



## Bericht zum GSV-Forum „Wachsende Airport City – Herausforderung für die Verkehrsinfrastruktur in der Ostregion“

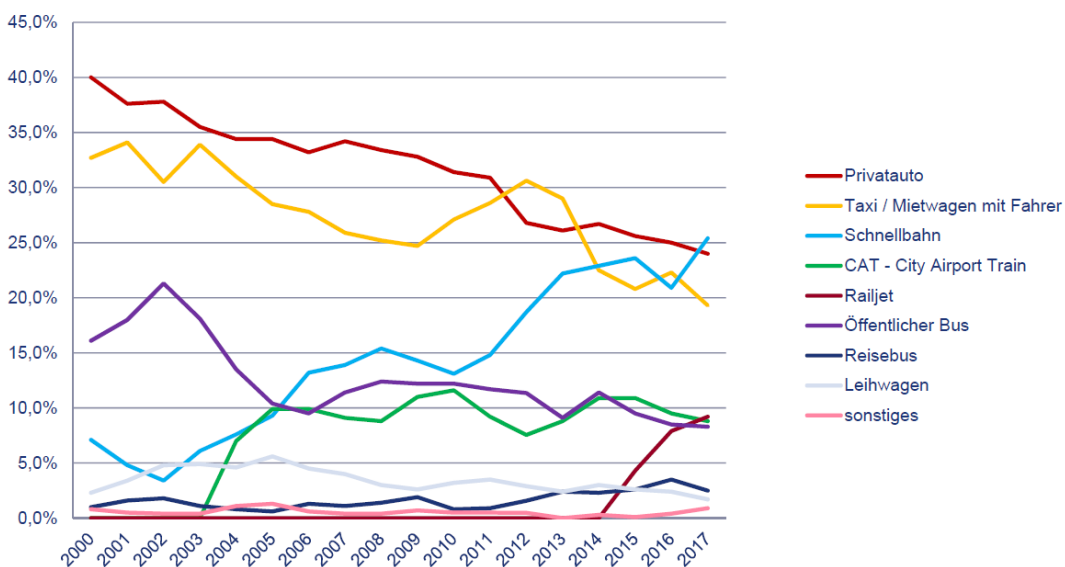
Der Flugverkehr wächst weltweit nach wie vor um vier bis fünf Prozent pro Jahr, gleichzeitig nimmt für Flughäfen die Bedeutung des „Non-Aviation-Geschäftes“ wie etwa die Immobilienverwaltung oder die Parkraumbewirtschaftung weiter zu. Inzwischen spricht man von städteähnlichen Bauten bzw. Airport Cities, die sich um Flughäfen entwickeln.

Auch am Flughafen Wien steigt das Passagieraufkommen sowie das Volumen an abgefertigter Fracht stetig an: Heute werden rund 30 Millionen Passagiere und 300.000 Tonnen Luftfracht pro Jahr abgewickelt. Gleichzeitig steigt die Zahl der Beschäftigten: Spätestens im Frühjahr 2020 werden es 25.000 Beschäftigte am gesamten Flughafen-Standort sein. Diese dynamischen Entwicklungen der Airport City in Wien bringen die umliegende und ohnehin bereits stark beanspruchte Verkehrsinfrastruktur bereits heute an ihre Grenzen, berichtet Günther Ofner, Vorstand der Flughafen Wien AG, im Rahmen des GSV-Forums „Wachsende Airport City – Herausforderungen für die Verkehrsinfrastruktur in der Ostregion“ Mitte März 2019 in Wien: „Ein großes Thema ist etwa die Ertüchtigung der Autobahn A4, die bereits heute in der Regel drei bis vier Staus pro Tag produziert, in beiden Richtungen!“

Und die Lage verschärft sich weiter: Selbst bei vorsichtiger Berechnung – also Fortschreibung des bisherigen Wachstums – rechnet Ofner mit über 40 Millionen Passagieren in 2030: „Alle Parameter zeigen ein weltweites und kräftiges Wachstum im Luftverkehr, bis 2050 soll weltweit eine Vervielfachung der Zahl der Flugreisenden stattfinden.“ Dabei soll Europa vergleichsweise unterproportional wachsen, nämlich nur um die Hälfte.

