

AUSFERTIGUNG
EINLAGEZAHL 10.1

Strecken

106 01 Wien Meidling - Wr. Neustadt Hbf.
 171 01 ABZWW Ebenfurth Nord (in Ef)=Grenze ÖBB - ROeEE (-Sopron)
 171 11 ABZWW Ebenfurth Süd (in Ef)=ABZWW Ebenfurth Ost (in Ef)
 60 101 Grenze ÖBB – RoeEE=Sopron (in Sop)

EBENFURTH ERRICHTUNG SCHLEIFE

Streckenplanung

Einreichprojekt gem. Bgld. - NG 1990 idgF

4				...
3				...
2				...
1				...
Index	Datum	Name	Beschreibung der Änderung	Zustimmung

OBJEKTNR.: _____ STRECKENNR.: 10601, 17101, 17111, 60101

ABSCHNITT
Km / Stat. **Bf. Wampersdorf - Bf. Ebenfurth bzw. Bf. Neufeld/Leitha**
km 32.0 - km 40.6 bzw. km 114.9

Bearb.:	09/23	JoG	Zusammenfassender und ergänzender Bericht
Gezei.:			
Geprü.:	09/23	HS	
GZ	2020 075		
Plangröße	56 x A4		
Maßstab			

Planung:	Fachreferent:
 <small>ziviltechnikergmbh, leithastrasse 1B, 1200 wien tel +43 [1] 313 60-0, fax +43 [1] 313 60-090</small>	Unterschrift/Stempel
	Projektleitung: ÖBB-Infrastruktur AG GB Projekte Neu-/Ausbau Projektleitung Wien Süd
Datum	Unterschrift/Stempel

INHALTSVERZEICHNIS

1	AUFGABENSTELLUNG	6
2	PROJEKTBE SCHREIBUNG	7
3	ALLGEMEIN VERSTÄNDLICHE KURZDARSTELLUNG DER GEPLANTEN BAUMASSNAHMEN EINSCHLIESSLICH DEREN ZIELSETZUNG UND DER ERHEBLICHEN AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT	11
3.1	Zielsetzungen des Projektes	11
3.1.1	Allgemeines	11
3.1.2	Ziele Kunden	11
3.1.2.1	Erhöhung der Produktqualität	11
3.1.2.2	Verbesserung des Zuganges zur Infrastruktur Personenverkehr	13
3.1.3	Ziele Wirtschaftlichkeit	13
3.1.3.1	Umsetzung der Betriebsführungsstrategie	13
3.1.3.2	Erhöhung Kosteneffizienz	13
3.1.4	Ziele Sicherheit	14
3.1.5	Ziele Verantwortung	14
3.2	Abgrenzung zu Kontextprojekten	15
3.3	Baumaßnahmen	15
4	ZUGRUNDE LIEGENDE ENTWURFSPARAMETER UND PROJEKT-GRUNDLAGEN	18
4.1	Verwendete Unterlagen	18
4.1.1	PROJEKTGRUNDLAGEN	18
4.1.2	VORSCHRIFTEN UND NORMEN	18
4.1.3	RECHTLICHE GRUNDLAGEN	20
4.1.4	ENTWURFSPARAMETER	21
4.1.5	SICHERHEITSANFORDERUNGEN	22
4.1.6	EISENBAHNSICHERUNGSANLAGEN	22
4.1.7	BEGRÜNDUNG FÜR ABWEICHUNGEN VOM STAND DER TECHNIK	22
5	GRÖSSE DER IN ANSPRUCH GENOMMENEN FLÄCHE	23
5.1	Flächenbeanspruchung	23
5.1.1	BAU- UND BETRIEBSPHASE	23
5.1.2	WALDFLÄCHEN	23
6	BESCHREIBUNG DER DURCH DAS BAUVORHABEN BETROFFENEN UMGEBUNG UND ART DER AUSWIRKUNGEN	24
6.1	Verzeichnis der vom Bauvorhaben betroffenen Wasserläufe, Verkehrsanlagen und schutzwürdigen Gebiete nach Anhang 2 UVPG 2000	24
6.1.1	WASSERLÄUFE	24
6.1.2	VERKEHR SANLAGEN	25
6.1.3	EINBAUTEN	27
7	BAUBESCHREIBUNG, BESCHREIBUNG DER BAUDURCHFÜHRUNG UND DER BETRIEBSPHASE	31
7.1	Darstellung der Bestandssituation	31

7.2	Änderungen gegenüber dem Bestand	33
7.2.1	GLEISANLAGEN.....	33
7.2.1.1	Strecke 106 01 – Pottendorfer Linie	33
7.2.1.2	Strecke 60 101/171 01 – Schleife Ebenfurth	33
7.2.1.3	Strecke 171 11 – Rückschleife	34
7.2.2	Kunstabauten	34
7.2.2.1	Straßenbrücke L 4047	34
7.2.2.2	Straßenbrücke A3 Südost Autobahn	34
7.2.2.3	Brücke über die L157 Badener Straße	35
7.2.2.4	Brücke über den Oberwerkskanal	35
7.2.2.5	Unterwerfung Gleis 1.....	35
7.2.2.6	Überführung Gemeindestraße	35
7.2.2.7	Straßenbrücke B60.....	35
7.2.2.8	Straßenbrücke Gemeindestraße	35
7.2.2.9	Leithabrücke	36
7.2.2.10	Flutbrücke 1.....	36
7.2.2.11	Flutbrücke 2.....	36
7.2.2.12	Flutbrücke 3.....	36
7.2.2.13	Flutbrücke 4.....	36
7.2.2.14	Flutbrücke 5.....	36
7.2.2.15	Unterführung Wirtschaftsweg	37
7.2.2.16	Brücke über die Warme Fische	37
7.2.2.17	Unterführung Landegger Straße.....	37
7.2.3	Hochbauten	37
7.2.3.1	Verkehrsstation Pottendorf-Landegg.....	37
7.2.3.2	Verkehrsstation Ebenfurth	37
7.2.3.3	Technikgebäude	38
7.2.4	Mauern	38
7.2.5	EntwässerungsMassnahmen	38
7.2.6	Wasserbauliche Massnahmen	39
7.2.7	Lärmschutzmassnahmen	39
7.2.8	Erschütterungsschutzmassnahmen	39
7.2.9	EINBAUTENUMLEGUNGEN	40
7.2.10	ABTRAG VON HOCH- UND KUNSTBAUTEN.....	40
7.3	Anforderungen an die einzusetzenden Bauprodukte, Bauteile, Bauteilgruppen und Anlagen....	40
7.4	Baubeginn, Baudauer, Beschäftigtenzahl.....	40
7.4.1	BAUBEGINN, BAUDAUER	40
7.4.2	VORAUSSICHTLICHE ZAHL DER BESCHÄFTIGTEN	40
7.5	Angaben über die Beleuchtung, Beheizung und Lüftung der Räume und sonstigen Bauwerksteile	41

7.5.1	Beleuchtung	41
7.5.2	Beheizung und Lüftung.....	41
7.6	Bauprovisorien und Bauphasen, die der Aufrechterhaltung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn dienen.....	41
7.6.1	Bauphase 1	41
7.6.2	Bauphase 2	42
7.6.3	Bauphase 3	42
7.6.4	Bauphase 4	42
7.6.5	Bauphase 5	42
7.6.6	Bauphase 6	43
7.6.7	Bauphase 7	43
7.6.8	Bauphase 8	43
7.6.9	Bauphase 9	43
7.6.10	Bauphase 10	43
7.6.11	Bauphase 11	43
7.6.12	Bauphase 12	43
7.7	Angaben zur barrierefreien Ausgestaltung	44
7.8	Festlegung der für den Betrieb maßgebenden Rahmenbedingungen	44
7.9	Beschreibung der Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Betrieb (Betriebsprogramm) einschließlich der Zahl der einzusetzenden Arbeitnehmer sowie der Arbeitsvorgänge und Arbeitsverfahren.....	45
7.9.1	BETRIEBSPROGRAMM	45
7.9.1.1	Betriebsprogramm Bestand Fahrplan 2019.....	46
7.9.1.2	Betriebsprogramm Prognose 2025+.....	46
7.9.1.3	Nullvariante	47
7.9.1.4	Modellzugdaten	48
7.9.1.5	Funktionale Beschreibung des Zielzustands	49
7.9.2	BESCHREIBUNG DER ARBEITSVORGÄNGE UND ARBEITSVERFAHREN	50
7.9.3	ZAHL DER EINZUSETZENDEN ARBEITNEHMER.....	51
7.10	Angaben über die zum Einsatz kommenden technischen Einrichtungen, Arbeitsmittel und Arbeitsstoffe sowie die Art und Menge allfälliger Lagerungen.....	51
7.11	Beschreibung der Maßnahmen zur Hintanhaltung und Beherrschung von außergewöhnlichen Ereignissen	51
7.11.1	SICHERHEITS- UND RETTUNGSKONZEPT	51
7.12	Art der Verbindung mit den öffentlichen Verkehrsflächen, der Wasserversorgung sowie der Abwasser- und Abfallbeseitigung.....	52
7.12.1	VERBINDUNG MIT ÖFFENTLICHEN VERKEHRSFLÄCHEN.....	52
7.12.2	WASSERVERSORGUNG, ABWASSER- UND ABFALLBESEITIGUNG	52
7.13	Vorschau auf die Betriebsbewilligung	52

