



## Bürgerinitiative ARGE – BAHN Trautmannsdorf an der Leitha

Kontakt: [argebahn@gmail.com](mailto:argebahn@gmail.com)

19. Dezember 2025

An das  
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur  
BMIMI – IV/E2  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Einschreiben und per E- Mail an:  
[uvp-flughafenspange@bmimi.gv.at](mailto:uvp-flughafenspange@bmimi.gv.at)

Kopien ergehen an:

Herrn Bundesminister KommR Peter Hanke  
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur  
per E-mail: [kbm@bmimi.gv.at](mailto:kbm@bmimi.gv.at)

Herrn Bundesminister Dr. Markus Marterbauer  
Bundesministerium für Finanzen  
per E-mail: [buergerservice@bmf.gv.at](mailto:buergerservice@bmf.gv.at)

Frau Staatssekretärin Barbara Mmag. Eibinger-Miedl  
Bundesministerium für Finanzen  
per E-mail: [staatssekretariat@bmf.gv.at](mailto:staatssekretariat@bmf.gv.at)

Herrn Bundesminister Dr. Wolfgang Hattmannsdorfer  
Bundesministerium für Wirtschaft, Energie und Tourismus  
per E-mail: [wolfgang.hattmannsdorfer@bmwet.gv.at](mailto:wolfgang.hattmannsdorfer@bmwet.gv.at)

Frau Staatssekretärin Mag. Elisabeth Zehetner  
Bundesministerium für Wirtschaft, Energie und Tourismus  
[buero.zehetner@bmwet.gv.at](mailto:buero.zehetner@bmwet.gv.at)

Fiskalrat Austria  
per E-mail: [office@fiskalrat.at](mailto:office@fiskalrat.at)

Rechnungshof  
per E-mail: [office@rechnungshof.gv.at](mailto:office@rechnungshof.gv.at)

Betreff: Anträge zum Vorhaben "Flughafen Wien - Ostbahn, Errichtung Verbindungsstrecke"  
(Flughafenspange)  
Edikt vom 2. Dezember 2025, 2025-0.902.842  
Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren  
gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000

Sehr geehrte Damen und Herren!

Im Folgenden bringen wir einen Antrag auf Fristerstreckung und erste diverse Beweisanträge und Stellungnahmen ein.

## Inhaltsverzeichnis

1. Antrag auf Fristerstreckung.....	2
2. Erstellung einer Studie zu Wertschöpfungswirkung und Treibhausgas – Emissionen - Beweisantrag.....	2
3. Erstellung einer Studie zu den Kapazitätsengpässen auf der Ostbahn bzw. zu deren Ertüchtigung und Anbindung des Flughafens Wien an die Ostbahn mit Elektrobussen - Beweisantrag.....	4
4. Detaillierte Ausarbeitung der Trassenvariante „Flughafenspange+“ - Beweisantrag.....	5
Anhang.....	7
Quellen.....	9

### 1. Antrag auf Fristerstreckung

Wir halten die im Edikt vom 2. Dezember 2025 (Geschäftszahl: 2025-0.902.842) angeführte **Stellungnahmefrist** für weitere Konkretisierungen zu Einwendungen, sonstige Stellungnahmen und Beweisanträge bis spätestens 15. Jänner 2026 für nicht angemessen, da es innerhalb dieser kurzen Frist<sup>1</sup>, in der noch dazu die Weihnachtsferien liegen, nicht möglich ist, entsprechende Expertisen einzuholen.

Laut Zeitplan vom 16. April 2025 (Geschäftszahl: 2025-0.300.198) wurde für die Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens (inkl. Wasserbau- und Forsttechnik) sowie des Stellungnahmenbands (Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen) ein Zeitraum von 6 Monaten (März bis September 2025) vorgesehen.

Wir stellen daher den **Antrag auf Einräumung einer ebenso langen Frist von 6 Monaten** - ab der öffentlichen Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens am 12. Dezember 2025 - **für weitere Konkretisierungen zu Einwendungen, sonstige Stellungnahmen und Beweisanträge**.

