

Zweigleisiger Ausbau
Pottendorfer Linie | Abschnitt Ebreichsdorf

MAI 2014



Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

die Pottendorfer Linie stellt einen wichtigen Teil der neuen Südstrecke dar. Der zweigleisige Ausbau der Strecke, die zwischen Wien und Wr. Neustadt verläuft, ist bereits abschnittsweise erfolgt und wird in den nächsten Jahren fortgesetzt. Mit der vorliegenden Broschüre wollen wir Sie über den aktuellen Stand der Planungen zum weiteren zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie, im Konkreten über den Streckenabschnitt zwischen Münchendorf und Wampersdorf, informieren.

Für die Bevölkerung der Gemeinde Ebreichsdorf ist vor allem die Entschei-

dung einer zukünftigen neuen Trasse für die Bahnstrecke von großem Interesse. Die ersten Planungen für einen Trassenverlauf in diesem Streckenabschnitt gab es bereits im Jahr 2000. Die ersten Planungsvarianten wurden ab dem Jahr 2007 vorgestellt und in zahlreichen Gemeindeforen und Runden Tischen weiterentwickelt.

An dieser Stelle darf ich mich für die in erster Linie konstruktiven Gespräche, die manchmal auch emotional geführt wurden, bei allen an den Runden Tischen teilnehmenden Akteuren recht herzlich bedanken. Gemeinsam konnte

so kontinuierlich der Weg zu einer endgültigen Trassenfindung ausgearbeitet werden. Alle Teilnehmer haben sich im Rahmen der Gespräche intensiv eingebracht, um eine für alle Betroffenen akzeptable Lösung zu finden. Wir sind überzeugt, dass es auch eine verkehrs- und raumplanerische Lösung ist, durch die sich die Region rund um Ebreichsdorf in Zukunft positiv weiterentwickeln wird.

Für das Projektteam:
Ing. Peter Ullrich
(Projektleiter)

Die neue Südstrecke

Der Ausbau der neuen Südstrecke (Wien – Graz – Klagenfurt – Villach) ist eine der größten und bedeutendsten heimischen Infrastruktur-Ausbau-offensiven des Jahrhunderts. Mit seinen Schlüsselprojekten Hauptbahnhof Wien, Pottendorfer Linie zwischen Wien und Wiener Neustadt, Semmering-Basistunnel neu, Hauptbahnhof Graz sowie Koralmbahn. Insgesamt investiert die ÖBB-Infrastruktur AG im Auftrag der Republik Österreich rund 11 Mrd. Euro in den Ausbau der gesamten österreichischen Südstrecke.

Attraktive Mobilität

Was entlang der Weststrecke durch den forcierten viergleisigen Ausbau erfolgreich gelungen ist, das soll auch auf der Südstrecke bis 2024 Realität werden. Dank der gezielten Investitionen in den Schieneninfrastrukturausbau startet dann auch die Südstrecke in eine neue Zeitrechnung. Für den Fahrgast wird eine erhebliche Stei-

gerung des Reisekomforts und eine merkliche Zeitersparnis spürbar. Nach der Fertigstellung sämtlicher Schlüsselprojekte wird sich die Fahrtzeit von Wien nach Graz auf knappe zwei Stunden, von Graz nach Klagenfurt von drei Stunden auf weniger als eine Stunde verkürzen. Das spart BahnfahrerInnen nicht nur Zeit, sondern sichert auch wertvolle Lebensqualität. So wird die Bahn zu einer interessanten Alternative für das Auto.