8	DARSTELLUNG DER VORTEILE DER VERWIRKLICHUNG DES BAUVORHABENS FÜR DIE ÖFFENTLICHKEIT	53
9	RAHMENBEDINGUNGEN ZUR TRASSENFINDDUNG	55
10	VERZEICHNISSE	56
10.1	Abbildungsverzeichnis	56
10.2	Tabellenverzeichnis	56

1 AUFGABENSTELLUNG

Gegenstand des vorliegenden Projektes ist der Ausbau der Pottendorfer Linie im Bereich Pottendorf – Ebenfurth und die Errichtung der Schleife Ebenfurth, samt der damit in einem notwendigen räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Maßnahmen.

2 PROJEKTBE SCHREIBUNG

Das gegenständliche Vorhaben „Ebenfurth, Errichtung Schleife“ liegt im Gemeindegebiet von Pottendorf, Ebenfurth, Eggendorf und Neufeld an der Leitha (siehe Abbildung 1).

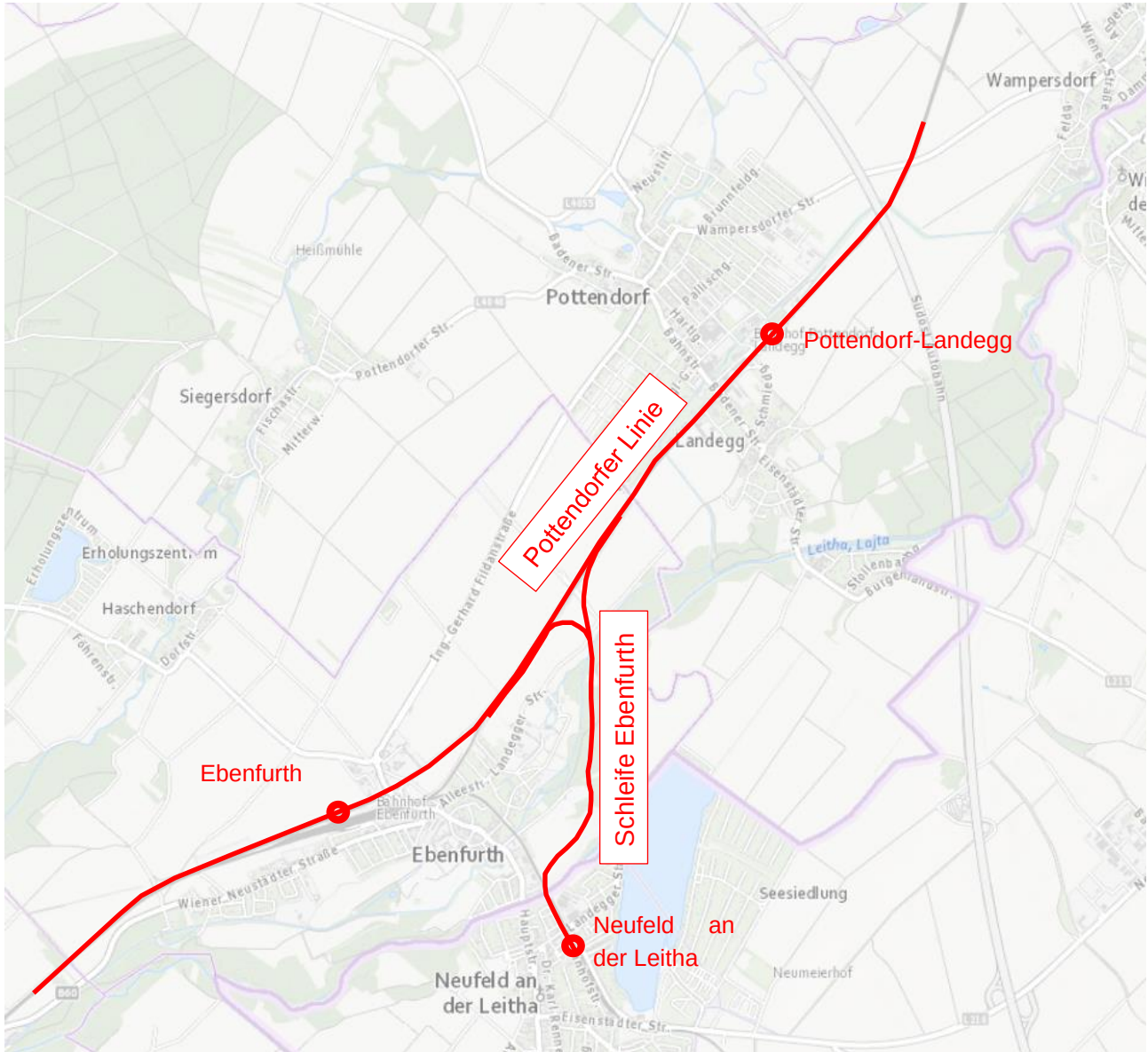


Abbildung 1: Übersichtsdarstellung der betroffenen Strecken und Verkehrsstationen

Die Strecke 106 01 (Pottendorfer Linie) verläuft von Wien Meidling nach Wiener Neustadt und ist bereits im Bestand 2-gleisig ausgebaut. Der bestehende Bahnhof Ebenfurth liegt abseits der „Umfahrungsgleise“ der 2-gleisigen Pottendorfer Linie. Vom bei Bahn-km 36,5 liegenden Nordabzweig (Bf. Ebenfurth) führt von der Pottendorfer Linie ein Gleis zum bestehenden Bahnhof Ebenfurth. Im Bahnhof Ebenfurth zweigt die eingleisige Strecke 17101 ab (ÖBB Strecke Ebenfurth – Mitte Leithabrücke), welche an die Strecke 60 101 der Raaberbahn (Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn AG, Mitte Leithabrücke – Baumgarten/Staatsgrenze – Sopron - Győr) anschließt. Die Strecke 171 01 verläuft durch das Siedlungsgebiet von Ebenfurth zur Eigentumsgrenze Mitte

Leitabrücke, die weiterführende Strecke der Raaberbahn verläuft von der Eigentumsgrenze über den Bahnhof Neufeld an der Leitha in Richtung Sopron.

Die vom Projekt betroffenen **Verkehrsstationen** sind im Bestand wie folgt ausgestattet:

- Die Verkehrsstation Pottendorf-Landegg ist mit einem Inselbahnsteig sowie einem Treppenabgang zu einem Personendurchgang ausgestattet. Das ehemalige Aufnahmegebäude rechts der Bahn hat keine Funktion mehr.
- Die Verkehrsstation Ebenfurth besteht aus 10 durchgehenden Gleisen, wovon die Gleise 1, 3 und 5 mit Bahnsteigen versehen sind. Auf dem Vorplatz befindet sich das Aufnahmegebäude und eine Park- & Ride-Anlage.
- Beim aus 4 Gleisen bestehenden Bahnhof Neufeld an der Leitha befindet sich zwischen den Gleisen 1 und 2 ein Mittelbahnsteig, welcher vom Aufnahmegebäude über einen schienengleichen Zugang erschlossen ist.

Auf der **Pottendorfer Linie (Strecke 106 01)** werden am Projektbeginn südlich des Bahnhofs Wampersdorf (km 32,000) die Entwässerungsanlagen sowie bahnbegleitende Wirtschaftswege an die neuen Bahnanlagen aus dem Projekt „Umbau Bf. Wampersdorf“ angepasst. Zwischen dem Projektbeginn und der Verkehrsstation Pottendorf-Landegg werden in dem Kontextprojekt „Wampersdorf – Wiener Neustadt Hbf, Streckenattraktivierung, Bau Modul 3 (Wampersdorf (a) bis Pottendorf-Landegg (a))“ Teilerneuerungen des Gleisunter- und oberbaus sowie die Erneuerung von Oberleitung und Verkabelungen durchgeführt. Im weiteren Verlauf der Pottendorfer Linie erfolgen Erneuerungen des gesamten Streckenquerschnitts sowie die Errichtung von Kabelwegen und Entwässerungsanlagen.

Die bestehende Verkehrsstation Pottendorf-Landegg wird im Zuge des gegenständlichen Vorhabens barrierefrei ausgestaltet und attraktiviert.

