

Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie



Concrete Student Trophy 2014

Baltisch-Adriatischer Korridor

- Europaparlament und Verkehrsministerrat haben 11/2013 die Beschlüsse für die Revision der **TEN-T** beschlossen
- In Kraft getreten mit 01.01.2014
- Von individuellen Projekten hin zu einem **Kernnetz mit strategischen Korridoren**



Baltisch-Adriatischer Korridor in Österreich



BALTIC - ADRIATIC

NORTH SEA - BALTIC

MEDITERRANEAN

ORIENT / EAST-MED

SCANDINAVIAN - MEDITERRANEAN

RHINE - ALPINE

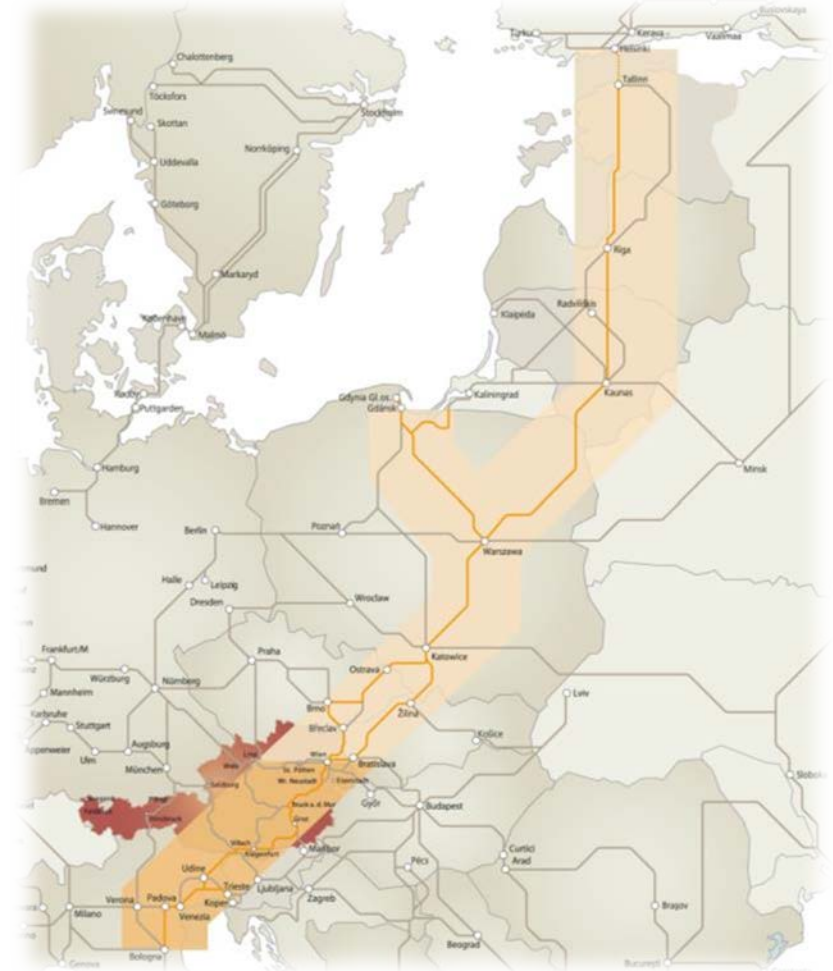
ATLANTIC

NORTH SEA - MEDITERRANEAN

RHINE - DANUBE

Nutzen des Baltisch-Adriatischen Korridors

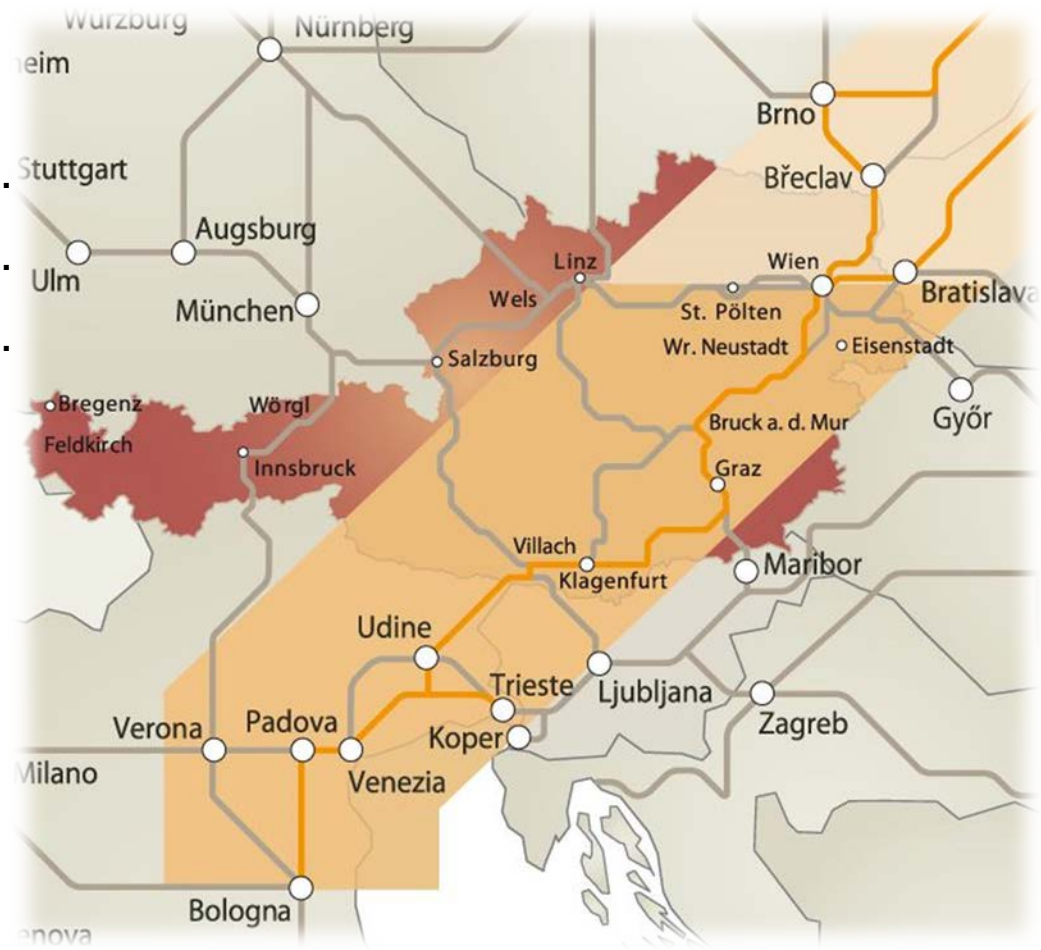
- Beseitigung der **größten Engpässe** entlang des gesamten Korridors