### 2. Erstellung einer Studie zu Wertschöpfungswirkung und Treibhausgas – Emissionen - Beweisantrag

Ergänzend zu [unserer Stellungnahme und unseren Einwendungen](#) [1] vom 11. Juni 2025 im UVP-Verfahren zur **Flughafenspange**, in dem wir Parteistellung nach § 24f Abs 8 iVm § 19 UVP-G 2000 erlangt haben, möchten wir noch einmal auf die Dringlichkeit einer **Neubewertung dieses Projekts sowohl in Bezug auf Wertschöpfungswirkung als auch aus Klimaschutzgründen** hinweisen.

Die klimarelevanten **CO<sub>2</sub> – Gesamtemissionen** (Em<sub>CO<sub>2</sub></sub>)<sup>2</sup> gemäß UNFCCC<sup>3</sup> sind in Österreich mit ca. 79 Mio. Tonnen im Jahr 2005 auf ca. 57 Mio. Tonnen im Jahr 2023 gefallen (Abbildung 1). Im gleichen Zeitraum ist das **Bruttoinlandsprodukt** (BIP) von 252 Mrd. Euro auf 478 Mrd. Euro gestiegen. Der Quotient aus Em<sub>CO<sub>2</sub></sub> und BIP ist ein Maß für die **Kohlenstoff-Intensität (KI)** des BIP:

$$KI = Em_{CO_2} / BIP$$

In der Abbildung 1 ist KI inflationsbereinigt<sup>4</sup> im Zeitraum von 2005 bis 2023 dargestellt. Der Koeffizient der exponentiellen Regression (Ausgleichskurve) von KI beträgt 0,96. Auf Grund wirtschaftlicher und technologischer Veränderungen nimmt die Kohlenstoff-Intensität seit 2005 ab. Im Szenario „business as usual“ ist in Zukunft eine Kohlenstoff-Intensität des BIP entsprechend der Regression in Abbildung 1 zu

1 Die Ausarbeitung weiterer Konkretisierungen zu Einwendungen, sonstiger Stellungnahmen und von Beweisanträgen hängt wesentlich vom Umweltverträglichkeitsgutachten ab, das erst am 12. Dez. 2025 veröffentlicht wurde.

2 Biogene CO<sub>2</sub> – Emissionen werden als nicht klimarelevant angenommen

3 [UNFCCC](#) steht für “United Nations Framework Convention on Climate Change”

4 Nach Index WKO STATISTIK, Stand Oktober 2025 [5]

erwarten. Wegen zunehmender technologischer Schwierigkeiten bei CO<sub>2</sub> - Einsparungen (z. B. im Schwerverkehr) ist zukünftig mit einer zunehmenden Verflachung der Kohlenstoff-Intensitätskurve zu rechnen. Dies wird durch den Charakter der exponentiellen Regression zum Ausdruck gebracht. Somit ist für die nächsten Jahre für jeden zusätzlichen Euro im BIP (ΔBIP) im Durchschnitt eine zusätzliche CO<sub>2</sub> - Emission (ΔEm<sub>CO<sub>2</sub></sub>) entsprechend der Regressionskurve und folgender Formel zu erwarten:

$$\Delta Em_{CO_2} = KI * \Delta BIP$$

Umgekehrt bedeutet eine Verringerung des BIP eine Abnahme der CO<sub>2</sub> - Emissionen. Dies wurde z. B. während der COVID-Pandemie festgestellt [7].