Es sei höchste Zeit, sich über die An- und Abreise am Flughafen Wien Gedanken zu machen: Erste Erfolge konnten bereits erzielt werden, wenn man den Modal Split für die An- und Abreise in untenstehender Abbildung betrachtet:

**VIE - Modal Split 2000 - 2017**



In der Abbildung ist klar ersichtlich, dass heute viel mehr Personen mit öffentlichen Verkehrsmitteln an- und abreisen, als das früher der Fall war und der private Pkw immer seltener genutzt wird. Vor

allem die Schnellbahnlinie S7 hat beeindruckende Zuwächse. Auch der CAT entwickle sich hervorragend: Von 1,2 Mio. Passagieren auf 1,65 Mio. Passagiere pro Jahr innerhalb von 9 Jahren. Allerdings könne der CAT nicht mehr viele zusätzliche Passagiere aufnehmen, betont Ofner: „Der CAT befindet sich bereits jetzt an der Kapazitätsgrenze. Eine Ausweitung der Kapazität scheidet derzeit an entsprechender Schieneninfrastruktur.“ Auch die neue Direktverbindung mit dem Railjet werde gut angenommen. Ofner ist sich sicher: „Ohne diese Veränderung im Modal Split wäre die heutige Infrastruktur mit all den zusätzlichen Pkw überfordert. Selbst wenn diese positive Entwicklung im Modal Split so weiterverläuft, muss man dennoch sehen, dass in absoluten Zahlen zukünftig immer mehr Passagiere und Güter transportiert werden.“

Man müsse also baldmöglichst mit der notwendigen Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur in der Airport Region starten, insbesondere in Richtung Süden und Osten, ist Ofner überzeugt: „Einige Jahre Vorlauf ist für jedes Infrastruktur-Projekt notwendig. Daher sollten möglichst rasch alle Stakeholder wie Bund, Stadt, Land, betroffene Gemeinden an einen Tisch geholt werden, um mit den notwendigen Planungen starten zu können.“

Insbesondere schwebt Ofner eine zusätzliche Autobahnabfahrt zum Flughafen vor, um den Güter- und Personenverkehr am Flughafen Wien besser trennen zu können.

Abgesehen von der Straße sei der Ausbau der Bahn unerlässlich, vorrangig die Wiener Stammstrecke von Floridsdorf nach Meidling, damit wieder ausreichend Kapazitäten vorhanden sind. Insbesondere benötige es auch eine Verbindung vom Flughafen Wien nach Bratislava. Denn aus dieser Richtung wächst der Straßenverkehr laut Ofner derzeit um mindestens 10% pro Jahr. Ofner: „Es besteht Handlungsbedarf, damit sich der Modal Split auf diesem Abschnitt dramatisch zugunsten des öffentlichen Verkehrs verändert.“ Sobald es diese Bahn gibt, wäre sie am ersten Tag ausgelastet, ist Ofner überzeugt: „Könnte ich als privater Investor diese Verbindung bauen, würde ich sofort starten, denn diese wäre garantiert ein Geschäft, wenn man es vernünftig macht.“

### **Was sagt die Politik dazu?**

Der niederösterreichische Landesrat für Finanzen & Mobilität, Ludwig Schleritzko, sieht im starken Zuwachs der Passagierzahlen bei der S-Bahn einen Beleg dafür, dass attraktive Angebote – etwa durch die vorgenommenen Taktverdichtungen – zum Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr motivieren. Dafür nehme das Land NÖ auch einiges an Geld in die Hand.

Allerdings bestehe das bereits von Ofner erwähnte Problem der hoch belasteten Wiener Stammstrecke Floridsdorf – Meidling, auf der weitere Kapazitätssteigerungen kaum zu realisieren seien. Schleritzko: „Deshalb braucht es unbedingt eine neue Stammstrecke durch Wien. Entlang der derzeitigen Strecke sind in der Hauptverkehrszeit 20 Züge pro Stunde und Richtung unterwegs, was einem ähnlich dichten Takt wie im Wiener U-Bahnnetz entspricht. Wenn es da zu einem Zwischenfall kommt, hat das verheerende Auswirkungen in und außerhalb der Stadt.“ Seitens der Stadt Wien werde das Thema zurzeit nachrangig behandelt. Schleritzko betont jedoch, dass die Hand zur Zusammenarbeit weiter ausgestreckt sei. Da ein derartiges Vorhaben aufgrund der langen Planungen und Bauzeit ohnehin kaum vor 2040 realisiert werden könne, müsse man rasch starten, um eine neue Stammstrecke nicht noch weiter zu verzögern. Schleritzko appelliert: „Wir denken, dass das umsetzbar ist und müssen umgehend mit der Planung beginnen.“

Niederösterreich habe jedenfalls aufgezeigt, wie man die Infrastruktur-Kapazität der Stammstrecke auch kurz- bis mittelfristig ertüchtigen kann: Mit Bahnsteigverlängerungen von 160 auf 220 Meter könnten bis zu 40.000 Personen mehr pro Tag aufgenommen werden. Auch die Einführung des europäischen Zugsicherungssystems ETCS (European Train Control System) würde es ermöglichen, Züge dichter und abgestimmter durch die Stammstrecke fahren zu lassen.

