

4

Standortanwalt  
wien



© Wiener Linien

# BERICHT des Standortanwalts

Ausbau der Wiener Straßenbahnen  
grenzenlos!

# INHALT

Vorwort.....	3
1 Mit der Tram durch viele Länder .....	4
2 Zurück nach Wien: Die Straßenbahn im Öffi-Netz.....	8
3 Zukunft Straßenbahn: Neue Projekte.....	12
4 Grenzenlos: Straßenbahnen nach Niederösterreich.....	16
5 Volkswirtschaftliche Effekte zum Straßenbahnausbau .....	24
6 Machen wir Wien zur Welthauptstadt der Straßenbahn!.....	28
7 Conclusio.....	30
8 Hintergrund zur volkswirtschaftlichen Berechnungsmethode des Standortanwaltes.....	32
9 Anhang .....	33



Dr. Alexander Biach  
Wiener Standortanwalt

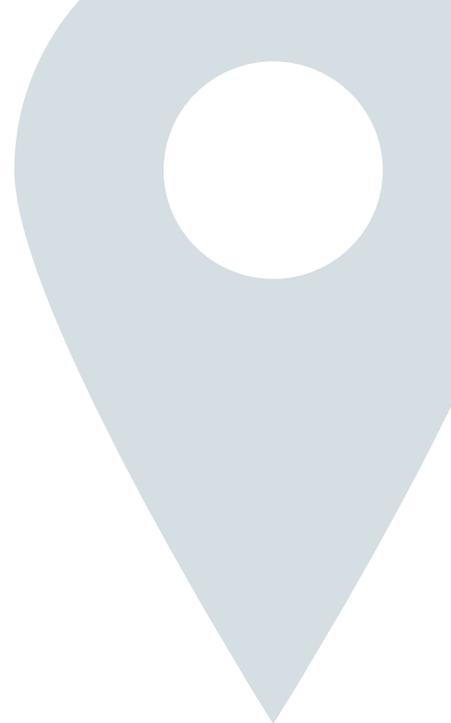
Rechtzeitig nach dem einjährigen Jubiläum des Wiener Standortanwaltes, freue ich mich, Ihnen unsere nächste Publikation präsentieren zu dürfen. Sie halten nun unseren bereits 4. Bericht in Händen. Diesmal haben wir die volkswirtschaftlichen Effekte beim Ausbau und Betrieb neuer Wiener Straßenbahn-Strecken unter die Lupe genommen. Und diese Ergebnisse sind beeindruckend: Knapp 5.300 Arbeitsplätze und über 530 Mio. Euro an regionaler Wertschöpfung werden dabei alleine während des Baus geschaffen. Hinzu kommen noch langfristig positive Effekte für Betriebe in der Erdgeschoßzone, die von der zusätzlichen Frequenz profitieren. Und selbstverständlich leisten die neuen Strecken einen wichtigen Beitrag zum Mobilitätsbedürfnis in der wachsenden Stadt.

Die Straßenbahn jedenfalls gehört zu Wien wie Riesenrad und Stephansdom. Das älteste städtische Massenverkehrsmittel der Welt ist Teil der Wiener Identität. In der Vergangenheit wurde ihr schon das Lied vom Tod gespielt, während es in der Gegenwart zurück in die Zukunft geht. Denn neben dem U-Bahnausbau wird in Wien auch fleißig an neuen Strecken für die Straßenbahn gebaut. Von besonderem Interesse sind dabei Verbindungen in neue Stadtentwicklungsgebiete und in großen Flächenbezirken, die vom öffentlichen Verkehr noch nicht so gut erschlossen sind. Zusätzlich haben wir uns mit Straßenbahnstrecken über die Stadtgrenzen bis nach Niederösterreich beschäftigt. Bislang scheiterten solche Projekte allerdings an der Finanzierung zwischen den Bundesländern. Dennoch sollten wir die Realisierung im Auge behalten, weil jede zusätzliche Verteilung der Pendlerströme das Gesamtverkehrssystem entlastet und so einen Beitrag zum Klimaschutz leistet.

Außerdem haben wir im Bericht ein Auge auf die Wirtschaft hinter den Straßenbahnen geworfen. In Wien sind zahlreiche Unternehmen angesiedelt, die mit Produkten und Wissen rund um Forschung, Planung, Bau und Betrieb von Straßenbahnen weltweit gefragt sind. Es gibt in Wien Betriebe, die ihre Straßenbahnen und -systeme in ganz Europa und sogar bis nach Australien und Kanada exportieren. Es besteht durchaus die Chance, dass wir Wien zum führenden internationalen Kompetenzzentrum für städtischen Schienenverkehr machen können. Eine Teststrecke wäre dafür aber Bedingung.

Herzlichen Dank an dieser Stelle an die Wiener Linien für die gute Zusammenarbeit bei der Erstellung dieses Berichts. Ohne die Daten zum Ausbauprogramm hätten wir den Bericht nicht erstellen können und somit wären auch die positiven Auswirkungen auf Arbeitsmarkt und Wirtschaftswachstum im Verborgenen geblieben. Denn eines ist klar, moderne und leistungsstarke Infrastruktur trägt wesentlich zum Erfolg des Standortes bei.

Ihr  
Alexander Biach



# 1

## Mit der Tram durch viele Länder

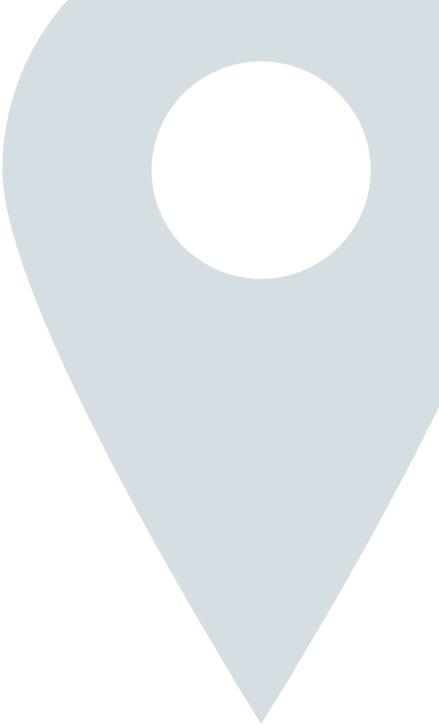
Totgesagte leben länger. Diese Binsenweisheit kann die Straßenbahn durchaus für sich in Anspruch nehmen. Der motorisierte Individualverkehr sowie der großzügige Ausbau von U-Bahn-Systemen verdrängten in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zwar viele Straßenbahnen aus dem internationalen Stadtbild. In den 1980 und 1990-Jahren sah es überhaupt so aus, als würden die meisten Städte ihre Straßenbahnen endgültig zur letzten Fahrt in die Remise schicken. Doch heute hat das beliebte Stadtverkehrsmittel wieder Eisen unter den Rädern. Man kann gar von einer Renaissance der Straßenbahn im internationalen Kontext sprechen.

Gerade in den ersten beiden Jahrzehnten des 21. Jahrhunderts entdeckten viele Städte die Straßenbahn neu. Die Kombination aus städtebaulichen Entwicklungen, dem Zuzug in die Städte sowie die sprunghafte Weiterentwicklung im Bereich der Straßenbahntechnik und dem Paradigmenwechsel zu klimafreundlichen Verkehren machen das älteste städtische Massenverkehrsmittel zur modernen Zukunftslösung im Personennahverkehr. Das drückt sich vor allem dadurch aus, dass in Stadterweiterungs- und Stadtentwicklungsgebieten neue Straßenbahnlinien gebaut werden.

### Vive la France!

In Frankreich genießt die Straßenbahn und deren Ausbau ein besonders hohes Ansehen. Ende der 1970er Jahre kam diese Renaissance ins Rollen als der stetig steigende Autoverkehr in den französischen Innenstädten auf die Tagesordnung kam. Zwischen 1986 und 2006 existierte deshalb sogar ein nationales Gesetz, das den Kommunen budgetäre Unterstützungszahlungen zum Bau und Ausbau sicherte. Aber auch ohne die staatliche Hilfe wird in Frankreich weiter in den Straßenbahnausbau investiert. Heute gilt es als *trés chic*, Straßenbahn zu fahren. Den Beginn machte 1985 die Stadt Nantes, die damals die erste „neue“ Straßenbahn eröffnete. Kurz danach folgte die weltweit erste Niederflur-Straßenbahn in Grenoble. Heute gibt es in Nantes insgesamt drei Linien mit 83 Haltestationen. Es folgten zahlreiche Städte, insgesamt 20 neue städtische Straßenbahnsysteme wurden seither in Frankreich in Betrieb genommen.

Als eines der besten Beispiele für die Renaissance der Straßenbahn in Frankreich wird die Straßenbahn Straßburg angesehen. Das neue Netz wurde 1994 eröffnet. Inzwischen besteht es aus sechs Linien (bezeichnet von A bis F), die nahezu alle Stadtteile von Straßburg er-



schließen. Seit April 2017 ist auch die deutsche Nachbarstadt Kehl in das Konzept integriert. Die Straßenbahntrassen in Straßburg wurden oft aufwändig, unter anderem mit vielen begrünten Bahnkörpern, Teil des Stadtbildes. Bemerkenswert sind auch die Straßenbahnzüge selbst, die durch ihre futuristische Form mittlerweile schon zur Touristenattraktion geworden sind. Das Konzept von Straßburg wurde zum Vorbild für viele andere Städte in Frankreich.

Das was die Franzosen neu entdeckt haben, war, dass die Tram nicht nur Verkehrsmittel ist, sondern als integraler Bestandteil der Stadtgestaltung verstanden werden kann. Ziel ist dabei eine umfassende Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Passanten und Bewohner, die auch als Motor zur Ankurbelung der Wirtschaft dient. In der Regel wurde durch diese Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und konsequente Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung eine Steigerung der Kundenfrequenz in den Innenstädten von 20 bis 30 Prozent erreicht.

## Ich sag Tram, du sagst Bim...

Natürlich gibt es nicht nur in Wien und Österreich eine lange Tradition der Straßenbahnen, sondern wie bereits vorhin erwähnt auch in anderen Metropolen und Ländern. Dass die Menschen rund um den Globus eine besondere Beziehung zum städtischen Transportmittel aufgebaut haben, erkennt man an unterschiedlichen und durchaus witzigen Bezeichnungen.

So stammt das in Deutschland, der Schweiz und Österreich oft genutzte Wort „Tram“ nicht aus

dem Englischen, sondern ist tatsächlich deutschen Sprachursprungs und heißt „Balken“. Ein im Bergbau eingesetztes und auf geschlitzten Balken basierendes spurgeführtes Bahnsystem kam im 15. Jahrhundert von Deutschland nach England, wo sich der Begriff „Tramway“ allgemein für spurgeführte Bahnen entwickelte. Vom Englischen fand die Bezeichnung ihren Weg in weitere Sprachen.