Nach der Brücke über den Oberwerkskanal bei ca. km 35.000 wird Gleis 1 der Pottendorfer Linie abgesenkt, um die nördliche Abzweigung der **Schleife Ebenfurth (Strecke 171 01)** mittels niveaufreier Ausbindung (Unterwerfung) zu realisieren. Dazu wird das Gleis 2 der Schleifenanbindung in Richtung Neufeld an der Leitha über das tiefgelegte Gleis der Pottendorfer Linie kreuzungsfrei ausgebunden. Danach wird Gleis 1 der Pottendorfer Linie wieder angehoben und führt zum Bahnhof Ebenfurth, nach der Unterwerfung ab ca. km 36,750 verläuft parallel mit der Pottendorfer Linie das Gleis der **Rückschleife (Strecke 171 11)** ebenfalls bis zum Bahnhof Ebenfurth.

Die Schleife Ebenfurth beginnt am südlichen Endpunkt im Bahnhof Neufeld an der Leitha (ca. km 114,900, Strecke der Raaberbahn), dessen Nordkopf so umgebaut wird, dass die durchgehend 2-gleisige Schleife Ebenfurth angebunden werden kann. Die Eisenbahnkreuzung mit der Landegger Straße in Neufeld an der Leitha wird für eine zukünftige zweigleisige Querung umgebaut. Nach der Ausfahrt aus dem neuen Bahnhofskopf schwenkt die Strecke nach rechts, um nach Überquerung der Leitha entlang dieser parallel zu verlaufen. Die Strecke quert in der Folge die Warme Fische sowie die Landegger Straße, schwenkt danach in eine Parallellage zur Pottendorfer Linie ein und mündet niveaufrei im Bereich der Unterwerfung in die Pottendorfer Linie. Die eingleisige Rückschleife zweigt auf der Brücke über die Warme Fische von der 2-gleisigen Schleife in Richtung Wr. Neustadt ab, und führt in Parallellage zur Pottendorfer Linie bis zum neuen Bahnhof Ebenfurth.

Im Bereich der derzeit bestehenden Umfahrgleise des Bahnhofs Ebenfurth werden zwei Inselbahnsteige errichtet, die über einen Personendurchgang barrierefrei erschlossen werden. Ebenso wird im Bereich der Verkehrsstation Ebenfurth eine Park & Ride-Anlage sowie ein Vorplatz mit Busanbindung vorgesehen. Die bestehende Anschlussbahn VÖR kann über Gleis 4 angebunden werden, wodurch der Rübenlagerplatz in Richtung Westen verschoben werden muss.

Im Anschluss an den Bahnhof Ebenfurth in Richtung Wr. Neustadt wird die bestehende 2-gleisige Pottendorfer Linie adaptiert, der Unterbau und der Oberbau teilerneuert sowie die Entwässerungsanlagen an den neuen Regelquerschnitt angepasst, das Projektende liegt bei km 40,640 (Einfahrtsignal in den neuen Bahnhof Ebenfurth).

In den Verkehrsstationen Pottendorf-Landegg und Ebenfurth ist die Errichtung von **Inselbahnsteigen** mit einer Länge von 220 m vorgesehen.

Die bestehenden Gleisanlagen des Bahnhofs Ebenfurth sowie die Strecke nach Neufeld an der Leitha werden abgetragen.

Die im Bereich der Bahnanlagen im Betrieb **anfallenden Wässer** werden gesammelt oder flächig verrieselt. Die gesammelten Wässer werden grundsätzlich über Versickerungsanlagen in den Untergrund versickert.

Entlang der Pottendorfer Linie werden im Ortsgebiet von Pottendorf – Landegg und Ebenfurth Lärmschutzwände errichtet, im Bereich der Schleifenverbindung werden Lärmschutzwände im Ortsgebiet von Neufeld an der Leitha und Ebenfurth umgesetzt.

Die Systemtrennstelle der Oberleitung zwischen dem ÖBB-System 15 kV/16,7 Hz und dem Raaberbahn-System 25 kV/50 Hz wird auf der 2-gleisigen Schleife bei Bahn-km 116,050 situiert.

Während der **Bauzeit** ist der Bahnbetrieb auf den Bestandsstrecken der Pottendorfer Linie und der Raaberbahn mit der erforderlichen Kapazität aufrechtzuerhalten. Die Zufahrt zu den Baufeldern erfolgt über das bestehende Straßen- und Wegenetz.

Die Gesamtbaudauer beträgt voraussichtlich 3 Jahre, wobei ein Baubeginn für das Jahr 2024 angestrebt wird. Entsprechend der Erschließung wird die Bauphase in folgende 6 Bauabschnitte unterteilt:

Bauabschnitt	Dauer	Baustelleneinrichtungsflächen	Maßnahmen im Straßennetz
<u>Bauabschnitt 1:</u> Wampersdorf – Unterwerkskanal	ca. 6 Monate	keine gesonderte Baustelleneinrichtungsfläche	Temporäre Einschränkungen bzw. Sperren der bestehenden bahnparallelen Wirtschaftswege
<u>Bauabschnitt 2:</u> Unterwerkskanal – Pottendorf – Unterführung L 157	ca. 23 Monate	eine Baustelleneinrichtungsfläche nach der Park & Ride-Anlage rechts der Bahn	Temporäre Einschränkungen bzw. Sperren der bestehenden bahnparallelen Wirtschaftswege bzw. dem Jägerweg sowie auf dem Vorplatz bzw. der Park & Ride-Anlage in Pottendorf
<u>Bauabschnitt 3:</u> Unterführung L 157 – Oberwerkskanal	ca. 10 Monate	keine gesonderte Baustelleneinrichtungsfläche	Temporäre Einschränkungen bzw. Sperren der Linken und Rechten Bahnzeile in Pottendorf
<u>Bauabschnitt 4:</u> Oberwerkskanal – Ebenfurth	ca. 31 Monate	eine Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich des Gleisdreiecks	Sperre der Gemeindestraße zwischen der B 60 und der Landeggerstraße in Ebenfurth sowie temporäre Einschränkungen bzw. Sperren der bahnparallelen Wirtschaftswege
<u>Bauabschnitt 5:</u> Bahnhofsbereich Ebenfurth – Projektende	ca. 35 Monate	eine Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich des neuen Bf. Ebenfurth l.d.B	Temporäre Einschränkungen bzw. Sperren der bahnparallelen Wirtschaftswege
<u>Bauabschnitt 6:</u> Schleife Ebenfurth (Querung Warme Fische – Neufeld)	ca. 35 Monate	eine Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich der Leithabrücke	Sperre der L 321 und der Landeggerstraße in Neufeld während des Umbaus des jeweiligen Straßenabschnitts

Tabelle 1: Bauabschnitte, Dauer, Baustelleneinrichtungsflächen und Maßnahmen im Straßennetz in den jeweiligen Bauabschnitten

Grundsätzlich ist eine Regelbauzeit von Montag bis Freitag im Zeitraum von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr vorgesehen. Aufgrund betrieblicher Erfordernisse und in Ausnahmefällen ist es möglich, dass Arbeiten in der Nacht und am Wochenende durchgeführt werden.

3 ALLGEMEIN VERSTÄNDLICHE KURZDARSTELLUNG DER GEPLANTEN BAUMASSNAHMEN EINSCHLIESSLICH DEREN ZIELSETZUNG UND DER ERHEBLICHEN AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT

3.1 Zielsetzungen des Projektes

3.1.1 ALLGEMEINES

Die generelle Zielsetzung der überregionalen Verkehrsplanung ist eine Fahrzeitverkürzung auf der Bahnstrecke von Wien Hauptbahnhof in Richtung Eisenstadt und Deutschkreutz. Grundlage dafür sind Planungen eines österreichweit umgesetzten und abgestimmten Integrierten Taktfahrplanes (ITF), der für den Bereich Eisenstadt – Wien Meidling 45 min vorsieht. Der ITF besteht aus einem Liniennetz, dessen vertaktete Linien in den Taktknoten durch Anschlussverbindungen miteinander verknüpft sind, somit entstehen in einem Taktknoten Umsteigeverbindungen von und nach allen Richtungen.

Das Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung im

- Nord- und Mittelburgenland sowie im
- Raum Sopron

liegt primär darin, schnell und umsteigefrei nach Wien zu gelangen.

Dies wird durch ca. 23.000 Personen, die nach Wien pendeln, deutlich. Rund 17.000 davon sind Tagespendler. Die Raaberbahn selbst wird jährlich von ca. 1,1 Million Pendlern (bis zu ca. 4.300 Fahrgäste täglich) benützt und ungefähr 7,5 Millionen Jahresbruttotonnen werden im Güterverkehr transportiert.

