



28

# Für Wien

Attraktivierung der Verbindungsbahn:  
ökologisch sinnvoll,  
ökonomisch wertvoll



**Impressum:**

Herausgeber: Wirtschaftskammer Wien | Straße der Wiener Wirtschaft 1, 1020 Wien | Stand: April 2024

Grafik: Marketing | Druck: Bösmüller Print Management GesmbH & Co. KG, 2000 Stockerau | Fotos: Cover: ÖBB/Zenz,  
Seite 3: Florian Wieser

Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wurde bei den verwendeten Begriffen, Bezeichnungen und Funktionstiteln zum Teil auf eine geschlechtsspezifische Bezeichnung verzichtet. Selbstverständlich sind immer beide Geschlechter gemeint.

DI Walter Ruck  
Präsident



Die Europäische Kommission hat Ende 2020 eine Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität mit einem Aktionsplan vorgelegt, die in den kommenden vier Jahren Richtschnur für das Handeln in den europäischen Staaten werden soll. Mit dieser Strategie sollen die Fundamente für den ökologischen und digitalen Umbruch im EU-Verkehrssystem gelegt werden. Wie im Green Deal Europas skizziert, möchte man die verkehrsbedingten Emissionen bis 2050 durch ein intelligentes, wettbewerbsfähiges, sicheres, zugängliches und erschwingliches Verkehrssystem um 90 Prozent verringern.

Um dieses Ziel auch zu erreichen, werden in den kommenden Jahren und Jahrzehnten milliardenschwere Investitionen in Europa getätigt. Einer der Stellhebel in Österreich zielt darauf ab, der klimafreundlichen Schiene im Personennahverkehr noch stärkere Bedeutung einzuräumen. Das bedeutet für die Metropolregion Wien, dass das Verkehrsnetz auf der Schiene leistungsfähiger und engmaschiger wird. Das gilt für die schienengebundenen Verkehrsmittel Straßenbahn, U-Bahn und natürlich auch die Schnellbahn, die dadurch deutlich an Bedeutung gewinnen wird.

Klar ist aber auch, dass der Erfolg dieser klimafreundlichen Strategie sehr eng damit verbunden ist, die bürokratischen Hürden und Genehmigungsverfahren derart zu gestalten, dass Großprojekte wie die Attraktivierung der Verbindungsbahn oder der viergleisige Ausbau der Südbahn zwischen Meidling und Mödling nicht jahrelange Verfahren nach sich ziehen. Dafür hat die Politik Sorge zu tragen.

Klimawandel und Umweltschutz einzig durch strenge Verbote und rigorose Einschränkungen zu forcieren

– wie mancherorts propagiert wird –, ist der falsche Weg. Er kann zu einem raschen und nachhaltigen Wohlstandsverlust der Gesellschaft führen. Mobilität und Konnektivität sind entscheidende Erfolgsfaktoren für einen Wirtschaftsstandort. Die Weiterentwicklung des Standorts und seiner Infrastruktur sind Grundvoraussetzungen einer prosperierenden Volkswirtschaft und die Basis um im internationalen Standortwettbewerb zu bestehen. Dafür sind auch Investitionen in Erweiterungen, Modernisierungen oder Neubauten notwendig.

Wenn es gelingt, den Ausbau einer modernen, klimafreundlichen Infrastruktur voranzutreiben und gleichzeitig die Genehmigungswege zu vereinfachen und zu verkürzen, dann haben wir einen großen Schritt getan. Ein weiterer, entscheidender Erfolgsfaktor ist die Motivation und Bereitschaft der Gesellschaft, ausgetretene Wege zu verlassen und neue zu beschreiten. Daher muss sachlich, klar und vor allem faktenbasierend veranschaulicht werden, welche Vorteile darin liegen.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Ausbau der Schieneninfrastruktur. Im Fall der anstehenden Umbauarbeiten zur Leistungssteigerung des umweltfreundlichen Personenverkehrs auf der Verbindungsbahn sprechen die Berechnungen des Standortanwalts in der Wirtschaftskammer Wien für sich: Die avisierte Projekt-Investition von rund 307 Millionen Euro erzielt einen Beitrag zum BIP in Höhe von 504 Millionen Euro. Sie schafft und sichert österreichweit 4.670 Arbeitsplätze. Das sind gewichtige Argumente, warum der Ausbau der Verbindungsbahn im Interesse der Allgemeinheit liegt: Er ist ökologisch sinnvoll und ökonomisch wertvoll.



# INHALT

1	Gestern, Heute, Morgen .....	6
2	Die neue Verbindungsbahn nimmt Fahrt auf.....	8
3	Örtliche Rahmenbedingungen zum Infrastrukturausbau .....	10
4	Auswirkungen auf die lokale Wirtschaft .....	14
5	Volkswirtschaftliche Effekte durch die Attraktivierung der Verbindungsbahn.....	17
6	Die Wiener Schnellbahn als Wirtschaftssektor .....	20
7	Conclusio .....	21
8	Hintergrund zur volkswirtschaftlichen Berechnungsmethode .....	23

## GESTERN, HEUTE, MORGEN

Die Bahn legt als klimafreundliches Massentransportmittel gerade jetzt in Zeiten des Klimawandels wieder deutlich zu. Sei es im Personennahverkehr oder auch im Fernverkehr mit den ÖBB-Nachtzügen quer durch Europa – die Eisenbahn, das alte eiserne Schlachtrösschen, längst schon zum effizienten, sauberen und leistungsstarken Verkehrsmittel mutiert, erlebt ein regelrechtes Revival. Und auch im urbanen Bereich, in der Metropolregion Wien ist die Bahn eine fixe Größe im öffentlichen Personennahverkehr. Zwar sind im Nahverkehr vor allem das leistungsstarke U-Bahn-Netz und das feinverästelte Straßenbahn- und Busnetz von Bedeutung. Zunehmend rückt aber auch die S-Bahn in den Fokus. Als Träger für regionale, umweltschonende Mobilität ist sie im Großraum Wien bei Pendlern bereits gut verankert. Das noch offene Potenzial der S-Bahn in der Stadt ist jedoch hoch. Hier bräuhete es weitere Anstrengungen, diese Leistungsfähigkeit zu heben: durch Investitionen in die bestehenden Trassen, Modernisierung der Technik, attraktiveres Wagenmaterial, Ausbau der Haltestellen, noch intensivere Bewerbung und verstärkte intermodale Vernetzung. Ziel muss sein, das S-Bahn-Netz für eine schnelle, reibungslose und bequeme Mobilität in Wien weiter zu attraktivieren. Umso erfreulicher, dass das Projekt „Verbindungsbahn neu“ hier nun in

Angriff genommen wird. Denn es liefert einen elementaren Beitrag zur Modernisierung des Wiener Schnellbahnnetzes.