- Beitrag zur Schaffung einer **durchgängigen Alpen querenden HL-Verbindung** zwischen Ostsee und Adria
- Intermodale **Verknüpfung** der Verkehrsströme zu anderen TEN-Verkehrsachsen
- Korridor bindet **südliche Bundesländer** besser ein
- Errichtung der Verkehrsdrehscheibe **Hauptbahnhof Wien**
- **Verkürzung der Fahrzeit** Wien-Graz auf 1:50h, Wien-Klagenfurt auf 2:40h
- Konzeption der Strecke als **Flachbahn** – Auswirkungen auf die Konkurrenzfähigkeit des Schienen-Güterverkehrs
- **Hohe Markterschließungs-Potenziale** für den Personenverkehr



bereits erhaltene Förderung:

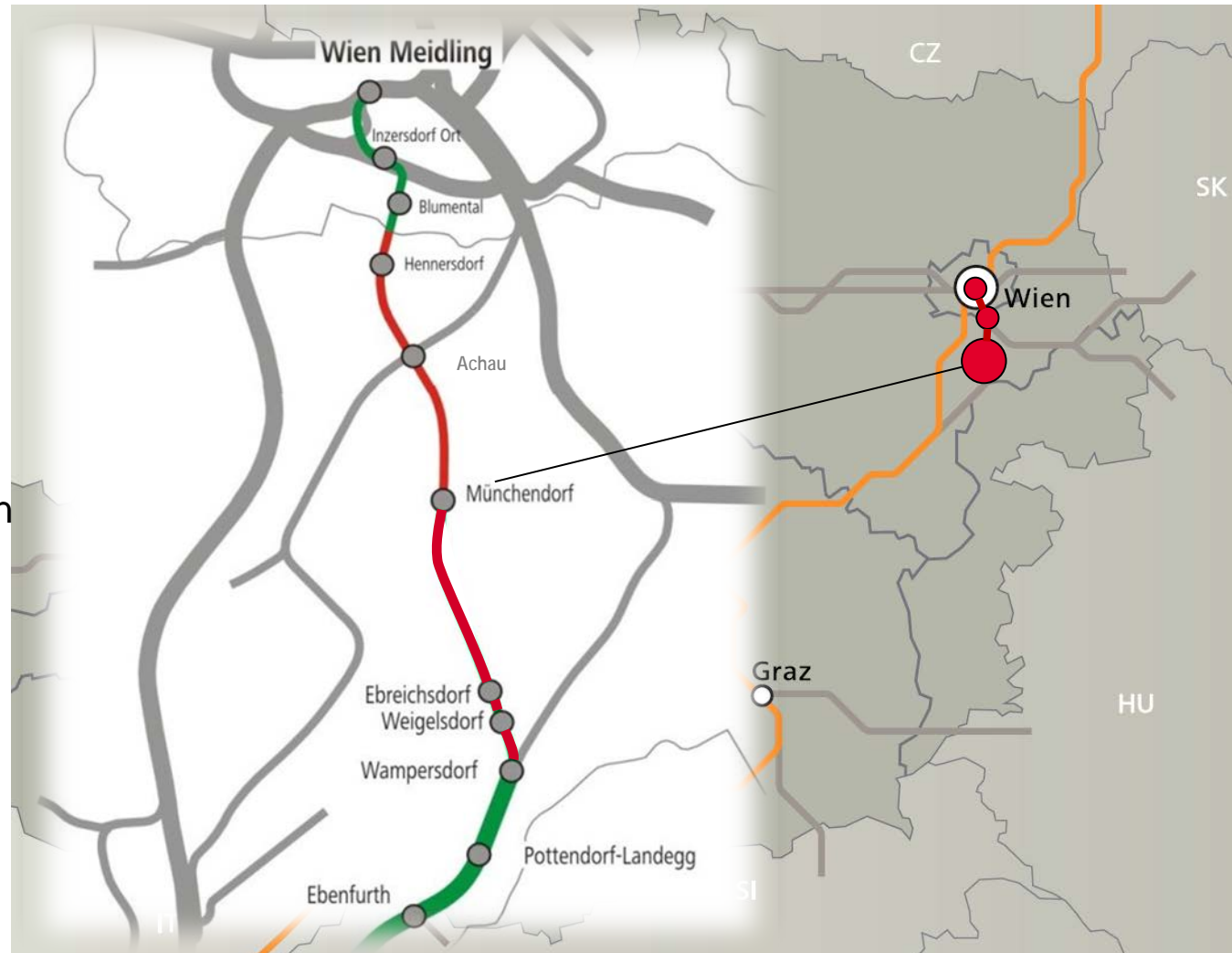
Pottendorfer Linie	
Meidling - Blumental	ca. € 2,5 Mio.
Gloggnitz – Mürzzuschlag	ca. € 1,2 Mio.
Koralmbahn Planung	ca. € 3,5 Mio.