Zusätzlich sollen die Ballungsräume Neusiedl am See – Eisenstadt und Sopron – Deutschkreutz untereinander vertaktet sowie der integrierte Taktfahrplan auf der Pottendorfer Linie zwischen Wiener Neustadt und Wien Meidling umgesetzt werden.

Durch eine leistungsfähige Schleifenverbindung zwischen der Raaberbahn-Strecke (ROeEE) und der Pottendorfer Linie im Raum Ebenfurth soll mit entsprechenden Verknüpfungsbauwerken und Verkehrsstationen folgende Erhöhung der Produktqualität geschaffen werden.

Um ein einheitliches Angebot auf der gesamten Strecke der Pottendorfer Linie anbieten zu können, ist es außerdem notwendig die Pottendorfer Linie zwischen Wampersdorf und Untereggendorf zu attraktivieren und auf die neuen Erfordernisse aus dem Personenverkehr und Güterverkehr (ITF, Konfliktfreiheit) auszurichten.

3.1.2 ZIELE KUNDEN

3.1.2.1 Erhöhung der Produktqualität

Aufgrund Errichtung einer **Direktverbindung von der Raaberbahn zur Pottendorfer Linie**,

- Erreichen der Kantenzeit gemäß Anforderung aus dem Integrierten Taktfahrplan (ITF) mit einer umsteigefreien Direktverbindung im Personenverkehr Wien Meidling – Eisenstadt in 45 Minuten;
- Fahrzeitreduktion im Personenverkehr Wien Meidling – Bereich Eisenstadt um bis zu 7 min;
- Fahrzeitreduktion im Güterverkehr Wien – Sopron;
- Ermöglichung der Vertaktung im Raum Eisenstadt mit den Zügen der Relation Neusiedl am See – Sopron;
- Beseitigung der Kreuzungskonflikte im Personen- Nahverkehr/Fernverkehr bzw. Güterverkehr (aufgrund der bestehenden Bahnhofssituation Ebenfurth und Neufeld an der Leitha);
- Sicherstellung ausreichender Kapazitäten sowohl an der Einmündung der Raaberbahn in die Pottendorfer Linie als auch im Bahnhof Neufeld an der Leitha (
 - niveaufreie Ausbindung der Raaberbahn in die Pottendorfer Linie;
 - seitenrichtige und güterzuglange Aufstellmöglichkeiten mit einer signaltechnischen Nutzlänge von 760 m sowie
 - Überleitverbindungen vor den Einmündungspunkten in das jeweilige Streckennetz sowohl betreffend ÖBB als auch der Raaberbahn);
- Kapazitätserhöhung für den Personennah-/Fernverkehr;
- Kapazitätserhöhung für den Güterverkehr;
- direkte Fahrmöglichkeit für den Personenverkehr und Güterverkehr aus dem Netz der Raaberbahn in den Raum Wien;
 - und damit der Entfall der aktuellen Fahrzeitverluste im Personen- und Güterverkehr,
 - und damit die Beseitigung des aufwändigen Wendens („Stürzen“) von Personen- und Güterzügen aufgrund der bestehenden Bahnhofssituation Ebenfurth,
- Aufrechterhaltung der Funktion „Halten“ im Bahnhof Neufeld an der Leitha.
 - und damit einer leistungsfähigen Nahverkehrsanbindung (z.B. Tourismus Neufelder See);
- die Lösung des Systemwechsels der Oberleitung (ÖBB: 15 kV 16²/₃Hz / ROeEE: 25 kV 50Hz).
 - und damit der Entfall des Umschaltens der Oberleitung im Bahnhof Ebenfurth;
 - und damit Beseitigung des Fahrzeitverlustes und des Manipulationsaufwandes im Bahnhof Ebenfurth.

Zusätzlich sollen durch den **Ausbau der Pottendorfer Linie** im Streckenbereich zwischen Wampersdorf und Obereggendorf folgende Ziele erreicht werden:

- Erfüllung der Anforderungen eines ITF auf der Pottendorfer Linie zwischen Wiener Neustadt und Wien Meidling (unter Sicherstellung der Funktion Knoten – Kanten Modell);
 - und damit Geschwindigkeitserhöhung auf der Pottendorfer Linie auf 160km/h;
- Beseitigung der Kreuzungskonflikte im Ein- und Ausfahrbereich von der Pottendorfer Linie zur Verkehrsstation Ebenfurth;

- Erfüllung der Kapazitätsanforderungen der Pottendorfer Linie
 - seitenrichtige, güterzuglange Überholgleise mit einer signaltechnischen Nutzlänge von 760 m im Bereich der Verkehrsstation Ebenfurth
- Aufrechterhaltung der Funktion „Halten“ im Bahnhof Ebenfurth
 - und damit einer leistungsfähigen Nahverkehrsanbindung (REX- Halt, S- Bahn- Halt);
- Attraktivierung der Haltestelle Pottendorf-Landegg sowie Auslegung der Bahnsteiglängen zur Ermöglichung eines hinkünftigen Eilzughaltes (REX- Halt).

3.1.2.2 Verbesserung des Zuganges zur Infrastruktur Personenverkehr

- Errichtung von Verkehrsstationen mit barrierefreien Bahnsteigzugängen in den Verkehrsstationen Ebenfurth und Pottendorf- Landegg;
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Verkehrsstationen mit bedarfsgerechten Anbindungen (Fuß-/Radweganbindung, PKW- Anbindung, Busanbindung);
- Bedarfsgerechte Errichtung von Park & Ride- Kapazitäten unter Berücksichtigung der hinkünftig haltenden Zuggattungen (REX- Halt, S- Bahn- Halt).

3.1.3 ZIELE WIRTSCHAFTLICHKEIT

3.1.3.1 Umsetzung der Betriebsführungsstrategie

- Beseitigung des aufwändigen Wendens („Stürzen“) von Personen- und Güterzügen aufgrund der bestehenden Bahnhofsituation Ebenfurth;
- Entfall des Umschaltvorganges betreffend Fahrstrom aufgrund der bestehenden Infrastruktursituation im Bahnhof Ebenfurth (nicht fernsteuerbar) mit einem Systemwechsel der Fahrleitungssysteme (ÖBB 15kV/16²/₃Hz, ROeEE 25kV/50Hz);
- Erneuerung der Sicherungsanlage durch eine zeitgemäße und fernsteuerbare Sicherungstechnik;
- Lösen der derzeitigen Bahnsteigsituation im Bahnhof Ebenfurth (nicht barrierefrei, schienengleich, nicht fernsteuerbar);
- und damit der Möglichkeit der Integration der Betriebsstelle Ebenfurth in die BFZ (Betriebsfernsteuerzentrale) Wien.

Anmerkung: Ohne Lösung des Systemwechsels, der Bahnsteigsituation in Ebenfurth und Erneuerung der Sicherungstechnik ist keine Integration in eine BFZ möglich.

3.1.3.2 Erhöhung Kosteneffizienz

- Einsparung von Kosten im Bereich der Infrastruktur durch Vereinfachung in der Betriebsabwicklung und Entfall der aufwändigen Schalthandlungen (Fahrdienstleiter, Außenstellwerke);
- Einsparung von Kosten im Bereich der Produktion insbesondere im Güterverkehr durch Entfall der Manipulation und der Schalthandlungen (Verschub, Zugvorbereitung);

- Möglichkeit der Redimensionierung von nicht mehr benötigten Anlagen (insbesondere Bahnhof Ebenfurth mit 10 Gleisachsen und den Anbindungen Nord und Süd bzw. der Bestandsstrecke durch das Stadtgebiet von Ebenfurth);
- und damit Reduktion von Instandhaltungs- und Reinvestitionskosten,
- Rückgewinn von Bahnflächen für alternative Nutzungen (Fuß-/Radwege, Puffer- und Ausgleichsflächen)

3.1.4 ZIELE SICHERHEIT

- Erhöhung der Sicherheit betreffend Kreuzungen Bahntrassen mit Straßen aufgrund Auflassung/Abtrag von 3 niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen im Stadtgebiet von Ebenfurth;
- Ersatz des schienengleichen und nicht barrierefreien Bahnsteigzuganges im bestehenden Bahnhof Ebenfurth (über Gleis 3+5) durch einen barrierefreien und niveaufreien Bahnsteigzugang.

