

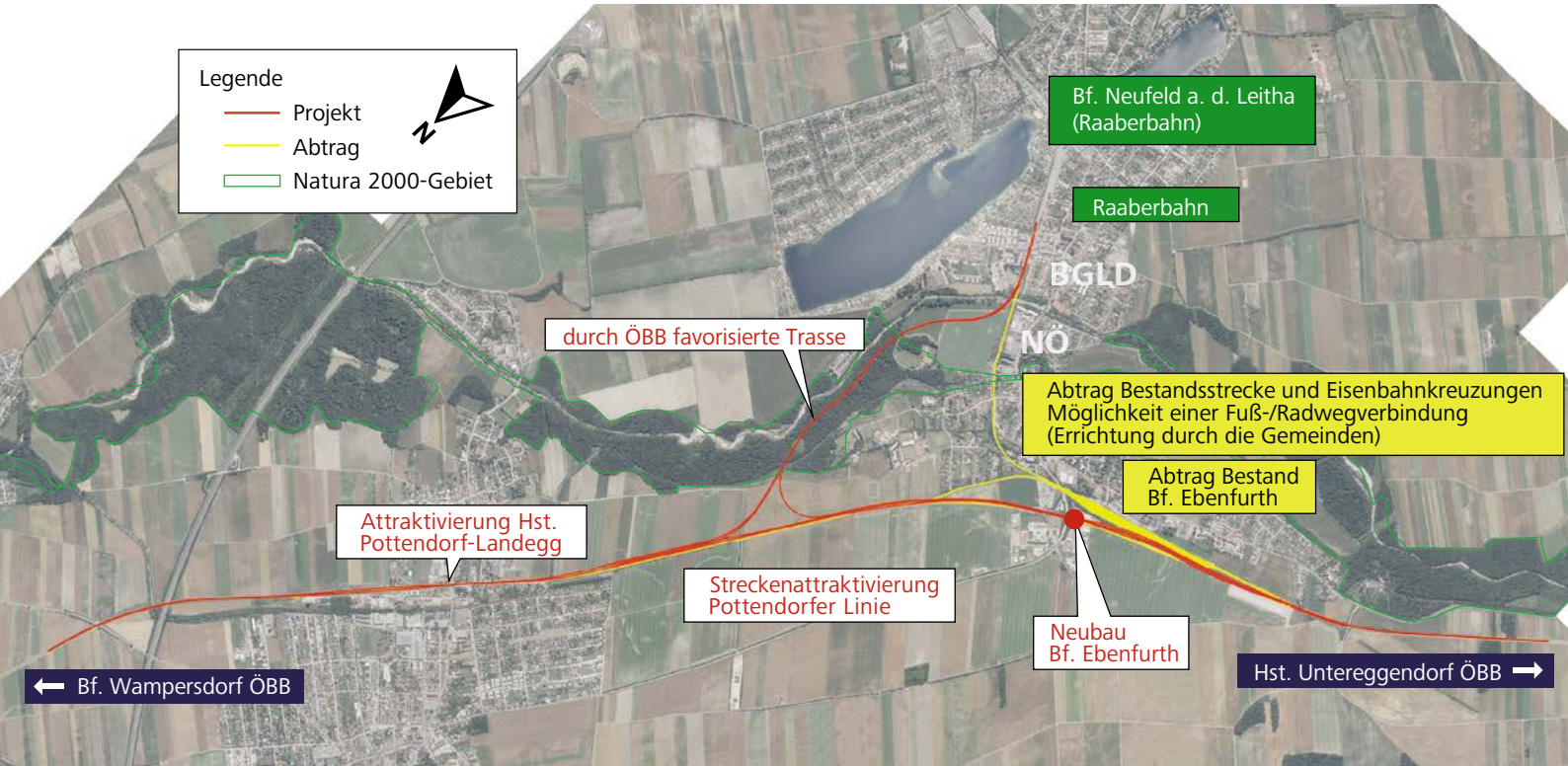
Attraktivierung Pottendorfer Linie

Abschnitt Wampersdorf – Ebenfurth
inklusive Errichtung Schleife Ebenfurth

PROJEKT
BROSCHÜRE
MAI 2023



Von Eisenstadt nach Wien in 45 Minuten...



