

AUSBAU NORDBAHN

Modernisierung Bahnhof Dürnkrut

PROJEKT
BROSCHÜRE
MÄRZ 2021



Modernisierung Bahnhof Dürnkrot



Die Modernisierung der Nordbahn ist ein wichtiger Meilenstein für ein attraktiveres Bahnfahren in Österreich und darüber hinaus. Auf einer Länge von 66 Kilometern erneuern wir insgesamt 17 Haltestellen und Bahnhöfe und machen sie barrierefrei erreichbar. Wir investieren in die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, indem wir Eisenbahnkreuzungen auflassen. Viele davon ersetzen wir durch Unter- oder Überführungen. Für unsere Anrainerinnen und Anrainer fällt die Wartezeit an den geschlossenen Schranken vollständig weg. Wir bauen den Lärmschutz aus und behalten mit ökologischen Ausgleichsflächen auch das Gleichgewicht der Natur im Auge.

In Dürnkrot sind folgende Maßnahmen geplant:

- sichere Querungsmöglichkeit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen durch die Verlängerung und den Ausbau des Durchgangs im Bahnhofsbereich
- barrierefrei erreichbarer Bahnsteig durch Rampen im Westen und Osten und einen Aufzug zum Inselbahnsteig
- Lärmschutz
- Auflassung aller Eisenbahnkreuzungen, Errichtung von Ersatzmaßnahmen
- Erweiterung der Park&Ride-Anlage östlich der Bahn um ca. 150 PKW-Stellplätze
- Modernisierung der Gleisanlagen im gesamten Gemeindegebiet
- Sanierung des Untergrundes und Erhöhung des Gleisabstandes
- Entwässerungsmaßnahmen entlang der Bahn

Ersatz für die Eisenbahnkreuzungen



Damit das Überqueren der Bahntrasse weiterhin möglich ist, ersetzen wir den bestehenden Bahnübergang auf der B40 durch einen barrierefreien Personendurchgang im Bahnhof und eine kreuzungsfreie Querungsmöglichkeit für den motorisierten Verkehr. Diese ersetzt auch den Bahnübergang beim Wirtschaftsweg südlich des Sulzbaches, der ebenso aufgelassen wird. Da Ersatzbauwerke mehr Platz benötigen, als eine Eisenbahnkreuzung, können sie oft nicht an der gleichen Stelle errichtet werden. Das ist auch in Dürnkrot der Fall. Hier wurden die Möglichkeiten geprüft und auf ihre Praxistauglichkeit hin untersucht.

Bei der Planung unserer Maßnahmen orientieren wir uns an vier wesentlichen Punkten:

- gesetzlicher Rahmen
- technische Machbarkeit
- Umweltverträglichkeit
- Wirtschaftlichkeit

In diesem Spannungsfeld suchen wir nach optimalen Lösungen.

Der Weg zur Variante

Bereits im April 2018 stellten wir das gesamte Projekt zum Ausbau der Nordbahn den Gemeindevertretungen entlang der Strecke vor. Unser Ziel war es die Bedürfnisse, Erwartungshaltungen und Entwicklungsvorhaben der einzelnen Gemeinden zu kennen.

Für Dürnkrot wurden im nächsten Schritt die Möglichkeiten für den Ersatz der Eisenbahnkreuzungen mit der B40 und dem Wirtschaftsweg näher geprüft. Unsere Planerinnen und Planer kümmerten sich um die erste Trassierung, also den möglichen Straßenverlauf, prüften die Umsetzbarkeit vor Ort und die Umweltverträglichkeit. Begleitet war dieser Vorgang von Gesprächen mit der Gemeindevertretung und dem Land Niederösterreich als späterem Straßenerhalter. Aufgrund der schwierigen Rahmenbedingungen entstanden im laufenden Planungs- und Abstimmungsprozess schrittweise mehrere Varianten. Schließlich kristallisierte sich –

begleitet von Stimmen, die eine andere Lösung begrüßen würden – die Variante einer **Überführung südlich des Bahnübergangs mit einer neuen Anbindung an die B49 im Bereich der Tankstelle (S1b)** heraus.

WUSSTEN SIE DAS?