3.1.5 ZIELE VERANTWORTUNG

Weitere Projektziele in Bezug auf die Erhöhung der gesellschaftlichen und ökologischen Verantwortung sind

- Verbesserung der CO₂-Bilanz durch Steigerung der umweltbewussten Mobilität und des Transportpotenziales auf der umweltfreundlichen Schiene im Hinblick auf die Einhaltung der Klimaziele (CO₂- Reduktion),
- Steigerung der umweltbewussten Mobilität durch Verbesserung des Angebotes im Personenverkehr auf der Schiene;
- Leistungsfähige Anbindungen im Nahverkehr, die aus den bestehenden und neuen Siedlungsgebieten der Gemeinden entlang der Bahnstrecken eine Erreichbarkeit fußläufig oder mit dem Rad erlauben,
- Steigerung des umweltbewussten Transportpotenziales durch Verbesserung des Güterverkehrs auf der Schiene;
- Schaffung einer Bahnverbindung aus dem Burgenland nach Wien, die aufgrund Fahrzeit und Durchbindung ohne Aufenthalt eine ernst zu nehmende Alternative/Konkurrenz zum Straßenverkehr darstellt.
- umweltbewusste und umweltverträgliche Umsetzung von Infrastrukturvorhaben;
- bei Querung des Europaschutzgebietes „Feuchte Ebene - Leithaauen“ größtmögliche Schonung von Schutzgütern und größtmögliche Vermeidung der Beeinflussung naturnaher Flussbereiche,
- größtmögliche Schonung und Vermeidung der Zerschneidung von bestehenden Siedlungsgebieten bzw. von prioritären Stadtentwicklungsgebieten.

3.2 Abgrenzung zu Kontextprojekten

Im Projektbereich sind folgende Kontextprojekte dargestellt, welche unabhängig vom Vorhaben umgesetzt werden:

- Münchendorf (a) – Wampersdorf, 2- gleisiger Ausbau, Bau:
Der Ausbau des rund 11,5 km langen eingleisigen Abschnittes Münchendorf-Wampersdorf befindet sich derzeit in Bau. Das Vorhaben umfasst auch die Einbindung der neuen zweigleisigen Strecke in den Bf Wampersdorf und die Neuerrichtung des Nordkopfes des Bahnhofs.
- Wampersdorf – Wiener Neustadt Hbf; Modul 2; Bau:
Aufgrund von baubetrieblichen Notwendigkeiten werden gemeinsam mit dem Nordkopf auch die verbleibenden Bereiche des Bf Wampersdorf umgebaut.
- Wampersdorf – Wiener Neustadt Hbf, Streckenattraktivierung, Bau Modul 3 (Wampersdorf (a) bis Pottendorf-Landegg (a)):
Es werden der Unter- und Oberbau der Bestandsstrecke sowie die Streckenausrüstung aufgrund des Instandhaltungszustandes saniert.
- Wampersdorf – Wiener Neustadt (ETCS Level 2):
Bis zum Jahr 2026 soll der gesamte Streckenabschnitt zwischen dem Bf Wampersdorf und Wiener Neustadt Hbf mit ETCS Level 2 ausgerüstet werden.
- Sanierung der Landesstraßenbrücke L4047 in km 32,316
- Sanierung der Autobahnbrücke in km 32,719

3.3 Baumaßnahmen

Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen geplant:

- Errichtung der Entwässerungsanlagen und Verlegung der Begleitwege im Bereich km 32,000 bis km 33,702 der Strecke 106 01 sowie Anhebung der Geschwindigkeit auf $V_{\max} = 160$ km/h
- Erneuerung bzw. Neuerrichtung der Gleise 1 und 2 inklusive Gleisunterbau und Weichenverbindungen von km 33,702 bis km 40,640 der Strecke 106 01 zur Anhebung der Geschwindigkeit auf $V_{\max} = 160$ km/h
- Neuerrichtung der Bahnhofsgleise im Bf Ebenfurth 3 und 4 inklusive Gleisunterbau und Weichen mit einer sicherungstechnischen Nutzlänge von mindestens 760 m (Ganzzuglänge) für eine Geschwindigkeit von 100 km/h
- Neuerrichtung eines Nebengleises (Gleis 6) im Bf Ebenfurth inklusive Gleisunterbau und Weichenverbindungen mit einer sicherungstechnischen Nutzlänge von mindestens 475 m für eine Geschwindigkeit von 40 km/h
- Neuerrichtung der AB VÖR im Bf Ebenfurth inklusive Gleisunterbau mit einer sicherungstechnischen Nutzlänge von mindestens 432 m für eine Geschwindigkeit von 25 km/h
- Neubau der zweigleisigen Strecke 171 01 („Schleife Ebenfurth“) mit einer niveaufreien Abzweigung von der Strecke 106 01 für eine Geschwindigkeit von 100 km/h bzw. 80 km/h
- Neubau der eingleisigen Strecke 171 11 („Rückschleife“) für eine Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. 60 /100 km/h

- Zweigleisiger Ausbau und Anpassung der Strecke 60101 („Raaberbahn“) zwischen dem Nordkopf des Bf. Neufeld und der Eigentumsgrenze inklusive Gleisunterbau und Weichenverbindungen für eine Geschwindigkeit von 80 km/h
- Anbindung von Gleis 5 im Bf Neufeld an die geänderten Hauptgleise
- Umbau der Eisenbahnkreuzung in km 115,057 (Strecke 60101) auf 2 Gleise
- Errichtung von Entwässerungsanlagen mit Bahngräben, Drainageleitungen, Rohrkanälen und 20 Versickerungsbecken im gesamten Projektbereich
- Umbau der Personenunterführung bei km 34,037 mit 3 Aufzügen für die barrierefreie Erschließung des Bahnsteiges Pottendorf-Landegg
- Erneuerung des Inselbahnsteiges Pottendorf-Landegg zwischen den Gleisen 1 und 2 mit einer Bahnsteiglänge von 220 m und einer Kantenhöhe von 55 cm
- Neubau der Hochbauten der Verkehrsstation Pottendorf-Landegg inklusive Bahnsteigdächer, Technikgebäude, Vordächern und 2 Bushaltestellen
- Neubau einer Personenunterführung bei km 38,028 mit 4 Aufzügen für die barrierefreie Erschließung der Bahnsteige im Bf Ebenfurth
- Neubau von zwei Inselbahnsteigen im Bf Ebenfurth zwischen den Gleisen 1 und 3 sowie den Gleisen 2 und 4 mit einer Bahnsteiglänge von 220 m und einer Kantenhöhe von 55 cm
- Neubau der Hochbauten der Verkehrsstation Ebenfurth inklusive Bahnsteigdächer, Technikgebäude, Vordächern und 3 Bushaltestellen
- Neubau von Technikgebäuden in den km 35,955, km 39,562 und km 115,200
- Umbau der Eisenbahnbrücke über die L 157 in km 34,322 (Randbereiche)
- Neubau der Brücken über den Oberwerkskanal in km 34,870 und Abtrag der Bestandstragwerke
- Errichtung eines Unterwerfungsbauwerkes mit anschließenden Wannern von km 35,115 km 36,730
- Neubau einer Straßenbrücke in km 35,976 und Abtrag des Bestandstragwerkes
- Neubau der Brücke über die Leitha in km 115,337 und Abtrag des Bestandstragwerkes
- Neubau von Flutbrücken in km 115,773, km 115,968, km 116,070, km 116,368 und km 116,516
- Errichtung einer Wirtschaftswegunterführung in km 116,690
- Errichtung einer Eisenbahnbrücke über die Warme Fische in km 117,000
- Neubau der Straßenunterführung Landeggerstraße in km 117,170 bzw. km 0,170 inkl. Errichtung von angrenzenden Reitwegunterführungen
- Errichtung von Grabenmauern km 34,200 – km 34,312 l.d.B, km 34,335 – km 34,600 l.d.B, km 35,345 – km 35,844 r.d.B, km 114,929 – km 115,049 r.d.B, km 114,962 – km 115,049 l.d.B, km 115,064 – km 115,112 l.d.B, km 115,064 – km 115,222 r.d.B
- Errichtung einer Stützmauer rechts der Bahn von km 115,222 bis km 115,311
- Errichtung von Lärmschutzwänden gem. Fachbericht Schalltechnik
- Errichtung von Erschütterungsschutzmaßnahmen gem. Fachbericht Erschütterungen und Sekundärschall
- Erhöhung des bestehenden rechtsufrigen Hochwasserschutzdammes der Leitha auf eine Länge von 638 m bis zur bestehenden Kläranlage
- Abtrag der Gleise der Bestandsstrecke 171 01 sowie des bestehenden Bf Ebenfurth samt Rückbau der Anlagen der Streckenausrüstung