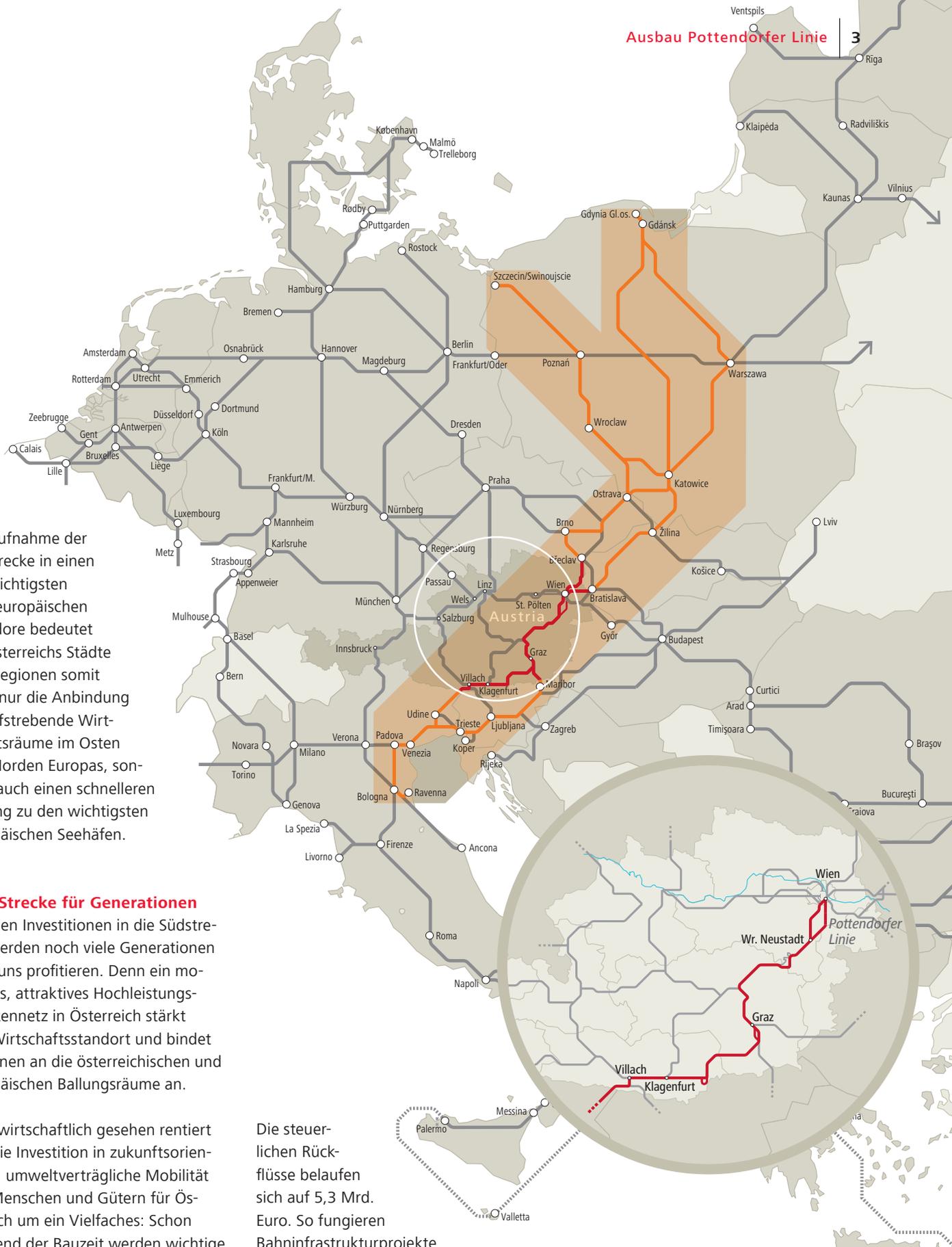
Der Ausbau der neuen Südstrecke bildet auch die Basis für ein attraktives Güterverkehrs-Infrastrukturnetz, das die Konkurrenzfähigkeit Österreichs innerhalb Europas sichert. Vor allem die großen Tunnelprojekte werden eine merkliche Effizienzsteigerung im Güterverkehr bedeuten.

Wichtig für Europa

Im europäischen Kontext ist die Südstrecke ein wichtiges Teilstück der

transeuropäischen Verkehrsverbindung zwischen der Ostsee und der Adria: Als Südteil des sogenannten Baltisch-Adriatischen-Korridors liegt sie am von der Europäischen Union definierten Kernnetz (Core Network). Dieses Kernnetz besteht aus neun multimodalen Korridoren, von denen vier auch durch Österreich führen. Der Rhein-Donau-Korridor mit der österreichischen Weststrecke, der Skandinavisch-Mediterrane-Korridor über den Brenner, der Orient-Ostmediterrane-Korridor mit der Verbindung Richtung Brno und Budapest und der Baltisch-Adriatische-Korridor mit der neuen Südstrecke.