Aktuell läuft TEN-Förderungsantrag für
Planungsleistungen für die Pottendorfer
Linie, Abschnitt Ebreichsdorf



Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie Projektumfang

- Wien Meidling - Bf. Blumental 2000-2011 (größtenteils) zweigleisig ausgebaut
- **Henndorf - Mündendorf UVP genehmigt, in Bauvorbereitung**
- Abschnitt Ebreichsdorf Trassenauswahlverfahren im Abschluss
- Wampersdorf - Wr. Neustadt seit 1983 zweigleisig
- 650,2 Mio Euro (Rahmenplan 2013-2018, vorausvalorisiert)
- Fertigstellung 2022



Verkehrsangebot / Kundennutzen:

- Zweite leistungsfähige Bahnstrecke im Südraum von Wien im Rahmen des Zielnetzes 2025+ und des Baltisch-Adriatischen-Korridors
- Entlastung der Südbahn
- Verbesserung Nahverkehrsangebot auf der Pottendorfer Linie
- Zulaufstrecke für neuen Terminal Wien Inzersdorf
- Erhöhung der Streckenkapazität zur Abwicklung der Prognosezugzahlen 2025+ in der Höhe von 324 Zügen (derzeit ca. 90 Züge / Tag im 16 Stunden Betrieb)

Strategisch / Qualitativ:

- Leistungsfähige Ergänzungs- und Ausweichstrecke der Südbahn
- Kapazitätserhöhung als Voraussetzung für Nahverkehrsverdichtung im südlichen Wiener Umland
- Anbindung Terminal Wien Inzersdorf an eine leistungsfähige Verbindung Richtung Süden
- Einhaltung der Knoten-Kantenzeiten für Züge von 30 Minuten Wien Meidling – Wr. Neustadt auch über die Pottendorfer Linie