...das wird durch die Attraktivierung der Pottendorfer Linie mit Errichtung der Schleife Ebenfurth und einer weiteren umsteigefreien Verbindung im Nordburgenland Realität. Ziel: eine attraktive Zugverbindung als konkurrenzfähige Alternative zum Auto

Eine Fahrt mit den ÖBB = 15-mal klimafreundlicher als mit einem durchschnittlichen PKW. Jede Tonne Fracht auf der Straße anstatt auf der Schiene = 21-mal mehr CO₂ (bei einem LKW mit durchschnittlicher Beladung).

Projektstatus

Während der zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie bis Wampersdorf noch bis Ende 2023 läuft, befindet sich die Attraktivierung des nächsten Abschnitts zwischen Wampersdorf und Ebenfurth in Planung. Damit einher geht die Errichtung der Schleife Ebenfurth. Das ist eine zweigleisige Verbindung zwischen der Pottendorfer Linie und dem Bahnhof Neufeld. Sie zweigt am Ortsende Pottendorf, Richtung Ebenfurth gesehen, von der Pottendorfer Linie in Richtung Neufeld ab.

Prüfung auf Umweltverträglichkeit

Aus einer strategischen Planung kristallisierten sich zehn mögliche Varianten der Streckenführung (=Trassen) für die Schleife Ebenfurth heraus. Die seitens ÖBB favorisierte Trasse wird derzeit im Bundesministerium für Klimaschutz im Vergleich mit den anderen Varianten hinsichtlich Auswirkungen auf Mensch und Natur geprüft (Umweltverträglichkeitsprüfung=UVP). Diverse Stimmen werfen immer wieder andere Linienführungen wie die sogenannte A3-Variante oder die „kleinen Schleifen“ als die „besseren“ auf.

A3-Variante: Was ist das?

Bei dieser Trassenführung würde die Bahnstrecke parallel zur A3 (Südost Autobahn) zwischen Müllendorf und Wampersdorf verlaufen. Es handelt sich um eine über elf Kilometer lange Neubaustrecke. Diese hat folgende Nachteile:

- gänzlich neue Streckenführung in einem anderen Projektgebiet mit wesentlich mehr Flächenverbrauch als bei der ÖBB präferierten Variante
- Neuerrichtung eines Bahnhofs – in bisher von der Eisenbahn unberührtem Gebiet – im Bereich Hornstein mit Park&Ride-Anlage in einem Ausmaß von mehreren hundert PKW-Stellplätzen (fußläufig nicht, mit dem Rad nur schwer erreichbar)
- Beanspruchung landwirtschaftlicher Fläche und Natura 2000-Gebiet ebenso notwendig (Querung Natura 2000-Gebiet etwas länger als bei seitens ÖBB favorisierter Variante)
- Konflikte des Schienenprojekts mit bestehenden Infrastrukturen (Schutzabstand und Konflikte zu Autobahn A3, 380kV-Leitung, Gasleitungen etc.)
- Konflikt mit Alpen-Karpaten-Wildtierwanderkorridor
- Verlust der Nahverkehrsanbindung für Neufeld an der Leitha (pulsierende, wachsende Gemeinde mit Tourismusfokus mit einem wesentlich größeren Einzugsgebiet als Hornstein)
- Verbleib der Raaberbahnstrecke zwischen Müllendorf und Ebenfurth (ca. 30 Prozent der Raaberbahnstrecke in Österreich) wäre ungewiss. Dabei ist zu beachten, dass die Raaberbahn in diesem Abschnitt in den letzten Jahren Erneuerungen durchgeführt hat, die als verlorener Aufwand zu werten wären.