Das Kernnetz ersetzt die früheren Prioritären Projekte 1 – 30 des Transeuropäischen Verkehrsnetzwerkes (TEN). Der Schwerpunkt im neuen TEN-Kernnetz liegt dabei an Vorhaben, die Engpässe beseitigen den grenzüberschreitenden Verkehr fördern und umweltfreundliche Verkehrsträger, darunter vor allem die Schiene, attraktiver gestalten.



Ausbau Pottendorfer Linie 3

Die Aufnahme der Südstrecke in einen der wichtigsten transeuropäischen Korridore bedeutet für Österreichs Städte und Regionen somit nicht nur die Anbindung an aufstrebende Wirtschaftsräume im Osten und Norden Europas, sondern auch einen schnelleren Zugang zu den wichtigsten europäischen Seehäfen.

Eine Strecke für Generationen

Von den Investitionen in die Südstrecke werden noch viele Generationen nach uns profitieren. Denn ein modernes, attraktives Hochleistungsstreckennetz in Österreich stärkt den Wirtschaftsstandort und bindet Regionen an die österreichischen und europäischen Ballungsräume an.

Volkswirtschaftlich gesehen rentiert sich die Investition in zukunftsorientierte, umweltverträgliche Mobilität von Menschen und Gütern für Österreich um ein Vielfaches: Schon während der Bauzeit werden wichtige Arbeitsplatzeffekte generiert, die später im Vollbetrieb noch verstärkt werden. Laut einer Studie des Instituts für Höhere Studien werden während der Bauphase durchschnittlich 4.000 Arbeitsplätze und in der Betriebsphase circa 15.000 zusätzliche nachhaltig gesicherte Arbeitsplätze geschaffen.

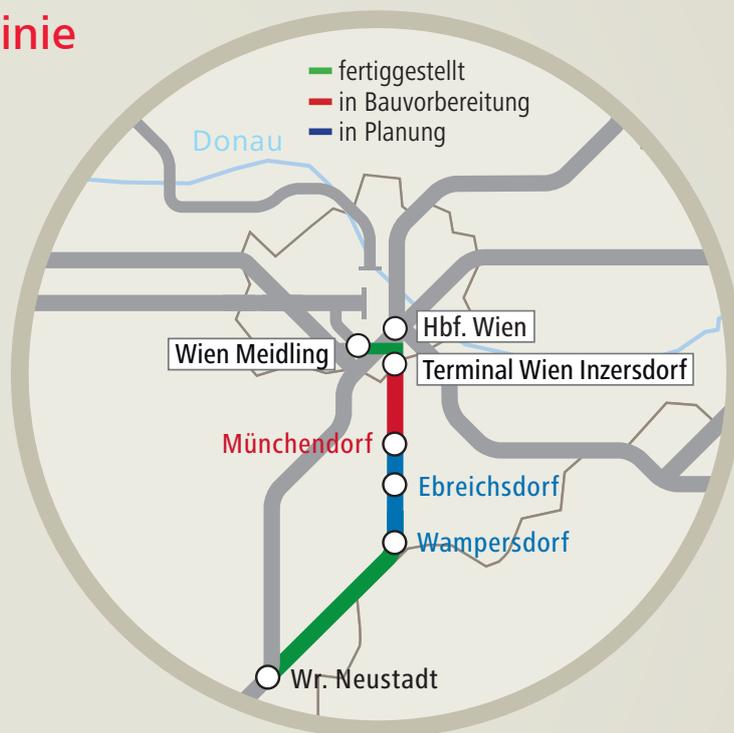
Die steuerlichen Rückflüsse belaufen sich auf 5,3 Mrd. Euro. So fungieren Bahninfrastrukturprojekte als Konjunkturlokomotive für Österreich.