Tramway war früher im deutschen Sprachraum bekannt, so wurde mitunter von einer Dampftramway oder einer Pferdetramway gesprochen. Eine weitere Bezeichnung ist Elektrische. Oft dient die jeweilige Liniennummer als Benennung, mit der 5er oder die 5 kann also sowohl ein Zug der Linie 5 als auch die Linie an sich gemeint sein. Eine ganz spezielle Bezeichnung hat sich in Wien für einige wenige Linien eingebürgert, so werden die Züge der Linien D und O als D-Wagen und O-Wagen bezeichnet. Setzt man sich mit den Bezeichnungen der Wiener Straßenbahnlinien auseinander, blickt man generell ins vermeintliche Chaos. Warum gibt es Straßenbahnen mit einer Zahl und andere mit Buchstaben? Dieses im Grunde noch heute gültige Benennungssystem wurde 1907 eingeführt. Die Straßenbahnlinien wurden damals in drei Kategorien unterschieden: Rund- oder Tangentiallinien, Radiallinien und Durchgangslinien. Man wollte mit ihnen ein so dichtes Straßenbahnnetz schaffen, dass jede Haltestelle im Wiener Stadtgebiet mit maximal zwei Umstiegen erreicht werden konnte. Rundlinien verliefen kreisförmig um die Innenstadt und wurden von 1 bis 20 durchnummeriert – 19 und 20 wurden aber nie verwendet. Radiallinien von 21 bis 80 verbanden das Zentrum mit den Vororten und Außenbezirken.

## Regionale Straßenbahnbezeichnungen

Wien/Graz/Linz	Bim
Basel	Drämli
Bonn	Bönnsche Bimmel
Darmstadt	Ellebembel
Dresden	Glocke
Freiburg	Hoobl
Heilbronn	Spatzenschaukel
Hongkong	Ding Ding
Offenbach	Knochemiehl
Posen	Bimba
Ravensburg	Mühle
Stuttgart	Strambe/ Strampe



Strassburg



Wien



Innsbruck



Stuttgart



Durchgangslinien waren Kombinationen aus Rundlinie und ein oder zwei Radiallinien und wurden mit Buchstaben A bis Z benannt, wenn sie für einen Teil der Strecke über den Ring oder den Franz-Josefs-Kai fuhren. Selbstverständlich haben sich die Streckenverläufe bis heute verändert. 2008 wurden etwa die Ringlinien neu organisiert. Die Straßenbahnlinien 1 und 2, die bis dahin ausschließlich den Ring entlanggefahren waren, wurden mit den Linien 65, J und N verbunden und damit zu Durchgangslinien. Eigentlich müssten sie jetzt Buchstaben-Namen tragen. Die Straßenbahnlinie D ist heute die letzte Linie, deren Bezeichnung noch mit dem ursprünglichen System übereinstimmt. Sie fährt von Nußdorf aus in Richtung Ring, dann über den Ring bis zum Schwarzenbergplatz, biegt dort Richtung Gürtel ab und erreicht im neuen Sonnwendviertel ihre Endstation.

Daneben existiert eine ganze Reihe regionaler, umgangssprachlicher beziehungsweise mundartlicher Bezeichnungen. So ist Bim ein in Wien, Graz und Linz gebräuchlicher Name für die Straßenbahn, es ist die Abkürzung der süddeutschen bzw. österreichischen Bezeichnung Bimmelbahn. Bimmeln meint das Betätigen der lauten Fußklingel durch den Fahrer eines Straßenbahnzuges. Ein ähnlicher Begriff ist Bimmel, in Bonn gab es beispielsweise einen Partywagen Bönnsche Bimmel. Bei der Straßenbahn im polnischen Posen wird im örtlichen Dialekt

von Bimba gesprochen. Die Kurzbezeichnung in Dresden war Glocke. Die Straßenbahn Hongkong wiederum heißt umgangssprachlich auch Ding Ding. In Ravensburg sprach man von der Mühle, dieser Spitzname bezog sich auf die typischen Fahrschalter älterer Triebwagen, die wie die Kurbel einer Kaffeemühle aussahen.

Die Straßenbahn Darmstadt wird auch Ellebembel genannt, in Stuttgart gibt es die mundartliche Bezeichnung Strambe respektive Strampe; die Straßenbahn Heilbronn hieß im Volksmund Spatzenschaukel, während die Straßenbahn Offenbach mitunter Knochemühl (Knochenmühle) und die Straßenbahn Freiburg Hoobl (Hobel) heißt. In München wurde in den 1920er Jahren vom Stangerwagen gesprochen, bezogen auf die markanten Stangenstromabnehmer der damaligen Fahrzeuggenerationen. In Basel heißt es im dortigen Dialekt Drämmli. Alternative deutsche Kurzbezeichnungen sind Straba oder Strab. Weitere umgangssprachliche Varianten lauten Strapazenbahn, Funkenkutsche bzw. Funken-Chaise.

In Innsbruck und Wien wird die letzte Straßenbahnfahrt vor der nächtlichen Betriebspause als die Blaue bezeichnet. Dies rührt daher, dass das Liniensignal der jeweils letzten Garnitur blau unterlegt war. In zahlreichen deutschsprachigen Städten wird die letzte Fahrt in der Nacht als Lumpensammler bezeichnet.



## Zurück nach Wien: Die Straßenbahn im Öffi-Netz

Die Straßenbahn ist eines der ältesten Massenverkehrsmittel der Welt. Und sie erlebt nach Überlegungen zur völligen Abschaffung in vielen internationalen Städten im 20. Jahrhundert heute wieder einen neuen Höhenflug. Das ist dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs und natürlich der technischen Weiterentwicklung zu verdanken. In Wien zählt die Straßenbahn neben Bus und U-Bahn mit insgesamt 28 Linien zu den großen Drei im öffentlichen Verkehr.

Die Wiener Linien betreiben und nutzen den überwiegenden Großteil des Wiener Schienennetzes. Mit der WIENER LOKALBAHNEN GmbH, Betreibergesellschaft der besser bekannten „Badner Bahn“, der meist frequentierten Privatbahn Österreichs, gibt es einen zweiten Straßenbahn-Betreiber, der von Wien bis ins niederösterreichische Baden fährt. Die

Badner Bahn nutzt die bestehende Infrastruktur (der Wiener Linien) auf Wiener Gebiet, ab der Stadtgrenze betreibt die Gesellschaft die Schieneninfrastruktur selbst.

Die Bedeutung der Wiener Straßenbahnen zeigt ein Blick in die Statistik: Das Gesamtnetz der Wiener „Öffis“ umfasst rund 83 km U-Bahn, außerdem Buslinien in der Gesamtlänge von knapp 850 km und rund 220 km Straßenbahn - das ist das sechstgrößte Straßenbahnnetz der Welt. Die Verkehrsmittelzahlen, die von den Fahrgästen genutzt werden, sind ebenfalls beachtlich: über 150 U-Bahn-Züge, 450 Busse und rund 500 Straßenbahnzüge sind im Netz der Wiener Linien unterwegs – Platz für mehr als 260.000 Menschen gleichzeitig. Zehn Straßenbahnremisen und die Hauptwerkstätte Simmering stehen für Wartung und als Garage der Fahrzeuge zur Verfügung.



### Factsheet

#### Der Wiener Straßenbahnbetrieb in Zahlen

- 220 km Gesamtbetriebslänge
- Spurweite 1.435 Millimeter (Normalspur)
- 4 Betriebsbahnhöfe (exkl. Satellitenbahnhöfe)
- 1.075 Haltestellen
- 305,8 Millionen Fahrgäste/Jahr (Stand: 2018)
- mehr als 400 Fahrzeuge gleichzeitig unterwegs zur Hauptverkehrszeit
- längste Straßenbahnlinie: Linie 11 mit ca. 13,2 km Länge
- kürzeste Straßenbahnlinie: Linie 42 mit ca. 3,4 km Länge
- Linie 11: ab Mitte 2020 Einsatz der neuen, klimatisierten und barrierefreien Flexity-Modelle
- 332 ULF-Straßenbahnen (Ultra Low Floor)
- 14 Flexity-Straßenbahnen (Aufstockung auf 119 Flexitys bis 2025)