Der Projektvorlauf bei Bahnprojekten, die eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchlaufen, beträgt von der „ersten Projektidee“ bis zur Inbetriebnahme ca. 15 Jahre, da viele Schritte der Planung, Finanzierung und Genehmigung durchlaufen werden müssen. Dieser Prozess müsste bei einer gänzlich neuen Streckenführung neu gestartet werden, eine Verbesserung für die burgenländischen Pendler:innen und den Klimaschutz würde sich daher massiv verzögern.

„Kleine Schleifen“: Was ist das?

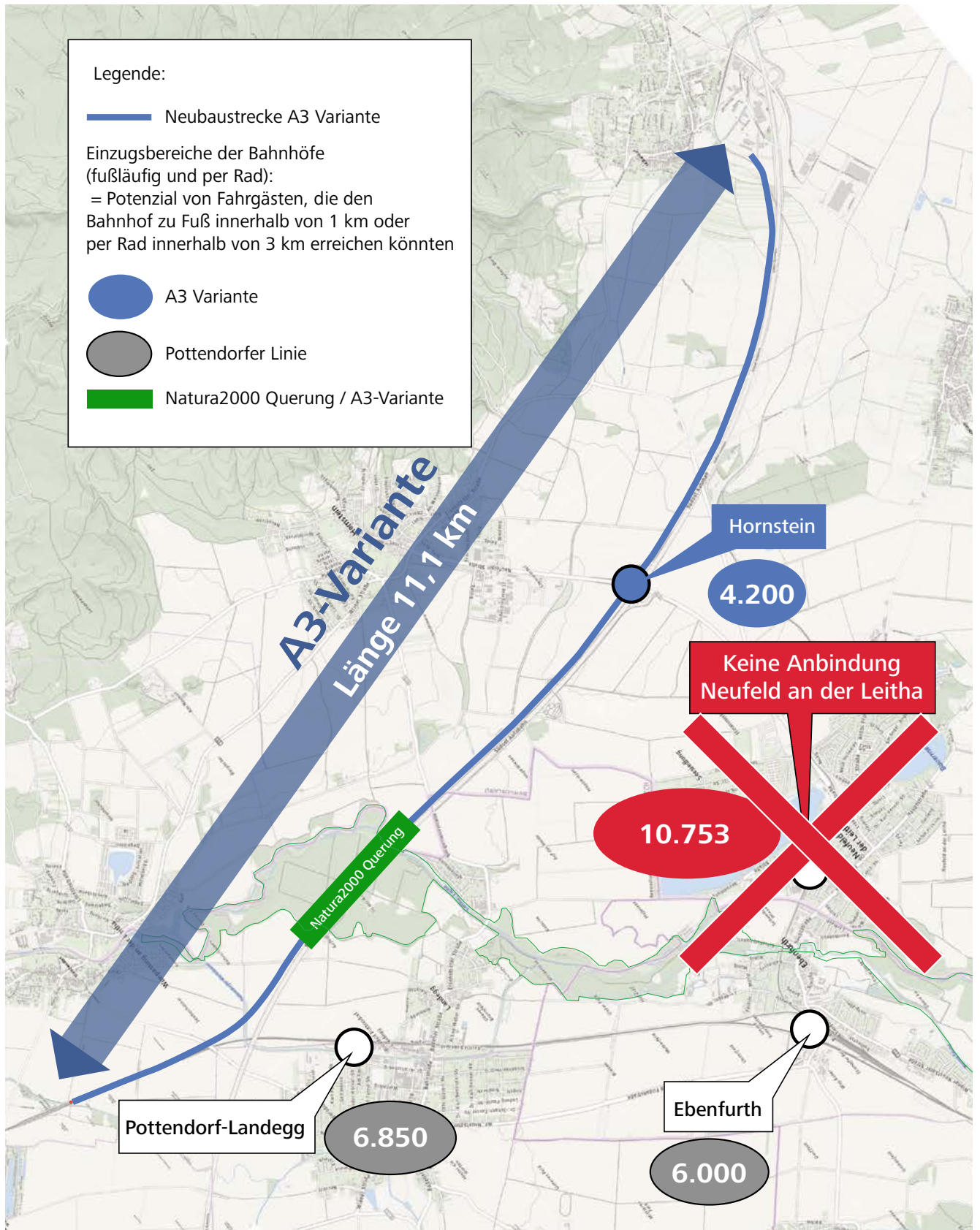
Die Lösung mittels sogenannter „kleiner Schleifen“ würde die Zulegung eines zweiten Gleises neben dem Bestandsgleis und eine Abzweigung Richtung Wr. Neustadt im Ortsgebiet von Ebenfurth erfordern. Dadurch entstünden folgende Probleme:

- Eisenbahnkreuzungen bleiben bestehen und werden von ein- auf zweigleisig ausgebaut, wesentlich längere Schließzeiten und dadurch mehr Wartezeit an Eisenbahnkreuzungen
- ungünstige Anbindung an die Pottendorfer Linie in Richtung Wien, erfordert den Abtrag von bis zu acht Wohngebäuden, führt mitten durch die bestehende Siedlung und bedingt eine umfangreiche Umlegung der Verkehrsführung in der Allee-straße
- Nichterreichen der technischen und betrieblichen Mindestkriterien (zB fahrbare Kurvenradien, erforderliche Zuglängen)
- zu niedrige Fahrgeschwindigkeit auf der Schiene, die längere Fahrzeiten bedingt, damit funktioniert das System der Anschlussverbindungen in den nächsten Knotenbahnhöfen nicht mehr
- Verschiebung des Bahnhofes Ebenfurth Richtung Wr. Neustadt, dadurch Verlängerung der Zugangswege und zusätzlicher Verbrauch von landwirtschaftlichen Flächen

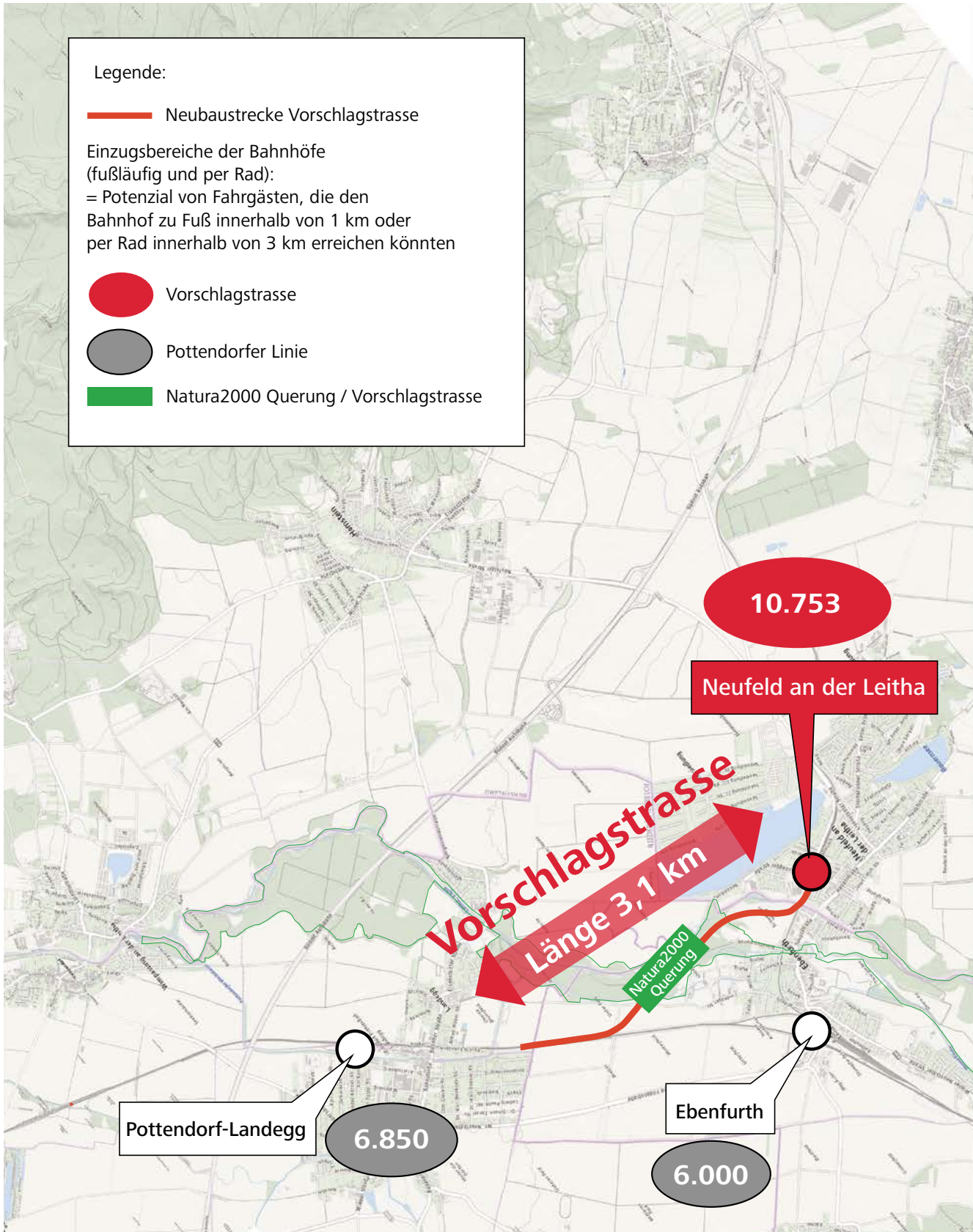
Transparenz & Nachhaltigkeit

Die ÖBB sind das größte Klimaschutzunternehmen Österreichs. Diese Rolle wirkt auch bei allen Bauprojekten mit, sie gelten als Projekte der Klima- und Energiewende. Bei der Trassenauswahl sind Faktoren wie Flächenverbrauch, Beanspruchung landwirtschaftlicher Flächen, Berührung von Naturschutzgebieten und anderer Infrastrukturen wie zB Stromleitungen etc. berücksichtigt und so gering wie möglich gehalten.

Vergleich der Streckenlängen zwischen der Vorschlagstrasse und