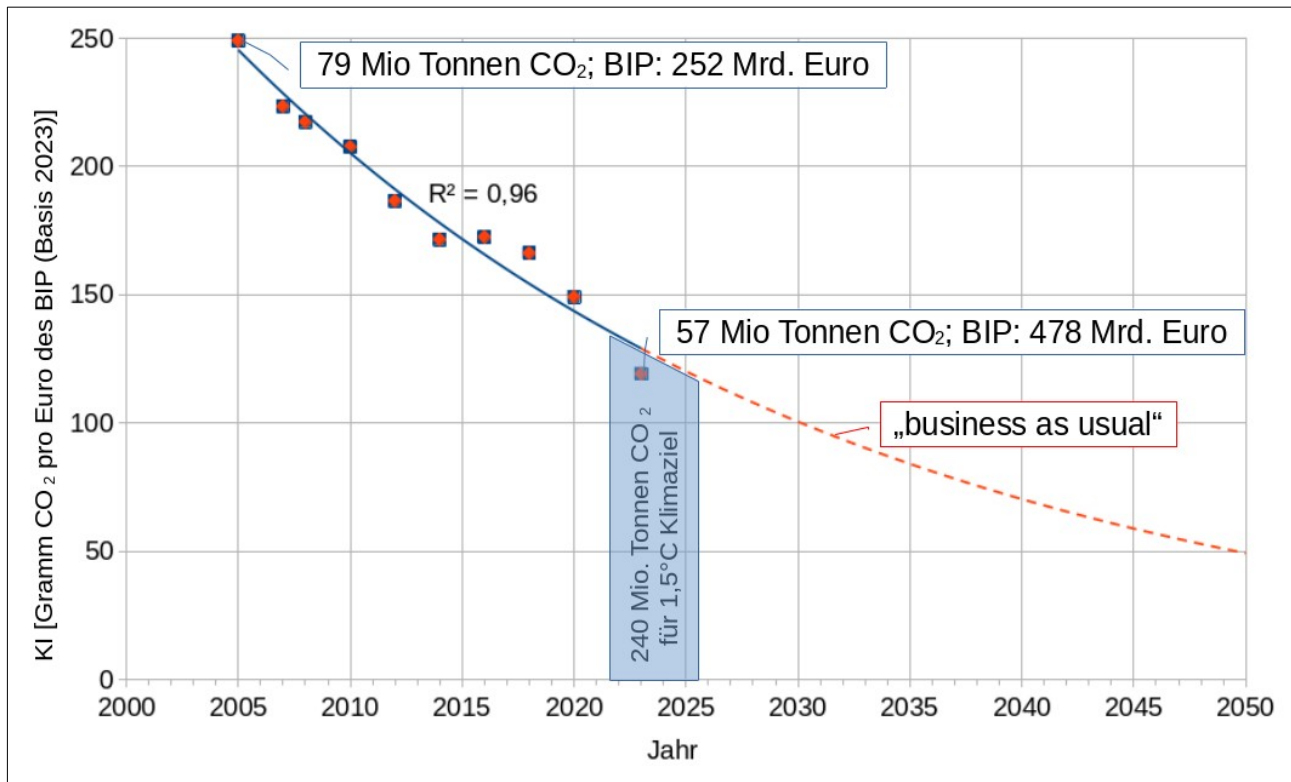


Abbildung 1: Kohlenstoff-Intensität (KI) des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von Österreich in Gramm CO<sub>2</sub> pro Euro des BIP (BIP Basis 2023); Em<sub>CO<sub>2</sub></sub> ... klimarelevante CO<sub>2</sub> - Gesamtemissionen;  
 Quellen: STATISTIK AUSTRIA [3], [4], WKO [5], Climate Change Centre Austria [6]  
 Grafik: eigene Darstellung

Im **Hintergrundpapier zu globalen und nationalen Treibhausgasbudgets des Climate Change Centre Austria** wird für die Einhaltung des Pariser 1,5°C Klimaziels - bei einer Wahrscheinlichkeit von 66 % - für Österreich ein **Kohlenstoffbudget von 240 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> ab 2022** angegeben [6, 2022, Tabelle 2]. Eine grobe Abschätzung in der obigen Abbildung 1 zeigt jedoch, dass dieses Budget mit Ende 2025 bereits aufgebraucht ist. Dabei wurde für die Jahre 2022 bis 2025 das BIP von 2023 angenommen. Das erwähnte Hintergrundpapier kommt in dessen Abbildung 4 bereits im Jahr 2022 zu einem ähnlichen Ergebnis.