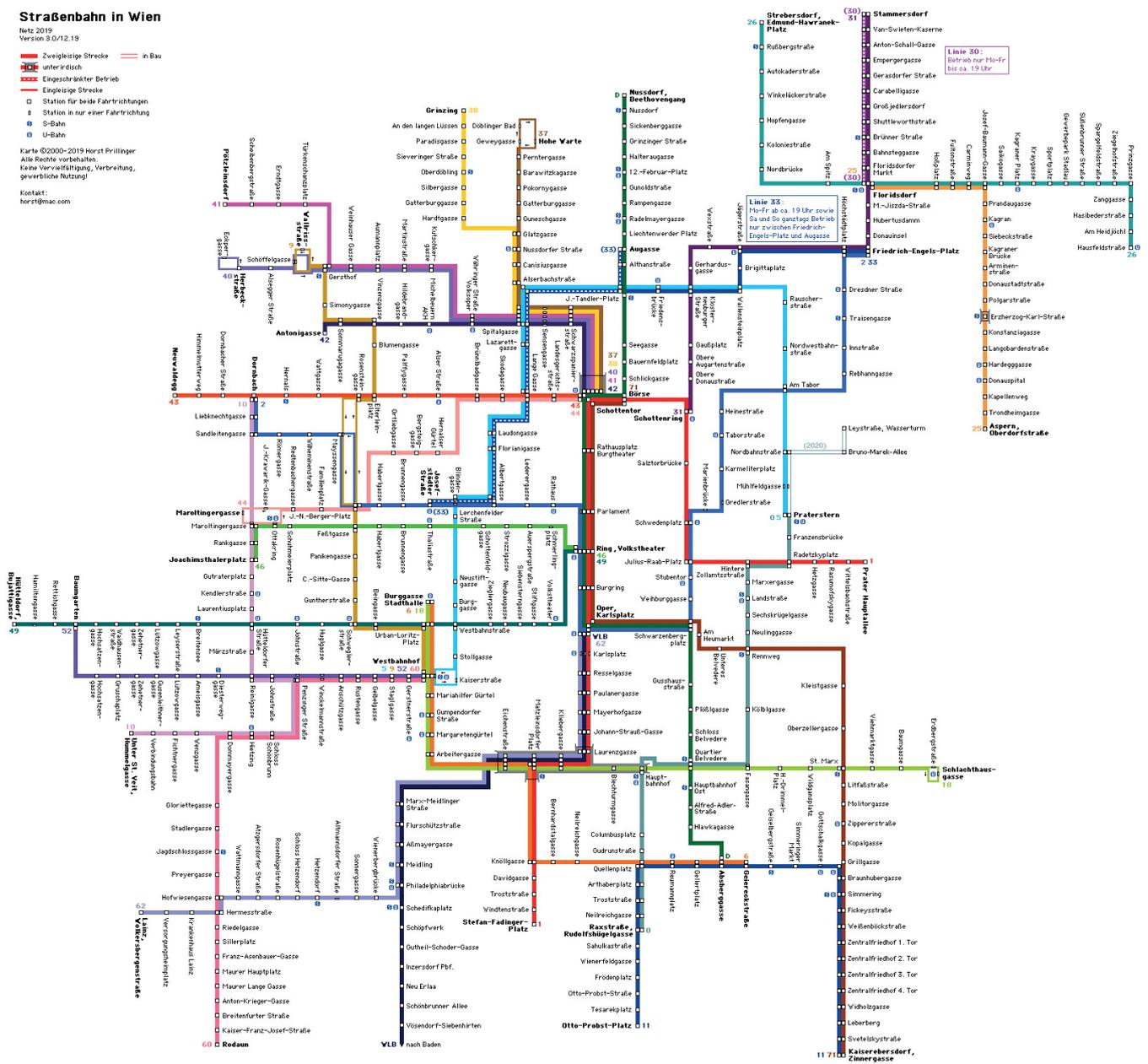
# Straßenbahn in Wien

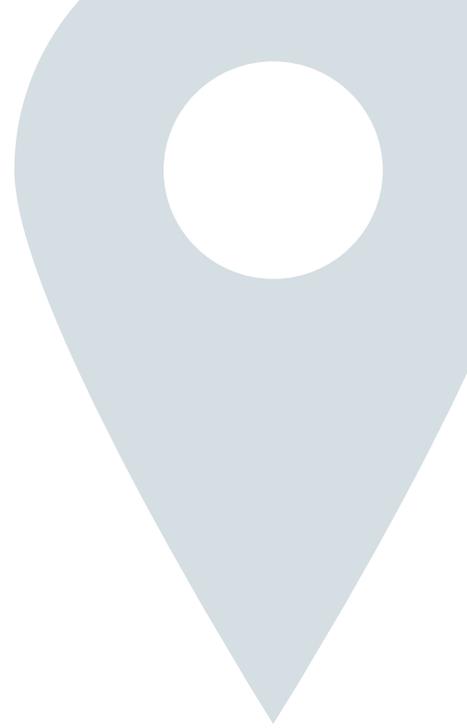
Netz 2019  
Version 3.0/12.19

- Zweigleisige Strecke
- in Bau
- unterirdisch
- Eingeschränkter Betrieb
- Eingleisige Strecke
- Station für beide Fahrtrichtungen
- Station in nur einer Fahrrichtung
- S-Bahn
- U-Bahn

Karte ©2000-2019 Horst Prillinger  
Alle Rechte vorbehalten.  
Keine Vervielfältigung, Verbreitung,  
gewerbliche Nutzung!

Kontakt:  
horst@mao.com





## Die Wiener Öffis im Vergleich

In den Kreisen eingefleischter Öffi-Fans gibt es schon lange zwei Lager: Bus-Fans und Bahn-Liebhaber liegen da im Wettstreit, wer die besseren Karten hat. Sehen wir uns das mal in Hinblick auf die Wiener Verkehrsinfrastruktur an. Beide Systeme haben nämlich ihre Vor- und Nachteile und wurden dort ins öffentliche Netz eingebaut, wo ihre Stärken am besten zum Tragen kommen.

Für den Bus spricht jedenfalls seine hohe Flexibilität. Um eine Buslinie in ein Stadtgebiet zu führen, kann in der Regel das bestehende Straßennetz ohne große Umbauten verwendet werden. Es braucht lediglich Adaptierungen in den Haltestellenbereichen und fallweise eine Reorganisation der vorhandenen Parkplätze in engen Straßenabschnitten. Außerdem stehen verschiedene Bus-Größen zur Auswahl, die je nach Straßenquerschnitt und Fahrgast-Nachfrage eingesetzt werden können: vom kleinen City-Bus (mit einer Kapazität für 41 Fahrgäste) über den Wiener „Standard-Bus“ (mit einer Kapazität für 70 Personen) bis zum Gelenksbus (für 120 Fahrgäste) und dem XL-Gelenksbus (für 160 Personen). Die Auswahl an Einsatzmöglichkeiten prädestiniert Busse somit für eine sehr flexible Erschließung in der Fläche. Soweit die Überlegungen zur Netzplanung. Im Falle von Unfällen, Veranstaltungen oder anderen Verkehrsbehinderungen kann eine Buslinie

außerdem rasch auf alternative Routen umgeleitet werden.

## Wo die Bim dem Bus davonzieht

Als zentrales Kriterium für den Einsatz der Straßenbahn gilt ihre Leistungsfähigkeit. Gegenüber einer Buslinie bietet eine moderne Straßenbahn mit bis zu 210 Personen je Fahrzeug das zwei- bis dreifache an Kapazität. Aufgrund des größeren Fassungsvermögens bewältigen Straßenbahnen vor allem bei Spitzenbelastungen (Hauptverkehrszeit, Veranstaltungsverkehr) deutlich größere Fahrgastströme. Davon profitiert der Fahrgast durch höheren Komfort und mehr Platz. Dies liegt vor allem an der Fahrzeuglänge von Straßenbahnen.

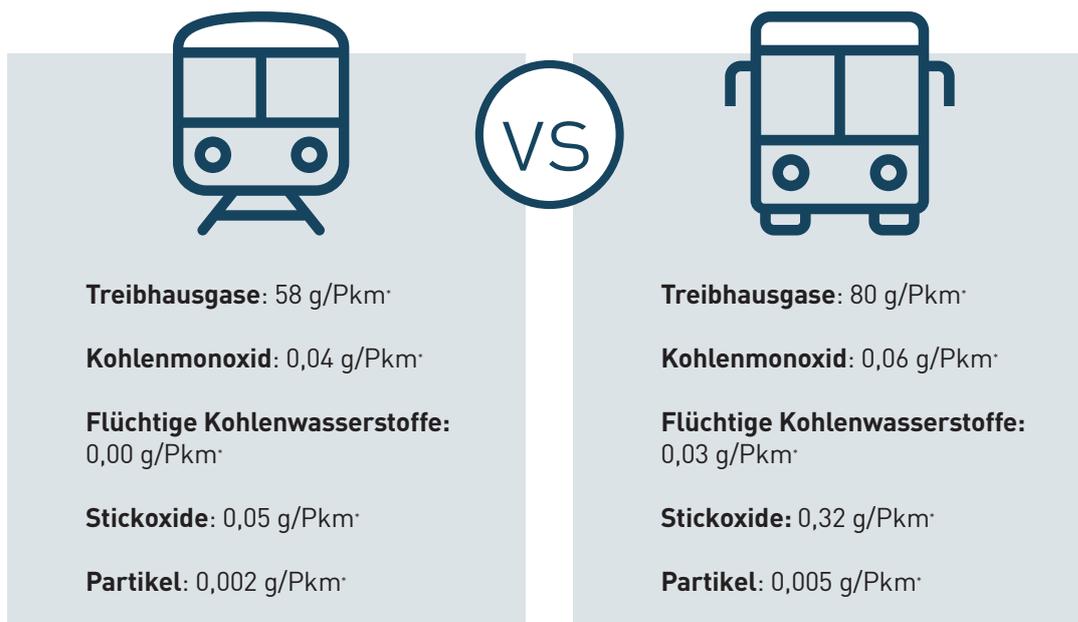
Fahrgäste schätzen außerdem die Laufruhe und die höhere durchschnittliche Reisegeschwindigkeit. Dies auch, da Straßenbahnen bevorzugt auf einem eigenen Gleiskörper geführt werden und dadurch weniger stauanfällig sind.

Straßenbahnen sind aber nicht die leistungstärksten öffentlichen Verkehrsmittel. Dieser Platz gehört eindeutig der U-Bahn, die den Vorteil des Untergrundes für lange Zuggarnituren (und damit einer enormen Kapazität von bis zu 880 Personen) und hohe Reisegeschwindigkeiten nutzen kann. Allerdings profitieren

nicht immer alle Fahrgäste davon, da große Haltestellenabstände und geradlinige Linienführungen mitunter längere Wege erfordern. Aber auch Straßenbahnen überwinden weite Strecken in kurzer Zeit, erschließen ihr Umfeld im Regelfall aber wesentlich kleinteiliger. Und sie haben den Vorteil, dass mehr Haltestellen auf gleicher Länge liegen. So kommen viele

Fahrgäste punktgenauer zu den eigentlichen Zielorten.

Im Bereich Schadstoffausstoß kann die Straßenbahn ihren Klimabonus ausspielen. In allen Schadstoff-Klassen punktet die Bim gegenüber dem Bus eindeutig durch geringere Emissionen.

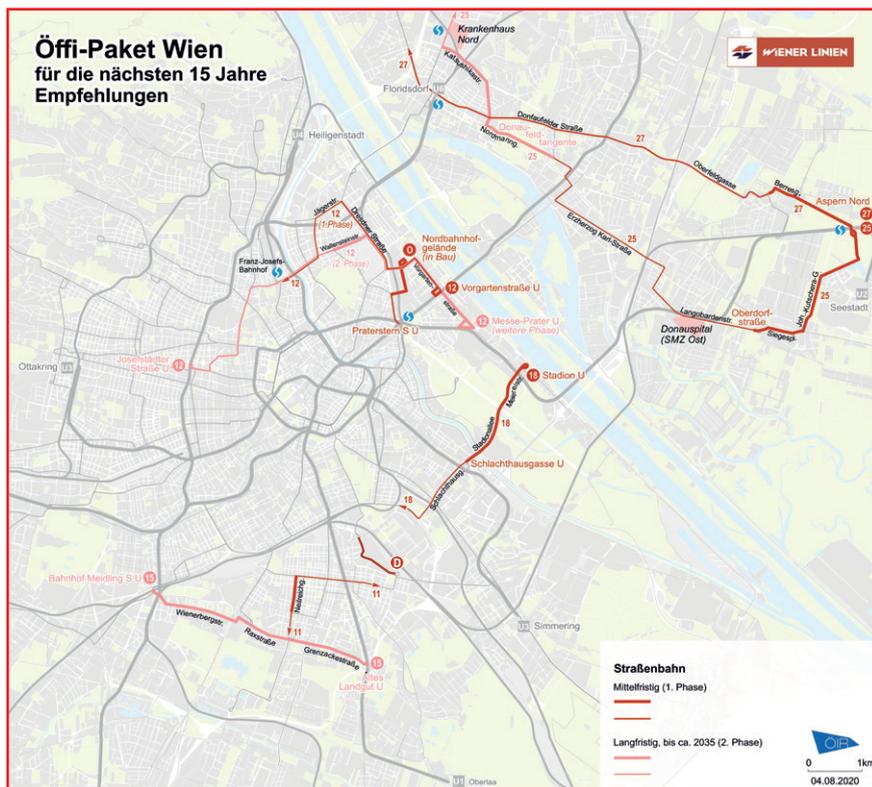


\* Pkm = Personenkilometer

Quelle: <https://www.umweltbundesamt.de/bild/vergleich-der-durchschnittlichen-emissionen-0> (01/2020)

# 3

## Zukunft Straßenbahn: Neue Projekte



Wien wächst, immer mehr Menschen leben hier und immer mehr Menschen kommen in die Stadt, um hier zu arbeiten. Gleichzeitig steigt auch das Mobilitätsbedürfnis. Der Ausbau leistungsstarker Verkehrsinfrastrukturen und die Modernisierung bestehender Systeme zählt derzeit zu den wichtigen Aufgaben in der Metropolregion. Die Stadt setzt hierbei vor allem auf den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel. Ziel ist laut Stadtentwicklungsplan STEP2025 eine Erhöhung des Anteils des

Umweltverbundes (öffentliche Verkehrsmittel, Radverkehr, Fußgängerverkehr) gegenüber dem motorisierten Individualverkehr von 71:29 (im Jahr 2018) auf 80:20 für das Jahr 2025.