der A3-Variante sowie die Einzugsbereiche der Bahnhöfe (fußläufig und per Rad)





Visualisierung Bahnhof Ebenfurth Bike & Ride-Anlage

Die seitens ÖBB bevorzugte Linienführung bringt für Neufeld, Ebenfurth und Pottendorf erhebliche Vorteile.

Neufeld: Aufwertung für Bahnhof

Durch die ÖBB präferierte Variante gewinnt der Bahnhof Neufeld als Ein- und Aussteigepunkt größere Bedeutung, da Züge von dort künftig ohne Wartezeit in Ebenfurth über Pottendorf nach Wien fahren. Die Fahrtzeit von Neufeld an der Leitha nach Wien Meidling reduziert sich voraussichtlich auf 26 Min., das ist zB für einen Neufelder Pendler ein Fahrtzeitgewinn von rund 22 Min. täglich.

Ebenfurth: moderner Mobilitätsknoten & Züge weg vom Ort

Die Schleife Ebenfurth erlaubt den Abtrag des bestehenden Bahnhofs und die Auflassung der bestehenden Bahnstrecke mitten durch das Ortsgebiet inklusive Wegfall der Eisenbahnkreuzungen. Weiters wird ein neuer Bahnhof inkl. Rad- und Busanbindung mit Park&Ride-Anlage errichtet und Lärmschutz für den gesamten Ort umgesetzt. Durch das Projekt werden mehr Flächen zurückgewonnen als verbraucht, diese können einer neuen Nutzung zugeführt, begrünt und der Natur zurückgegeben werden. Entlang der alten Trasse besteht durch die Gemeinden die Absicht, einen Fuß- und Radweg zu errichten, der die Siedlungsgebiete mit den Bahnhöfen Ebenfurth und Neufeld verbinden könnte.