### Historischer Rückblick – Orient bis Okzident

Bevor wir in die Zukunft blicken, lohnt eine kurze Retrospektive. Denn auf der Verbindungsbahn verkehren bereits seit 160 Jahren Züge. Am 20. Dezember 1860 wurde die Strecke vom Penzinger Personenbahnhof nach Unter-Hetzendorf eröffnet. Das Teilstück bis zum Bahnhof Meidling folgte knapp zwei Wochen danach. Geplant wurde sie für die Anbindung des Güterverkehrs an die beiden Bahnen Kaiser-Ferdinands-Nordbahn und Wien-Raaber Eisenbahn. Erst acht Jahre später fuhren die ersten Personenzüge auf einem Teil der Strecke – vorerst nur an Sonn- und Feiertagen.

Seit dem 5. Juni 1883 fuhr sogar der legendäre „Orient-Express“ über diese Strecke. Der Orient-Express, ursprünglich ein aus Schlaf- und Speisewagen zusammengesetzter Luxuszug der Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL), verband Paris mit Konstantinopel (seit 1930 Istanbul) und weiteren Zielen in Osteuropa. Die oft als König der Züge und Zug der



Könige bezeichnete Eisenbahn war Kernelement eines ganzen Systems von Luxuszügen, die vor allem der Verbindung von Paris und den Ärmelkanal-Häfen mit verschiedenen Zielen in Mittel- und Osteuropa sowie auf dem Balkan dienten. Die Reisezeit von Paris bis Konstantinopel betrug damals 81 Stunden und 40 Minuten. Ein paar Minuten davon also auch auf den Schienen zwischen Meidling und Hütteldorf. Eine grundlegende infrastrukturelle Veränderung erfuhr die Strecke im Mai 1971. Die Strecke wurde zwischen Hütteldorf und Meidling auf elektrischen Betrieb umgestellt.

Den letzten großen Entwicklungsschritt erfuhr die Verbindungsbahn mit der Inbetriebnahme des Lainzer Tunnels im Dezember 2012. Seit damals wurde der Großteil der Güterzüge vom 13. Bezirk in den Tunnel verlagert. Damit konnte das Aufkommen an Güterverkehr dauerhaft um mehr als 80 Prozent (von 109 im Jahr 2012 auf 18 Güterzüge im Jahr 2018 an einem durchschnittlichen Werktag) im 13. Bezirk auf der Strecke der Verbindungsbahn reduziert werden.

Bis zur Eröffnung des Lainzer Tunnels spielte der Personenverkehr auf der Verbindungsbahn eine untergeordnete Rolle. Auch nach der Verlagerung des Güterverkehrs wurden die freigewordenen Kapazitäten auf der Strecke nicht genutzt. Bis Dezember 2019 verkehrte die Schnellbahnlinie S 80 in der Hauptverkehrszeit von 5 bis 9 Uhr und von 15 bis 19 Uhr in einem Halbstundentakt (außerhalb dieser Zeiten fuhr die S 80 nur im Stundentakt).

Erst seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wird ein durchgehender Halbstundentakt auf der Schnellbahnlinie 80 angeboten. Durch die nun anstehende infrastrukturelle Attraktivierung der Verbindungsbahn soll die Strecke zwischen Meidling und Hütteldorf für den Personenverkehr künftig eine wichtigere Rolle spielen. Denn neue Haltestellen und ein Viertelstundentakt-Fahrplan werden die Passagierzahlen deutlich steigern.

## 2 DIE NEUE VERBINDUNGSBAHN NIMMT FAHRT AUF

Der Startschuss für das Vorhaben „Attraktivierung der Verbindungsbahn“ erfolgte vor sechs Jahren: am 14. Juni 2016 wurde der „Wiener Vertrag“ zwischen Stadt Wien, den ÖBB und dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) unterzeichnet. Das Projekt wurde über alle Parteigrenzen hinweg unterstützt und im Wiener Gemeinderat einstimmig beschlossen.

In der Phase des Vorprojekts erfolgten intensive Abstimmungen zwischen ÖBB, der Stadt Wien und den betroffenen Bezirken. Mit mehreren Informationsphasen (November 2016, Mai 2017, Juni 2018) wurde Feedback abgeholt und in das Projekt eingearbeitet.

Das Projekt ist einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, um alle erwartbaren Effekte auf Mensch und Umwelt vorab abzuschätzen und Maßnahmen zur Minimierung von ungünstigen Auswirkungen im Projekt mitberücksichtigen zu können. Die UVP wurde ab Sommer 2021 durchgeführt. Mit 25.3.2022 wurde dem Projekt ein positiver UVP-Bescheid ausgestellt. Laut Zeitplan wird die Bauzeit von voraussichtlich 2024 bis 2028 (Anm.: sofern der derzeit bekannte Zeitplan hält) dauern. Restarbeiten, wie die Rekultivierung beanspruchter Baustelleneinrichtungsflächen, erfolgen - soweit derzeit bekannt - in den Jahren 2029 und 2030.

### Die Verbindungsbahn als Öffi-Brücke zwischen dem Wiener Westen und Osten

Die 5,3 Kilometer lange Trasse der Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Hütteldorf und Meidling ist Teil der West-Ost-Bahnverbindung durch Wien. Diese West-Ost-Verbindung führt eben von Hütteldorf über Meidling, weiter auf der Stammstrecke und über den Hauptbahnhof bis ins Stadtentwicklungsgebiet Aspern (Station Aspern Nord). Die Modernisierung und Attraktivierung der Verbindungsbahn wertet diese gesamte West-Ost-Bahnverbindung auf. Fünf U-Bahn-Linien sind über diese Strecke erreichbar, umsteigen ist möglich in den Stationen:

- U4 Hütteldorf
- U6 Meidling
- U2 Matzleinsdorfer Platz (in Bau)
- U1 Wien Hauptbahnhof
- U3 Simmering
- U2 Stadlau
- U2 Aspern Nord





Projekt-Details

- **zwei neue Haltestellen**
- **Modernisierung** der bestehenden Haltestellen
- **Entflechtung Individualverkehr/Öffis** an zwei Kreuzungen
- **Kompletterneuerung des Oberbaus**
- **11,3 km Gleis**
- **22 Brücken**
- **durchgängiger Lärmschutz:** neuer Gleisbettunterbau, 7,3 km Lärmschutzwand
- **begleitende ökologische Grünraumplanung**
- **Gestaltungswettbewerb** zur Grün- und Freiraumgestaltung
- **Bauzeitraum:** voraussichtlich 2024 bis 2028

Zusätzlich wird die West-Ost-Achse auf der Schnellbahn durch neue Haltestellen, Umsteigemöglichkeiten auf Fern- und Regionalzüge, U-Bahn, Bim und Bus und die kürzeren Intervalle attraktiver. Von Wien Hütteldorf bis in die Seestadt Aspern wird man künftig nur noch 30 Minuten benötigen. Dadurch gewinnt das ge-

samte Wiener Schnellbahnnetz an Bedeutung und braucht den Vergleich mit den U-Bahnen nicht mehr zu scheuen. Insgesamt wird das Öffinetz in Wien stabiler und leistungsstärker. Das ist natürlich eine sehr erfreuliche Entwicklung.