Erst vor kurzem stellte die Stadt Wien ein Maßnahmenpaket für Investitionen in den öffentlichen Verkehr im Jahr 2020 vor. Heuer werden insgesamt rund 368 Millionen Euro für den Netzausbau der U-Bahn, die Modernisierung der Remisen und der Infrastruktur sowie der

Instandhaltung und die in Betrieb gehende Straßenbahnlinie O ins Nordbahnviertel investiert.

Speziell für den Netzausbau der Straßenbahn gibt es Empfehlungen. Diese könnten in den nächsten Jahren konkret in zwölf Projekten für die Stadtentwicklung interessant werden. Die Verlängerung der Linie D wurde dabei bereits im Jahr 2019 realisiert.

Straßenbahnen sind hervorragend geeignet, wenn es darum geht, Stadterweiterungs- und Stadtentwicklungsgebiete für den öffentlichen

Verkehr zu erschließen. So stehen beispielsweise die Gebiete Nordbahnhof, Nordwestbahnhof, Seestadt Aspern und Sonnwendviertel im Fokus für die verkehrliche Aufschließung per Straßenbahn. Dabei ist es sinnvoll, die Inbetriebnahme der neuen Streckenabschnitte eng an den Planungshorizont für diese Gebiete abzustimmen.

Für die Straßenbahnprojekte, die nach 2020 errichtet werden, liegen jedenfalls bereits die Grundlagen und Korridorplanungen vor. Die Detailplanungen sind aber noch genauer abzustimmen und zu budgetieren.

### Beispielfall

## Linie D – Verlängerung ins Sonnwendviertel

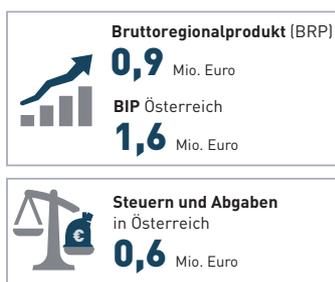
Im Dezember 2019 wurde die Linie D bis zur Absberggasse verlängert. Die Verlängerung erschließt das innerstädtische Stadtentwicklungsgebiet Sonnwendviertel, das durch die Umnutzung des ehemaligen Frachtenbahnhofs für Wohnungen, Arbeitsstätten und soziale Infrastruktur zur Verfügung stand. Die Linie D erschließt somit das 109 ha große Gebiet (inkl. Sonnwendviertel und Helmut-Zilk-

Park) und ermöglicht ein Umsteigen zu den Straßenbahnlinien 6 und 11. Hier in einem völlig neu gestalteten Umfeld zu fahren, bot die Möglichkeit, einen begrünten Gleiskörper vorzusehen und dessen lärmdämpfende Eigenschaften zu nutzen – eine Gelegenheit, die im bestehenden Straßenraum nur äußerst schwierig umsetzbar ist. Für die Verlängerung der Linie D bis in den südlichsten Teil des Stadtentwicklungsgebietes wurden ca. 1,1 km neue Gleisanlagen errichtet. Die Infrastrukturkosten lagen hier bei 8,6 Mio. Euro. Die Gesamtkosten (inkl. Fahrzeuge) belaufen sich auf 19,2 Mio. Euro).

## Volkswirtschaftliche Effekte Bau Linie D



## Volkswirtschaftliche Effekte Betrieb Linie D (pro Jahr)



\* vZÄ = Jahres-Vollzeitäquivalent

### Beispielfall

## Linie 0 – Verlängerung ins Nordbahnhofgelände

Zur Erschließung des Stadtentwicklungsgebiets Nordbahnhof – hier sind 10.000 Wohnungen und 20.000 Arbeitsplätze inklusive Folgeeinrichtungen geplant – wird die Linie 0 vom Öffi-Knoten Praterstern um 1 Kilometer und vier Haltestellen Richtung Norden verlängert. Das Projekt ermöglicht eine direkte Verbindung zum Praterstern und damit Umsteigemöglichkeiten zu den Hochleistungslinien der U-Bahn-Linien U1 und U2 sowie allen Bahn-Linien auf der S-Bahn-Stammstrecke. In weiterer Zukunft entsteht durch die

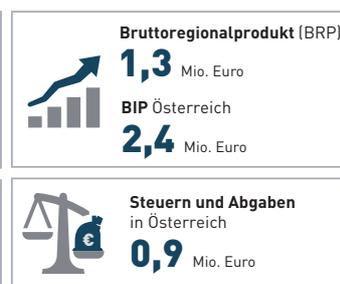
Verknüpfung mit der Linie 12 im Bereich des Nordbahnhofgeländes ein weiterer Verkehrsknoten.

Die Bauarbeiten wurden im März 2020 begonnen und können im Herbst bereits abgeschlossen werden. Auch bei dieser Linienverlängerung wurde die Gelegenheit genutzt, die Straßenbahn über einen 150 Meter langen Abschnitt auf einem Grüngleis zu führen. Die Verlängerung der Linie 0 umfasst ca. 1 Kilometer neue Gleisanlagen. Für die Neubaustrecke zwischen Praterstern und der Endstation Bruno-Marek-Allee wird mit ca. 13 Mio. Euro Errichtungskosten gerechnet. Die Gesamtprojektkosten (inkl. Fahrzeuge) belaufen sich auf 22,6 Mio. Euro.

## Volkswirtschaftliche Effekte Bau Linie 0



## Volkswirtschaftliche Effekte Betrieb Linie 0 (pro Jahr)



\*vZÄ = Jahres-Vollzeitäquivalent

## Beispielfall

### Linie 27 – Tangentialverbindung im Nordosten

Die Flächenbezirke Floridsdorf und Donaustadt sind derzeit noch relativ grobmaschig mit leistungsstarken Öffis erschlossen. Zwischen den radial aus dem Stadtzentrum kommenden U-Bahn-Linien (U1, U2, U6) mangelt es an schnellen und leistungsstarken Vernetzungen, wie sie Straßenbahnen leisten können. Durch die Errichtung der Straßenbahn-Linien 25 (im Dezember 2012) und 26 (im Oktober 2013) konnten bereits erste Verknüpfungen in der Tangentialachse geschaffen werden. Mit der neuen Linie 27 wird eine wichtige Querverbindung gestärkt und drei Stadtentwicklungsgebiete (mit langfristig über 7.500 Wohneinheiten) an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden.

Die Linie 27 wird in Zukunft eine Brücke zwischen den U-Bahn-Linien schlagen und die Stadtentwicklungsgebiete Pfalzgasse, Heidjöchl und Berresgasse an drei U-Bahn-Linien anbinden: U6-Floridsdorf (inkl. S-Bahn), U1-Kagranner Platz und U2-Aspern Nord. Die Errichtung wird zeitlich angepasst an die Gebietsentwicklung – voraussichtlich bis zum Jahr 2025 – erfolgen.

Die neue Straßenbahn-Linie 27 wird insgesamt neun Kilometer Länge zwischen den Haltestellen U6-Floridsdorf und U2-Aspern Nord aufweisen. Auf dem Großteil der Straße können die bestehenden Gleisanlagen der Linie 26 mitverwendet werden. Ein Neubau von rund zwei Kilometer ist erforderlich, um die volle Erschließungswirkung zu erzielen. Die Errichtungskosten für die Infrastruktur werden mit rund 40 Mio. Euro veranschlagt. Die Gesamtkosten (inkl. Fahrzeuge) belaufen sich auf 71,2 Mio. Euro.

## Volkswirtschaftliche Effekte

### Bau Linie 27



## Volkswirtschaftliche Effekte

### Betrieb Linie 27 (pro Jahr)



\*VZÄ = Jahres-Vollzeitäquivalent

# 4

## Grenzenlos: Straßenbahnen nach Niederösterreich

Eine der großen Herausforderungen im Großraum Wien ist die Kanalisierung der Pendlerströme. Ein Weg führt über den Ausbau, die Modernisierung und intensivere Taktung der öffentlichen Verkehrsmittel. So wird der öffentliche Verkehr für Pendler eine attraktive Alternative zum Auto. Die Straßenbahn könnte hier eine spannende Rolle spielen, wenn man Straßenbahnen auch über die Stadtgrenzen führt. Dazu bräuchte es eine bundesländerübergreifende und auch mit dem Bund abgestimmte politische Einigung, die auch die Frage der Finanzierung beantwortet. Aktuell sind die Wiener Straßenbahnen jedenfalls ein reines städtisches Verkehrsmittel.

### Best Practice „Badner Bahn“

Als einzige Ausnahme sticht die Lokalbahn Wien-Baden – im Wiener Sprachgebrauch „Badner Bahn“ genannt – heraus. Das Besondere an dieser Badner-Bahn ist, dass sie bundesländerübergreifend an Werktagen bis zu 40.000 Menschen zwischen Wien und Niederösterreich transportiert und eine wichtige Pendlerverbindung und damit ein Vorzeigeprojekt der Bundesländer-übergreifenden Finanzierung eines Stadt-Regio-Verkehrs darstellt. Die Badner Bahn wird durch die Wiener Lokalbahnen GmbH betrieben und verläuft auf einer Strecke von insgesamt 27 Kilometer Länge direkt aus dem Wiener Zentrum über den Bahn-

hof Meidling Richtung Süden bis nach Baden in Niederösterreich. Seit Jahren steigende Fahrgastzahlen untermauern den Erfolg: 13,4 Mio. Fahrgäste wurden im Jahr 2019 verzeichnet (ein Plus von 700.000 Fahrgästen). Ab dem Dezember 2020 verkehrt die Badner Bahn im verdichteten 7,5-Minuten-Intervall zwischen Wien und Wiener Neudorf. Heute ist die Badner Bahn die einzige „regionale Straßenbahn“ im Großraum Wien. Das war allerdings nicht immer so – und es macht auch absolut Sinn, heute wieder über den Tellerrand hinaus zu denken und Straßenbahnprojekte grenzübergreifend zu verfolgen. Die Badner Bahn ist als Privatbahn organisiert. Ähnlich wie die Innsbrucker Regionalbahn, die ebenfalls in die Umland-Gemeinden fährt, wird für Infrastrukturaktivitäten eine Bundesförderung nach dem Privatbahngesetz 2004 lukriert.

Der Ausbau des Straßenbahnnetzes in die an Wien angrenzenden Siedlungsgebiete trägt den engen Verflechtungen im Stadt-Umland-Gebiet Rechnung. Wenn man den Modal Split genauer betrachtet, zeigt sich gerade an der Stadtgrenze Handlungsbedarf: während im Jahr 2019 in Wien rund 38 Prozent der Verkehrswege mit den Öffis zurückgelegt wurden (im Vergleich: 27 Prozent mit dem PKW), werden an der Stadtgrenze nur 21 Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln (78 Prozent mit dem PKW) abgewickelt.

## Über die Grenzen: Besser die Straßenbahn als die U-Bahn

Immer wieder wurden Überlegungen angestellt, die U-Bahn über die Stadtgrenze hinaus nach Niederösterreich zu verlängern, um damit Verlagerungseffekte von PKW auf Öffis zu fördern. Dabei bietet die Straßenbahn weitaus größere Vorteile, Wien und das Umland mit einander zu verbinden:

1. Die Straßenbahn verläuft oberirdisch und kann damit punktgenauer die Zielorte anbinden.
2. Haltestellen sind häufiger möglich, wodurch die fußläufige Erreichbarkeit verbessert ist.
3. Und die Straßenbahn bietet genau jene Kapazitäten, die im stadtnahen Umfeld nachgefragt werden (während eine U-Bahn-Linie Überkapazitäten fahren würde).
4. Außerdem liegen die Errichtungskosten für Straßenbahnstrecken deutlich unter jenen einer U-Bahn.