Der Ausbauswerpunkt entlang der Südstrecke schont auf langfristige Sicht außerdem unsere Umwelt. Denn die Bahn überholt in der Ausstoß-Bilanz andere Verkehrsmittel deutlich: Eine Bahn-

fahrt verursacht im Vergleich zu einer PKW-Fahrt zwölfmal weniger CO₂. Der Gütertransport auf der Schiene emittiert im Vergleich zum LKW je Tonnenkilometer rund 18-mal weniger Treibhausgase.

Ausbau der Pottendorfer Linie

Ein immer größer werdendes Verkehrsaufkommen auf Straße und Schiene erfordert verstärkte Maßnahmen und Investitionen in den Ausbau des Verkehrsnetzes. Vor allem im Großraum Wien verlangen die täglichen Staus auf den Straßen, die innerstädtische Ausweitung der Kurzparkzonen und ein verändertes Mobilitätsverhalten der Bevölkerung eine stärkere Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und ein rechtzeitiges Weiterentwickeln von infrastrukturellen Maßnahmen. Der zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie stellt dabei eine wichtige Maßnahme zur Kapazitätserweiterung dar. National gesehen ist die Pottendorfer Linie ein wichtiger Teil der neuen Südstrecke und international betrachtet des Baltisch-Adriatischen-Korridors.



Ausbau von regionaler Bedeutung

Der Ausbau der Pottendorfer Linie schafft die Voraussetzungen für ein besseres Angebot im Fernverkehr als auch im Nahverkehr für tausende Pendlerinnen und Pendler südlich von Wien. Zusätzlich sichern die Ausbaumaßnahmen auf Jahre Arbeitsplätze und daraus resultierend die Wertschöpfung in der Region.

Projekte dieser Größe werden aus zeitlichen und bauphysikalischen Gründen meist in einzelne Bauabschnitte unterteilt. Bei der Pottendorfer Linie wurden bereits die Bereiche zwischen Wampersdorf und Wr. Neustadt und – bis auf ein kleines Teilstück – zwischen dem Bahnhof Wien Meidling bis zur neu errichteten Haltestelle Wien Blumental zweigleisig ausgebaut.

In der nächsten Etappe erfolgt nun der Ausbau der Strecke auf niederösterreichischem Gebiet zwischen

Hennersdorf und Wampersdorf. Im ersten Schritt wird der bereits im Jahr 2009 zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) eingereichte Streckenabschnitt zwischen Hennersdorf und Münchendorf ausgebaut.

Fahrgastnutzen steht im Vordergrund

Der Ausbau der Strecke erfolgt unter laufendem Betrieb beziehungsweise einzelnen möglichst kurzen Streckensperrungen. Durch diese Maßnahmen werden die Pendlerinnen und Pendler aus der Region, von und nach Wien beziehungsweise Wiener Neustadt, von den Bauarbeiten so wenig wie möglich beeinträchtigt. Im Zuge der Ausbaumaßnahmen werden die Bahnhöfe in Hennersdorf, Achau und Münchendorf modernisiert bzw. in Ebreichsdorf in neuer Lage errichtet. Angehobene Bahnsteigzugänge er-

höhen die Sicherheit der Fahrgäste und ermöglichen ein leichtes Ein- und Aussteigen in moderne Nahverkehrszüge. Es entstehen neue attraktive Verkehrsstationen mit witterungsgeschützten Bahnsteigen, transparenten Wartekojen, modernen Informationssystemen wie der automatischen Zugzielanzeige, Lautsprechern und Monitoren.

Mehr Sicherheit

Die Ausbaumaßnahmen leisten einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zwischen Straße und Schiene. Beim Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Hennersdorf bis Wampersdorf werden alle niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen aufgelassen und durch Unter- oder Überführungen ersetzt. Wartezeiten an geschlossenen Schrankenanlagen gehören dann der Vergangenheit an.

