

11835/AB
= Bundesministerium vom 08.11.2022 zu 12232/J (XXVII. GP) bmk.gv.at

Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 W i e n

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2022-0.679.076

. November 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Hafenecker, MA und weiterer Abgeordneter haben am 21. September 2022 unter der **Nr. 12232/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Notwendigkeit des 4-gleisigen Ausbaus der Südbahn von Meidling bis Mödling“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Gibt es zu zum behaupteten Anstieg der Fahrgäste auf der Strecke Meidling-Mödling eine Studie oder eine anderweitige Grundlage?*
 - a.) *Wenn ja, wer hat diese erstellt?*
 - b.) *Welche Methoden wurden verwendet?*
 - c.) *Gab es eine Ausschreibung?*
 - d.) *Sind diese Studie oder andere Informationen diesbezüglich öffentlich zugänglich?*
 - e.) *Wurde eine Fahrgastanalyse durchgeführt?*
 - f.) *An welchen Haltestellen ist mit wieviel Fahrgästen zu rechnen?*
 - 1.f.i. *Wie viele davon in Perchtoldsdorf, Brunn und Mödling und in der neu geplanten Station Europaring?*
 - g.) *Auf welche Pendlerstatistiken haben die Planer zurückgegriffen?*

Die Untersuchung stammt vom Österreichischen Institut für Raumplanung (ÖIR) und basiert auf Daten, die 2018/19 bzw. 2021 erhoben wurden. Es wurde dabei die Methode der Verkehrsmodellierung angewandt. Basis für die Bearbeitungen ist ein multimodales Verkehrsmodell der gesamten Ostregion (inkl. wichtiger Verbindungen nach Oberösterreich/Westachse, Steiermark/Südachse, Tschechien, Slowakei, Ungarn), welches die Entwicklung im Straßen-/Schienen-/Busnetz (“Angebot”), Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsträgern sowie die

Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung ("Nachfrage") abbildet. Daraus werden die Fahrgastzuwächse (Nutzen) sowie künftigen Fahrgastaufkommen auf den Strecken (z.B. der Südbahn) und die Ein-Aussteiger:innen-Zahlen der Stationen berechnet. Die Vergabe erfolgte dabei nach den gängigen Richtlinien des Bundesvergabegesetzes, wobei diese Studien oder andere Informationen nicht öffentlich verfügbar sind.

Des Weiteren wurde auch eine Fahrgastanalyse durchgeführt. Die täglichen Ein- und Aussteiger:innen pro Schultag 2035 werden sich in den Haltestellen Perchtoldsdorf, Brunn-Maria Enzersdorf und Brunn Europaring in einer Größenordnung von je 2.000 bis 4.000 Personen bewegen, am Knotenpunkt Mödling werden es über 20.000 Personen sein. Im Querschnitt Hetzendorf-Meidling wird eine Steigerung des Fahrgastaufkommens um insgesamt 60 % prognostiziert (Siedlungsentwicklung, sich veränderndes Mobilitätsverhalten, umweltpolitisch strategische Maßnahmen zur Verlagerung des „Modal Splits“ auf den öffentlichen Verkehr).

Zu Frage 2:

- *Wurde für dieses Großprojekt ein Gesamtverkehrskonzept für das südliche Niederösterreich erstellt?*
 - a.) Wenn ja, ist dieses öffentlich einsehbar?
 - b.) Wenn nein, warum nicht?
 - c.) Wurde dabei die effizientere Nutzung bestehender Infrastruktur berücksichtigt?
 - d.) Wurden die Opportunitätskosten ausreichend berücksichtigt?

Es gibt ein Gesamtverkehrskonzept für ganz Österreich: Ein Teil davon ist das Zielnetz 2025+, die Ausbaustrategie für die Entwicklung der Bahninfrastruktur. Das Projekt Meidling-Mödling ist ein integrierter Bestandteil dieses Konzepts, das auch öffentlich einsehbar ist unter:
<https://infrastruktur.oebb.at/de/unternehmen/fuer-oesterreich/zukunft-bahn-zielnetz>.

Es wurden sowohl die Nutzung bereits bestehender Infrastruktur aus Effizienz- und Nachhaltigkeitsgründen als auch die Opportunitätskosten berücksichtigt – Details dazu finden sich im obenstehend erwähnten Gesamtkonzept.