Der Ausbau des Straßenbahnnetzes ermöglicht den potenziellen Fahrgästen einen leichteren Zugang zum öffentlichen Verkehr – das entlastet das Straßennetz genauso wie den Parkdruck durch Einpendler-Fahrzeuge, der rund um die Endstationen der U-Bahn-Linien zu beobachten ist.

Für Öffi-Einpendler ergibt sich durch die neuen Stadt-Umland-Angebote eine deutliche Komfortsteigerung: sie werden quasi direkt vor der Haustüre in der Heimatgemeinde mit einem leistungsstarken öffentlichen Verkehrsmittel abgeholt, benötigen weniger Umstiege und erreichen dadurch rascher die nächste U-Bahn-Station.

Die elektrisch betriebenen Straßenbahnen können außerdem den Klimabonus ausspielen und durch den Entfall von Diesel-Busverkehren zur Reduktion von Schadstoff-Emissionen beitragen.

## Konkrete Straßenbahnprojekte Wien-Niederösterreich

Aus Sicht des Wiener Standortanwaltes haben in einem ersten Schritt drei Projekte im Stadt-Umland-Verkehr zwischen Wien und Niederösterreich Potenzial auf reale Verwirklichung, weil sie hohen Nutzen bringen würden:

- in Richtung Südosten: von Simmering nach Schwechat (neue Linie 72)
- in Richtung Osten: von Aspern Oberdorfstraße nach Groß-Enzersdorf (Verlängerung Linie 25)
- in Richtung Südwesten: von Liesing nach Kaltenleutgeben (Reaktivierung der vorhandenen Bahntrasse und Erweiterung in die Ortsmitte Kaltenleutgebens)

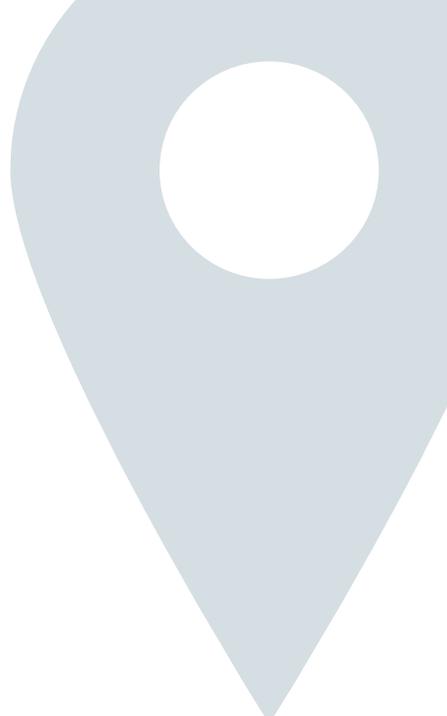
## Zukunftsprojekt Linie 72: Auf nach Schwechat!

Unmittelbar an der Wiener Stadtgrenze liegt die Stadtgemeinde Schwechat mit einer Einwohnerzahl von knapp 19.000 Einwohnern. Viele Schwechater pendeln täglich zur Arbeit nach Wien. Dabei können die Bewohner die örtliche S-Bahn-Station der S7 für die Anbindung nach Wien nutzen. Die Station liegt allerdings im östlichen Randbereich und wird nur im 30-Minuten-Takt bedient. Die Nähe Schwechats zur U3-Station Simmering (Umsteigemöglichkeiten auch zu den S-Bahn-Linien S80 und S7) könnte durch eine neue direkte Straßenbahnverbindung – die Linie 72 – optimal genutzt werden. Bei der

Realisierung wäre es sinnvoll, die Linienführung möglichst durch das Ortsgebiet zu führen, damit viele Menschen das neue Öffi-Angebot nutzen.

Das Projekt würde laut Auskunft der Wiener Linien rund 52 Mio. Euro an Investitionskosten erzeugen. Die Gesamtprojektkosten (d.h. inkl. Fahrzeuge, Remise usw.) belaufen sich auf 101,1 Mio. Euro. Die Linie 72 würde ab der Hauptwerkstätte der Wiener Linien bis zur Endstation Schwechat Europaplatz auf einer Länge von 2,6 Kilometern komplett neu aufgebaut werden. Im Bereich zwischen Hauptwerkstätte und der Brauhausstraße in Schwechat könnte ein großzügig bemessener Straßenraum genutzt werden. Die Inbetriebnahme der neuen Linie wäre innerhalb von vier Jahren möglich.





## Volkswirtschaftliche Effekte Bau Linie 72



## Volkswirtschaftliche Effekte Betrieb Linie 72 (pro Jahr)



\*vZÄ = Jahres-Vollzeitäquivalent

Preisbasis 2020 | Quelle: GAW, 2020



### Historischer Rückblick

Die Straßenbahnverbindung vom Zentralfriedhof in Wien bis Schwechat bestand bereits über einen langen Zeitraum von 1907 bis 1961.

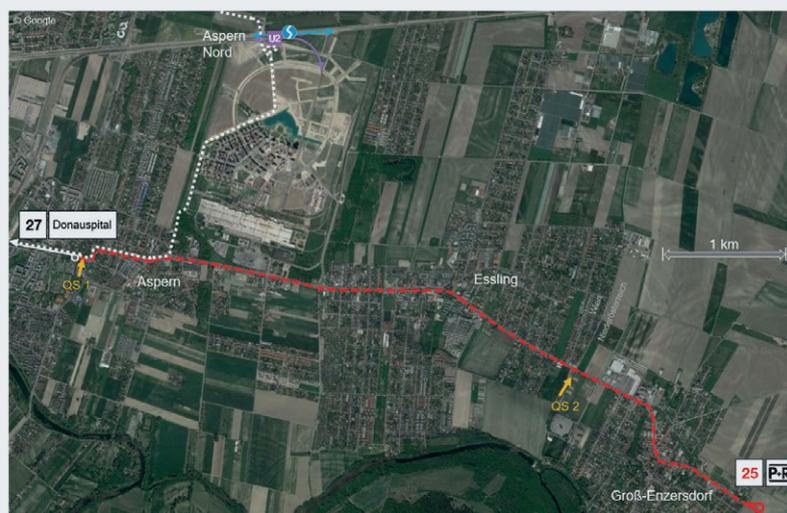


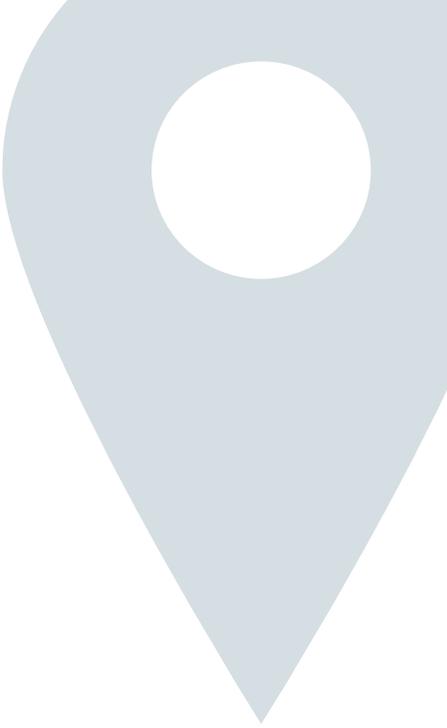
## Zukunftsprojekt nach Groß-Enzersdorf: Verlängerung der Linie 25

Ebenfalls in unmittelbarer Nachbarschaft an Wien angrenzend liegt die Stadtgemeinde Groß-Enzersdorf mit rund 11.500 Einwohnern. Die enge Verflechtung mit Wien zeigt sich nicht zuletzt darin, dass auf der Strecke zwischen Groß-Enzersdorf und U2-Donauspital beziehungsweise U1-Kagrán bereits der größte Bus-Typ der Wiener Linien im Einsatz ist. Die XL-Linie 26A befördert bis zu 166 Fahrgäste pro Fahrt. Um diesen Mobilitätsbedarf besser abzudecken und für zukünftige Entwicklungen gut gerüstet zu sein, wird die Umstellung

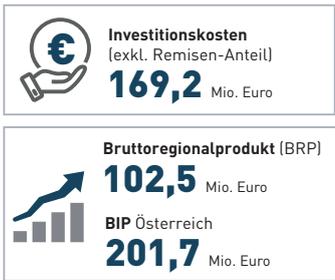
auf eine Straßenbahn-Linie empfohlen. Diese könnte dann rund ein Viertel mehr Fahrgäste pro Fahrt befördern. Damit erhielte die östliche Stadtgrenze Wiens eine leistungsfähige öffentliche Direktverbindung. Gleichzeitig würden durch die Verlagerung von Fahrgastströmen Buslinien im Einzugsbereich entlastet.

Für die Verlängerung der bestehenden Straßenbahn-Linie 25 auf einer Strecke von 6,9 Kilometern bis nach Groß-Enzersdorf müsste die öffentliche Hand 138 Mio. Euro in die Infrastruktur investieren. Bezieht man weitere Kostenfaktoren des Projekts mit ein (d.h. auch Fahrzeuge, Remise usw.), belaufen sich die Gesamtprojektkosten auf 201,7 Mio. Euro. Die Inbetriebnahme wäre innerhalb von sechs Jahren möglich.

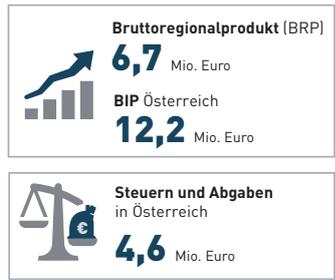




### Volkswirtschaftliche Effekte Effekte **Bau** Linie 25



### Volkswirtschaftliche Effekte Effekte **Betrieb** Linie 25 (pro Jahr)



\*vZÄ = Jahres-Vollzeitäquivalent



### Historischer Rückblick

Auf der Strecke Kagran – Groß-Enzersdorf war im Zeitraum 1922 bis 1970 bereits eine Straßenbahnlinie in Betrieb. Die Linie 317 fuhr in den 1920er-Jahren im Halbstundentakt. Recht einmalig für den elektrischen Straßenbahnbetrieb war die Postbeförderung auf der Linie 317: von 1922 bis 1926 kümmerte sich ein Postbediensteter im ersten Beiwagen um die Verteilung – quasi eine Kombination aus Personen- und Güter-Straßenbahn. Die Anbindung zum Asperner Flugplatz wurde insbesondere an Flugtagen und Massenveranstaltungen gut genutzt. Selbst Bombenangriffe im Zweiten Weltkrieg konnten der Linie bis März 1945 nichts anhaben.