# 3 ÖRTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN ZUM INFRASTRUKTURAUSBAU

Eine der zentralen Herausforderungen bei der Attraktivierung der Verbindungsbahn ist die Steigerung des Fahrplanangebotes – die Taktfrequenz muss gesteigert werden, damit mehr Züge fahren können. Aktuell fährt die Schnellbahnlinie 80 zwischen Hütteldorf und Meidling alle 30 Minuten. Nach dem Infrastrukturausbau soll dort alle 15 Minuten eine Schnellbahn je Richtung geführt werden können.

Unter den derzeitigen Bedingungen ist eine Taktsteigerung laut Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) nicht möglich. Denn die Eingleisigkeit am Hütteldorfer Ast sowie die sechs Eisenbahnkreuzungen im 13. Bezirk lassen dies nicht zu, ohne gravierende Nachteile für andere Verkehrsteilnehmer zu erzeugen. Bereits jetzt, mit dem Halbstundentakt, sind die Schranken durchschnittlich 15 bis 20 Minuten pro Stunde geschlossen. Bei einem 15-Minuten-Takt der S-Bahn würde das für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer Wartezeiten von 30 bis 40 Minuten pro Stunde vor geschlossenen Schranken und damit noch mehr Rückstau, Lärm und Feinstaub bedeuten. Mit dem Ausbau der Verbindungsbahn und dem Ersatz der Eisenbahnkreuzungen durch permanente Querungsmöglichkeiten – so wie von den ÖBB im Projekt geplant – entfallen die Wartezeiten vor geschlossenen Schranken dann jedoch gänzlich.

## Hochtrasse ersetzt Eisenbahnkreuzungen

Die ÖBB haben klargemacht, dass eine leistungsstarke Verbindungsbahn nur dann möglich wird, wenn es zu einer Trennung der beiden Verkehrswege Bahn und Straße kommt. Diese wird dann möglich, wenn sie sich nicht mehr in die Quere kommen, also auf unterschiedlichen Niveaus geführt werden. **Die Hochbauweise ist alternativlos, da nur so eine permanente Querung für Auto, Rad und Fußgänger möglich wird.**

Eine immer wieder diskutierte Tieferlegung (Tunnel) der Verbindungsbahn ist technisch laut ÖBB nicht möglich. Denn um unter den Wienfluss und die U-Bahn-Linie U4 durchfahren und auf 25 m an der tiefsten Stelle abtauchen zu können, müsste das Gefälle des Tunnels bereits sehr früh im 14. Bezirk beginnen, weshalb die Haltestelle Hietzinger Hauptstraße im Tunnel in Schräglage liegen würde und zahlreiche Straßenquerungen in den Bezirken so nicht mehr möglich wären – die Bahn würde sich in diesen Gebieten quasi ins Stadtgefüge hineindrängen, anstatt zu bezirksinternen Verkehrserleichterungen beizutragen. Die Bauzeit würde sich zudem vervielfachen. Darüber hinaus wäre ein Tunnelbau aufgrund der enorm hohen Kosten



volkswirtschaftlich nicht vertretbar.

Die Auflassung der Hietzinger Eisenbahnkreuzungen führt jedenfalls zu mehr Verkehrssicherheit (z.B. am Schulweg). Und durch den Wegfall der Wartezeiten bei geschlossenen Schranken wird es künftig kaum noch Staus geben. Der Schienen-Güterverkehr wird auch nach dem Ausbau auf der Verbindungsbahn nur noch eine untergeordnete Rolle spielen. Die Strecke wird wie bisher als Ausweichstrecke zum Lainzer Tunnel verwendet, wenn z.B. Wartungsarbeiten oder unvorhergesehene Sperren im Tunnel nötig sind.

## Projekt-Details

### Trassenbau

Nach den Plänen der ÖBB wird die Trasse der Verbindungsbahn weiterhin über zwei Gleise (1-gleisig aufgrund der Platzverhältnisse im Bereich der Überführung des Wientals) verfügen. Die Dimensionierung wird beibehalten, eine Verbreiterung der Trasse ist nicht geplant. Allerdings muss die Bahnstrecke auf den aktuellsten Stand der Technik gebracht werden. Eine „simple Renovierung“ wäre aufgrund der alten Bausubstanz nicht zweckmäßig und im Hinblick auf die gewünschte bessere Leis-

tungsfähigkeit nicht zielführend. So wird der Schienenoberbau komplett erneuert. Mit dem Vorhaben werden in Summe 11,3 Kilometer Gleise und 33 Stück Weichen neu verlegt. Für die Einzelbauwerke, die Bodenauswechslung und sonstige Baumaßnahmen werden fast 219.000 Kubikmeter Erdmaterial bewegt und 8.000 Meter Kabeltröge verlegt.

### Brückenbau

Im Rahmen dieses Infrastruktur-Projekts nimmt der Brückenbau einen besonderen Stellenwert ein. Insgesamt 22 Brücken werden neu errichtet und die Breiten und Höhen unter den bestehenden Brücken auf den Stand der Technik gebracht. Dafür werden laut ÖBB-Plänen rund 8.000 Tonnen Bewehrung und 52.200 Kubikmeter Beton erforderlich sein. Die bestehenden sechs Eisenbahnkreuzungen – Auhofstraße, Hietzinger Hauptstraße, Veitingergasse, Jagdschloßgasse, Versorgungsheimstraße und Speisinger Straße – werden aufgelassen und durch permanent verfügbare Querungen ersetzt.