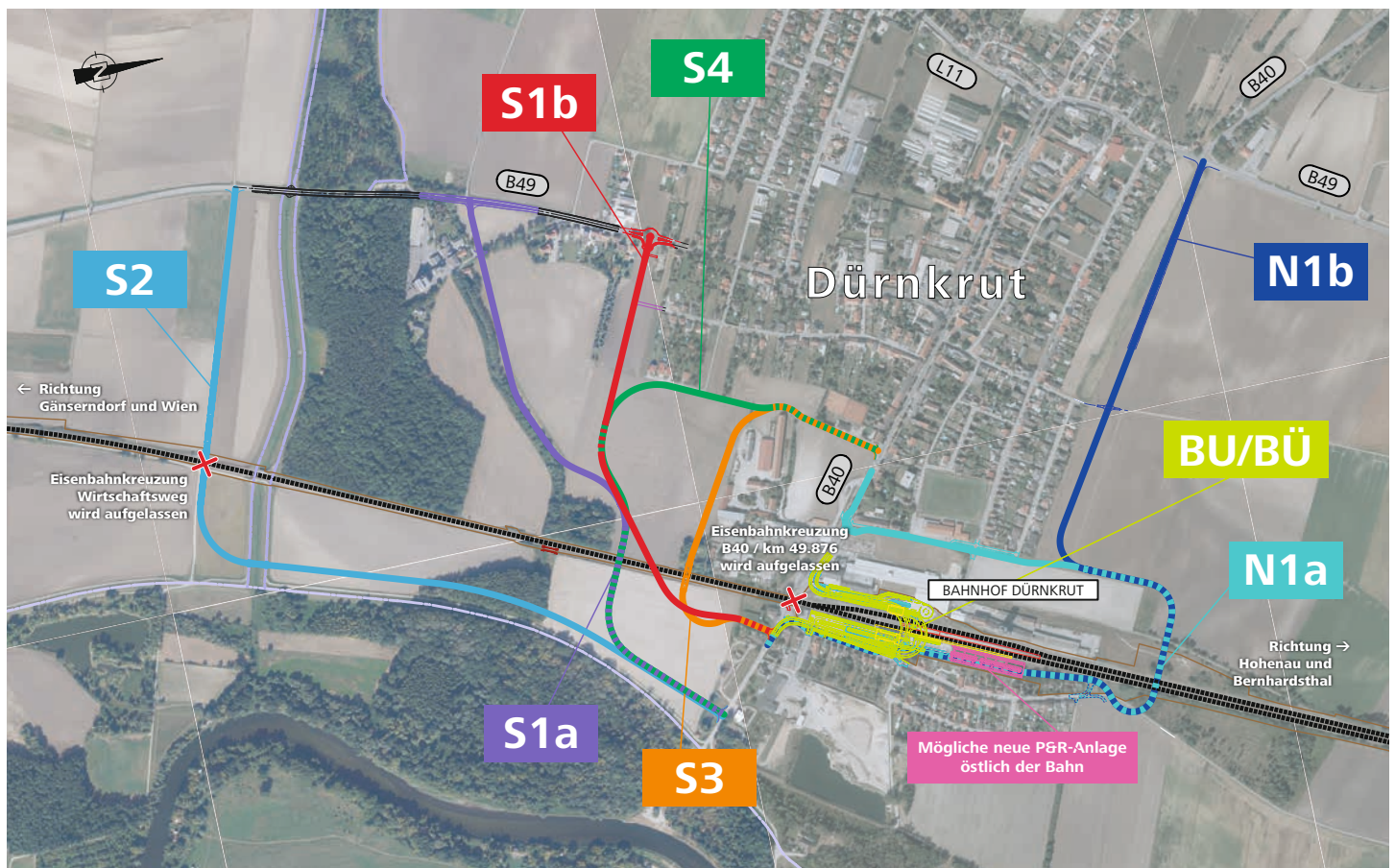
Pro Tag sind die Schranken in Dürnkrot in Summe rund 5,5 Stunden geschlossen. Diese Wartezeit fällt in Zukunft weg. Die Fahrzeit auf der Route ohne Eisenbahnkreuzung ist immer gleich und gut kalkulierbar.

Die Straßenbreite im Bereich der Überführung wird 7,50 Meter betragen. So können einander auch Schwerfahrzeuge ungehindert begegnen.

Bei den Planungen werden eigene »Schleppkurvenuntersuchungen« gemacht, um sicherzugehen, dass auch Fahrzeuge mit Anhängern (z. B. Traktoren) in der Kurve genug Platz haben.

Zu Fuß oder mit dem Fahrrad lässt sich die Bahn künftig direkt und sicher durch den Durchgang im Bahnhofsbereich queren.

Diese Varianten für den Ersatz der Eisenbahnkreuzungen wurden näher betrachtet. Die Vor- und Nachteile der einzelnen Routen lesen Sie rechts.