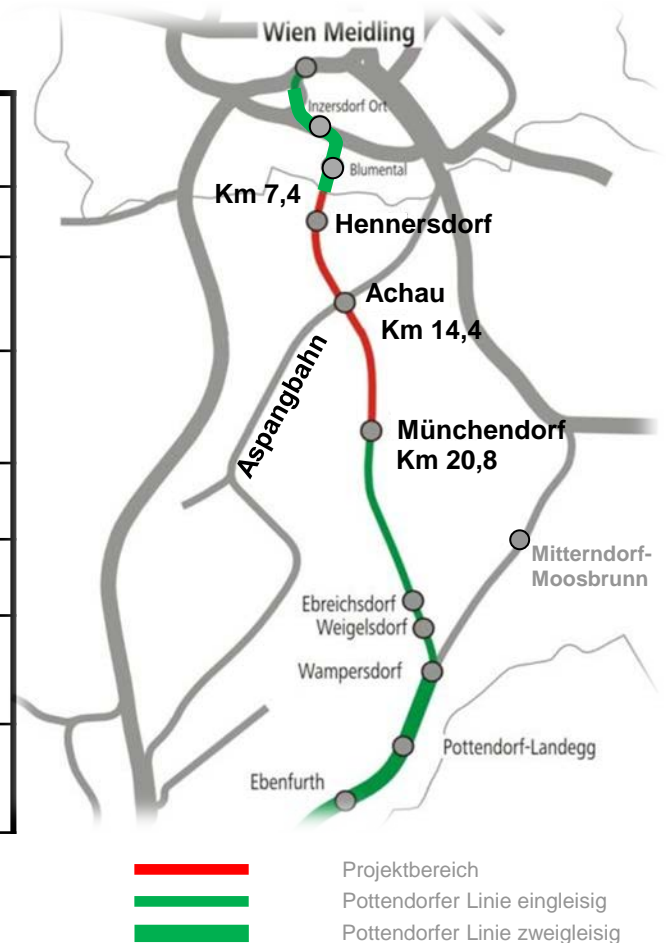
Sicherheitsaspekt:

- Ersatz der niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen durch Über- bzw. Unterführungen
- Erneuerung der bestehenden Sicherungsanlage
- Errichtung von schienenfreien Bahnsteigzugängen

Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie Abschnitt Hennersdorf - Münchendorf

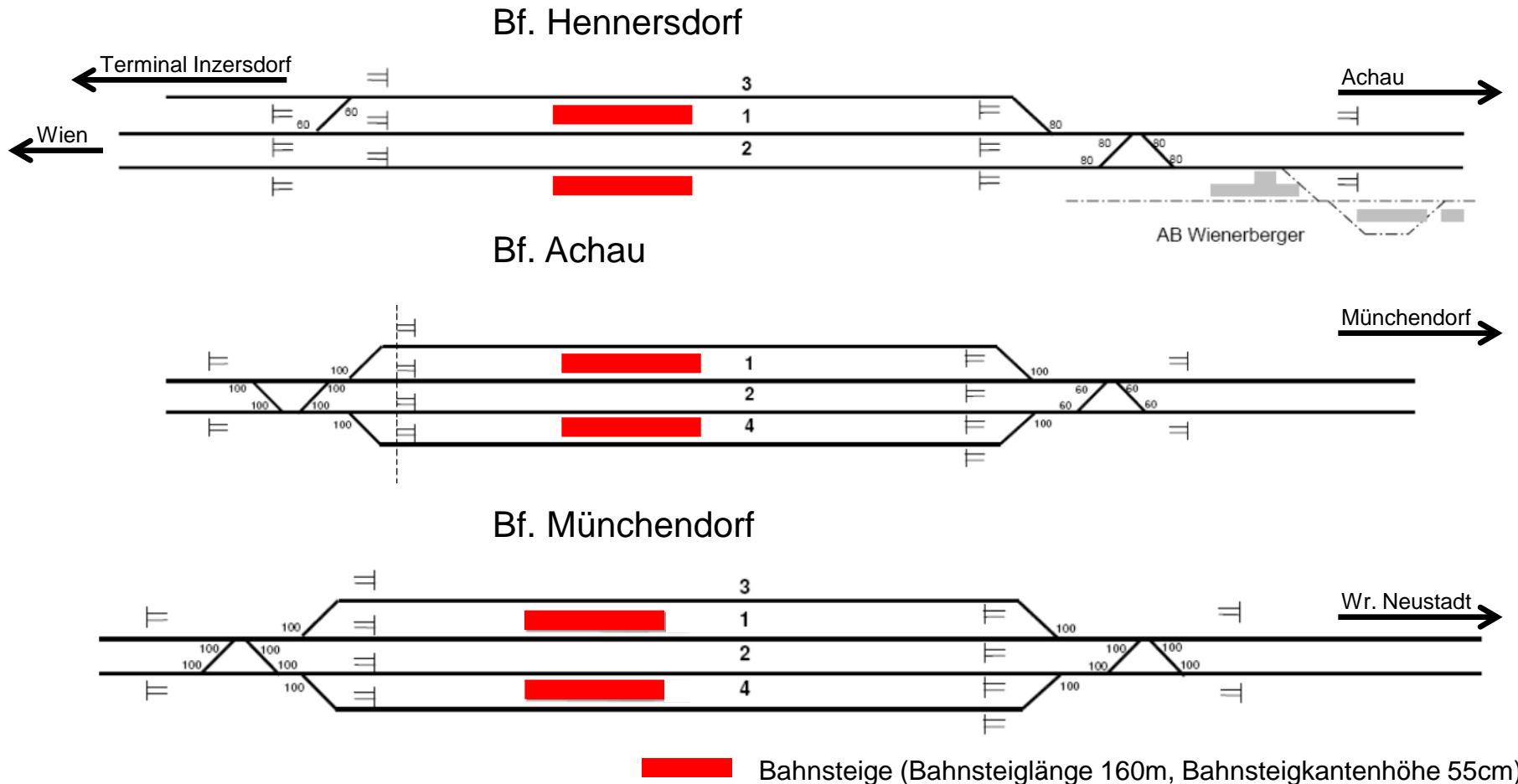
Streckendaten:

	Bestand 2013		Zielwerte 2030	
Streckenlänge	13,4	km	13,4	km
Gleisabstand	eingleisig		4,5 m	
Traktionsart	E-Betrieb (15 kV, 16,7 Hz)		E-Betrieb (15 kV, 16,7 Hz)	
Fahrordnung	eingleisig		rechts	
Geschwindigkeiten v_{\max} [km/h]				
Pottendorfer Linie Km 7,4 – km 14,4	80	km/ h	160	km/h
Pottendorfer Linie Km 14,4 – km 20,8	80	km/ h	200	km/h



Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie Abschnitt Hennersdorf - Münchendorf

Gleis- und Bahnsteiganordnung:



Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie Bahnhof Hennersdorf



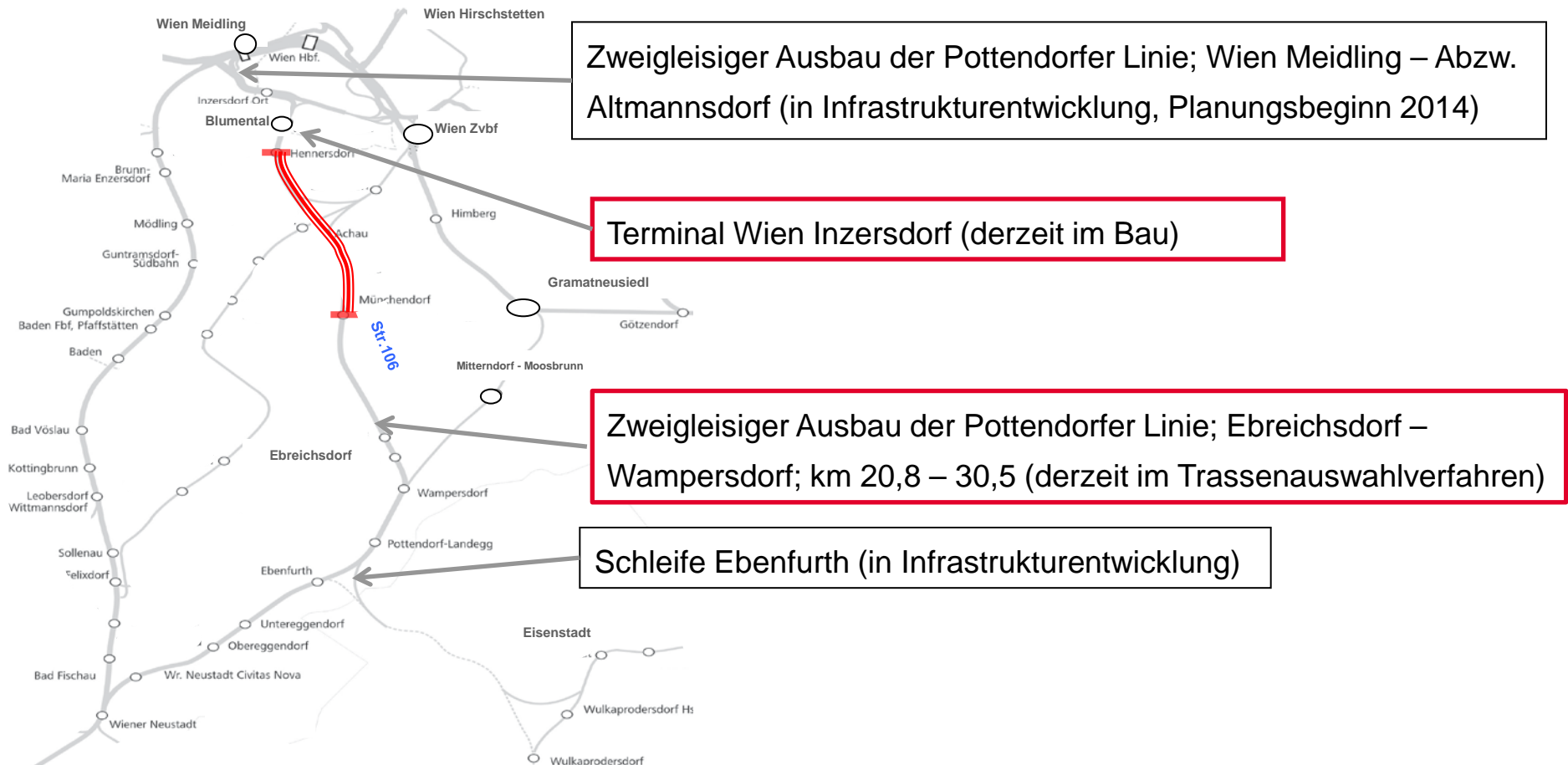
Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie Bahnhof Hennersdorf



Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie Bahnhof Achau



Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie Kontextprojekte



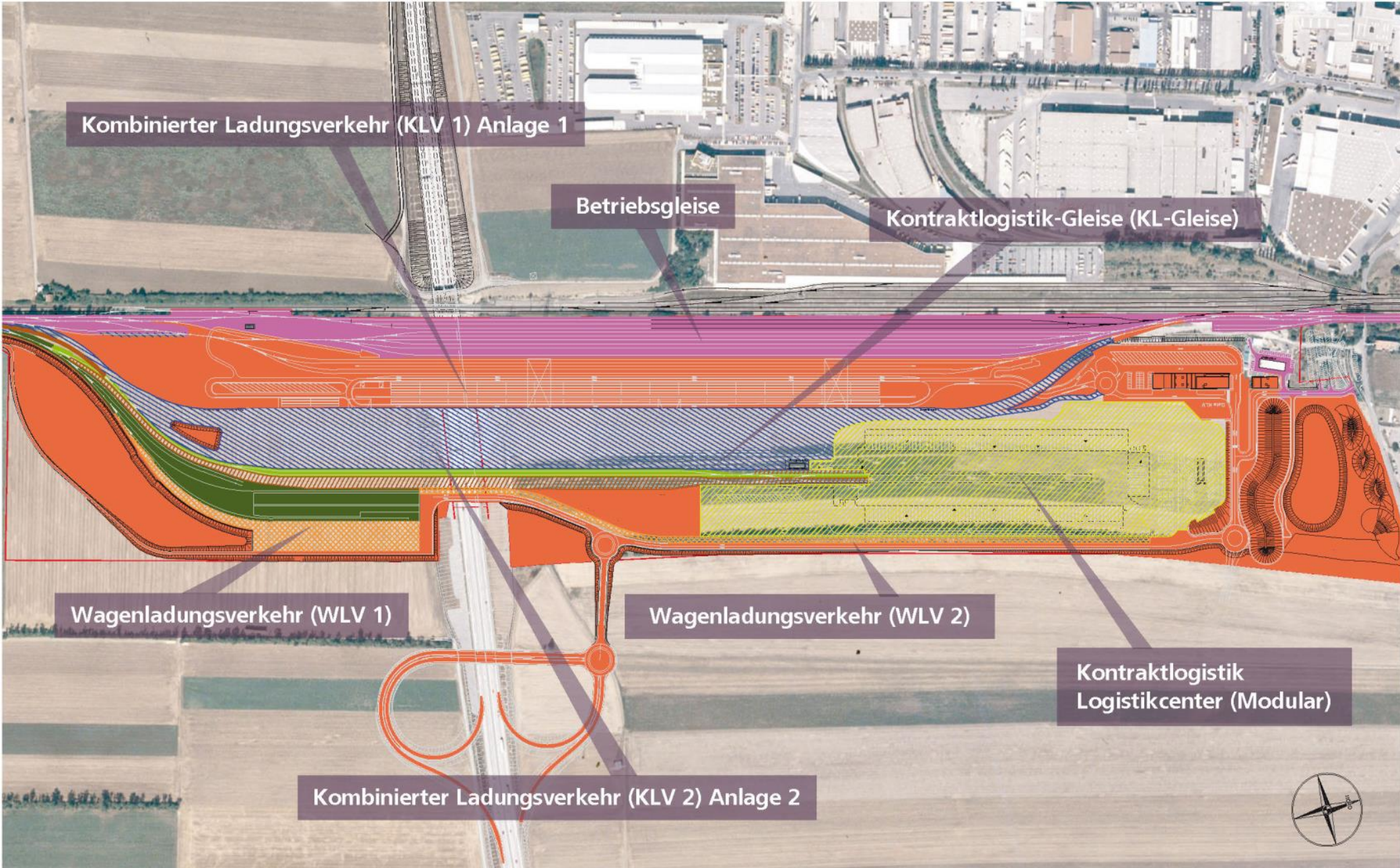
Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie Kontextprojekt Terminal Wien Inzersdorf



Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie Kontextprojekt Terminal Wien Inzersdorf