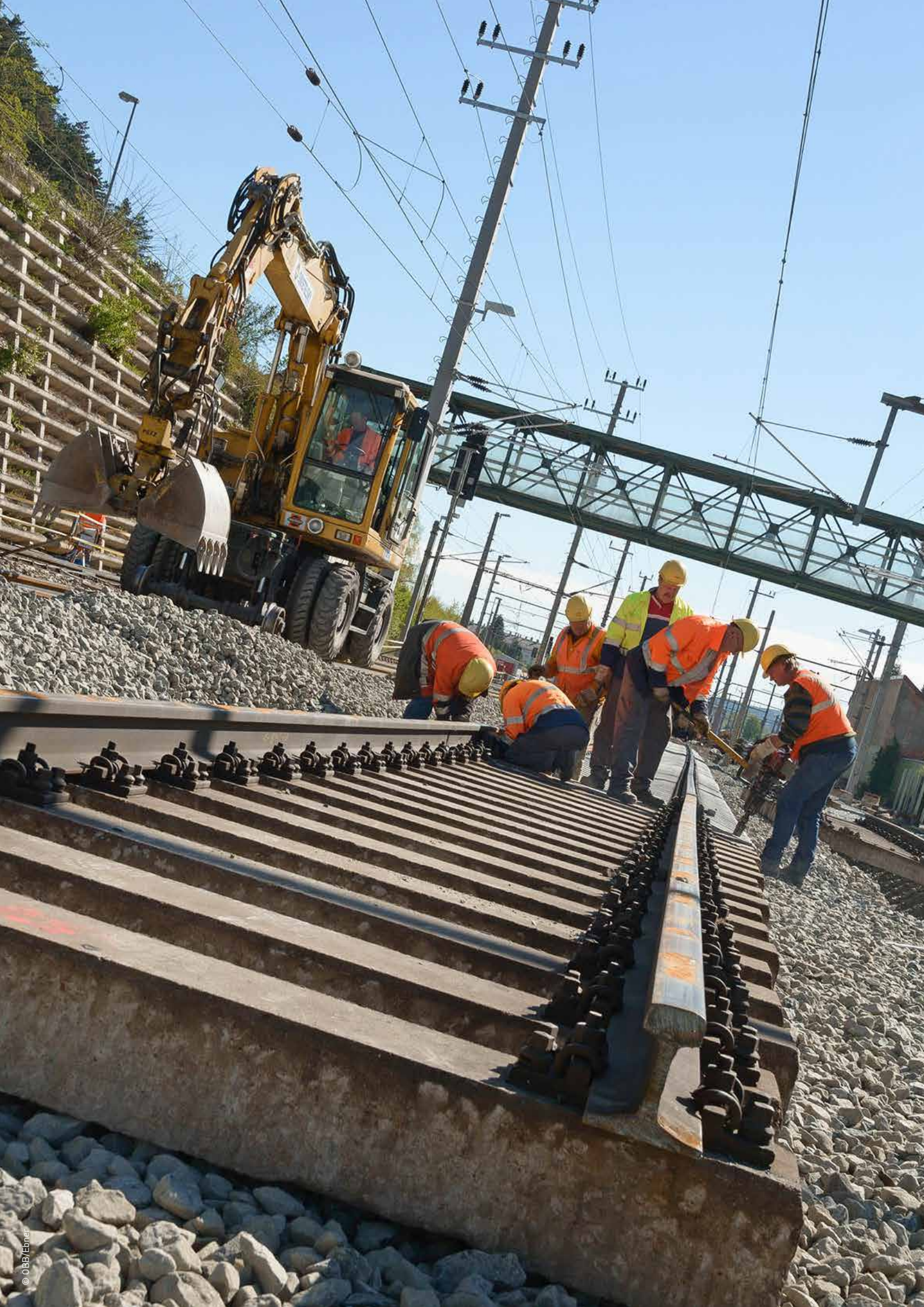
### Lärmschutz

Mit den Umbauarbeiten zur neuen Verbindungsbahn wird erstmals seit 160 Jahren ein

durchgängiger Lärmschutz im 13. Bezirk errichtet. Durch die modernen Gleisanlagen kann die Geräuschbelastung zudem deutlich reduziert werden: ein neuer Gleisbettunterbau, Schwellen und Schienen ohne markante Unebenheiten, Stöße, Flachstellen oder Rauigkeiten reduzieren die Geräuschproduktion. Zusätzlich wird die Errichtung von insgesamt 7,3 km Lärmschutzwand die Geräuschausbreitung dämpfen. In Summe werden 18.000 m<sup>2</sup> Fläche Lärmschutzwand - ca. 500m<sup>2</sup> davon in transparenter Ausführung - installiert.

### **Ökologie**

Eine begleitende ökologische Grünraumplanung ist seitens des Projektwerbers vorgesehen. Zusätzlich wird im Vorfeld der Umsetzung ein Gestaltungswettbewerb von den ÖBB und der Stadt Wien ausgelobt, in dem unter anderem die bauliche Ausgestaltung, die Grün- und Freiraumgestaltung und die Klimawandelanpassung mit der Vermeidung urbaner Hitzeinseln thematisiert werden.





## 4 AUSWIRKUNGEN AUF DIE LOKALE WIRTSCHAFT

Ganz entscheidend bei Erweiterungsmaßnahmen in der Verkehrsinfrastruktur sind die zu erwartenden positiven Effekte auf die Standorte. Im Falle der Verbindungsbahn überwiegen sowohl die ökologischen als auch die ökonomischen Aspekte. Neben den volkswirtschaftlichen Effekten, die durch den Bau der Bahn erzielt werden, gibt es eine Reihe von Standortvorteilen, die eine aufgewertete Verbindungsbahn bringt. Der Nutzen der neuen Verbindungsbahn wird sich besonders stark auf den Bezirk Hietzing auswirken.


So wird seitens des Projektwerbers ÖBB durch den Ausbau ein Fahrgäste-Zuwachs von knapp 80 Prozent erwartet. Da mehr Menschen die S-Bahn nutzen, werden selbstverständlich auch bestehende und potenzielle Firmenstandorte attraktiver. Gerade die Hietzinger Hauptstraße im Bereich der Verbindungsbahn wird als Einkaufsstraße profitieren und einen sehr positiven Aufschwung erleben. Die neue Station Stranzenbergbrücke wird durch die Verknüpfung mit zahlreichen Buslinien zu einem neuen interessanten Umsteigeknoten. Die Steigerung der Passantenfrequenz ist für die Belebung der Erdgeschoßzone essentiell. Gleichzeitig stärkt dies die lokale und regionale Geschäftsstruktur.


### Die Schnellbahn wird wertvoller für den 13. Bezirk


Die Vorteile der aufgewerteten Schnellbahnstrecke werden lokal wirksam. Ist bisher zwischen Hütteldorf und Meidling eine Haltestelle in Speising verfügbar, so wird durch zwei neue Haltestellen (Hietzinger Hauptstraße und Stranzenbergbrücke) die Erreichbarkeit der S-Bahn für Fahrgäste vervielfacht. Vereinfacht gesagt: fährt die S-Bahn derzeit vor allem „durch“ den 13. Bezirk wird sie in Zukunft mit mehreren Ein-/Ausstiegsmöglichkeiten als vollwertiges städtisches Verkehrsmittel nutzbar sein und die umweltschonende Mobilität im und in den 13. Bezirk fördern.