Gute Gründe für und wider

Viele Argumente wurden geprüft: technische, verkehrs- und ortsplanerische, sowie wirtschaftliche. Schließlich sprechen die Fakten für sich. Einige Varianten sind technisch nicht umsetzbar, andere würden die weitere Entwicklung im Ort behindern oder sind unverhältnismäßig teuer. Hier ein Überblick:

Obwohl eine **Unter- oder Überführung im Bereich des Bahnhofs (Varianten BU und BÜ)** vergleichsweise wenig Platz bräuchte, sind die Verhältnisse vor Ort sehr eng. Somit haben die Nachteile zum Ausschluss dieser Variante geführt: Hohe Kosten für Bau und Instandhaltung, großer Verlust von Parkplätzen im Bahnhofsbereich und wenig Spielraum für den Straßenverlauf, was eine starke Krümmung und Neigung der Trasse zur Folge hätte. Eine Unterführung hätte zusätzlich den Nachteil der möglicherweise eingeschränkten Befahrbarkeit bei starkem Regen, eine Überführung wäre als etwa neun Meter hohe Brücke eine Beeinträchtigung des Ortsbildes. Beide Varianten verhindern die notwendige LKW-taugliche Erschließung des Betriebsgeländes westlich der Bahn.

Für die Variante einer **Überführung südlich des Bahnhofs mit Straßenverlauf hinter dem Gewerbegebiet zum Tennisplatz (S3)** sprächen ein relativ kurzer Umweg, vertretbare Kosten und der weiterhin verfügbare Platz für die P&R-Erweiterung. Das wichtigste Ausschlusskriterium ist jedoch die bereits bei der Behörde eingereichte, geplante zukünftige Bebauung neben dem Tennisplatz.

Dieses Argument – die geplante Siedlungsentwicklung im Bereich des Tennisplatzes – ist schließlich auch das Ausschlusskriterium für eine weitläufigere **Variante südlich des Bahnhofs, aber ebenfalls mit einer Einbindung in die B40 (S4)**.

Eine noch großräumigere Möglichkeit wurde untersucht, nämlich die **Variante mit Einbindung in die B49 im Bereich der Hoffmannmühle (S1a)**. Obwohl vertretbare Kosten und der verbleibende Platz für die P&R-Erweiterung dafürsprechen würden, scheidet sie aufgrund der Zerschneidung des Betriebsentwicklungsgebiets aus. Außerdem wäre hier der Verbrauch an landwirtschaftlichen Flächen relativ hoch.

Jene **Variante mit Überführung im Bereich der bestehenden Eisenbahnkreuzung südlich des Sulzbaches (S2)** scheidet im Wesentlichen wegen des großen Umwegs und der hohen Kosten für die Errichtung zweier Landesstraßenbrücken (über den Sulzbach und über die Bahn) aus.

Die Möglichkeiten im Norden wurden ebenso geprüft: Eine **Überführung nördlich des Bahnhofs samt Einbindung in die B40 über die Paul-Ferstel-Straße (N1a)** würde weniger landwirtschaftliche Fläche nutzen. Die gesamte Verkehrsbelastung der B40 würde jedoch entlang der Bahnhofssiedlung und der Paul-Ferstel-Straße verlaufen. Die Erweiterung der P&R-Anlage würde sich aufgrund der Straßenführung entlang der Bahnhofssiedlung sehr weit Richtung Norden erstrecken, sodass mehr als 300 Meter Fußweg von den äußersten Stellplätzen zum Bahnsteig zurückzulegen wären. Zwei erforderliche Brücken über die mehrgleisige Bahn machen diese Variante in der Errichtung und Erhaltung teuer.

Eine **Überführung nördlich des Bahnhofs mit Einbindung in die B49 im Bereich der Kreuzung mit der B40 Richtung Zistersdorf (N1b)** würde ab Höhe Paul-Ferstel-Straße einer Ortsumfahrung gleichkommen. Als reine Ersatzmaßnahme für die Auflassung der Eisenbahnkreuzungen ist diese Variante somit nicht argumentierbar. Eine Kostenbeteiligung der Gemeinde wäre erforderlich. Im Zuge einer Abstimmung mit dem Gemeinderat im Juli 2019 wurde diese Variante deshalb, und aufgrund der nachfolgend angeführten überwiegenden Nachteile, verworfen. Denn wie bei Variante N1a wären mehrere Brücken erforderlich, was auch hier zu höheren Kosten führen würde. Zudem erstreckt sich die Länge der verlegten Landesstraße B40 inkl. Ortsumfahrung auf rund zwei Kilometer. Da die Route entlang der Wohngebiete an der Lagerhausstraße und der Dr.-Karl-Renner-Straße führt, wäre eine höhere Verkehrsbelastung für die Bewohnerinnen und Bewohner des nördlichen Ortsteiles vorprogrammiert. Zusätzlich zu der Verkehrsbelastung entlang der Bahnhofssiedlung führt die Trasse zu einer tiefgreifenden Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen. Wie bei der Variante N1a wäre auch hier die Erweiterung der P&R-Anlage beeinträchtigt. Der große Umweg aus dem Ortszentrum und die Möglichkeit von Ausweichrouten durch Wohngebiete (insbesondere für landwirtschaftliche Fahrzeuge) sprechen gegen diese Lösung.