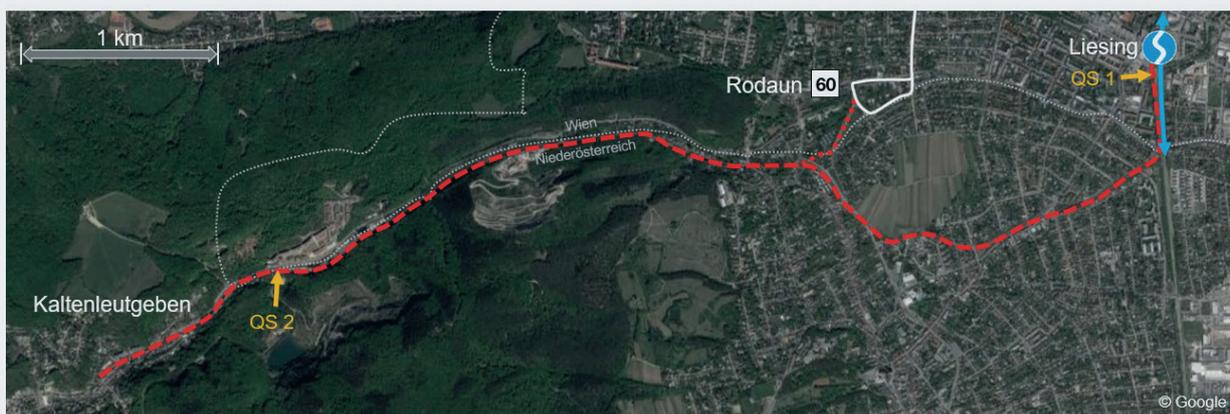
## Zukunftsprojekt Kaltenleutgebner Bahn

Im Südwesten Wiens im Großraum Liesing-Perchtoldsdorf-Kaltenleutgeben sind bedingt durch die Topographie und Siedlungsentwicklung regelmäßig Verkehrsüberlastungen und Staus zu beobachten. Eine stadtgrenzenüberschreitende Verbindung zwischen Liesing und Kaltenleutgeben würde hier deutlich Abhilfe schaffen und mehrere Vorteile vereinen:

- Deutlich schnellere und verbesserte Anbindung von Kaltenleutgeben an den Bahnhof Liesing, da die Kaltenleutgebner Straße und die Wiener Gasse in Perchtoldsdorf umfahren werden.
- Staugeplagte Ortsteile Perchtoldsdorfs werden durch den öffentlichen Verkehr erschlossen und entlastet.
- Das Siedlungsgebiet „Waldmühle“ (mit 450 Wohneinheiten) wird durch ein leistungsfähiges Öffi-Verkehrsmittel erschlossen.
- Deutliche Aufwertung des gesamten Gebietes entlang der neuen Infrastruktur; insbesondere für Kaltenleutgeben durch die Anbindung direkt im Ortskern.

Für das Projekt könnte im ersten Abschnitt die vorhandene Gleistrasse bis zum ehemaligen Zementwerk bei der Waldmühle nach einer Runderneuerung genutzt werden. Zur Erschließung Kaltenleutgebens würde sodann in den Straßenbahnbetrieb gewechselt werden - ganz nach dem grenzüberschreitenden Vorbild „Badner Bahn“. Die Strecke wurde noch bis 2014 als Güter-Anschlussbahn zum Zementwerk betrieben. Zuletzt wurde sie für punktuelle Nostalgiezugfahrten genutzt und könnte schon in wenigen Jahren von den Wiener Lokalbahnen für Taktverkehr genutzt werden.

Für die Reaktivierung des regelmäßigen Verkehrs auf der nach Erweiterung nach Kaltenleutgeben ca. 7,6 Kilometer langen Gleistrasse wird mit Infrastruktur-Investitionen in Höhe von rund 72 Mio. Euro gerechnet. Die Gesamtprojektkosten (d.h. inkl. Fahrzeugen, Remise usw.) belaufen sich auf 92 Mio. Euro. Die Bauarbeiten könnten innerhalb von fünf Jahren abgeschlossen werden.





## Volkswirtschaftliche Effekte **Bau** Kaltenleutgebner Bahn



## Volkswirtschaftliche Effekte **Betrieb** Kaltenleutgebner Bahn (pro Jahr)



\*vZÄ = Jahres-Vollzeitäquivalent

# 5

## Volkswirtschaftliche Effekte zu den Straßenbahnprojekten

In diesem Kapitel finden Sie die nackten Zahlen, die die volkswirtschaftlichen Berechnungen des Wiener Standortwaltes zu allen anstehenden von den Wiener Linien und den Wiener Lokalbahnen eingemeldeten Straßenbahnprojekten ergeben haben.

## Alle Projekte im Überblick

Die grau gekennzeichneten Projekte wurden in den beiden vorangegangenen Kapiteln als Beispielprojekte genau unter die Lupe genommen.

Zeit- raum (Inbetrieb- nahme immer Schulbe- ginn)	Linie	Erschließung	Länge neu [km]	Gesamt- projekt- kosten [EUR]
realisiert (2019)	D	Verlängerung ins Stadtentwicklungsgebiet Sonnwendviertel bis Gudrunstraße	1,1	19,2 Mio.
2020	0	Verlängerung ins Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhofgelände bis Taborstraße/Leystraße	1	22,6 Mio.
2022	11	Verlegung des Abschnitts zwischen Quellen- und Troststraße in die Neilreichgasse	0,9	18 Mio.
2023	72 NÖ/ Schwechat	Neue Linie von Zentralfriedhof 4. Tor bis Schwechat und Rannersdorf	2,6	101,1 Mio.
2024	18	Verlängerung als Verbindung von U3-Schlachthausgasse bis U2-Stadion	2,3	55,6 Mio.
2024	12, 1. Baustufe	Führung der Linie 12 vom Höchstädtplatz durch Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhofgelände bis U1 Vorgartenstraße.	1,6	44 Mio.
2025	27	Neue Linie von U2-Aspern Nord über Berresgasse und bestehende Trasse der Linie 26 nach U6-Floridsdorf	2	71,2 Mio.
2025+	NÖ/Kalten- leutgebner Bahn	Reaktivierung der vorhandenen Gleistrasse von Bahnhof Liesing nach Kaltenleutgeben	7,6	92 Mio.
2026	25	Verlängerung durch die Seestadt bis zu U2-Aspern Nord	3,3	80,4 Mio.
2026	25	Verlegung der Linie 25 von der Donaufelder Straße in das Stadtentwicklungsgebiet Donaufeld (langfristig +17.000 EW), weiter über KH Nord bis Brünner Straße	3,4	68 Mio.
2026+	NÖ/ Groß- Enzersdorf	Verlängerung Linie 25 nach Groß-Enzersdorf, Ersatz der Buslinie 26A	6,9	201,7 Mio.
2027	12, 2. Baustufe	Neue Trasse durch Wallensteinstraße (Nordwestbahnhofgelände) und Verlängerung ab U1 Vorgartenstraße bis Elderschplatz	1,9	38 Mio.
2029	15	Neue Linie zwischen U6 Bahnhof Meidling und U1-Altes Landgut (Wienerbergtangente)	4,5	90 Mio.

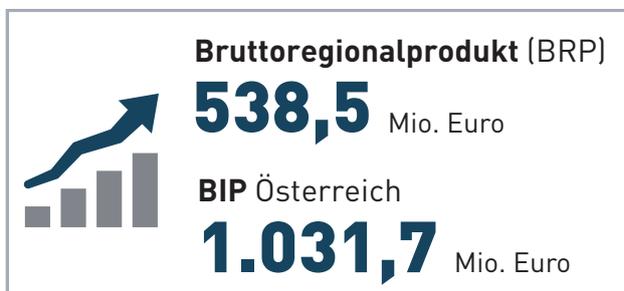
## Volkswirtschaftliche Effekte durch den Bau

Jede eingesetzte Million Euro an Investitionen, die in den Straßenbahnausbau fließt, generiert eine zusätzliche Wertschöpfung in Höhe von etwa 1,1 Mio. Euro und schafft durchschnittlich elf neue Arbeitsplätze. Dadurch entstehende Rückflüsse an die öffentliche Hand in Form von Steuern und Abgaben in Höhe von 0,4 Mio. Euro.

Neben dem Bau profitieren insbesondere Produktionsbranche, Handel, sowie freiberufliche, wissenschaftliche, technische und sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen vom Ausbau der Schieneninfrastruktur und dem damit verbundenen Fahrzeugbedarf.

## Effekte durch den Bau der 13 Straßenbahn-Projekte

(lt. Übersichtstabelle Seite 25)



\*exkl. Remisenanteile bei den Projekten Großenzersdorf und Kaltenleutgebner Bahn

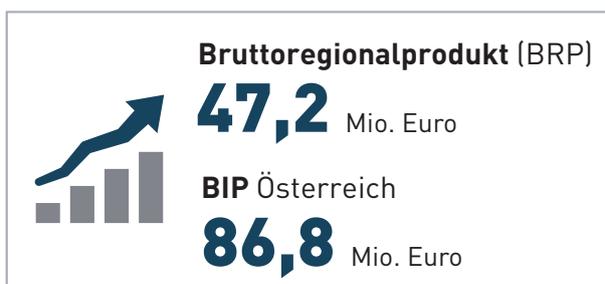
## Volkswirtschaftliche Effekte im Betrieb

Zusätzlich zu den Bauinvestitionen sorgen die jährlichen Personal- und Sachkosten für den reibungslosen Betrieb der Wiener Straßenbahnen für weitere langfristige volkswirtschaftliche Effekte: Jede eingesetzte Million Euro generiert weitere 1,6 Mio. Euro BIP-Beitrag und schafft bzw. sichert rund 16 Arbeitsplätze jährlich. Zudem werden durch den Betrieb der

Wiener Straßenbahn pro Jahr weitere 0,6 Mio. Euro an Steuern und Abgaben in die Staatskassa gespült.

Von den jährlichen Investitionen in den Betrieb der Straßenbahn profitieren insbesondere die Branchen Verkehr, Handel, sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen, Herstellung von Waren sowie Grundstücks- und Wohnungswesen.

## Jährliche Effekte durch den Vollbetrieb der neuen Straßenbahnprojekte (lt. Übersichtstabelle Seite 25)



# 6

## Machen wir Wien zur Welthauptstadt der Straßenbahnen!

Wie in jeder Branche gibt es auch im städtischen Schienenverkehr internationale Konkurrenz. Das betrifft natürlich die Städte und Metropolen, die sich einen Standortvorteil von einem gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetz erhoffen. Gleichzeitig suchen sich Betriebe Standorte, die für Mitarbeiter und Konsumenten gut erreichbar sind. Und dann gibt es da noch den Effekt des Weltmarktzentriums. Denken Sie an das Silicon Valley – dort siedeln die innovativsten und schlagkräftigsten Unternehmen der IKT und Digitalbranche. Weil das Umfeld dort eine derartige Entwicklung zugelassen hat, weil die Betriebe willkommen geheißen wurden und so ein selbstwachsender Wirtschafts-Cluster entstand. Gleiches ist immer wieder in anderen Branchen zu beobachten. Beispielsweise Frankfurt als Finanzplatz mit Börse und all seinen Banken und Finanzunternehmen.

