
12232/J XXVII. GP

Eingelangt am 21.09.2022

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

des Abgeordneten Christian Hafenecker, MA
und weiterer Abgeordneter
an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie
betreffend **„Notwendigkeit des 4-gleisigen Ausbaus der Südbahn von Meidling
bis Mödling“**

Die ÖBB plant den 4-gleisigen Ausbau der Südbahnstrecke zwischen Meidling und Mödling. Die Bauarbeiten sollen 2025 begonnen werden und voraussichtlich 2032 abgeschlossen sein. Das Projekt ist mit 1,2 Mrd. Euro budgetiert und die Planungsarbeiten haben schon begonnen.

Durch den geplanten Ausbau werden entlang der Strecke massive Eingriffe in die Landschaft, Enteignungen und massive Behinderungen durch die Baustelle erwartet. Die ÖBB haben durch Informationsveranstaltungen den Versuch unternommen, die Bevölkerung von der Sinnhaftigkeit dieses Projekts zu überzeugen. Viele Fragen wurden von Seiten der ÖBB jedoch nicht beantwortet und die Bevölkerung der Anrainergemeinden der Südbahn erwarten sich von der zuständigen Ministerin Aufklärung über die Sinnhaftigkeit dieses „Monsterprojekts“.

Viele Verkehrsexperten empfehlen nicht die Südbahn auszubauen, sondern den zusätzlichen Pendlerverkehr nach Wien großflächiger zu verteilen.

Auch die „Park and Ride“ Situation ist mangels ausreichender Freiflächen in den Anrainergemeinden angespannt. Zusätzlicher Pendlerverkehr in Richtung der ausgebauten Südbahn ist kaum bewältigbar.

Auf der Homepage geben die ÖBB unter „Infrastruktur Meidling – Mödling“¹ an, dass bereits bis 2035 der Schnellbahnverkehr von 25.600 auf 61.000 und dass der Regionalzugverkehr von 41.900 auf 47.000 Passagieren steigen wird. Die Zahlen erscheinen als wenig glaubwürdig, woher sollen die zusätzlichen 35.000 Fahrgäste im Schnellbahnbereich in nur 12 Jahren kommen? Die Gemeinden zwischen Liesing und Mödling sind in den letzten 20 – 30 Jahren gar nicht bis unwesentlich gewachsen, maximal um 2 Prozent. Auch in Zukunft ist mit keiner Steigerung zu rechnen.

¹ <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/grossraum-wien/ausbau-meidling-moedling/rund-um-die-planung>

In diesem Zusammenhang stellen die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende

Anfrage

1. Gibt es zu dem 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?
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?
3. Gibt es für dieses Großprojekt eine Gesamtklimabilanz?
 - a. Könnte durch bessere Nutzung bereits bestehender Infrastruktur eine bessere CO₂ Bilanz erzielt werden?
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?
5. Haben die ÖBB alle möglichen Alternativen auf dem neuesten Stand der Technik zu einem durchgehenden vierspurigen Ausbau überprüft?

6. 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?
7. 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?
8. 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?
9. Was passiert mit der vor wenigen Jahren errichteten Lärmschutzwand im Bereich Hetzendorf/Liesing?