Trassenauswahl Ebreichsdorf

Im Abschnitt Ebreichsdorf konzentrierten sich die Planungen der letzten Jahre auf einen Vergleich möglicher Trassenvarianten. In diesem Bereich wird die Strecke nicht entlang der alten Bestandstrecke ausgebaut, sondern erhält eine neue Trassenlage zwischen Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf.

Das bedeutet zukünftig:

- Entlastung der Einwohner im Stadtgebiet von Ebreichsdorf samt innerörtlichem Entwicklungsraum
- Verbesserung der Parkplatzsituation beim zukünftigen Bahnhof

hof durch eine neue, erweiterte Park&Ride-Anlage

- Anbindungen an regionale Busverbindungen
- Errichtung von Lärmschutzwänden in der Nähe von Siedlungsgebieten
- Verbesserung für den Bahnbetrieb mit höheren Geschwindigkeiten von bis zu 200 km/h

Die alte Bestandstrecke durch Ebreichsdorf wird aufgelassen. Durch die neue Lage des Bahnhofes an der L150 Bahnstraße zwischen Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf ändern sich

für die Fahrgäste die Zufahrtswege zum Bahnhof.

Im Abschnitt Ebreichsdorf wurde zum ersten Mal im Jahr 2000 eine Studie zum Ausbau der Pottendorfer Linie vorgestellt. Im Zuge dieser Studie wurde von einem Ausbau der Bestandstrecke durch den Ort ausgegangen. Um alle Anregungen und Ideen der beteiligten Interessensgruppen zu berücksichtigen, wurde im Jahr 2007 seitens der ÖBB-Infrastruktur AG ein strukturiertes und umfangreiches Trassenauswahlverfahren gestartet.

Trassenentscheidung gefallen

Aus der Empfehlung des Trassenauswahlverfahrens traf die ÖBB-Infrastruktur AG Ende 2013 die Entscheidung zu Gunsten der „Variante Ost“ mit einer neuen Trassenlage zwischen Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf. Aufgrund der günstigeren Straßen- und Wegquerung wurden in Abstimmung mit der Stadtgemeinde Ebreichsdorf die Weiterverfolgung der Halbhochlage beschlossen.

Die exakte Lage des Bahnhofes wurde im Zuge eines gesonderten Auswahlverfahrens fixiert. Die Entscheidung wurde zugunsten der Lage des Bahnhofes an der Landesstraße L150 Bahnstraße mit einer Park&Ride-Anlage westlich der Bahn getroffen. Dieser Standort weist eine gute Erreichbarkeit über die L150 und optimale Anbindung an regionale Buslinien auf. Zudem gewährleistet die westliche Orientierung der Park&Ride-

Anlage einen weitest möglichen Abstand zum Siedlungsbereich.

Unter Mitarbeit der Gemeinde wurden für die getroffene Variante weitere Detailfragen geklärt. Diese Optimierungen gehen in weiterer Folge in die Einreichplanung zum eisenbahnrechtlichen Verfahren und zur Umweltverträglichkeitsprüfung, bei der alle Parteien offiziell gehört werden, ein.



Wie funktioniert das Trassenauswahlverfahren?

1. SCHRITT

Entwurf der Trassenvarianten und Grobprüfung

- Entwicklung Trassenvarianten
- Einbringung/Bearbeitung von Trassenvorschlägen

Im ersten Schritt erfolgte die Entwicklung von verschiedenen Trassenvarianten.

2. SCHRITT

Trassenauswahl

- Kriterienkatalog, Kriterien-gewichtung
- Beurteilung der Trassenvarianten
- Festlegung der Auswahltrasse

Im zweiten Schritt wurden sechs Varianten zur Weiterverfolgung vorgeschlagen.