Eine **Steigerung des BIP (Wirtschaftswachstum)** durch eine Infrastrukturinvestition, wie durch die **Flughafenspange** beabsichtigt, ist somit aus Klimaschutzgründen nur zu verantworten, wenn nachgewiesen wird, dass diese Investition zumindest klimaneutral ist. Dies ist jedoch bei der Flughafenspange fraglich. Eine detaillierte Diskussion der CO<sub>2</sub> - Bilanz der Flughafenspange ist in [unserer Stellungnahme und unseren Einwendungen](#) [1] vom 11. Juni 2025 in Kap. 2.10 und im [Anhang](#) dieser Eingabe zu finden.

Darüber hinaus wäre nachzuweisen, dass die „wirtschaftlichen Impulse“, für die der Flughafen Wien mit Hilfe der Flughafenspange sorgen soll (Umweltbericht 2017 [2], Seite 165, Kap. 6.2.3), keine zusätzlichen Treibhausgase verursachen.

Im Umweltverträglichkeitsgutachten (UVGA, Band 2, Seite 184) wird jedenfalls gutachterlich angemerkt:  
Zitat (*kursiv*): „Die Annahme, dass es durch die Flughafenbahn zu einer Steigerung der Passagierzahlen im Flugverkehr und damit zu höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen kommen würde ist aus fachlicher Sicht nicht nachvollziehbar.“

Somit stellt sich die Frage, welche sonstige „wirtschaftliche Impulse“ die Flughafenspanne bringen könnte?  
Wir vermuten daher, dass die Wertschöpfung durch die erwähnten „wirtschaftlichen Impulse“ kleiner als die Kosten der Flughafenspanne in der Bau- und Betriebsphase ist.

Wir stellen deshalb folgenden **Beweisantrag**:

**Erstellung einer Studie zur Flughafenspanne**, die sowohl deren **Wertschöpfungswirkung** durch **„wirtschaftliche Impulse“** als auch die **Treibhausgas - Emissionen**, verursacht durch die **„wirtschaftlichen Impulse“**, untersucht und quantifiziert.

Als Muster könnte beispielsweise die Untersuchung für die “S1 Wiener Außenring Schnellstraße, KN Schwechat – KN Süßenbrunn” in der Studie “[Abschätzung der Wertschöpfungswirkung ausgewählter Projekte der ASFINAG](#)” ([8], Nov. 2025) dienen, allerdings **mit** Untersuchung der mutmaßlichen zusätzlichen Treibhausgase.

Wir halten eine solche Studie auch deshalb erforderlich, um im Sinne des § 17 Abs 2 des UVP-G 2000 eine Entscheidungsgrundlage für eine wirksame Umweltvorsorge zu schaffen, die Treibhausgase nach dem Stand der Technik begrenzt und Immissionen vermeidet, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen – wie z. B. durch CO<sub>2</sub> – verursachen. Der “Stand der Technik” ist ein Erfordernis des UVP-G 2000 (§ 17 Abs 2 lit 1). Der bisherige Verlauf des Klimawandels legt jedoch nahe, dass die bislang getroffenen Maßnahmen nach dem “Stand der Technik“ bei früheren Projekten nicht ausreichen, um den Klimawandel hintanzuhalten. Somit müsste nach dem Vorsorgeprinzip ein strengerer Maßstab angewendet werden, der die Emission von Treibhausgasen über den “Stand der Technik“ hinaus streng begrenzt.

### **3. Erstellung einer Studie zu den Kapazitätsengpässen auf der Ostbahn bzw. zu deren Ertüchtigung und Anbindung des Flughafen Wien an die Ostbahn mit Elektrobussen - Beweisantrag**

Wir haben in [unserer Stellungnahme und unseren Einwendungen](#) [1] vom 11. Juni 2025 im UVP-Verfahren zur **Flughafenspanne**, im Kap. 2.7 zu den „Kapazitätsengpässen auf der Ostbahn“ Stellung genommen.

In den gutachterlichen Stellungnahmen des Umweltverträglichkeitsgutachtens (UVGA) sehen wir im **Personenverkehr** die von uns zitierte Studie der Arbeiterkammer (AK) „**Pendlerverflechtungen in der Ostregion**“ (Stand: September 2021, [9]), die keine Kapazitätsengpässe identifiziert, nicht widerlegt.