-
- Auflassung der Eisenbahnkreuzungen in km 115,743, km 115,874 und km 116,257
 - Abtrag von Hochbauten (best. Aufnahmegebäude, Stellwerke)
 - Umbau der bestehenden Park- & Ride Anlage sowie des Vorplatzes in Pottendorf-Landegg
 - Errichtung einer neuen Park- & Ride Anlage mit 400 Stellplätzen sowie eines Vorplatzes im Bf Ebenfurth sowie Auflassung der bestehenden Anlage
 - Verlegung von bestehenden Straßen und Wegen
 - Teilweiser Abtrag und Neuerrichtung des Rübenlagerplatzes in Verbindung mit der Änderung der AB VÖR.
 - Neubau der SFE – Einrichtungen
 - Abtrag und Neuerrichtung der Oberleitungsanlage
 - Errichtung von neuen Schaltgerüsten für die Oberleitungsanlage bei km 35,932 und km 38,050

4 ZUGRUNDE LIEGENDE ENTWURFSPARAMETER UND PROJEKT-GRUNDLAGEN

4.1 Verwendete Unterlagen

4.1.1 PROJEKTGRUNDLAGEN

- Übersichtskarte NÖ Atlas
- Vermessung: Meixner Vermessung ZT GmbH, Aufnahme März 2021
- Einbauten: Meixner Vermessung ZT GmbH, Stand November 2021
- Kataster: ÖBB-Infrastruktur AG, Stand 10/2021
- Orthofotos: Stand 2019

4.1.2 VORSCHRIFTEN UND NORMEN

Planungsrichtlinien:

Maßgebliche eisenbahnspezifische Vorschriften und Regelwerke (weitere Regelwerke sind in den jeweiligen Fachberichten spezifiziert) in der jeweils gültigen Fassung.

ÖBB- Regelwerke:

- RW 01.02 Allgemeine Entwurfsgrundsätze
- RW 01.03 Linienführung von Gleisen
- RW 01.04 Lichtraum
- RW 01.05 Streckenquerschnitte
- RW 01.06 Bahnhofsquerschnitte
- RW 02.02 Streckenklassen
- RW 03.01 Planungsgrundsätze für den Entwurf von Verkehrsstationen
- RW 03.01.02 Entwerfen barrierefreier Verkehrsstationen
- RW 03.01.04 Umfeldgestaltung von Verkehrsstationen
- RW 03.01.07 Informations- und Wegeleitsystem
- RW 03.01.10 Bahnsteigdach
- RW 03.01.14 Bahnsteigzugang - Treppeneinhausungen/-umwehrungen
- RW 03.01.15 Bahnsteigzugang - Aufzugseinhausungen
- RW 03.01.20 Bahnsteigdach light, offener Unterstand/Wartekoje
- RW 07.01. Oberbau - Grundsätze
- RW 07.02. Schotteroberbau - Gleise
- RW 07.03. Schotteroberbau - Weichen, Kreuzungen und Schienenauszugsvorrichtungen
- RW 07.05. Feste Fahrbahn und Masse-Feder-Systeme
- RW 07.06. Oberbauschweißtechnik, Schienenbearbeitung und zerstörungsfreie Prüfungen
- RW 07.09. Anforderungen an Oberbaukomponenten
- RW 07.10. Regelzeichnungen
- RW 07.02.01 Schotteroberbau - Gleise Planung und konstruktive Ausführung
- RW 08.01. Eisenbahnbrücken und konstruktive Ingenieurbauwerke

- RW 09.01. Unterbau / Geotechnik - Grundsätze
- RW 09.02. Tragschichten, Gestaltung der Randbereiche einschließlich Kabeltrochanlagen
- RW 09.03. Bahnsteig
- RW 09.04. Gestaltung und Dimensionierung von Entwässerungsanlagen
- RW 09.05. Mauern
- RW 09.06. Stützbauwerke und Baugrubensicherungen im Gleisbereich
- RW 09.07. Böschungssicherungen
- RW 09.08. Zufahrten, Zugänge, Einfriedungen, Absturzsicherungen
- RW 09.09. Rohrdurchlässe und Leitungsquerungen inkl. Vorgaben für grabenlose Verfahren
- RW 09.11. Lärmschutz
- RW 09.12. Kriegsrelikte in Planung und Bau
- RW 09.15. Grünraummanagement
- RW 09.17. Betonbauteile für Kabelwege
- RW 11.01.02. Planungsgrundsätze für Technikgebäude

RVE:

- 04.01.01 Lärmschutzwände – Berechnung und Konstruktion
- 04.02.03 Maßnahmen zur Reduktion von Erschütterungen und sekundärem Luftschall
- 05.05.31 Gleisabschlüsse

RVS:

- 03.02.13 Radverkehr
- 03.03.81 Ländliche Straßen und Wege
- 08.03.01 Erdarbeiten
- 08.15.01 Ungebundene Tragschichten
- 08.16.01 Anforderungen an Asphaltdecken

ÖWAV:

- ÖWAV-Regelblatt 45, Oberflächenentwässerung durch Versickerung in den Untergrund, (08/2015)

Normen:

- Barrierefreie Gestaltung: ÖNORM B 1600, ÖNORM B 1603
- Verglasungen (ausgenommen Aufzug): ÖNORM B 3710, ÖNORM B 3716 (glasstatische Bemessung)
- Aufzugsnormen: ÖNORM EN 81-1 ff, EN 81-20/50
- Treppen: ÖNORM B 5371, ÖNORM B5372
- Gestaltung der Verkehrswege in der Station: ÖNORM EN 12464-1, ÖNORM EN 12464-2 (Beleuchtung), ÖNORM CEN/TS 15209; ÖNORM V 2100; ÖNORM V 2102-1 (taktile Leiteinrichtungen)
- Anforderungen an Sichtbetonoberflächen: ÖNORM B 4710-1, Ausgabe 01/2018 bzw. RL-Sichtbeton (ÖVBB)
- OIB Richtlinien 1-6
- Baulicher Brandschutz: ÖNORM EN 13501-1, ÖNORM13501-2

- TRVB F 134 Technische Richtlinien / Vorbeugender Brandschutz – Flächen für die Feuerwehr auf Grundstücken
- TRVB F 137 Technische Richtlinien / Vorbeugender Brandschutz – Löschwasserbedarf
- TRVB F 124 Technische Richtlinien / Erste und erweiterte Löschhilfe
- ISO 3864-1 2002: Grafische Symbole Sicherheitsfarben und Sicherheitszeichen Teil 1: Gestaltungsgrundlagen für Sicherheitszeichen an Arbeitsplätzen und in öffentlichen Plätzen
- ÖNORM A 3012: Visuelle Leitsysteme für die Öffentlichkeitsinformation – Orientierung mit Hilfe von Richtungspfeilen, grafische Symbole, Text Licht und Farbe
- ÖNORM Z 1261 – Begehbare Oberflächen, Messung des Gleitreibungskoeffizienten in Gebäuden und im Freien von Arbeitsstätten
- ÖNORM V 2102 – Taktile Bodeninformationen (TBI) – Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen
- ÖNORM V 2105 – Technische Hilfen für sehbehinderte und blinde Menschen – Tastbare Beschriftungen und Informationssysteme
- ÖNORM EN 1991-2: Eurocode 1 Einwirkungen auf Tragwerke, Teil 2: Verkehrslasten auf Brücken

4.1.3 RECHTLICHE GRUNDLAGEN

Rechtliche Grundlagen in der jeweils gültigen Fassung:

- Eisenbahngesetz (EisbG)
- Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV)
- Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung (EisbBBV)
- Eisenbahnverordnung (EisbVO)
- Verordnung genehmigungsfreier Eisenbahnvorhaben (VgEV)
- Wasserrechtsgesetz (WRG)
- ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG)
- Allgemeine Arbeitnehmerschutzverordnung (AAV)
- Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr (AVO Verkehr)
- Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV)
- Arbeitsstättenverordnung (AStV)
- Arbeitsmittel-Verordnung (AM-VO)
- Verordnung explosionsfähige Atmosphären (VEXAT)
- Kennzeichnungsverordnung (KennV)
- Verordnung des Bundesministers für Arbeit und Soziales über die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (DOK-VO)
- Bauarbeitenkoordinationsgesetz (BauKG)
- Bauarbeiterschutzverordnung (BauV)
- Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV)
- Verordnung Lärm und Vibrationen (VOLV)
- Schutz der Bediensteten vor der Gefährdung durch Lärm und Vibrationen (B-VOLV)
- Elektrotechnikgesetz (ETG)
- Elektrotechnikverordnung (ETV)
- Elektroschutzverordnung (ESV)

- Hebeanlagen-Betriebsverordnung (HBV)
- Maschinensicherheitsverordnung (MSV)
- Aufzugssicherheitsverordnung (ASV)
- Forstgesetz (ForstG)

Europäische Richtlinien und Dokumente in der jeweils gültigen Fassung:

Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI)

- TSI INF (EU) Nr. 1299/2014 Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“,
- TSI PRM (EU) Nr. 1300/2014 Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität,
- TSI ENE (EU) Nr. 1301/2014 Technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Energie“,
- TSI CCS (EU) Nr. 2016/919 Technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“,

jeweils in der gültigen Fassung.

