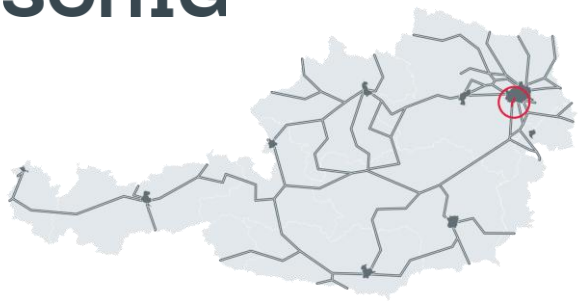
SCHIG



WIEN MEIDLING – MÖDLING
Viergleisiger Ausbau

Der 12 km lange, stark frequentierte Abschnitt der Südbahn wird inkl. zwei neuer Haltestellen für ein attraktives Mobilitätsangebot und einen zukunftsfähigen Nahverkehr viergleisig barrierefrei ausgebaut und modernisiert.

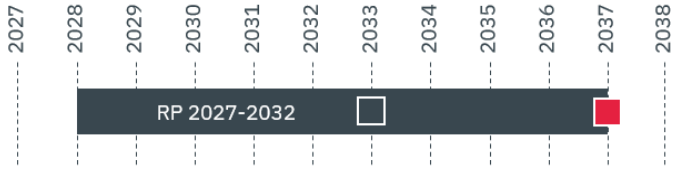
Veröffentlichung: Oktober 2026

PROJEKTSTATUS

- UVP bzw. eisenbahnrechtliche Genehmigung im Juli 2025 erteilt
- naturschutzrechtliche Verfahren (Wien und NÖ) im Gange
- Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht im Gange
  - erste Erkenntnis im Jänner 2026 betreffend der provisorischen Bahnsteigverlängerungen im Bf. Liesing: Beschwerden stattgegeben, Ausschluss der aufschiebenden Wirkung aufgehoben
- Start der Ausführungs- und Detailplanung von Abschluss der ÖBB-internen Evaluierung abhängig
- Errichtung Infobox in der Nähe des Bf. Liesing abgeschlossen, Eröffnung im Jahr 2027 geplant
- geotechnische Erkundungskampagne im Zeitraum 2025-2026 abgeschlossen
- Start der Baumaßnahmen ohne Baubetrieb im Jahr 2028
- Start der Hauptbauarbeiten im Jahr 2030

TERMINE

Stand Juni 2026



Gemäß aktueller Terminplanung ist die Umsetzung des viergleisigen Ausbaus Wien Meidling – Mödling für den Zeitraum von 2028 bis 2037 vorgesehen, wobei die Hauptarbeiten unter Betrieb im Jahr 2030 starten sollen. Die Inbetriebnahme ist für den Abschnitt Wien Meidling – Liesing Ende 2033 und für den Abschnitt Liesing – Mödling Ende 2037 geplant.

Aktuell läuft ÖBB-intern eine Evaluierungsphase, die Abhängigkeiten und Prioritäten von anderen ÖBB-Vorhaben in der Region umfasst. Daraus können Anpassungen im Bereich der Bauablaufplanung und der Inbetriebnahmephase resultieren.

Vorhaben	Terminfortschritt
Entwurfsplanung	100 %
Einreichplanung	100 %
Ausführungsplanung	0 %
Baumaßnahmen ohne Baubetrieb	0 %
Hauptbauarbeiten	0 %