Auch der Schienenverkehr ist eine Branche, die weltweit hunderte Unternehmen mit vielfältigen Produkten – von der Schiene über Software bis zu Wagenmaterial und Zubehör – bilden, prägen und weiterentwickeln. Und die Betriebe siedeln sich dort an, wo die Branchenriesen ihren Sitz oder zumindest Niederlassungen und große Produktionsstätten haben. Und diese Big-Player gibt es auch in Wien: Die

ÖBB erobern gerade wieder mit dem Nachtzug Europa und betreiben mit der Rail Cargo Gruppe die zweitgrößte Güterverkehrsbahn auf dem Kontinent. Die Wiener Linien sind eines der innovativsten und leistungsstärksten kommunalen Verkehrsunternehmen der Welt. Und dann gibt es noch die beiden Branchengrößen Siemens und Bombardier, die von Wien aus die ganze Welt mit ihren Produkten für den Schienenverkehr beliefern.

Der kanadische Konzern Bombardier hat in Wien beispielsweise sein weltweites Kompetenzzentrum für Straßen- und Stadtbahnen. Im Werk in der Donaustadt werden Straßenbahnen für Städte rund um den Globus gefertigt. Von Toronto über Marseille bis an die Gold Coast nach Australien liefert Bombardier seine in Wien produzierten Straßenbahnen. Die Kennzahlen sind beeindruckend: Knapp 2400 Fahrzeuge wurden in den letzten 20 Jahren in 17 verschiedene Länder verschickt. Auftragswert: Rund sieben Milliarden Euro. Dass da viele kleinere Betriebe, Lieferanten, Dienstleister und natürlich auch der Wirtschaftsstandort und die Angestellten und ihre Familien davon profitieren, liegt auf der Hand.

Aus vielen Gesprächen mit Leitbetrieben der Branche hat der Wiener Standortanwalt nun

einen klaren Auftrag mitgenommen. Wien soll als Standort für produzierende und zuliefernde sowie dienstleistende Betriebe des Schienenverkehrs noch attraktiver werden – Wien soll Welthauptstadt der Straßenbahnen werden.

Dass das auch tatsächlich passiert, wird der Wiener Standortanwalt seine Erfahrung als Mittler zwischen Politik, Stakeholdern, Betrieben und Öffentlichkeit einsetzen. Es braucht darüber hinaus standortentscheidende Leuchtturmprojekte, die Wien noch attraktiver für Unternehmen aus der Branche macht. So zum Beispiel eine Teststrecke für Straßenbahnen

und andere Schienenfahrzeuge. Hierzu sind seitens der Industrie Pläne entwickelt worden, ein Test- und Innovationszentrum zu errichten. Die Investitionen, die dadurch ausgelöst würden, bedeuten natürlich für die Produktionsstätten auch eine starke Standortgarantie. Sollte es in Zusammenarbeit mit der Stadt gelingen, dann wäre das ein großer Schritt in Richtung Welthauptstadt der Straßenbahnen. Viele in Wien angesiedelte Zulieferbetriebe wie Gebrüder Bach, Kiepe Electric, Harting, Hanges&Co. Stahlbau, BEXity, A&R Tech, ABB und viele mehr würden dies sehr begrüßen. Und es ist sehr wahrscheinlich, dass Wien dann neue internationale Betriebe anlocken würde.



### Fakten zur Überlegung „Teststrecke Wien“

Die bestehende Anschlussbahn vom Bahnhof Stadlau zur Betriebsliegenschaft Möbel Ludwig soll inklusive Anschlussgleis zum Unternehmen Bombardier zumindest 2000 Meter Richtung Süden bis maximal zum Anschluss Bahnhof Stadlau als Dreischienengleis ausgebaut und mit Fahrleitung überspannt werden.

- Länge: 2000 Meter
- Spurweiten: 1000mm und 1435mm
- Spannungsversorgung umschaltbar zwischen 15kVAC und DC 600bis 1000V stufenlos regelbar
- Einbau einer Wiegeeinrichtung

# 7

## Conclusio

Der Standort Wien verfügt jetzt schon über ein gut ausgebautes Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln. Aber stetig steigendes Mobilitätsbedürfnis von immer mehr in der Metropolregion Wien lebenden Menschen und natürlich der Umstieg auf klimafreundlichere Verkehrsträger treiben uns an, noch effizienter zu werden. Aktuell legen die Wiener rund 38 Prozent ihrer Wege in der Stadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Innerhalb dieser nimmt die Straßenbahn als schadstoffarmes Massenverkehrsmittel einen besonderen Platz ein: sie vereint Leistungsfähigkeit (Kapazität, Reisegeschwindigkeit) mit Flexibilität. Wien kann bereits auf eine lange Tradition im Straßenbahnsektor zurückblicken. Selbst in Zeiten, in denen der Großteil der europäischen Städte ihre Investitionen für Betrieb, Wartung, Modernisierung und Qualitätssteigerung der in die Jahre gekommenen Gleis- und Fahrzeug-Infrastruktur aufgegeben hatten und lieber ihr Straßennetz für den Pkw- und Busverkehr ausbaute, behielt Wien das bestehende Straßennetz. Erst mit dem Bau und Ausbau der U-Bahn wurde die Bedeutung der Straßenbahn langsam ein wenig zurückgedrängt. Heute verfügt Wien über ein starkes U-Bahn-Netz, das für die Zukunft weiterentwickelt wird. Aber bei der feinverastelten Anbindung von innerstädtischen Stadt-

entwicklungsgebieten wie z.B. dem Bereich um den Hauptbahnhof oder dem ehemaligen Nordbahnhof setzt man in der Stadt weiterhin auf die Schaffung einer leistungsstarken Straßenbahn-Infrastruktur. **Das ist prinzipiell eine gute Strategie – sowohl aus verkehrsplanerischer wie nun auch im vorliegenden Bericht des Standortwaltes aus volkswirtschaftlicher Sicht bestätigt.**

Denn mit mehr als 530 Mio. Euro trägt der Neubau der geplanten Straßenbahnprojekte einen wesentlichen Beitrag zum Bruttoregionalprodukt – mehr als eine Milliarde Euro zum Bruttoinlandsprodukt (BIP). Gleichzeitig werden rund 9.500 Jobs geschaffen. Im Betrieb werden durch die Realisierung aller Projekte immerhin 900 Arbeitsplätze nachhaltig geschaffen und 87 Mio. Euro zusätzlich zum BIP jährlich erwirtschaftet. Und auch für den Steuersäckel sind die Straßenbahnprojekte ein Geschäft: 404 Mio. Euro fließen durch den Bau direkt wieder zurück in die Staatskasse. Das sind volkswirtschaftliche Effekte, die wir in der aktuell schwierigen Lage dringend benötigen. Und es ist einmal mehr der Beweis, dass Infrastrukturausbau für alle Seiten ein sehr gutes Geschäft bringt und viele Jahre zum Wohl und Gedeih des Standortes und der Menschen beiträgt.



Die Bewohner und Betriebe in den Stadtentwicklungsgebieten profitieren und das gesamte öffentliche Verkehrsnetz wird robuster und leistungsstärker. Mehr Umsteigerelationen erhöhen den Komfort für das Gesamtnetz.

Eine kluge Antwort auf eine der drängendsten Fragen steht allerdings noch aus: Wie gelingt eine bessere und zukunftsfähige bundesländerübergreifende Verkehrsverflechtung in der Metropolregion Wien? Denn das eigene Auto ist für Einpendler meist immer noch attraktiver, während zumindest innerstädtisch seltener mit dem Auto gefahren wird. **Es geht allerdings nicht darum, Pendlern das Auto zu verbieten oder sie aus der Stadt auszusperrn. Viel mehr braucht es für die Menschen intelligente, praktische und bequeme Alternativen – die Convenience muss passen. Und hier können neue Straßenbahnstrecken klimafreundliche, leistungsstarke Alternativen und Zusatzangebote für ein modernes Gesamtverkehrssystem in der Region Ost sein.**

Die drei möglichen grenzüberschreitenden Ausbauprojekte in Richtung Osten, Südosten und Südwesten von Wien würden für viele Menschen ein leichteres Umsteigen vom PKW auf Öffis ermöglichen. Viele Metropolen im internationalen Umfeld – und nicht zuletzt die langjährige Existenz und hervorragende Auslastung der Badner Bahn – bestätigen, dass der stadtgrenzenübergreifende Straßenbahnbetrieb ein Erfolgs- und Zukunftsmodell sein kann. **Klar ist aber, dass es hierfür den politi-**

**schen Willen benötigt. Wien und Niederösterreich müssen sich über Bau und Betrieb der neuen gemeinsamen Straßenbahnstrecken erst einigen. Die Menschen würden es danken, der Wirtschaftsstandort profitieren.**

Das führt auch zu einer noch gar nicht so genau untersuchten Feststellung, die wir während der Erstellung des Berichts gemacht haben. Dort, wo die Straßenbahn einen Weg findet, floriert auch die Erdgeschoßzone. Denn sie ist ein wichtiger Frequenzbringer, weil die Fahrgäste an den Schaufenstern der Geschäfte und Lokalen vorbeikommen. Manch einer wird so ein neues Geschäft, ein tolles Angebot entdecken oder spontan wegen eines Kaffees oder einer Erfrischung aussteigen und ein Lokal besuchen. **Die Straßenbahn ist somit ein Konsumankurbler. Wenn das Angebot in der Straße passt, dann bringt sie Kunden und solche, die es spontan werden.**

Und selbstverständlich ist dann da auch noch der internationale Cluster-Effekt. Gelingt es, das Feld für das Thema Straßenbahn so positiv zu besetzen – zum Beispiel durch die erwähnte Teststrecke für Straßenbahnen – dann kann Wien eine Sogwirkung für die Unternehmen und Zulieferer der Branche auslösen. Das gilt ebenfalls für hier bereits angesiedelte Unternehmen, die in ihren Betriebsstandort investieren, forschen, neue Mitarbeiter einstellen und wiederum mehr zum Bruttoregionalprodukt und zur Wertschöpfung beitragen.

# 8

## Hintergrund zur volkswirtschaftlichen Berechnungsmethode des Standortanwaltes

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 dem Wiener Standortanwalt exklusiv zur Verfügung.

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

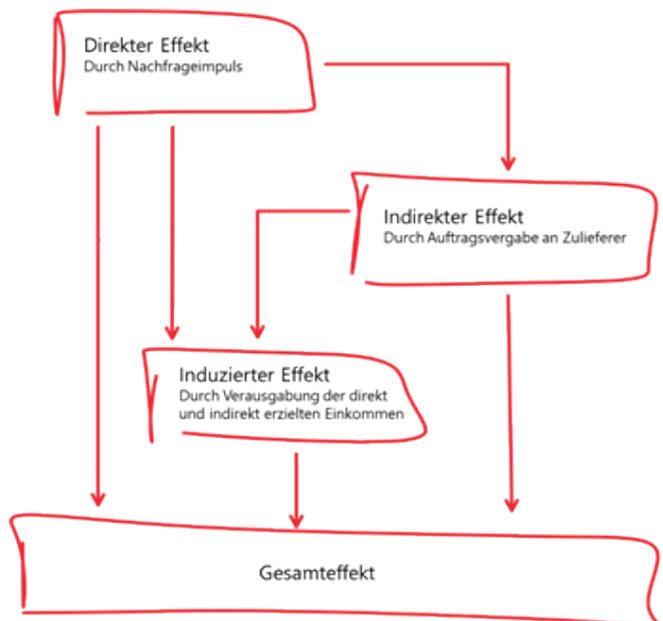
Unter Eingabe eines Nachfrageimpulses (Investition oder Konsum) können so die Auswirkungen der Durchführung eines Projekts auf die zentralen makroökonomischen Aggregate (Wertschöpfung, Beschäftigung, Einkommen sowie staatliche Rückflüsse) berechnet werden.