Zu Frage 3:

- *Gibt es für dieses Großprojekt eine Gesamtklimabilanz?*
 - a.) Könnte durch bessere Nutzung bereits bestehender Infrastruktur eine bessere CO₂ Bilanz erzielt werden?

Ohne weitere Verkehrsverlagerungen vom Straßen- und Flugverkehr auf die Schiene und den öffentlichen Verkehr wird die Erreichung der österreichischen Klimaziele nicht zu schaffen sein. Jeder Kilometer mehr mit Bahn und öffentlichen Verkehrsmittel ist also gut für die Umwelt und trägt zur Erreichung der österreichischen Klimaschutzziele im Sektor Verkehr bei. Die Bahn gehört zu den umweltfreundlichsten Verkehrsmitteln: 100 % des Bahnstromes stammen aus erneuerbarer Energie. Zudem ermöglichen Bahnstrecken einen sehr flächeneffizienten Verkehr. Bei gleicher Transportleistung braucht die Schiene im Vergleich zur Straße nur ein Drittel bis ein Sechstel der Fläche. Durch Projekte wie den viergleisigen Ausbau Meidling-Mödling werden Verkehrsverlagerungseffekte von der Straße auf die Schiene erreicht – das bringt Entlastung auf der Straße und positive Auswirkungen für das Klima. Das Straßennetz im Süd Raum Wiens (S1, A2, weitere Straßen in Liesing) hat keine Kapazitäten mehr, ein Wachs-

tum kann deshalb nur mehr im Öffentlichen Verkehr und im Fahrradverkehr stattfinden, was den Modal Split zu Gunsten des Umweltverbunds verschiebt.

Zu Frage 4:

- Warum planen die ÖBB als Alternative nicht die Einführung von Doppelstockzügen, sollten sich wider Erwarten die Fahrgastzahlen in Zukunft doch erhöhen?
 - a.) Wieso führt die zweigleisige Pottendorferlinie nicht zu einer Entlastung der Südbahn (wie auf der Homepage der ÖBB beschrieben), ist diese vielleicht fehlgeplant?

Die Kapazitäten auf den zwei Bestandsgleisen sind in der Hauptverkehrszeit aktuell ausgeschöpft. Damit der gegenwärtige und künftige Bedarf entlang der Südstrecke zwischen Meidling und Mödling gedeckt werden kann, müssen zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden. Das wird erst durch die Entflechtung von REX-Zügen (Doppelstock) und S-Bahn möglich: Die REX-Züge fahren auf den Außengleisen und die S-Bahnen auf den Innengleisen. So werden auch eine bessere Taktung und zusätzliche Halte möglich.

Außerdem führt der zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie zu einer Entlastung der Südbahn. Diese Maßnahme alleine reicht aber nicht aus, um den gegenwärtigen und zukünftigen Bedarf auf der Strecke Meidling-Mödling zu decken. Die Strecke ist mit 400 Zügen pro Tag schon heute eine der am stärksten frequentierten im gesamten ÖBB-Netz.

Zu Frage 5:

- Haben die ÖBB alle möglichen Alternativen auf dem neuesten Stand der Technik zu einem durchgehenden vierspurigen Ausbau überprüft?

Alle möglichen Alternativen wurden überprüft.

Zu den Fragen 6 bis 8:

- Der Bau eines Rangierbahnhofes in dicht besiedeltem Gebiet (Perchtoldsdorf) führt immer wieder zu massiver Belastung der Bevölkerung. Gab es Alternativen, die überprüft wurden?
 - a.) Sind die ÖBB bereit, weitere Optionen in Betracht zu ziehen?
 - 6.a.i. Wenn ja, welche?
 - 6.a.ii. Wenn nein, warum nicht?
 - b.) Welche Rangieraktivitäten sind geplant und wird hier von einem erhöhten Gefahrenpotential ausgegangen?
 - c.) Welche Grenzwerte für den Lärmschutz werden angewandt und sind Maßnahmen geplant, die den Lärmschutz bezogen auf den Ist-Stand verbessern?
- Mit welcher Begründung wird auf weiten Teilen der Strecke ein vier Meter breiter Bahnbegleitweg errichtet, dessen Bau besonders viele negative Folgen für die Anrainer und auch die Umwelt mit sich bringt?
- Werden Ideen und Vorschläge zur Optimierung des öffentlichen Verkehrs im südlichen Niederösterreich durch demokratisch gewählte Bürgermeisterinnen und Bürgermeister, Lokal- und Landespolitik sowie Bürgerinitiativen und Anrainer/innen noch berücksichtigt werden oder plant das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie das Projekt so umzusetzen, wie es derzeit von den ÖBB (siehe Homepage der

ÖBB) geplant ist?