In Kap. 2.7.b) unserer Einwendungen haben wir die Entwicklung des **Schienengüterverkehrs** anhand der Daten der **Schienen – Control** untersucht. In der gutachterlichen Stellungnahme des UVGA heißt es dazu:

Zitat (*kursiv*) aus UVGA, Band 2, Seite 8: „Zur Behauptung, dass das Güterverkehrsaufkommen auf der Schiene sinkt, ist ergänzend festzustellen, dass diese zumeist auf Daten der Rail Cargo Austria (ÖBB-Güterverkehr) beruht. Der Güterverkehrsmarkt auf der Schiene ist liberalisiert, der Marktanteil der Rail Cargo Austria in Nettotonnen lag im Jahre 2023 nach Angabe der Schienen Control GmbH bei etwa 55 %, der der Privatbahnen bei 45 %. Für die Nutzung der Schieneninfrastruktur ist das Güterverkehrsaufkommen aller Eisenbahnverkehrsunternehmen von Relevanz.“

Im Jahresbericht 2023 der Schienen Control [10] wird jedoch in der Fußnote 4 auf Seite 37 festgehalten:  
Zitat (*kursiv*): „Leistungsdaten von Eisenbahnunternehmen, die ihre Daten nicht fristgerecht eingereicht haben, wurden an dieser Stelle mithilfe der Vorjahreswerte und der aktuellen Daten der Infrastrukturbetreiber geschätzt.“

Daraus schließen wir, dass sich die angegebenen Mio. Nettotonnen pro Jahr sehr wohl auf alle Eisenbahnverkehrsunternehmen beziehen und dass der Schienengüterverkehr in Österreich von 2010 bis 2023 insgesamt um 8,9 % abgenommen hat.

Darüber hinaus haben wir im Kap. 2.7.b) unserer [Stellungnahme](#) auf die in unserer Wahrnehmung **geringe Auslastung der Regionalzüge der Linie S60** auf der Ostbahn an Wochenenden und außerhalb der Morgen- und Abendspitzen hingewiesen.

Wir stellen daher folgenden **Beweisantrag**:

Erstellung einer **Studie zu Kapazitätsengpässen auf der Ostbahn** im Personen- und Güterverkehr und **Möglichkeiten der Kapazitätssteigerung**. Einige Maßnahmen zur **Ertüchtigung** dieser Bahnstrecke (selbstredend unter Voraussetzung der Realisierung eines bestmöglichen Schutzes der betroffenen anwohnenden Bevölkerung - Untertunnelung, Tieferlegung, Einhausung etc.) haben wir in unserer [Stellungnahme](#) vom 11. Juni in Kap. 2.7.b) angeführt. Diese Studie sollte auch die Möglichkeit der Anbindung des Flughafen Wien an die Ostbahn mittels **Elektrobus** (z. B. über die geplante B260 Umfahrung Airport Region nach Götzendorf) prüfen. Diese Systemalternative wurde im Umweltbericht 2017 noch nicht untersucht.

#### **4. Detaillierte Ausarbeitung der Trassenvariante „Flughafenspange+“ - Beweisantrag**

Wir haben im Anhang [unserer Stellungnahme und unseren Einwendungen](#) [1] vom 11. Juni 2025 im UVP-Verfahren zur **Flughafenspange** die alternative **Trassenvariante „Flughafenspange+“** ausführlich diskutiert.

Im Umweltverträglichkeitsgutachten UVGA, Band 2 wird zur „Flughafenspange+“ mehrmals gleichlautend angemerkt (Seite 241, 242, 247, 249 und 254):

*Zitat (kursiv): „Zu den angeführten Lösungsvorschlägen ist anzumerken, dass für eine eisenbahnbautechnische Beurteilung auf Grund der Komplexität von Gleistrassierungen eine lage- und höhenmäßige Trassierung der Gleisanlagen zwingend erforderlich wäre. Eine seriöse eisenbahnbautechnische Beurteilung der hier lediglich textlich eingebrachten „Lösungsvorschläge“ ist nicht möglich.“*