Bezüglich der Straßenprojekte habe aus Sicht von Niederösterreich der Ausbau der A4 und die Schließung des Autobahnringes um Wien (S1 Lobautunnel) Priorität. Auch der Ausbau der S8 Marchfeldschnellstraße wäre dringend notwendig, Schleritzko hofft hier auf einen baldigen Start der Bauarbeiten. Im Raum Gänserndorf sind aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens kaum mehr neue Betriebsansiedelungen möglich.

Die Straße ist in NÖ unverzichtbar – auch für den öffentlichen Verkehr, betont Schleritzko: „40% des öffentlichen Verkehrs in NÖ werden auf der Straße abgewickelt.“ Ohne Busse könnte die vorhandene Qualität im öffentlichen Verkehr nicht angeboten werden.

Schleritzko fasst zusammen: „Es geht uns darum, Verkehr zu vermeiden, wo es möglich ist, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, wo es möglich ist und den vorhandenen Verkehr zu optimieren und nicht die Logistik zu vergessen.“

#### **Wie sieht die ÖBB den Ausbaubedarf?**

Werner Baltram, Geschäftsbereichsleiter Asset Management und Strategische Planung bei der ÖBB sieht ebenfalls große Herausforderungen und definitiv Handlungsbedarf:

Eine weitere Stammstrecke wäre natürlich ein „Mammut-Projekt“, betont Baltram: „Es ist immer sehr schwierig, eine Bahn quer durch die Stadt zu bauen. Dabei schaffen wir für viele Reisende Mobilitätsmöglichkeiten, im Endeffekt muss so ein Projekt aber auch leistbar sein.“ Anhand der Weststrecke Wien – St. Pölten habe man eindrucksvoll gesehen, dass es ca. ein Vierteljahrhundert von der Idee bis zur Inbetriebnahme dauert.

Bahnsteigverlängerungen hören sich einfach an, das gelte jedoch nur, wenn auch entsprechender Platz zum Ausbau verfügbar ist. Zum Beispiel wären bei der S-Bahn-Station Rennweg in der Stammstrecke umfangreiche und kostspielige Baumaßnahmen notwendig, um das zu realisieren. Die ÖBB stelle sich jedoch dieser Herausforderung und hat bereits ein entsprechendes Projekt aufgesetzt. Konsequenterweise erfordern Bahnsteigverlängerungen entlang der Stammstrecke jedoch auch welche bei den Zulaufstrecken in Niederösterreich. Denn die Infrastruktur müsse entlang der gesamten Strecke, auf der das Fahrzeug unterwegs ist, angepasst werden.

Die Flughafenspanne (Strecke Flughafen Wien – Bruck an der Leitha) stellt ein wesentliches Projekt für die Fernverkehre Richtung Ungarn und Bratislava dar, derzeit läuft das Trassenauswahlverfahren. Aus der Sicht von Baltram eine kritische Phase, beeinflusst diese doch stark die Kosten, die bei ca. zwei Milliarden Euro liegen werden. Baltram: „Die entsprechende Finanzierung ist herausfordernd.“ Zeitlich wird die Flughafenspanne frühestens in den 2030er Jahren realisiert sein. Der ÖBB ist dieses Projekt jedoch sehr wichtig: Einerseits wachsen die Verkehre Richtung Osten immer mehr, andererseits entlastet die Flughafenspanne auch die Ostbahn und schafft damit auch mehr Möglichkeiten für den Güterverkehr. Denn Personen- und Güterverkehr vernünftig nebeneinander abzuwickeln ist von der Geschwindigkeit her gesehen eine große Herausforderung: Personenfernverkehrszüge fahren mit bis

zu 230 km/h, der Güterverkehr mit rund 100 km/h. Besonders Augenmerk gilt hier der Trassenplanung, betont Baltram.