4.1.4 ENTWURFSPARAMETER

Für die Gleisanlage sind folgende Parameter definiert:

- Streckenklasse: E5
- Lichtraumprofil: LPR 1
- Traktionsart: 15 kV, 16,7 Hz
- Betriebsart: Gleiswechselbetrieb
- Zugsicherungssystem: PZB (ETCS Planungsrichtlinien werden eingehalten)
- Erneuerung der GFM Anlage
- Kommunikation: Zugfunk GSM-R

Durchgehende Streckengleise (Gleis 1 und 2):

- Ausbaugeschwindigkeit: 160 km/h (Strecke 106 01), 80/100 km/h (Strecken 171 01 und 60 101) bzw. 50/60/100 km/h (Strecke 171 11)
- Schienenform 60E1
- Schwellenabstand 600 mm
- Schwellen: Beton besohlt
- Gleisschotter Körnung I
- Längsneigung $\leq 9,5 \text{ ‰}$
- Kleinster verwendeter Radius:
 $R_{\min V = 160 \text{ km/h, } D = 0 \text{ mm}} = 4.000,000 \text{ m}$
 $R_{\min V = 160 \text{ km/h, } D = 100 \text{ mm}} = 1.525,500 \text{ m}$
 $R_{\min V = 100 \text{ km/h, } D = 0 \text{ mm}} = 1.200,000 \text{ m}$
 $R_{\min V = 80 \text{ km/h, } D = 155 \text{ mm}} = 304,050 \text{ m}$
 $R_{\min V = 50 \text{ km/h, } D = 56 \text{ mm}} = 190,000 \text{ m}$
- $R_{\min V = 40 \text{ km/h, } D = 0 \text{ mm}} = 250,000 \text{ m}$

4.1.5 SICHERHEITSANFORDERUNGEN

Die Sicherheit wird erhöht durch:

- Niveaufreie Streckenabzweigung der Strecke 171 01 von der Strecke 106 01
- Niveaufreier Bahnsteigzugang im Bf Ebenfurth
- Verlagerung der Bedienung der Anschlussbahn VÖR ohne Benutzung der durchgehenden Hauptgleise
- Auflassung von Eisenbahnkreuzungen in km 115,743, km 115,874 und km 116,257 auf der Strecke 171 01
- Durchgehende Herstellung des Sicherheitsraumes für Arbeitnehmer
- Herstellung der Technischen Anlagen entsprechend dem Stand der Technik

Angestrebter Sicherheitsintegritätslevel: SIL 4

4.1.6 EISENBAHNSICHERUNGSANLAGEN

Es erfolgt ein Softwaretausch bei Inbetriebnahme des neuen ESTW im Bahnhof Ebenfurth.

Betreffend Umbau der Eisenbahnkreuzung in km 115,057 der Strecke 60 101 ist der Bestand der Art der Sicherungsanlage (derzeit Vollschrakenanlage) gemäß den Vorgaben eines Verfahrens nach §49 EisbG entsprechend der Projekttrandbedingungen anzupassen.

4.1.7 BEGRÜNDUNG FÜR ABWEICHUNGEN VOM STAND DER TECHNIK

Das gegenständliche Projekt wird unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebs einer Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und einschließlich der Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes gemäß dem Stand der Technik ausgeführt (siehe auch Beilage § 31a-Gutachten).

Es sind keine Abweichungen vom Stand der Technik vorgesehen.

5 GRÖSSE DER IN ANSPRUCH GENOMMENEN FLÄCHE

5.1 Flächenbeanspruchung

5.1.1 BAU- UND BETRIEBSPHASE

Für den Endzustand des Vorhabens werden für die Eisenbahnanlagen Flächen im Ausmaß von rund 46,8 ha beansprucht.

Für die Bauherstellung werden zusätzlich Flächen im Ausmaß von 21,9 ha beansprucht.

5.1.2 WALDFLÄCHEN

Im Zuge des gegenständlichen Vorhabens werden Waldflächen im Sinne des Forstgesetzes 1975 i.d.g.F. im Ausmaß von 3,3 ha dauerhaft und 0,9 ha temporär beansprucht.

6 BESCHREIBUNG DER DURCH DAS BAUVORHABEN BETROFFENEN UMGEBUNG UND ART DER AUSWIRKUNGEN

6.1 Verzeichnis der vom Bauvorhaben betroffenen Wasserläufe, Verkehrsanlagen und schutzwürdigen Gebiete nach Anhang 2 UVPG 2000

6.1.1 WASSERLÄUFE

Im gegenständlichen Projektsabschnitt befinden sich folgende Gewässerquerungen:

km	Wasserlauf	Art der Betroffenheit
32,641	Unterwerkskanal	Keine, Umbau Randbalken erfolgt mit dem Kontextprojekt
34,870	Oberwerkskanal	Abbruch und Neubau der Eisenbahnbrücke in geringfügig geänderter Lage
115,337	Leitha	Neubau der Eisenbahnbrücke, Abtrag des Bestandstragwerkes und Rückbau des Flusspfeilers
115,36 – km 116,95	Leitha	Errichtung der Bahntrasse im Hochwasserabflussbereich; Errichtung von Flutbrücken und Durchlässen, Aufhöhung des rechtsufrigen HW- Dammes um 10 cm
117,000	Warme Fischa	Neubau einer Eisenbahnbrücke

Tabelle 2 Betroffene Wasserläufe

6.1.2 VERKEHRSANLAGEN

Vom Vorhaben sind folgende Verkehrsanlagen berührt:

km	Verkehrsanlage	Art der Betroffenheit
32,000 – 32,280	Begleitweg l.d.B	Verlegung aufgrund Bahnentwässerung
32,000 – 32,303	Begleitweg r.d.B	Verlegung aufgrund Bahnentwässerung
32,316	L 4047	Keine
32,323 – 32,623	Begleitweg l.d.B	Verlegung aufgrund Bahnentwässerung
32,331 – 32,630	Begleitweg r.d.B	Verlegung aufgrund Bahnentwässerung
32,654 – 33,600	Begleitweg l.d.B	Verlegung aufgrund Bahnentwässerung
32,719	A3 Südost Autobahn	Keine
32,729 – 33,223	Begleitweg r.d.B	Verlegung aufgrund Bahnentwässerung
33,223 – 33,630	Zufahrt Fa. Polsterer	Nutzung des Bestandsweges als Baustellenzufahrt, Wiederherstellung nach Baufertigstellung
33,913 – 34,022	Begleitweg l.d.B (Jägerweg)	Verlegung aufgrund Bahnentwässerung
33,929 – 34,068	Bahnstraße	Umbau Bahnhofsvorplatz
34,034 – 34,150	Park- & Ride Pottendorf-Landegg	Anpassung Stellplätze aufgrund Umgestaltung Vorplatz
34,0	Bike & Ride Pottendorf-Landegg	Neubau der Zweiradabstellanlagen, die durch den Umbau der Verkehrsstation abgetragen werden müssen.
34,022 – 34,600	Jägerweg/ Linke Bahnzeile	Sperre bzw. Einschränkung der Nutzbarkeit der Wege während der Bauphase. Wiederherstellung nach Baufertigstellung soweit erforderlich.
34,330 – 34,804	Rechte Bahnzeile	Sperre bzw. Einschränkung der Nutzbarkeit der Wege während der Bauphase. Wiederherstellung nach Baufertigstellung soweit erforderlich.
34,600 – 34,854	Begleitweg l.d.B	Verlegung aufgrund Bahnentwässerung
34,900 – 117,200	Begleitweg l.d.B	Verlegung aufgrund Errichtung der Abzweigung Ebenfurth Nord
35,976	Gemeindestraße	Verlegung aufgrund Errichtung der Abzweigung Ebenfurth Nord
35,900 – 35,975	Josef Reiningger Straße	Verlegung aufgrund Neubau Gemeindestraßenüberführung
0,178 – 37,170	Begleitweg l.d.B	Verlegung aufgrund Errichtung Rückschleife. Sperre bzw. Einschränkung der Nutzbarkeit der Wege während der Bauphase. Wiederherstellung nach Baufertigstellung soweit erforderlich.
37,548 – 37,708	Josef Reiningger Straße	Verlegung aufgrund der Anpassung der Linienführung erforderlich
37,630 – 37,828	Friedhofszufahrt	Rückbau der bestehenden Zufahrt und Errichtung einer neuen Zufahrt auf der Südseite über die abzutragenden Gleisanlagen. Verlegung der Parkplätze zur neuen Zufahrt.