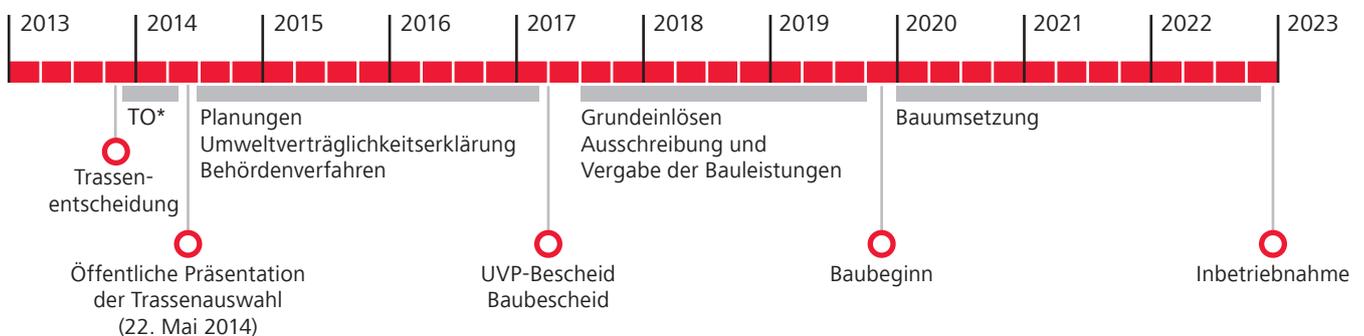
3. SCHRITT

Trassenoptimierung und Maßnahmenplanung

- Trassenoptimierung
- Entwicklung von Begleitmaßnahmen an der Auswahltrasse
- Einbringen Erarbeiten von Vorschlägen
- Entscheidung über die Begleitmaßnahmen

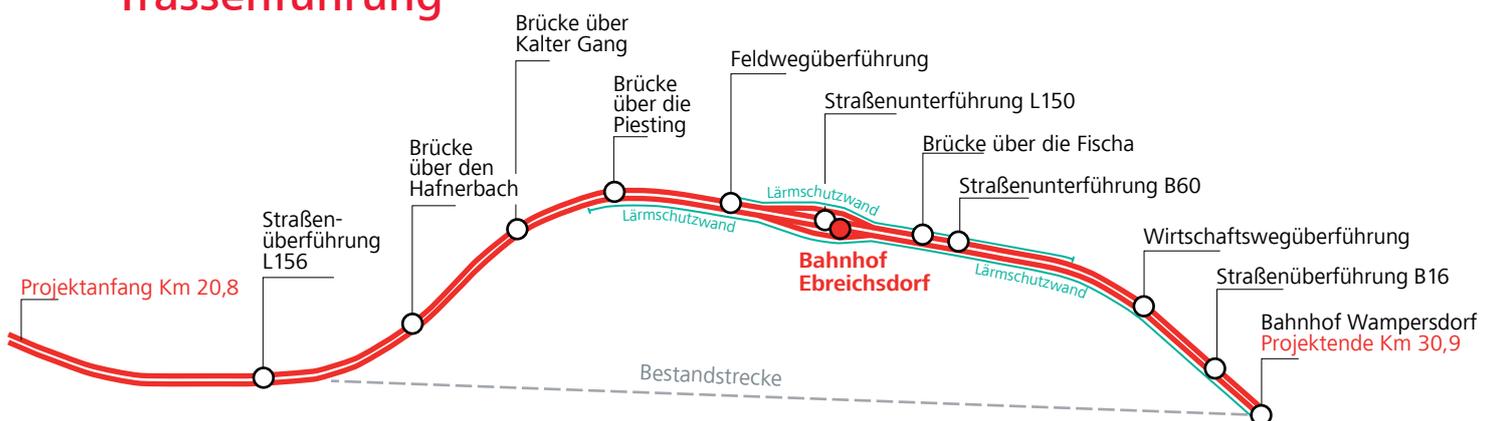
Im letzten Schritt wurden Detailfragen für die Auswahltrasse geklärt.

Pottendorfer Linie – Abschnitt Ebreichsdorf: Terminplan



* Trassenoptimierung und Maßnahmenplanung

Trassenführung



Planungen in Abstimmung mit der Öffentlichkeit

Die Planung und der Bau eines neuen Streckenabschnittes ist kein kurzfristig angelegtes Projekt, sondern bedarf einer weitsichtigen Planung. Um den Eingriff in den Lebensraum der Bevölkerung so gering wie möglich zu halten, setzt die ÖBB-Infrastruktur AG daher seit Planungsbeginn zum Ausbauvorhaben der Pottendorfer Linie, wie bei anderen Großprojekten auch, auf einen intensiven Informationsaustausch und Dialog mit der Bevölkerung. Diese Gespräche wurden im Rahmen von Informationsveranstaltungen, Arbeitsforen und Runden Tischen durchgeführt.

