt Wien 2015 durchgeführte Befragung zeigte noch deutliches Potenzial nach oben für die Zufriedenheit mit dem Breitband-Ausbau in Wien: 46,6% sind mit ihrer Internetversorgung nicht zufrieden. Insbesondere Nutzer in außenliegenden Bezirken beklagen die mangelhafte Internetversorgung.

Ziel muss es daher sein, das Breitband-Netz möglichst rasch auszubauen. Sinnvollerweise sollten bestehende Standorte bevorzugt werden. Im Sinne der Kosteneffizienz sollten bei Neuverlegungen bzw. Sanierungsarbeiten an den Kanalnetzen bereits Leerverrohrungen gelegt werden, die bei Bedarf rasch abgerufen werden können.

Investitionen in Breitband-Infrastruktur sind auch für den Arbeitsmarkt wichtig und stärken damit den Standort Wien - durch den Breitbandausbau würden rund 17.000 Arbeitsplätze geschaffen und 1,2 Mrd. an Wertschöpfung generiert.

#### Vorreiterrolle Industriegebiet Liesing

Das stark betrieblich genutzte Gebiet wird seit fünf Jahren durch das von Wirtschaftskammer Wien und Stadt Wien gegründete Quartiersmanagement Standpunkt Liesing begleitet und gefördert. Im Rahmen der intensiven Vernetzungsarbeit wurde rasch klar, dass die Versorgung mit Internet- und Breitbandanschlüssen und Telefonie-Diensten mangelhaft ist. Das Quartiersmanagement unterstützt den Bedarf der Betriebe durch Koordination und Bündelung der Nachfrage gegenüber den Breitband-Anbietern, unterstützt in Zusammenarbeit mit dem Breitbandkoordinator der Stadt Wien räumlich gebündelte und daher kostenschonende Baumaßnahmen und fördert den Erfahrungsaustausch.

Aufgrund dieser Vorarbeiten zum Zukunftsthema Breitband startet das Industriegebiet Liesing nun auch als Modellregion für eine neue

Förderschiene des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT). Das neue Förderprogramm „connect“ steht speziell Klein- und Mittelunternehmen (und Schulen) offen und unterstützt bei den Investitionen in die Erschließung mit Glasfaserkabeln und vorbereitenden Einbautenarbeiten (Verlegung von Leerverrohrungen). Damit wird ein großer Hemmschuh für die einzelbetriebliche Investition in Breitbandtechnologie verkleinert und der spätere Lückenschluss der flächendeckenden Errichtung von Hochgeschwindigkeitsnetzen erleichtert.

#### Forderungen an die Stadt Wien

Für die Erstellung und rasche Umsetzung der Breitbandstrategie 2020 braucht es die aktive Unterstützung der Stadt Wien. Das Thema „Breitband“ ist für den gesamten Wirtschaftsstandort von großer Bedeutung, weshalb es Aufgabe der Stadt ist, hier in Vorleistung zu gehen und die vorhandenen Fördermittel des BMVIT abzuholen und Impulse zu setzen, indem etwa die Entstehung lokaler Rechenzentren und explizite Leuchtturmprojekte für das Betriebsgebiet Liesing gefördert werden. Die Start-Investitionen für die Basisinfrastruktur im Breitbandnetz müssen als Angelegenheit der öffentlichen Hand gesehen und dürfen nicht den einzelnen Unternehmen angelastet werden, wenn man aus Wien eine moderne „Smart City“ formen möchte.



# Für mich ist alles drinnen.

Jetzt speziell für **Du**! Unternehmen die täglich Herausforderungen selbst und ständig mehrere Klären, unterstützt die Wirtschaftskammer Wien ihre Mitglieder mit zahlreichen Services:

- Know-how, Beratung und Support – Servicekennlinie von A bis Z
- Interaktions-empfang – alles Wichtige im wöchentlichen Newsletter
- Regelle und inspirative – Informationsveranstaltungen und Workshops
- Break-rooms – Services mehrerer Fachorganisationen
- Austausch unter Peers – Österreichs größte Unternehmens-Netzwerk

**Einfach informieren, Kontakt aufnehmen, vorbeikommen!**

[wko.at/faq](http://wko.at/faq)  
1010 WIEN

01/274 20-1010  
1010 WIEN - COLTENEU-PLATZ

Wirtschaftskammer  
WIEN