Und weiters wird auf Seite 249 und 254 vermerkt:

*Zitat (kursiv): „Auch aus straßenverkehrstechnischer Sicht sind qualifizierte Aussagen dazu, wie sich die Verkehre auf der Straße bei Umsetzung der angeführten Variante „Flughafenspange+“ entwickeln würden ohne entsprechende Verkehrsuntersuchung mit den zugehörigen Prognosen aus Verkehrsmodellen nicht möglich.“*

Schließlich wird auf Seite 254 u. a. ausgeführt:

*Zitat (kursiv): „Für die Gemeinde Bruck a. d. Leitha ergibt sich mit einem Bahnhof „Bruck a. d. Leitha Nord“ der „Flughafenspange+“ eine bessere Erschließung für den Norden der Gemeinde Bruck a. d. Leitha (inkl. Eco-Plus-Park) sowie eine Entlastung des bestehenden Bahnhofes Bruck/Leitha der Ostbahn, – der jedoch nach wie vor eine bessere Anbindung für den Süden der Gemeinde (inkl. Bruckneudorf) darstellt.“*

Wir stellen daher folgenden **Beweisantrag**:

**Erstellung einer detaillierten Ausarbeitung der Trassenvariante „Flughafenspange+“**, damit die Auswirkungen auf Siedlungsräume, Verkehrserschließung und alle relevanten Schutzgüter im Vergleich zur derzeit geplanten Variante beurteilt werden können.

Mit freundlichen Grüßen

ARGE – BAHN Trautmannsdorf an der Leitha

Vertreter der Bürgerinitiative

Rudolf Klau (Verehrter der BI)  
Josef Mikani  
Mag. Karl Hainig  
Renate Kowal  
Lig. Fik

# Anhang

## CO<sub>2</sub> – Bilanz der Flughafenspange

Bezugnehmend auf [unsere Stellungnahme und unsere Einwendungen](#) [1] vom 11. Juni 2025 im UVP-Verfahren zur **Flughafenspange** und der gutachterlichen Stellungnahme im Umweltverträglichkeitsgutachten (UVGA) möchten wir Folgendes anmerken:

Zitat (kursiv) UVGA, Band 1, Seite 44:

*„Der Anteil der Emissionen klimawirksamer Gase infolge der Bauphase beträgt mit 8.250 t/a weniger als 0,1 % verglichen mit der Gesamtemission des Landes Niederösterreich (14,8 Mio t/a) und ist daher als irrelevant einzustufen. Die gesamte Emission von CO<sub>2</sub>-Äquivalenten in der 7-jährigen Bauphase wurde im Klima- und Energiekonzept mit rd. 58.000 t angegeben.*

*Die Erreichung der österreichischen Klimaschutzziele wird durch die baubedingten Emissionen nicht gefährdet. Zudem liegen die Gesamtemissionen der zehnjährigen Bauphase unter dem Einsparungspotential eines einzigen Betriebsjahres. Die Auswirkungen durch die Emissionen klimawirksamer Gase in der der Bauphase wird als geringfügig eingestuft.*

*Im Betrieb des Vorhabens können jährlich rd. 3.800 Tonnen CO<sub>2</sub> -Äquivalente eingespart werden.“*

Die Gesamtemissionen von 58.000 t liegen nicht unter 3.800 t/a Einsparungspotenzial eines einzigen Betriebsjahres!

Nicht schlüssig ist auch, dass der Anteil der Emissionen klimawirksamer Gase infolge der Bauphase (8.250 t/a) als irrelevant eingestuft wird, während das (noch kleinere) Einsparungspotenzial von 3.800 t/a als Argument für die Flughafenspange angeführt wird („Beitrag zum Klimaschutz“, Umweltbericht 2017, Seite 161). Wäre somit nicht auch das Einsparungspotenzial durch die Flughafenspange irrelevant?