Das Verkehrsaufkommen der Verbindungsbahn ist im Bestand bisher schwach (ca. 800-950 Fahrgäste pro Fahrtrichtung im Zug). Aber alleine durch das erwartete starke Anwachsen des aus der Region einströmenden Verkehrs aus dem Westen und dem Süden ergibt sich bis 2025 ein prognostizierter Passagierzuwachs von knapp 80 Prozent. Die deutliche Angebotsausweitung auf der Schiene mit dem ITF 2025+ (integrierter Taktfahrplan) und dem Ausbau der Verbindungsbahn mit zwei weiteren Stationen bewirkt eine zusätzliche Steigerung um das Zwei- bis Vierfache.


## Aktuelle Situation auf der Verbindungsbahn - 15 Querungen


	Eisenbahnkreuzungen	5	
	Bereits bestehende Querungsmöglichkeiten	5	+
	<b>Summe Querungen</b>	<b>10</b>	


	Eisenbahnkreuzungen	6	
	Bereits bestehende Querungsmöglichkeiten	9	+
	<b>Summe Querungen</b>	<b>15</b>	

	Eisenbahnkreuzungen	6	
	Bereits bestehende Querungsmöglichkeiten	9	+
	<b>Summe Querungen</b>	<b>15</b>	

## Verbindungsbahn neu - 16 Querungen **ohne Wartezeiten**

	Eisenbahnkreuzungen	Keine	
	Offene ständig verfügbare Querungsmöglichkeiten <b>ohne Wartezeiten</b>	8	+
	<b>Summe Querungen</b>	<b>8</b>	

	Eisenbahnkreuzungen	Keine	
	Offene ständig verfügbare Querungsmöglichkeiten <b>ohne Wartezeiten</b>	15	+
	<b>Summe Querungen</b>	<b>15</b>	

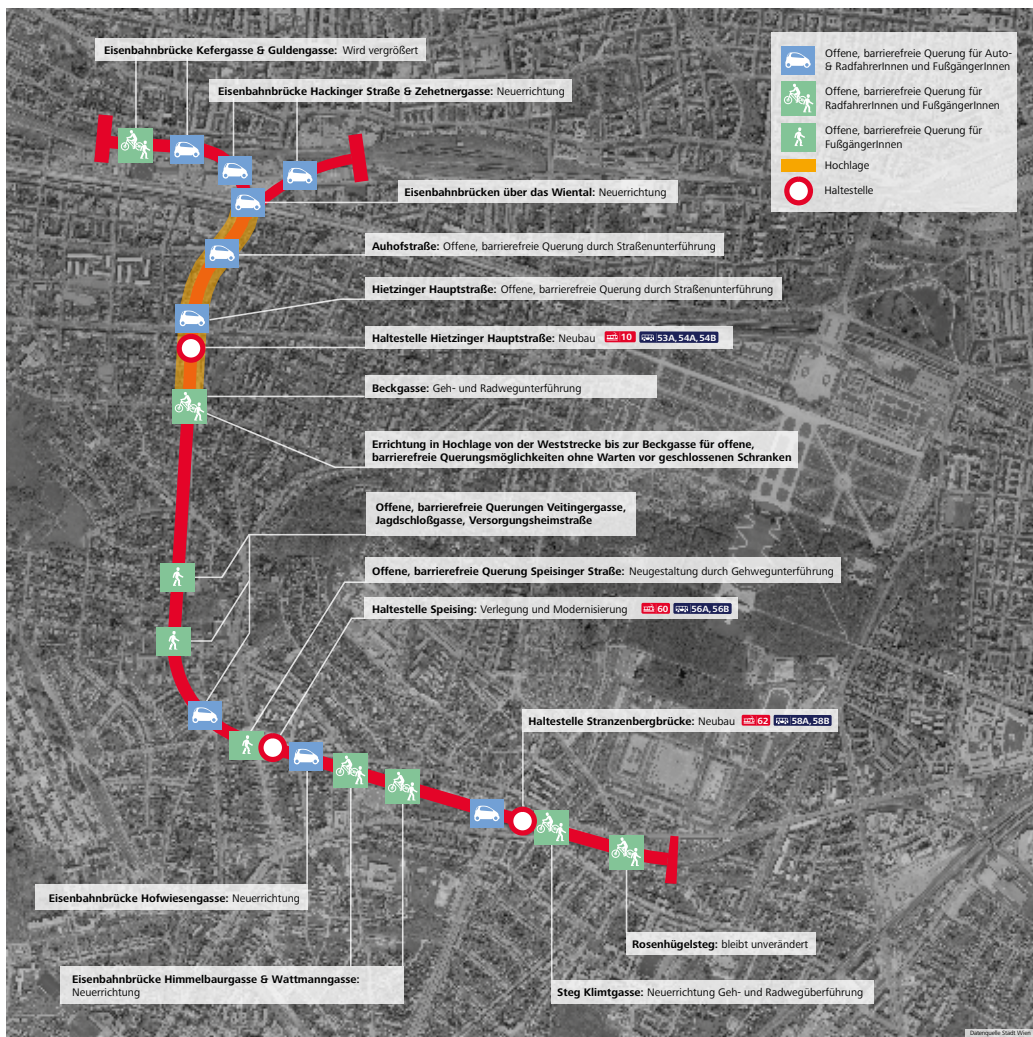
	Eisenbahnkreuzungen	Keine	
	Offene ständig verfügbare Querungsmöglichkeiten <b>ohne Wartezeiten</b>	16	+
	<b>Summe Querungen</b>	<b>16</b>	

Durch die bessere Anbindung des 13. Bezirks an die restlichen Bezirke aufgrund der zwei zusätzlichen Haltestellen und des dichteren Fahrplankontaktes wird der 13. Bezirk zukünftig für bestehende und potenzielle Firmenstandorte attraktiver.