Der beste Kompromiss

Somit stellt sich aus planerischer Sicht die südliche Variante mit einer Einbindung in die B49 im Bereich der Tankstelle (S1b) als beste Möglichkeit dar. Obwohl es auch hier notwendig ist, landwirtschaftliche Flächen zu zerschneiden und die Einbindung in das bestehende Straßennetz im Siedlungsgebiet erfolgt, sprechen neben den vertretbaren Kosten wesentliche Argumente für die Umsetzung:

- Insgesamt sind entlang der neuen Trasse weniger AnrainerInnen betroffen.
- Die Untere Hauptstraße wird vom Verkehr entlastet.
- Der Verkehr aus dem Süden muss nicht durch den Ortskern rollen.
- Der Kreisverkehr reduziert die Geschwindigkeit der Fahrzeuge im Ortsgebiet.
- Im Bahnhofsbereich bleibt in der Nähe des Zugangs Platz für eine mögliche, künftige Erweiterung der P&R-Anlage.
- Die Variante S1b führt nicht zu einer Verkehrsverlagerung in die Bahnhofssiedlung.

Für die endgültige Umsetzung sind begleitende Maßnahmen im Gemeindegebiet wichtig.

Neben den gestalterischen Maßnahmen im Bereich des Kreisverkehrs zum Schutz der AnrainerInnen soll möglicher Umgehungsverkehr von Anfang an

ausbleiben. An neuralgischen Stellen werden die Möglichkeiten einer Geschwindigkeitsreduktion geprüft. Entsprechende Optimierungen und Lösungen entstehen in Zusammenarbeit mit dem Land Niederösterreich und der Gemeinde.



Zum Projektablauf

Um ein Projekt dieser Dimension bewältigen zu können, wurde die 66 Kilometer lange Strecke in einen Süd- und einen Nordabschnitt geteilt. Für den Südabschnitt (Wien Süßenbrunn–Gänserndorf) erfolgte die UVP-Verhandlung im Jänner 2021. Für den Nordabschnitt (Gänserndorf–Staatsgrenze) planen wir die Einreichung der UVP-Unterlagen Ende 2021. Baubeginn im Südabschnitt ist im Jahr 2022 geplant, im Nordabschnitt ab 2023/2024.

FAKTENCHECK

Als ÖBB-Infrastruktur AG sind wir immer zu konstruktiven Gesprächen mit interessierten Bewohnerinnen und Bewohnern bereit. Coronabedingt war es aufgrund der aktuellen Vorgaben der Bundesregierung noch nicht möglich, uns im Rahmen einer Infoveranstaltung dieser Diskussion zu stellen. Wir versuchen daher an dieser Stelle, unsere Positionen zu **oft genannten Argumenten aus der Bevölkerung** darzustellen.

»Die Ortsein- bzw. -ausfahrt Richtung Wien wird zu einem Nadelöhr.« Für die Planungen wurden (noch vor dem Lockdown) Verkehrszählungen durchgeführt und mit den Verkehrszahlen aus dem Jahr davor verglichen. Die daraus resultierenden Berechnungen und Prognosen ergeben, dass ein Kreisverkehr das dort zu erwartende Verkehrsaufkommen aufnehmen kann. Darüber hinaus zeigen die Erfahrungen in ganz Niederösterreich, dass Kreisverkehre für eine flüssigere und sicherere Verkehrsabwicklung sorgen, als andere Kreuzungsvarianten. Ein weiterer Vorteil: der Kreisver-

kehr trägt dazu bei, Geschwindigkeitsüberschreitungen an dieser Stelle zu reduzieren.

»Der Ortsteil östlich der Bahn wird abgeschnitten bzw. ausgegrenzt.« Der Bahnschranken, der diesen Ortsteil bisher vom Zentrum Dürnkruts getrennt hat, fällt weg. Das bedeutet freie Fahrt für alle, die bisher am geschlossenen Schranken warten mussten. Insbesondere für Einsatzfahrzeuge ist das ein Vorteil. Für FußgängerInnen und RadfahrerInnen wird direkt im Bahnhof eine sicherere und barrierefreie Verbindung geschaffen.

»Die geplante Straßenbreite kann zu Problemen bei der Begegnung von Schwerfahrzeugen führen.« Die Breite der Straße entspricht den Grundlagen für die Trassierung von Landesstraßen der hier vorliegenden Kategorie B und damit den sogenannten »Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen«. Sie beträgt – zwischen den Leitschienen – 7,50 Meter.