Gesprächsplattform – Runder Tisch

Nach insgesamt sechs Arbeitsforen mit Bürgermeister und Gemeinderat in den

Jahren 2007 und 2008 wurde im Jahr 2010 eine Gesprächsplattform in Gestalt eines Runden Tisches eingerichtet. Dies ermöglicht die intensive Zusammenarbeit aller Betroffenen. Für die Klärung von Detailfragen wurden auf Grundlage von Beschlüssen des Runden Tisches Arbeitskreise tätig.

Die Planer haben so die Möglichkeit, sich umgehend mit Detailfragen zu befassen und Lösungen auszuarbeiten.

Wichtig für das Gelingen dieses Forums sind folgen Kriterien:

- die professionelle Vorbereitung (Visualisierungen, Pläne, schriftliche Unterlagen, Daten und Fakten)
- die Transparenz
- das Dokumentieren und Einarbeiten der Lösungen in das Planungsprojekt

Folgende Veranstaltungen wurden bis zum Frühjahr 2014 abgehalten:

- 13 Runde Tische sowie 3 Arbeitskreise
- eine „Bereisung zur Umfahrung Enns“
- 8 Arbeitskreise zur Optimierung der Trasse abgehalten.

MITGLIEDER DES RUNDEN TISCHES

- Neutrale Moderatoren
- Vertreter der Gemeinde Ebreichsdorf
- Ortsplaner
- Vertreter der ÖBB
- Fachexperten
- Vertreter des Verkehrs Verbundes Ostregion (VOR)
- Vertreter des Landes NÖ

Umweltaspekte werden berücksichtigt

Bereits in der Planungsphase werden neben der technischen und wirtschaftlichen Betrachtung des Projektes auch die umweltrelevanten Themen berücksichtigt.

Das heißt im Konkreten:

- Geringe Beeinträchtigung der Lebensräume von Menschen, Tieren und Pflanzen
- Schonung ökologischer Schutzgüter und Planung von Ausgleichsmaßnahmen

- Aufrechterhaltung der Verkehrswege
- Sicherer Hochwasserablauf bei quenden Flüssen und Bächen

Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft im Trassenumfeld vorgesehen. Das Projekt wird entsprechend der Vorgaben des österreichischen Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G 2000) einer

Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterzogen.

Ziel der UVP ist, alle Belange einer intakten Umwelt zu berücksichtigen und Folgeschäden zu vermeiden. Umweltauswirkungen werden daher im Projekt ganzheitlich und umfassend betrachtet. Die Beurteilung obliegt der zuständigen Behörde im BMVIT. Das Genehmigungsverfahren wird unter Beteiligung der Öffentlichkeit transparent und nachvollziehbar abgehandelt.



Kontakt:

ÖBB-Infrastruktur AG

**Geschäftsbereich Marktmanagement und Kommunikation
Team Projektinformation**

1020 Wien, Praterstern 3
Tel. +43 1 93000 32611

E-Mail: infra.kundenservice@oebb.at
infra.oebb.at



QR-Code auf Ihrem
Smartphon einscannen
und online informieren.

Geschäftsbereich Projekte Neu-/Ausbau

Projektleitung Wien Süd

1150 Wien, Sparkassaplatz 6

Impressum:

ÖBB-Werbung GmbH im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG
Prod.Nr.: 117314-0502
Medieninhaber: ÖBB-Infrastruktur AG
Text: ÖBB-Infrastruktur AG
Visualisierung: Geoconsult Wien ZT GmbH, www.gcvision.at
Foto und Grafik: ÖBB
Gestaltung: Irene Weichselbaumer
Druck: Paul Gerin, PG-DVS, 1140 Wien
Stand: Mai 2014