### Querungen - Verbindungen

Änderungen werden an den sechs im Projektgebiet vorhandenen und mit Schranken gesicherten Eisenbahnkreuzungen verkehrlich spürbar. Die Querungsmöglichkeiten sehen in Zukunft wie folgt aus:

- **Kreuzung Auhofstraße:**  
erleichterte permanente Querungsmöglichkeit für den motorisierten Individualverkehr (MIV), Fußgänger und Radfahrer durch Hochlage der Bahntrasse und Straßenunterführung
- **Kreuzung Hietzinger Hauptstraße:**  
erleichterte permanente Querungsmöglichkeit für den motorisierten Individualverkehr (MIV), Fußgänger und Radfahrer durch Hochlage der Bahntrasse und Straßenunterführung
- **Kreuzung Veitingergasse:**  
barrierefreie Fußgängerunterführung mit Aufzügen
- **Kreuzung Jagdschloßgasse:**  
barrierefreie Fußgängerunterführung mit Aufzügen
- **Kreuzung Versorgungsheimstraße:**  
ständig verfügbare Querung für den MIV, Radfahrer und Fußgänger durch eine Unterführung
- **Kreuzung Speisinger Straße:**  
Fußgängerunterführung im Rahmen der Haltestelle Speising (bereits im Bestand eine reine Fußgänger- und Radfahrerquerung)



## In Verbindung mit der Umgebung

Für eine optimale Nutzung und Akzeptanz der S-Bahn im Stadtgebiet sind noch weitere Faktoren von Bedeutung. So zum Beispiel die Gestaltung mit ansprechender Architektur der Haltestellen. Aber auch Bequemlichkeit und Convenience für Ankommende und Umsteigende und die funktionale Verflechtung mit anderen städtischen Verkehren (abgestimmtes Bus- und Straßenbahn-Angebot, Fahrradabstellmöglichkeiten, Citylogistik-Angebote zum Abholen von Paketzustellungen) müssen passen. Hier werden im Rahmen des Projekts und in weiterer Folge auch während des Betriebs neue, gute Lösungen zur Integration der S-Bahn im Bezirk entwickelt und laufend weiterentwickelt.

## Aufwertung der Betriebszonen entlang der West-Ost-Achse

Entlang der Strecke zwischen Hütteldorf über Meidling bis nach Aspern liegen insgesamt neun Betriebszonen. Diese werden von der Aufwertung des Teilstückes der Verbindungsbahn und der verbesserten Erreichbarkeit profitieren. Von den Betriebszonen im Westen (Hackinger Straße, Wienerberg) über jene im Südosten (Leberstraße, Grillgasse, Simmeringer Haide) bis zu den transdanubischen Flächenreserven von Donaustadtstraße, Rautenweg, Aspernstraße und Seestadt Aspern sind insgesamt rund 910 Hektar an Betriebsflächen rascher und unkomplizierter per ausgebauter S-Bahn erreichbar. Das ist für die angesiedelten Betriebe enorm wichtig, weil deren Mitarbeiter ein besseres Mobilitätsangebot für den Arbeitsweg bekommen. Das wiederum wirkt sich positiv auf die Mitarbeiterzufriedenheit und die Attraktivität des Unternehmensstandortes aus. Denn je besser ein Betrieb öffentlich erreichbar ist, desto größer ist auch das potentielle Arbeitskräfteangebot.





# 5 VOLKSWIRTSCHAFTLICHE EFFEKTE DURCH DIE ATTRAKTIVIERUNG DER VERBINDUNGSBAHN

In diesem Kapitel finden Sie die volkswirtschaftlichen Berechnungen der Standortanwaltschaft Wien zum anstehenden Ausbau der Verbindungsbahn zwischen Hütteldorf und Meidling. Die Berechnungen basieren auf den vom Projektwerber ÖBB übermittelten Projektdaten und Investitionssummen. Die WK Wien hat die volkswirtschaftlichen Effekte mit Hilfe des GAW-Wertschöpfungsrechner (mehr zum Wertschöpfungsrechner in Kapitel 8) erhoben.

## Regional- und volkswirtschaftliche Effekte des Baus der Verbindungsbahn

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 504 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 196 Mio. Euro.

Jede in den Bau der Verbindungsbahn eingesetzte 1 Mio. Euro schafft damit österreichweit über 1,6 Mio. Euro an BIP-Beitrag, 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.

## Effekte durch den Bau der Verbindungsbahn



Quelle: GAW, 2021



© Harald Eisenberger

## Effekte durch den Bau der Verbindungsbahn (nach den wichtigsten Wirtschaftsbranchen)

### Wertschöpfung

Bau	85,1	Mio. EUR
Herstellung von Waren	34,4	Mio. EUR
Handel, Instandhaltung und Reparatur von KfZ	25,7	Mio. EUR
Freiber., wiss. und techn. Dienstleistungen	16,6	Mio. EUR
Sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen	13,3	Mio. EUR
Grundstücks- und Wohnungswesen	12,8	Mio. EUR

### Unselbständig Beschäftigte (Jahresvollzeitäquivalente)

Bau	929	vZÄ
Herstellung von Waren	352	vZÄ
Handel, Instandhaltung und Reparatur von KfZ	272	vZÄ
Sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen	143	vZÄ
Beherbergung und Gastronomie	142	vZÄ
Verkehr und Lagerei	105	vZÄ

Quelle: GAW, 2021

## Verbindungsbahn neu - dauerhafter Mehrwert

Klar ist, dass die Modernisierungsarbeiten nicht nur einmal Effekte während des Baus abwerfen, sondern dauerhaft. Einerseits gibt es positive Auswirkungen für den Klimaschutz durch die Verlagerung von Verkehren auf die klimafreundliche Schiene, andererseits natürlich auch volkswirtschaftliche Effekte durch den Betrieb.

Diese basieren in erster Linie auf der Fahrgastintensivierung. Es gibt neue Haltestellen, die Taktung wird verdoppelt und die Passantenfrequenz (und potentielle Kundenfrequenz) im Gebiet entlang der Verbindungsbahn wird gesteigert. Auf Basis der ÖBB-Fahrgastprognosen bringt die verbesserte Verbindungsbahn eine zusätzliche Bruttowertschöpfung in Wien in Höhe von rund 12 Mio. Euro bzw. einen Beitrag

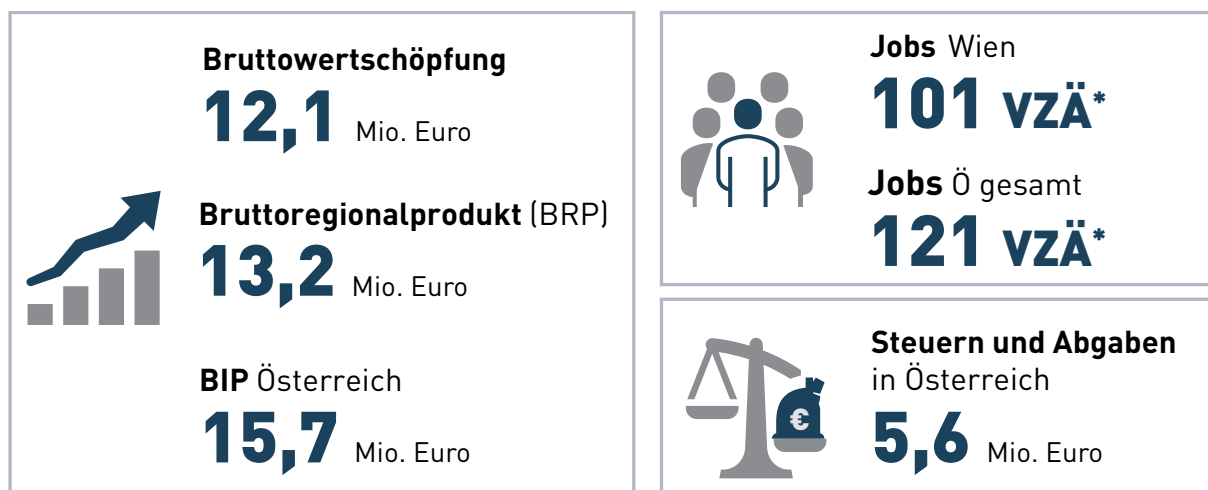
zum Bruttoregionalprodukt von über 13 Mio. Euro. Und das jedes Jahr!