Der Bahnhof Ebenfurth – im Endausbau barrierefrei und modernisiert – wird zukünftig von Eilzügen bedient, die zwischen Wr. Neustadt und Wien verkehren. Aufgrund der Attraktivierung des Bahnhofs Neufeld wird der Bahnhof Ebenfurth durch Einpendler:innen aus dem Umfeld weniger belastet, diese haben nicht mehr die Notwendigkeit, die Ortsgebiete Neufeld und Ebenfurth zu durchfahren, das reduziert die Verkehrsbelastung.



Visualisierung Bahnhof Pottendorf, Bahnsteigansicht

Pottendorf: rundum erneuerter Bahnhof & Lärmschutz

Die Haltestelle Pottendorf-Landegg wird mit neuem Inselbahnsteig und einer barrierefreien Unterführung attraktiver. Sie ist künftig mit drei Liften ausgestattet. Eine direkt angebundene, überdachte Bushaltestelle, ein neues Erscheinungsbild am Vorplatz inklusive neuer Fahrradabstellplätze und umfassende Lärmschutz-Maßnahmen im gesamten Ortsgebiet runden das Projekt ab. Die Fahrtzeit von Pottendorf nach Wien vermindert sich um mehrere Minuten. In der Hauptverkehrszeit werden voraussichtlich zusätzliche, schnelle Nahverkehrsverbindungen angeboten.

Dialog & Fortschritt

Die Ausbaupläne der ÖBB-Infrastruktur AG sind mit der Raaber Bahn AG, den Ländern Niederösterreich und Burgenland und den Standortgemeinden Hornstein, Neufeld, Ebenfurth und Pottendorf abgestimmt.

Derzeit wird für das Projekt im Bundesministerium für Klimaschutz die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt. Im Juni 2023 finden eine öffentliche Erörterung und die UVP-Verhandlung im Stadtsaal Ebenfurth statt. Die genauen Termine wurden bereits durch das Klimaschutzministerium per Edikt über Zeitungen und in den Standortgemeinden bekanntgemacht. Unmittelbar nach Genehmigung des Bauvorhabens wären gemäß einem engen Zeitplan die Bauausschreibungen und der Baubeginn geplant, sodass eine Inbetriebnahme bis zum Jahr 2026 möglich wäre.

Seitens ÖBB-Infrastruktur AG wurden zur transparenten Kommunikation des Projekts an die Öffentlichkeit folgende Maßnahmen gesetzt:

Presseinformation: Juni 2021

Versand einer Projektbroschüre als Postwurf in den Standortgemeinden: Juni 2021

Projektinformation in den Gemeindezeitungen der Standortgemeinden: Juni 2021

Planausstellungen im Juli 2021 in den Gemeinden

Projektinformation in den Gemeindezeitungen der Gemeinden: April 2022

Planausstellungen im Juni 2022 in Neufeld, Pottendorf und Ebenfurth

Wir sind für Sie da:

ÖBB-Infrastruktur AG

Geschäftsbereich Projekte Neu-/Ausbau

Projektleitung Wien Süd

1020 Wien, Lassallestraße 5

E-Mail: plwisu.pna@oebb.at

Stab Kommunikation

Team Projektkommunikation

1020 Wien, Praterstern 4

E-Mail: projektkommunikation@oebb.at

[Infrastruktur.oebb.at](https://www.oebb.at/infrastruktur)

Impressum:

ÖBB-Werbung GmbH im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG

Prod.-Nr.: 117023-0648

Medieninhaber: ÖBB-Infrastruktur AG, Wien

Text: ÖBB-Infrastruktur AG

Layout: ÖBB-Werbung GmbH

Visualisierungen: ÖBB/ZKPT

Grafik: ÖBB

Hersteller: Paul Gerin GmbH & CoKG, Wolkersdorf

Stand: Mai 2023