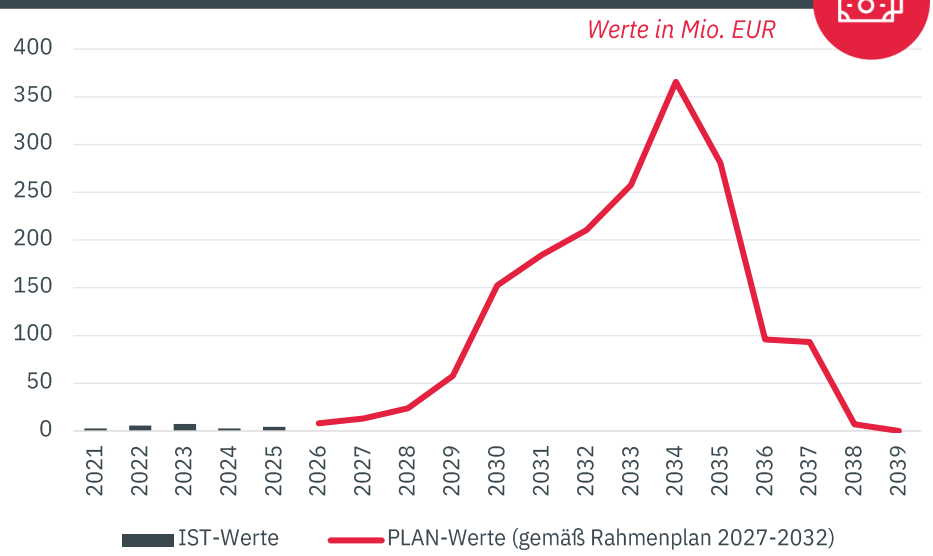
FAZIT – TERMINE

Das aktuelle Projektgeschehen (Errichtung Infobox, geotechnische Erkundungskampagne, Grundeinlöse sowie Planung bahnparalleler Radweg zwischen Meidling und Liesing) läuft planmäßig. Im Zusammenhang mit der aktuell laufenden Evaluierungsphase rät die SCHIG mbH zu einer zeitnahen Entscheidungsfindung unter Berücksichtigung ausreichender Pufferzeiten, um eine detaillierte Terminplanung aufstellen und mit der Ausführungsplanung des viergleisigen Ausbaus starten zu können. Im Verlauf der letzten fünf Jahre wurden der Beginn der Ausführungsplanung und der Hauptarbeiten um vier bzw. fünf Jahre fortgeschrieben, eine stabile Terminentwicklung ist daher erstrebenswert.

KOSTEN

ECKDATEN

Rahmenplan	
2025-2030	1.758,7
2027-2032	1.773,7
PLAN-Wert 2025	11,2
IST-Wert 2025	4,4
∑ IST-Wert bis 2025	23,5



KOSTENÄNDERUNGEN – PLAN/PLAN

Die Kostenerhöhung ist vollständig auf die Wert- und Gleitungsanpassung zurückzuführen, die die bereits eingetretene Marktpreisentwicklung bis zum Bezugszeitpunkt (Preisbasis) berücksichtigt. Diese wird größtenteils durch eine geringere Vorausvalorisierung ausgeglichen, welche die zukünftige Marktpreisentwicklung für die Kostenbestandteile abbildet.

- Vorausvalorisierung
- Wert- & Gleitungsanpassung
- Bestelländerung
- Projektkostenänderung



KOSTENÄNDERUNGEN – PLAN/IST (2025)

- Verschiebung der Grundeinlöse auf die Folgejahre aufgrund des verzögerten Baubeginns
- Anpassung bzw. Verschiebung der Quoten auf die Folgejahre infolge von Einsprüchen gegen die Bescheide im UVP-Verfahren sowie den Einflüssen von Kontextprojekten

FAZIT – KOSTEN

Die Kostenentwicklungen zwischen den beiden Rahmenplanständen sowie der IST-Werte sind gemäß vorliegender Unterlagen bzw. dem Projektkenntnisstand nachvollziehbar und plausibel. Eine zeitnahe Konkretisierung der Kostenbestandteile wird auf Ansinnen der SCHIG mbH nach Abschluss der Evaluierungsphase stattfinden, um die Granularität zu erhöhen.

Seit der Aufnahme in den Rahmenplan haben sich die Kosten insbesondere zwischen den Rahmenplanständen 2022-2027 bis 2025-2030 um rund 45 % erhöht, wobei die Hälfte auf die Wertanpassung und Vorausvalorisierung zurückzuführen ist. Maßgebliche Bestelländerungen betrafen beispielsweise die Vorplätze der Verkehrsstationen in Wien oder das Unterwerk Meidling. Zu Projektkostenänderungen kam es etwa im Konstruktiven Ingenieurbau oder dem Hochbau der Verkehrsstationen.

ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN

Die durchgeführte Evaluierung inkl. Maßnahmenoptimierung der provisorischen Bahnsteigverlängerungen im Bf. Liesing ist aus Sicht der SCHIG mbH im Sinne eines sparsamen und effizienten Mitteleinsatzes positiv zu bewerten.