Außerdem werden 114 zusätzliche Arbeitsplätze (diese entsprechen rd. 100 Jahresvollzeitäquivalenten) geschaffen bzw. gesichert.

Österreichweit belaufen sich die jährlichen ökonomischen Effekte auf einen BIP-Beitrag von knapp 16 Mio. Euro und rd. 120 gesicherte bzw. geschaffene Arbeitsplätze (in Jahresvollzeitäquivalenten). Die öffentliche Hand profitiert von Rückflüssen aus Steuern und Abgaben in Höhe von ca. 5,6 Mio. Euro pro Jahr.

Neben dem Verkehrssektor profitieren in weiterer Folge vor allem die Branchen Grundstücks- und Wohnungswesen, Handel sowie sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen.

## Effekte durch den Betrieb der Verbindungsbahn (pro Jahr)



## 6

DIE WIENER SCHNELLBAHN  
ALS WIRTSCHAFTSFAKTOR

Die Verbindungsbahn stellt einen wichtigen Baustein im S-Bahn-Netz Wiens dar. Die Investitionsabsicht ist seit langem durch Auflistung im ÖBB-Rahmenplan bekräftigt.

Aber auch weitere Investitionen in das S-Bahn-Netz sind im Rahmenplan abgebildet und stärken den Wirtschaftsstandort in alle

Himmelsrichtungen. Langjährige Forderungen der Wirtschaftskammer Wien – wie die Qualitätsverbesserungen im Pendlerverkehr durch technische Verbesserungen und Ressourcenausbau bei Zugsgarnituren oder Ausbauprojekte wie der 4-gleisige Ausbau der Südbahn zwischen Meidling und Mödling – finden sich hier wieder.

## Die für Wien wichtigen Projekte im ÖBB-Rahmenplan 2021-2026

Ausbauprojekte	Investitionskosten [EUR]
Verbindungsbahn (Hütteldorf – Meidling)	225,6 Mio.*
4-gleisiger Ausbau Südbahn (Wien Meidling – Mödling)	84,6 Mio.
Verbindungsstrecke Flughafen Wien – Bruck an der Leitha	188,6 Mio.
2-gleisiger Ausbau Pottendorfer Linie (Wien Blumental – Wampersdorf)	179,1 Mio.
Ausbau Marchegger Ast (Stadlau – Staatsgrenze)	312 Mio.
Investitionen in die Wiener Stammstrecke (Qualitätssicherung Nahverkehr, Verlängerung der Bahnsteige, damit sind längere Züge und größere Kapazitäten und eine Intervallverdichtung von 20 auf 26 Züge pro Stunde und Richtung möglich)	628,9 Mio.
Investitionen in Qualitätssicherung Nahverkehr auf der Südbahn (Bahnsteigverlängerungen)	209,3 Mio.

Die Gesamtinvestitionskosten aller genannten Projekte belaufen sich auf über **1,83** Mrd. EUR

\* Für das Gesamtprojekt Verbindungsbahn bis inkl. 2026 sind insgesamt 307,3 Mio. EUR vorgesehen.



# 7 CONCLUSIO

Die Qualität eines öffentlichen Verkehrsnetzes ist immer nur so gut wie die Summe der einzelnen Teile. Mit dem Blick in die Zukunft und auf die Themen Umwelt- und Klimaschutz wird der öffentliche Verkehr weiter an Bedeutung gewinnen. Standorte und Regionen – insbesondere Metropolregionen wie Wien – sind gut beraten, heute die Netze auszubauen und Kapazitäten für morgen zu schaffen. Der Ausbau des Öffi-Netzes und die Steigerung der Leistungsfähigkeit bringen nicht nur ökologische Vorteile im Betrieb, sondern auch wichtige volkswirtschaftliche Effekte während des Baus und dann im Betrieb. Im Betrieb vor allem deshalb, weil mehr Menschen im öffentlichen Verkehr und damit im öffentlichen Raum in Bewegung sind. Das bringt unterschätzte Vorteile für die Wirtschaft in Betriebsgebieten, Geschäftsstraßen und die Betriebe in der Erdgeschoßzone, da Frequenz und Aufmerksamkeitsintensität steigen.

Im internationalen Vergleich verfügt Wien prinzipiell über ein gut ausgebautes Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln. Dennoch braucht es an manchen Stellen ein engmaschigeres Knüpfen dieses Netzes, eine Verdichtung des Angebots. Im Schienenverkehr bietet es sich an – gerade im dicht bebauten, urbanen Raum – bestehende Schienentrassen zu modernisieren und auszubauen. Im Westen Wiens kann auf die bestehende Infrastruktur der Verbindungsbahn zurückgegriffen werden. Das ist ein Glücksfall. Zwar ist die Schnellbahn als innerstädtisches Nahverkehrsmittel derzeit nicht so prominent wie die U-Bahn im Bewusstsein der breiten Be-

völkerung, aber durch eine Attraktivierung des Angebots wird das künftig durchaus anders werden. Die Verbindungsbahn im Speziellen hat sich vor allem als Güterbahntrasse in der Bevölkerung einen Namen gemacht. Das wird sich nun völlig wandeln, wird wohl aber einige Zeit benötigen bis es dann auch so wahrgenommen wird. Hier kann der Betreiber durch begleitende Maßnahmen wie Marketing und Öffentlichkeitsarbeit ein neues positives Image und Aufmerksamkeit für die Convenience der Schnellbahn schaffen: **Von Hütteldorf nach Aspern in 30 Minuten, das schafft nur die S-Bahn.**

Zur vollständigen Integration der aufgewerteten Infrastruktur im Stadtgebiet braucht es zusätzlich auch eine enge und behutsame Verflechtung mit der Umgebung. Hier ist die Stadtplanung noch gefragt. Die Umgebungen der neuen S-Bahn-Haltestellen könnten zum Beispiel als Frischepole mit Bewässerungs- und Begrünungselementen top ausgestattet werden oder Ideen der Citylogistik integrieren. Die über 5 km Länge der Trasse bietet viel Potenzial für neue Projekte und eine moderne Gestaltung.