### **Wie sieht die ASFINAG die Situation?**

Aus der Sicht von Alexander Walcher, Geschäftsführer ASFINAG Bau Management, ist die Airport Region straßenseitig bereits gut angebunden. Allerdings ist das Straßennetz um Wien noch nicht vollständig geschlossen. Einerseits fehlt der Lückenschluss der S1 (Lobautunnel) und andererseits die S8 Richtung Bratislava.

Bei einigen Abschnitten entlang der A4 sei man an der Kapazitätsgrenze angelangt: Zwischen den Anschlussstellen Flughafen und Fischamend sind bereits heute täglich über 70.000 Fahrzeuge unterwegs, 2035 erwartet die ASFINAG in etwa 100.000 Fahrzeuge in diesem Abschnitt. Noch stärker befahren ist der Abschnitt vom Knoten Schwechat bis zur Anschlussstelle Flughafen mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von 101.000 Fahrzeugen pro Tag, 2035 werden auf diesem Abschnitt über 160.000 Fahrzeuge prognostiziert. Zum Vergleich: Auf der Tangente, der bekanntermaßen meistbefahrensten Autobahn in Österreich, fahren in manchen Abschnitten bis zu 200.000 Fahrzeuge pro Tag. Walcher: „Sie wissen alle, was das in den Verkehrsspitzen bedeutet.“

Dieser Herausforderung begegnet die ASFINAG mit entsprechenden Ausbauplänen der A4 vom Flughafen bis zur Staatsgrenze. Der dreispurige Ausbau im Abschnitt Flughafen – Fischamend wurde bereits realisiert und daher habe man diese Strecke laut Walcher verkehrlich im Griff. Derzeit wird der dreispurige Ausbau von Fischamend bis Neusiedl realisiert, dieser soll 2025 abgeschlossen sein. Die ASFINAG investiert 260 Millionen Euro, um die verkehrlichen Notwendigkeiten in diesem Bereich mittel- und langfristig abdecken zu können.

Die Verlängerung der S1 mit dem Lobautunnel ist dringend notwendig, um den Regionering und die Umfahrung Wien tatsächlich schließen und die Stadt Wien entlasten zu können. Das UVP Verfahren ist nach sieben Jahren erfolgreich abgeschlossen worden. Derzeit sind noch eine höchstgerichtliche Entscheidung beim Verwaltungsgerichtshof und Materienrechte (Wasserrecht und Naturschutzrecht) ausständig. Walcher: „Wir sind überzeugt, dass dieses Projekt für die Stadt Wien und den Flughafen Wien enorm wichtig ist. Und ja, dieses Projekt zieht Verkehr an, und zwar jenen, der sich derzeit durch die Stadt quält und leider nicht an ihr vorbeifahren kann. Im untergeordneten Straßennetz in der Donaustadt erwarten wir deutliche Entlastungen. Mit dem Bau des S1 Lückenschlusses wird spätestens nächstes Jahr begonnen, vielleicht sogar noch 2019. Der Tunnel gehört zum zweiten Verwirklichungsabschnitt, wird also erst später in Angriff genommen.“

### **Wie begegnen Logistiker der Herausforderung?**

Franz Braunsberger, Geschäftsführer Kühne + Nagel, gibt in diesem Punkt zumindest teilweise Entwarnung: „Aus Sicht unserer Kunden ist Verlässlichkeit und Pünktlichkeit am wichtigsten. Es ist nicht unbedingt immer das Ziel, der Schnellste zu sein. Trotz möglicher Staus und Flugausfälle muss die Planung stimmen. Die Ware muss zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort sein.“ Und Verkehrsvermeidung stehe bei Logistikern ohnehin auf der Tagesordnung: „Ein guter Logistiker wird daran gemessen, dass er Verkehr vermeidet, indem er die Verkehre möglichst gut kombiniert.“

Bezüglich der Anbindung des Flughafens Wien sieht Braunsberger weiteres Verbesserungspotential: „Es gibt schon Flughäfen, die besser als der Flughafen Wien angebunden sind, sprich beispielsweise

über eine U-Bahn Anbindung verfügen. Es wird zwar viel unternommen, jedoch nicht genug, weil sowohl das Passagieraufkommen als auch die Frachtvolumina massiv wachsen werden.“