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.

# 9

## Anhang



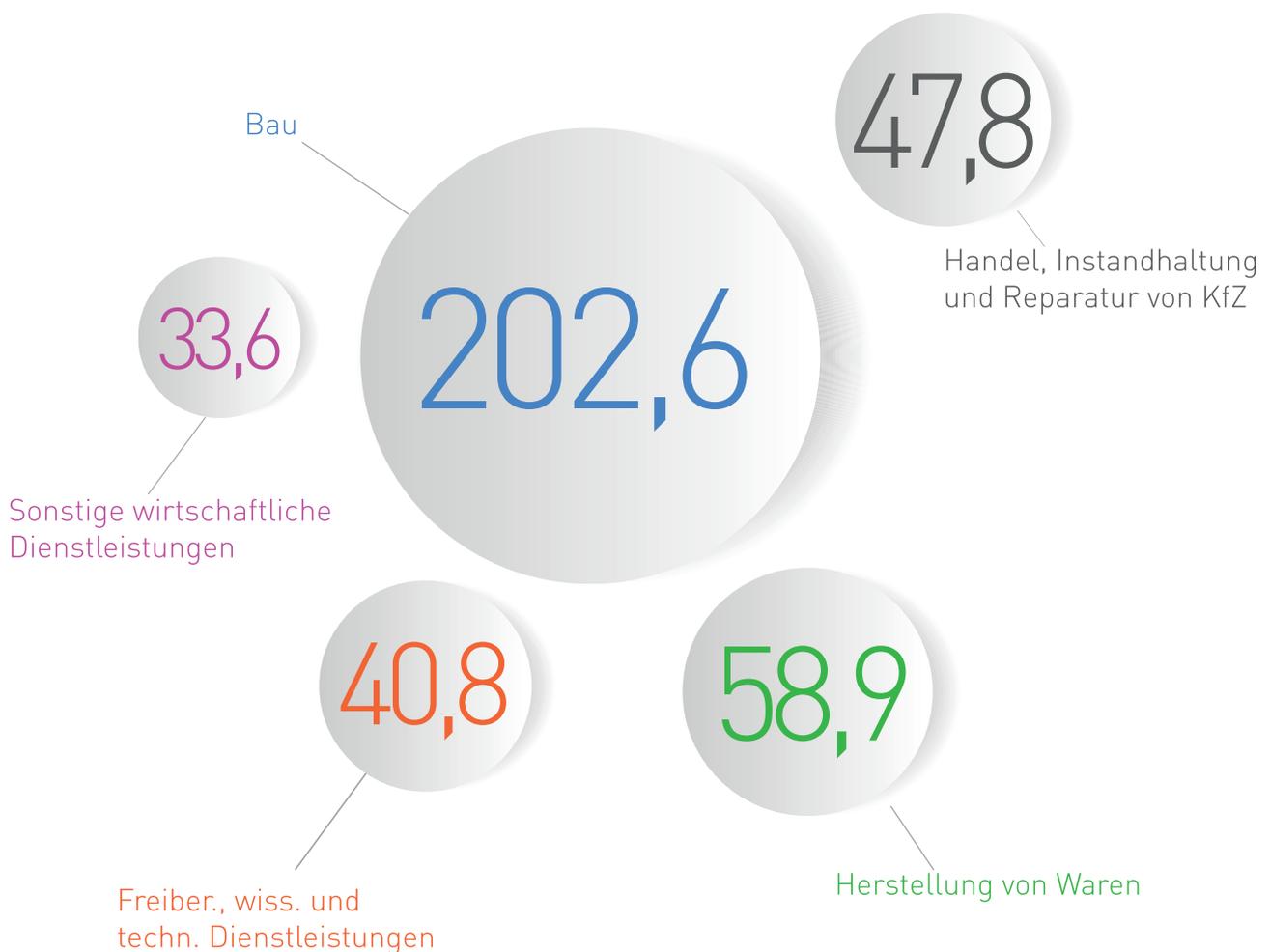
### Volks- und regionalwirtschaftliche Effekte **durch Bau** (nach Branchen)

#### Summe aller 13 Straßenbahn-Projekte

(lt. Übersichtstabelle Seite 25)

Bruttowertschöpfung			Unselbständig Beschäftigte	
Bau	202,6	Mio. EUR	Bau	2.413 VZÄ
Herstellung von Waren	58,9	Mio. EUR	Herstellung von Waren	702 VZÄ
Handel, Instandhaltung und Reparatur von KfZ	47,8	Mio. EUR	Handel, Instandhaltung und Reparatur von KfZ	483 VZÄ
Freiber., wiss. und techn. Dienstleistungen	40,8	Mio. EUR	Sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen	428 VZÄ
Sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen	33,6	Mio. EUR	Freiber., wiss. und techn. Dienstleistungen	307 VZÄ

**Bruttowertschöpfung der Bauphase** nach  
den wichtigsten Branchen (Summe aller 13 Straßenbahn-Projekte),  
in Mio. EUR, pro Jahr





## Volks- und regionalwirtschaftliche Effekte **durch Betrieb** (nach Branchen)

### Summe aller 13 Straßenbahn-Projekte

(lt. Übersichtstabelle Seite 25)

Bruttowertschöpfung		Unselbständig Beschäftigte	
Verkehr und Lagerei	19,1 Mio. EUR	Verkehr und Lagerei	355 VZÄ
Handel, Instandhaltung und Reparatur von KfZ	3,7 Mio. EUR	Handel, Instandhaltung und Reparatur von KfZ	41 VZÄ
Sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen	3,2 Mio. EUR	Herstellung von Waren	32 VZÄ
Herstellung von Waren	2,9 Mio. EUR	Bau	27 VZÄ
Grundstücks- und Wohnungswesen	2,3 Mio. EUR	Sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen	32 VZÄ

**Bruttowertschöpfung der Betriebsphase** nach den wichtigsten Branchen (Summe aller 13 Straßenbahn-Projekte), in Mio. EUR, pro Jahr





## Kurzbeschreibung zum GAW-Wertschöpfungsrechner

Der GAW-Wertschöpfungsrechner bildet die regionalwirtschaftlichen Verflechtungen innerhalb aller neun österreichischen Bundesländer ab. Zu diesen Verflechtungen gehört insbesondere die Vorleistungsnachfrage nach inländischen und ausländischen Gütern (internationale Importe) sowie die Endnachfrage in Form von Konsumnachfrage, Investitionsnachfrage und Exportnachfrage. Der GAW-Wertschöpfungsrechner bildet zudem die Verflechtungen zwischen den Regionalwirtschaften der österreichischen Bundesländer in Form der Handelsströme zwischen den Bundesländern (interregionale Importe und Exporte), die bei der Nachfrage nach Vorleistungs- und Endgütern auftreten, ab.

Die Struktur des GAW-Wertschöpfungsrechners erlaubt es somit, die direkten, indirekten und induzierten Effekte für das jeweilige Bundesland und auch die weiteren Bundesländer (Rest-Österreich) zu bestimmen, die von einem Nachfrageimpuls ausgehen.

Die Grundlage des GAW-Wertschöpfungsrechners bildet die jeweils aktuelle Input-Output-Tabelle für Österreich, die von Statistik Austria bereitgestellt wird. Aus dieser nationalen Input-Output-Tabelle werden neun regionale Input-Output-Tabellen geschätzt. Dabei kommen unter anderem Regionaldaten der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung, der Landwirtschaftlichen Gesamtrechnung, der Forstwirtschaftlichen Gesamtrechnung, der Leistungs- und Strukturhebung, der Arbeitsmarktdatenbank (AMDB) des Sozialministeriums sowie regionale Außenhandelsdaten (Import- und Exportbeziehungen der Bundesländer mit dem Ausland) zur Anwendung. Zu den interregionalen Güterströmen zwischen den österreichischen Bundesländern liegen keine administrativen Daten vor, sie werden daher mit der Cross-Hauling-Adjusted-Regionalisation-Method (Többen und Kronenberg, 2015) geschätzt. Im Ergebnis bilden die regionalen Input-Output-Tabellen des GAW-Wertschöpfungsrechners daher sowohl internationale als auch interregionale Importe und Exporte ab.

Auf Basis der regionalen Input-Output-Tabellen können somit direkte und indirekte Wertschöpfungseffekte, die innerhalb Österreichs aufgrund eines Nachfrageimpulses entstehen, bestimmt werden, und es kann bestimmt werden in welchem Bundesland sie auftreten.

Zur Schätzung darüber hinausgehender induzierter Wertschöpfungseffekte werden zunächst mithilfe von Error-Correction-Models (ECM) die langfristigen Beziehungen zwischen Wertschöpfung und Investitionsnachfrage sowie dem verfügbaren Einkommen der privaten Haushalte und der privaten Konsumnachfrage geschätzt. Die Schätzung des Zusammenhangs Wertschöpfung-Investitionsnachfrage erfolgt dabei auf Basis der von der Europäischen Kommission bzw. dem Wiener Institut für Internationale Wirtschaftsvergleiche WIIW bereitgestellten KLEMS-Daten und getrennt für verschiedene Branchengruppen. Die ECM erlauben es zu quantifizieren, inwieweit eine kurzfristige Erhöhung (Schock) von Wertschöpfung bzw. dem verfügbaren Einkommen eine Erhöhung von Investitionen bzw. Konsum bewirkt, und wie lange die Rückkehr zum langfristigen Gleichgewicht nach einem derarti-

gen Schock dauert. Im Rahmen der Berechnungen werden zusätzliche direkte/indirekte Wertschöpfungseffekte, bzw. die sich daraus ergebenden Veränderungen des verfügbaren Einkommens, die von einem Nachfrageimpuls ausgehen, als derartige Schocks interpretiert. Die daraus resultierende Investitions- bzw. Konsumnachfrage ist die Grundlage des induzierten Wertschöpfungseffektes.

Zur Bestimmung von Beschäftigungseffekten werden, ebenfalls mit ECM und regional, branchen- und qualifikationsspezifisch differenziert, die langfristigen Zusammenhänge zwischen Wertschöpfung und Beschäftigung (gemessen in Arbeitsstunden) geschätzt. Die Schätzung basiert auf den Mikrodaten der österreichischen Arbeitsmarktdatenbank AMDB, die mithilfe eines Mahalanobis-Matching mit Daten des Mikrozensus zusammengeführt wurden. Die Zusammenführung ist notwendig, da die Daten der AMDB keine Informationen zur Qualifikation und zum Stundenausmaß der Beschäftigten beinhalten. Die resultierenden Beschäftigungseffekte werden schließlich in Jahres-Vollzeitäquivalenten ausgewiesen.





© Wiener Linien

**Impressum:**

Wirtschaftskammer Wien | Straße der Wiener Wirtschaft 1 | 1020 Wien  
E [standortanwalt@wkw.at](mailto:standortanwalt@wkw.at) | W [www.standortanwalt.wien](http://www.standortanwalt.wien)

Grafik: Marketing der WK Wien | Druck: STS Medien GmbH, 1110 Wien