Dass die „Verbindungsbahn neu“ ein wichtiger Baustein im klimaschonenden Nahverkehr im Westen Wiens sein kann, zeigt die breite politische Unterstützung auf Gemeindeebene (einstimmiger Beschluss im Wiener Gemeinderat 2016). Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie trägt dem Projekt im

ÖBB-Rahmenplan budgetär Rechnung: 225,6 Mio. Euro sind für den Zeitraum 2021-2026 vorgesehen, das vorläufige Gesamtbudget des Projekts lag bei 307,3 Mio. Euro.

Der Wirtschaftsstandort Wien jedenfalls wird von dieser starken West-Ost-Verbindung zwischen Hütteldorf und Aspern stark profitieren. **Alleine in Wien werden nur während der Bauphase 2.650 Arbeitsplätze gesichert oder geschaffen. Der Beitrag zum Wiener Bruttoregionalprodukt beträgt 265 Mio. Euro.** Das sind erfreuliche volkswirtschaftliche Effekte, die wir jetzt zur Ankurbelung der Konjunktur gut übertragen.

Wenn die Verbindungsbahn ab 2029 (Anm.: sofern der aktuelle Zeitplan hält) zwischen Hütteldorf und Meidling im Viertelstunden-Takt fährt, wird die S-Bahn westlich der beliebten „Stammstrecke“ als vollwertiges innerstädtisches Verkehrsmittel angesehen. Mit der verbesserten Erreichbarkeit des 13. Bezirks durch den dichteren Taktfahrplan und zwei neuen Haltestellen ergeben sich zudem neue Chancen für die ansässigen Betriebe und Verkehrsalternativen für Bewohner, Berufspendler und Besucher.

Die mehrere Jahre dauernde Bauphase sollte von Beginn an genutzt werden, um wirtschaftliche und gesellschaftliche Impulse im Gebiet zu setzen: breitenwirksame Kommunikation zum Projekt als Basis, innovative Marketingaktionen in Abstimmung mit der anrainenden Wirtschaft, vielleicht eine Hietzinger Variante zum „Besichtigungsturm Hauptbahnhof“ – die Bauphase bietet hier die Chance, die Menschen und künftigen Fahrgäste für die Schnellbahn auf der Verbindungsbahn neu zu begeistern.

Bedingung für all diese positiven Effekte ist, dass der vorliegende positive UVP-Bescheid auch zu einer raschen Umsetzung des Projekts führt. Die zuständige Behörde hat den ÖBB ein klares grünes Licht gegeben. Selbstverständlich müssen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens auch kritische Stimmen in gebührendem Rahmen gehört, Nachbarnsrechte eingehalten werden. **Unter dem Strich ist es dann entscheidend, ob das Projekt im überwiegendem Interesse der Allgemeinheit steht.** Frei nach dem Motto: Nicht wer am lautesten und längsten schreit, sondern wer die besseren Argumente hat, soll sich durchsetzen. Und diesen Beweis der stichhaltigen Argumente zum Wohle der Allgemeinheit galt es, anzutreten.

## 8

# HINTERGRUND ZUR VOLKSWIRTSCHAFTLICHEN BERECHNUNGSMETHODE

Eigens für die Berechnung der regional- und volkswirtschaftlichen Effekte einzelner Infrastrukturprojekte wurde von der Gesellschaft für angewandte Wirtschaftsforschung (GAW) ein eigenes Wertschöpfungstool auf Ebene der Bundesländer konzipiert. Das regionale Modell für Wien steht der WK Wien exklusiv zur Verfügung.

Beim GAW-Wertschöpfungsrechner handelt es sich um eine Verbindung aus Input-Output-Modell und ökonomischem Modell, mit welchem die ökonomischen Kreislaufzusammenhänge der jeweils betrachteten Untersuchungseinheit in über 100 Einzelgleichungen unter Einbindung von mehreren hundert Wirtschaftsindikatoren abgebildet werden.

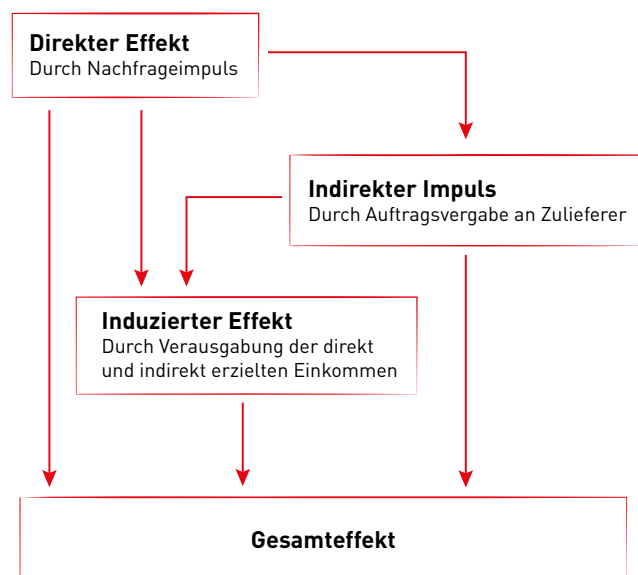
Unter Eingabe eines Nachfrageimpulses (Investition oder Konsum) können so die Auswirkungen der Durchführung eines Projekts auf die zentralen makroökonomischen Aggregate (Wertschöpfung, Beschäftigung, Einkommen sowie staatliche Rückflüsse) berechnet werden.

Das Modell ermöglicht auch eine Darstellung von direkten, indirekten und induzierten Effekten:

**Direkte Effekte:** Ergeben sich unmittelbar aus einem ökonomischen Impuls (z.B. aus der Investitionssumme für ein Projekt)

**Indirekte Effekte:** Ergeben sich über Vorleistungen bei den Zulieferbranchen

**Induzierte Effekte:** Ergeben sich aus dem Konsum der zusätzlich Beschäftigten aus direkten und indirekten Effekten



Quelle: GAW, 2019

Liegen detaillierte Informationen zum jeweiligen Projekt bzw. Nachfrageimpuls vor, können die Ergebnisse auch nach ihrer sektoralen und zeitlichen Wirkung dargestellt werden.



**Ich gehe mutig meinen Weg.** Erfolgreich und selbständig. Und wenn ich Unterstützung brauche, weiß ich, wer für mich da ist. **Meine Wirtschaftskammer Wien.**

- Informationsvorsprung
- Online-Tools
- Beratung
- Neue Geschäftschancen
- Hilfe in Ausnahmesituationen

» Ich nutze dabei das **WKO Servicepaket** zur Lösung meiner unternehmerischen Herausforderungen auf [wko.at/wien/servicepaket](http://wko.at/wien/servicepaket).

**Einfach informieren, Kontakt aufnehmen, Termin vereinbaren!**