Vor allem der Lkw-Verkehr wird weiterhin kontinuierlich wachsen. Die Bahn kann diese Entwicklung laut Braunsberger nicht aufhalten: „Alle Güter auf die Schiene zu verlagern ist illusorisch und nicht machbar. Wir Endkunden wollen alles immer schneller und in kleineren Losgrößen erhalten, das setzt Flexibilität voraus. Die Bahn kann diese Aufgaben nicht erfüllen. Wie die Fracht nach Österreich kommt, entscheiden letztendlich die Kunden.“

In der anschließenden Podiumsdiskussion wurden weitere Fragen beantwortet:

### **Wie arbeiten Wien, Niederösterreich und Burgenland in Verkehrsfragen zusammen?**

Schleritzko betont, dass man mit dem VOR Verkehrsverbund Ost Region eine gute Abwicklungsstelle für den öffentlichen Verkehr geschaffen hat. Für gemeinsame Planungen der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland hat man die aus Schleritzkos Sicht zu wenig genutzte Planungsgemeinschaft Ost (PGO) eingerichtet. Schleritzko: „Ich strecke meine Hand Richtung Wien aus, um die Zusammenarbeit zu intensivieren.“

### **Wann benötigt es eine dritte Piste?**

Die heutigen Schätzungen gehen davon aus, dass es mit den derzeitigen sich kreuzenden zwei Pisten ab 2025 in Wien knapp wird, informiert Ofner. Als erste Folge bedeutet das, dass die guten Slots in den Spitzenstunden nicht mehr verfügbar sind und somit Flugverkehr in ungünstigere Zeitfenster verdrängt wird. Hilfreich ist die Entwicklung, dass pro Flugbewegung mehr Passagiere transportiert werden, da die Flugzeuge immer größer werden. Auch mit moderner Technologie könnte noch etwas mehr Kapazität herausgeholt werden. Problematisch sind jedoch die ca. 80 Schlechtwettertage pro Jahr, Starkwind, Gewitter, Schnee etc., an denen die Kapazität rapide reduziert werden muss.

Die Hoffnung, dass die dritte Piste vor 2030 in Betrieb gehen kann, sei jedoch unrealistisch. Ofner: „Das Verlegen des Betonbandes entspricht gerade einmal 10-15% des gesamten Aufwandes. Unter anderem müssen auch Landesstraßen verlegt und ökologische Ausgleichsmaßnahmen gesetzt werden.“ Die Errichtungszeit sei mit sechs bis sieben Jahren anzusetzen, zuzüglich entsprechendem Planungsvorlauf und notwendigen Vergabeverfahren.

### **Besteht nicht das Risiko, dass mit besseren Verkehrsanbindungen mehr Menschen von Bratislava aus fliegen werden?**

Aus der Sicht von Ofner kann das durchaus passieren. Allerdings würde gleichzeitig durch die schnelleren Anreisemöglichkeiten auch die Attraktivität des Flughafens Wien steigen.

### **Wie steht die ASFINAG zur einer zusätzlichen Autobahnabfahrt?**

„Bei zusätzlichen Autobahnanbindungen darf nicht das Gesamtsystem aus den Augen verloren werden“, betont Walcher. Durch eine weitere Anschlussstelle würde die stark beanspruchte A4 nochmals zusätzlich belastet – das könnte sich auch auf die Verkehrssicherheit auswirken und müsse im Vorhinein genau geprüft werden. Außerdem müsste eine zusätzliche Anschlussstelle, die inklusive Ausbau des untergeordneten Netzes rund 20 Millionen Euro kosten würde, auch von Dritten mitfinanziert werden.

### **Hilft das neue Standortentwicklungsgesetz Verfahren zu beschleunigen?**

„Das Standortentwicklungsgesetz und die bereits erfolgten UVP-Novellen bringen deutliche Verbesserungen für Verwaltungsverfahren“, betont Walcher. Allerdings relativiert er auch: „Ich habe jedoch wenig Hoffnung, dass damit Projekte künftig in viel kürzerer Zeit abgewickelt werden können.“

„Es ist aus unserer Sicht schon ein Schuhlöffel, um gewisse Projekte zu beschleunigen“, meint Schleritzko. Daher überlege NÖ, dieses Gesetz bei einigen Projekten zur Anwendung zu bringen.

### **Fazit**

Alles in allem muss zukünftig noch stärker multimodal gedacht, rechtzeitig geplant und entschlossen gemeinsam gehandelt werden, um den Verkehrskollaps in der Ostregion zu verhindern – darin waren sich alle Vortragenden einig.

29.4.2019, WEINER