- 2. August 2013 Spatenstich, Fertigstellung 2017
- **ca. 300 Mio. Euro**
(Rahmenplan 2013-2018, vorausvalorisiert)
- **Konzentration der Frachtstandorte** im Großraum Wien auf einen Standort – auf **55ha**
- für **Wagenladungsverkehr** und **kombinierten Ladungsverkehr**
- eigene **Autobahnanbindung**
- **Anbindung** an leistungsfähiges **Bahn- und Straßennetz** in alle Hauptverkehrsrichtungen
- **Güterverkehrsprognosen:** von 2011 auf 2015 werden die prognostizierten Mengen für den Intermodalverkehr um **45% steigen**
- Freigabe von **Flächen in Top-Innenstadtlagen** für **Stadtentwicklung**



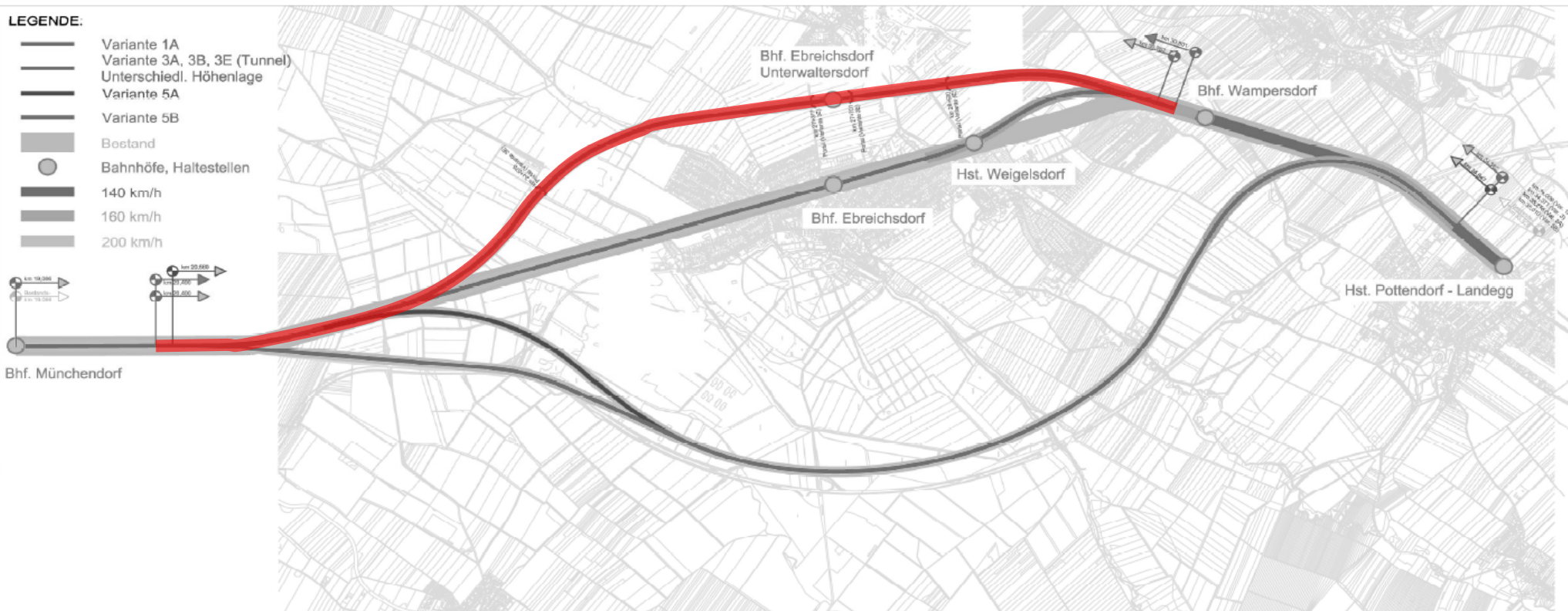


Legende:

Realisierungsstufe 1 Weitere mögliche Ausbaustufen

Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie Kontextprojekt Abschnitt Ebreichsdorf (Trassenauswahl)