- a.) *Wird das Ministerium als Umweltministerium auch die Interessen des Naturschutzes, der Biodiversität und die im Bereich vorkommenden Tierarten (sowohl in NÖ Naturschutzgesetz als auch im Anhang II und IV der FFH Richtlinie der EU) berücksichtigen oder rein als Verkehrsministerium entscheiden?*

Es wird kein Rangierbahnhof geplant bzw. gebaut. Da ein gewisser Teil der Züge gemäß dem Betriebskonzept in Liesing endet, ist eine Wendeanlage (zwei Stutzgleise) notwendig, die südlich vom Bahnhof Liesing geplant ist. In diese beiden Wendegleise fahren die Züge in geringer Geschwindigkeit ein und in die Gegenrichtung aus. Diese Wendeanlage wird im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ebenfalls geprüft.

Auch die Berechnung der erwarteten Lärm- und Erschütterungsbelastung und die Erarbeitung geeigneter Maßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) ist ein zentraler Bestandteil der Umweltverträglichkeitsprüfung. Dies stellt sicher, dass entlang der Projektstrecke die gesetzlich erlaubten Grenzwerte eingehalten werden und je nach Bedarf Lärmschutzmaßnahmen gesetzt/angepasst werden. Aktuell werden die Maßnahmen erarbeitet – Basis dafür sind die rechtlichen Vorgaben/Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung.

Der Begleitweg (ca. 3,5 m) wird für Einsatzfahrzeuge bzw. für Erhaltungsleistungen der ÖBB benötigt. Auch die Begleitwege werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung geprüft.

Das zuständige Projektteam der ÖBB ist mit den Stakeholdern im regelmäßigen, konstruktiven Austausch. Es gab Workshops, so genannte Stakeholder-Dialoge mit den Gemeinden in Niederösterreich und den Wiener Bezirken. Die dort gemachten Vorschläge wurden in den Planungen berücksichtigt. Zusätzlich haben die ÖBB öffentliche Informationsausstellungen veranstaltet, um die Bevölkerung über den aktuellen Stand der Planungen zu informieren und gleichzeitig frühestmöglich in direkten Austausch mit Anrainer:innen zu treten und Anregungen sowie Kritik aufzunehmen. Ende April 2022 wurde eine Reihe von Informationsausstellungen abgeschlossen – diese wurden von über 1.400 Anrainer:innen und Interessierten besucht. Im kommenden Jahr 2023 wird es wieder Informationsveranstaltungen geben.

Die Aufgabe des UVP-Verfahrens ist jedenfalls die Erhebung, Prüfung und Beurteilung aller erheblichen Umweltauswirkungen eines UVP-pflichtigen Vorhabens auf die Schutzziele der UVP-Richtlinie der EU. Damit ist insbesondere auch eine umfassende kritische Beurteilung der Auswirkungen auf Natur- und Europaschutzgebiete und sogenannte prioritäre Arten zwingender Inhalt der UVP-rechtlichen Prüfung und Genehmigung und es sind seitens der Behörde auch notwendige Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu beurteilen und allenfalls vorzuschreiben. Da das gegenständliche Vorhaben eine Hochleistungsstrecke iSd § 1 HIG betrifft, ist die UVP im sogenannten „teilkonzentrierten“ Verfahren abzuführen. Das bedeutet, dass unabhängig von den Vorgaben, die der Projektwerberin allenfalls im UVP-Verfahren bei meinem Ressort erteilt werden, ein Verfahren der zuständigen NÖ Landesregierung erforderlich sein wird. Dieses Verfahren wird die Genehmigungstatbestände nach landesrechtlichen Vorgaben, u.a. nach dem niederösterreichischen Naturschutzgesetz, zum Gegenstand haben.

Zu Frage 9:

- *Was passiert mit der vor wenigen Jahren errichteten Lärmschutzwand im Bereich Hetzendorf/Liesing?*

Aktuell werden die Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Einreichplanung erarbeitet – die Lärmschutzwände werden auf Basis dieser Planungen versetzt.

Leonore Gewessler, BA