Gutachterliche Stellungnahme im UVGA, Band 2, Seite 186:

Zitat: „... Wie hoch der Anteil an Elektrofahrzeugen am gesamten Kfz-Bestand im Jahr 2040 sein wird, ist angesichts der aktuellen Entwicklungen auf EU-Ebene unsicher, jedenfalls nicht bei 100%.“

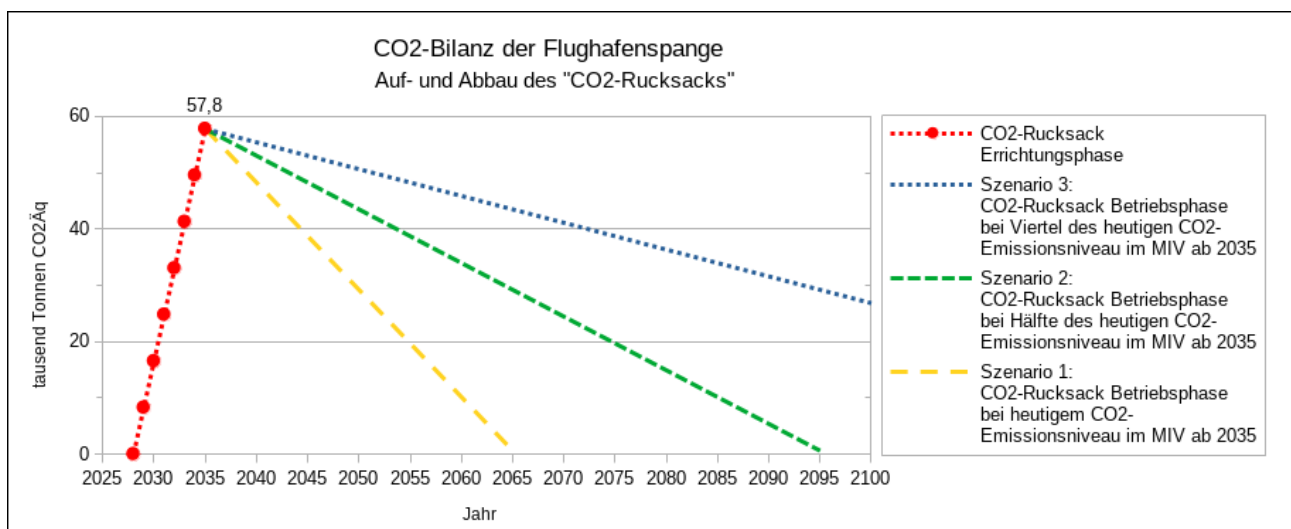
Dazu möchten wir Folgendes ausführen:

Angesichts der Unsicherheit des Anteils an Elektrofahrzeugen ab dem Jahr 2035 – dem Jahr der geplanten Fertigstellung der Flughafenspange – sind in Abb. 2 verschiedene Szenarien ab 2035 dargestellt. Laut UVE-Fachbeitrag Klima- und Energiekonzept (AMP002-UV-KE00AL-00-03020-F00) werden durch den Bau der Flughafenspange **Treibhausgasemissionen** von 57.762 t CO<sub>2</sub>Äq („CO<sub>2</sub>-Rucksack“) verursacht (Seite 41, Tabelle 38).

Dem steht nach dem Bau der Flughafenspange eine **Ersparnis von Treibhausgasemissionen** des Kfz-Verkehrs von 1.905 t CO<sub>2</sub>Äq pro Jahr (heutiges Emissionsniveau im motorisierten Individualverkehr (MIV)) gegenüber (Tabelle 39). Damit würde es rd. 30 Jahre bis 2065 dauern bis der „CO<sub>2</sub>-Rucksack“ wieder abgetragen ist (siehe Abb. 2, Szenario 1).

Bei Annahme, dass sich die CO<sub>2</sub>Äq-Emissionen im MIV durch den vermehrten Einsatz von Elektrofahrzeugen nach 2035 im Durchschnitt halbieren, würde die Abtragsphase des „CO<sub>2</sub>-Rucksacks“ bis 2095 dauern (Abb. 2, Szenario 2).