Auswahlvariante 3 - Ost



Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie

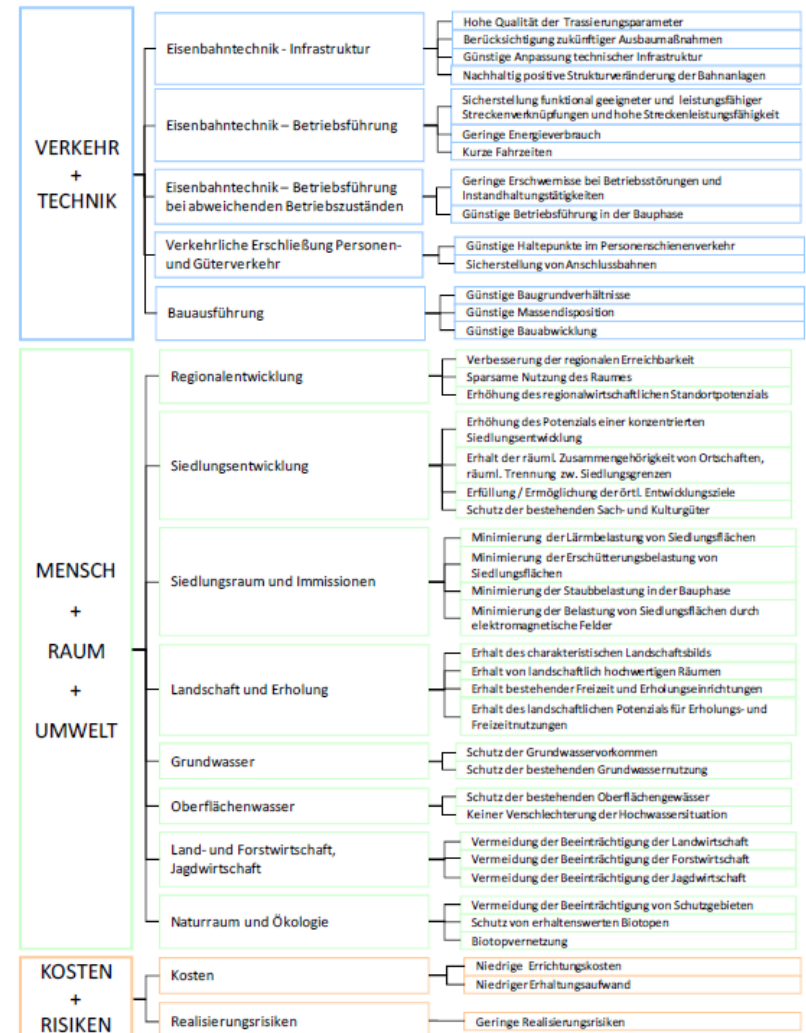
Kontextprojekt Abschnitt Ebreichsdorf (Trassenauswahl)

Kriterienkatalog (Zielsystem)

und

Zielerfüllungsgrade

5	SEHR GUT	entspricht vollständig den Projektzielen
4	GUT	entspricht in hohem Maße den Projektzielen, keine bis geringe Nachteile
3	DURCHSCHNITT	entspricht in wesentlichen Punkten den Projektzielen, in Teilbereichen aber auch relevante Nachteile
2	MÄSSIG	wesentliche Projektziele nur ungenügend erfüllt; relevante Nachteile
1	SCHLECHT	wesentliche Projektziele nicht erfüllt; schwerwiegende Nachteile; aber bei entsprechenden Vorteilen in anderen Themenbereichen akzeptierbar
!	MACHBARKEIT / GENEHMIGUNGSFÄHIGKEIT in Frage gestellt	



Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie

Kontextprojekt Abschnitt Ebreichsdorf (Trassenauswahl)

Beurteilungsergebnisse/ Trassenempfehlung:

Unter Gesamtschau aller berücksichtigten Kriterien klare Vorteile für die **Ostumfahrungsvarianten** 3a und 3b gegenüber allen anderen Varianten

Anmerkung zu Kostenangaben:
inkl. kapitalisierten Erhaltungskosten

FACHGEBIET	HAUPTKRITERIUM	Variante 1a - Niveaulage	Variante 3a - Niveaulage	Variante 3b - Halbhochlage	Variante 3e - Tieflage	Variante 5a - ohne Verlegung A3	Variante 5b - mit Verlegung A3
1	1.1 Eisenbahntechnik - Infrastruktur	3	5	5	3	3	3
	1.2 Eisenbahntechnik - Betriebsführung im Regelbetrieb	5	5	5	5	4	4
	1.3 Eisenbahntechnik - Betriebsführung bei abweichenden Betriebszuständen	2	5	5	4	3	3
	1.4 Verkehrliche Erschließung Personen- und Güterverkehr	5	3	3	2	5	5
	1.5 Bausausführung	1	4	3	1	3	3
2	2.1 Regionalentwicklung	3	4	4	4	4	4
	2.2 Siedlungsentwicklung	3	4	4	5	3	3
	2.3 Siedlungsraum und Immissionen	2	4	3	3	3	3
	2.4 Landschaft und Erholung	3	4	4	5	3	3
	2.5 Grundwasser	3	3	3	2 !	3	3
	2.6 Oberflächenwasser	4	3	4	1	3	3
	2.7 Land- und Forstwirtschaft, Jagdwirtschaft	4	3	3	3	3	3
	2.8 Naturraum und Ökologie	4	3	3	4	1!	3 (!)
3	3.1 Kosten	376,1	355,4	357,7	621,7	467,8	503,8
	3.2 Realisierungsrisiken				!	!	

Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Impressum:

ÖBB-Infrastruktur AG
Geschäftsbereich Neu- und Ausbau
Projektleitung Wien Süd / Lainzer Tunnel

Tel.: +43 (1) 93 000 45710
E-Mail: peter.ullrich2@oebb.at
www.oebb.at