Schließlich würden in einem Szenario, in dem die CO<sub>2</sub>Äq-Emissionen im MIV durch einen massiveren Ausbau der Elektromobilität nach 2035 im Durchschnitt auf ein Viertel sinken, vom „CO<sub>2</sub>-Rucksack“ im Jahr 2100 noch rd. 27.000 t CO<sub>2</sub>Äq übrig bleiben. Diese könnten erst nach 2100 möglicherweise abgebaut werden (Abb. 2, Szenario 3).



**Abbildung 2:** CO<sub>2</sub>-Bilanz der Flughafenspange mit einer durchschnittlichen CO<sub>2</sub>Äq-Emission in der Errichtungsphase von rund 8,3 tausend Tonnen pro Jahr und verschiedenen Szenarien nach 2035.

Quelle: UVE (302 Klima- und Energiekonzept, Tabelle 38 und Tabelle 39);

Grafik: eigene Darstellung

Daraus folgt, dass die Flughafenspange im Zeitraum zwischen dem Baubeginn und dem Ende der Abbauphase des „CO<sub>2</sub>-Rucksacks“ den Klimawandel durch ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen anheizt, statt ihn zu bekämpfen, wie im Umweltbericht 2017 argumentiert wird („Beitrag zum Klimaschutz“, Umweltbericht 2017, Seite 161).

## Quellen

ÖBB Flughafenspange, Einreichunterlagen konsolidiert:

<https://eib.elak.gv.at/fsc/public/31g0zrg19fcwv2j5tsowu9ehez>

Umweltverträglichkeitsgutachten zur Flughafenspange:

Band 1: <https://eib.elak.gv.at/fsc/public/2x2qtfzsrz6tr1ft754kwojbfm>

Band 2: <https://eib.elak.gv.at/fsc/public/0zeb88jaqhuzj0hsurzk6u645n>

- [1] [https://drive.google.com/file/d/1F-v0XYS1tnLnXYOn\\_BoiGmF\\_O6x3V\\_Q/view?usp=sharing](https://drive.google.com/file/d/1F-v0XYS1tnLnXYOn_BoiGmF_O6x3V_Q/view?usp=sharing)
- [2] <https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:36dc7615-8117-4696-98db-af14b0a1c397/umweltbericht.pdf>
- [3] <https://www.statistik.at/fileadmin/publications/20251010ProjektberichtAea.pdf>
- [4] <https://www.statistik.at/fileadmin/publications/20251010ProjektberichtAeaAnhang.pdf>
- [5] <https://www.wko.at/statistik/prognose/prognose.pdf>
- [6] [https://www.ccca.ac.at/fileadmin/00\\_DokumenteHauptmenue/02\\_Klimawissen/Papiere/THG-Budget\\_Hintergrundpapier\\_CCCA.pdf](https://www.ccca.ac.at/fileadmin/00_DokumenteHauptmenue/02_Klimawissen/Papiere/THG-Budget_Hintergrundpapier_CCCA.pdf)
- [7] [https://unfccc.int/sites/default/files/resource/1.GCP\\_.pdf](https://unfccc.int/sites/default/files/resource/1.GCP_.pdf)
- [8] [https://www.bmimi.gv.at/dam/jcr:095c662f-b754-4c7b-a290-719cf8a96b70/Wertschoepfungswirkung\\_ASFNAG-Projekte.pdf](https://www.bmimi.gv.at/dam/jcr:095c662f-b754-4c7b-a290-719cf8a96b70/Wertschoepfungswirkung_ASFNAG-Projekte.pdf)
- [9] <https://emedien.arbeiterkammer.at/viewer/api/v1/records/AC16320796/files/source/AC16320796.pdf>
- [10] [https://www.schienencontrol.gv.at/files/1-Homepage-Schienen-Control/1f-Publikationen/SC-Jahresbericht\\_2023\\_Web.pdf](https://www.schienencontrol.gv.at/files/1-Homepage-Schienen-Control/1f-Publikationen/SC-Jahresbericht_2023_Web.pdf)

Anmerkung: Zitate und Bezüge auf externe Literatur in dieser Stellungnahme stützen sich auf Teile der angegebenen Quellen. Der vollständige Zusammenhang ist der jeweiligen Quelle zu entnehmen.