km	Verkehrsanlage	Art der Betroffenheit
37,828 – 38,042	Zufahrtsstraße	Neuanbindung der Zufahrt Gst 1372/1 und 1371 an die Bahnhofszufahrt
37,85 – 38,210	Park & Ride Ebenfurth	Neuerrichtung der Park- & Ride Anlage und Auflassung des Bestandes. Anpassung Bahnhofstraße und Neuanbindung bestehender Geh- und Radweg
38,3 – 39,5	Begleitweg l.d.B	Verlegung an die neue Strecke
38,815 – 39,490	Rübenlagerplatz	Teilverlegung aufgrund neuer Gleisanbindung mit geänderter Gleislänge
39,240 – 39,505	Gemeindestraße r.d.B	Verlegung aufgrund neuer Lage Rübenlagerplatz
39,797 – 40,668	Begleitweg r.d.B	Verlegung aufgrund Bahnentwässerung
40,064 – 40,646	Begleitweg l.d.B	Verlegung aufgrund Bahnentwässerung
114,927 – 115,063	L 321 Seezufahrt (Linke Bahngasse und Landegger Straße)	Verlegung aufgrund Zulegung des zweiten Gleises
115,057	Landegger Straße	Anpassung im Bereich der Eisenbahnkreuzung aufgrund Zulegung des zweiten Gleises
115,063 – 115,222	Betriebszufahrt Sanochemia	Anpassung aufgrund der Zulegung des zweiten Gleises
116,530 – 116,812	Wirtschaftsweg	Verlegung aufgrund Neubau Schleife Ebenfurth
117,020 – 117,244	Landegger Straße	Verlegung aufgrund Neubau Schleife Ebenfurth

Tabelle 3 Betroffene Verkehrsanlagen

6.1.3 EINBAUTEN

Vom Vorhaben sind folgende Einbauten Dritter berührt:

km	Leitung	Art der Betroffenheit
32,283	Querung A1 Telekom	Verlegung aufgrund zu geringer Tiefenlage erforderlich
32,291	Querung A1 Telekom	Verlegung aufgrund zu geringer Tiefenlage erforderlich
32,350	380 kV Freileitungskreuzung APG	keine
32,660	Querung ASFiNAG CN.as- Leitung	keine
32,755	Querung A1 Telekom	keine
33,293	Querung HD- Gasleitung EVN	Bahngrabenverrohrung auf eine Länge von jeweils 6 m (DN300-500); Situierung der LSW- Steher symmetrisch zur Querung (Abstand 2,5 m zur Querung); Jeweils 2 Steher vor bzw. nach der Querung werden mit Flachfundamenten gegründet; Keine Oberleitungsmaste im Bereich 10 m vor bzw. nach der Querung.
33,636	Kanalunterquerung Gde. Pottendorf	Keine
33,638	Wasserleitungsquerung Gde. Pottendorf	Verlegung aufgrund zu geringer Tiefenlage erforderlich
33,975	Kanalunterquerung Gde. Pottendorf	Keine
Vorplatz Pottendorf	Kanalleitungen Gde. Pottendorf	Neuanbindung Straßenentwässerung, Schmutzwasserkanal Verkehrsstation
Vorplatz Pottendorf	Leitungen Wienstrom	Neuanbindung Verkehrsstation
Vorplatz Pottendorf	Wasserleitung Gde. Pottendorf	Neuanbindung Verkehrsstation
Vorplatz Pottendorf	A1 Telekom	Auflassung Anbindung Personendurchgang
33,9 – 34,312	Entlangführung Kanal l.d.B	keine
34,039	LWL kabelplus	Neuverlegung im Bereich Personendurchgang
34,1 – 34,310	Entlangführung Wienstromleitung l.d.B	keine
34,312	Kanalunterquerung Gde. Pottendorf	keine
33,9 – 34,017	Entlangführung Wasserleitung l.d.B	Keine
34,314	Wasserleitungsquerung Gde. Pottendorf	keine

km	Leitung	Art der Betroffenheit
34,332	Kanalunterquerung Gde. Pottendorf	Keine Maßnahme im Querungsbereich. Geänderte Einleitung der Oberflächenwässer aus dem Gleisbereich über den Staukanal l.d.B.
34,332	Querung A1 Telekom	Verlegung aufgrund zu geringer Tiefenlage erforderlich
34,336	Wasserleitungsquerung Gde. Pottendorf	Ggf. Verlegung aufgrund zu geringer Tiefenlage erforderlich
34,341	Leitungsquerung Wien- strom	Ggf. Verlegung im Bereich des Staukanales erforderlich
34,332 – 34,412	Querung und Entlang- führung ND- Gasleitung EVN l.d.B	Verlegung der Querung aufgrund zu geringer Tiefenlage erforderlich. Verlegung im Bereich des Staukanales erforderlich.
34,379 – 34,630	Entlangführung Kanal Gde. Pottendorf	Verlegung aufgrund zu geringem Abstand zur LSW erforderlich.
34,340 – 34,8	Entlangführung ND- Gasleitung EVN r.d.B	keine
34,340 – 34,8	Entlangführung Wasser- leitung Gde. Pottendorf r.d.B	keine
34,335 – 34,523	Entlangführung Wasser- leitung Gde. Pottendorf l.d.B	keine
34,341 – 34,8	Entlangführung Wien- stromleitung l. u. r.d.B	keine
34,672	Leitungsquerung Wien- strom	Verlegung aufgrund zu geringer Tiefenlage erforderlich. Verlegung Hochführungsmast Freileitung l.d.B erforderlich.
34,87 – 35,16	Entlangführung Wasser- leitung Gde. Pottendorf r.d.B	keine
35,25	Querung A1 Telekom	Rückbau im Trassenbereich; Leitung bereits aufgelassen
37,311	Querung A1 Telekom	Verlegung der Querung aufgrund zu geringer Tiefenlage und neuer Trasse erforderlich.
37,626	Leitungsquerung Wien- strom	Verlegung der Querung aufgrund zu geringer Tiefenlage und neuer Trasse erforderlich.
37,626	Querung ND- Gaslei- tung EVN	Verlegung der Querung aufgrund zu geringer Tiefenlage und neuer Trasse erforderlich.
37,626	Kanalquerung Gde. Ebenfurth	Verlegung der Querung aufgrund zu geringer Tiefenlage und neuer Trasse erforderlich.
37,626	Wasserleitungsquerung Gde. Ebenfurth	Verlegung der Querung aufgrund zu geringer Tiefenlage und neuer Trasse erforderlich.
37,679	Querung A1 Telekom	Verlegung der Querung aufgrund zu geringer Tiefenlage und neuer Trasse erforderlich.

km	Leitung	Art der Betroffenheit
37,681	Leitungsquerung Wienstrom	Verlegung der Querung aufgrund zu geringer Tiefenlage und neuer Trasse erforderlich.
Vorplatz Ebenfurth	Kanalleitungen Gde. Ebenfurth	Rückbau Straßenentwässerung, Neuansbindung Schmutzwasserkanal Verkehrsstation
34,317	Leitungsquerung Wienstrom	keine
34,332	Kanalunterquerung Gde. Pottendorf	keine
Vorplatz Ebenfurth	Leitungen Wienstrom	Neuanbindung Verkehrsstation
Vorplatz Ebenfurth	Wasserleitung Gde. Ebenfurth	Neuanbindung Verkehrsstation
Vorplatz Ebenfurth	A1 Telekom	Auflassung Anbindung Aufnahmegebäude
Vorplatz Ebenfurth	ND- Gasleitung EVN	Auflassung Anbindung Aufnahmegebäude
38,3	Leitungsquerung Wienstrom	Verlegung der Querung aufgrund zu geringer Tiefenlage und neuer Trasse erforderlich.
38,721	Leitungsquerung Wienstrom	Verlegung der Querung aufgrund zu geringer Tiefenlage und neuer Trasse erforderlich. Verlegung Hochführungsmast Freileitung r.d.B erforderlich
38,804	110 kV Freileitungskreuzung Wienstrom	Höhersetzen aufgrund zu geringer Leitungsabstände
39,142	110 kV Freileitungskreuzung APG	keine
39,345	Querung TAG 20-kV Doppelkabelleitung	Verlegung der Querung aufgrund zu geringer Tiefenlage und neuer Trasse erforderlich.
39,722 + 39,728	Wasserleitungsquerungen Stadtgemeinde Baden	Verrohrung Bahngraben im Querungsbereich
39,55 – 40,64	Entlangführung A1 Telekomleitung	keine
40,276 – 40,640	Entlangführung Wienstromleitung	keine
114,892	Querung Wienstromleitung	keine
114,920 – 115,063	Entlangführung Wasserleitung r.d.B	Verlegung aufgrund Zulegung des zweiten Gleises
114,920 – 115,400	Entlangführung ND, MD und HD Gasleitung Netz Burgenland r.d.B	Verlegung aufgrund Zulegung des zweiten Gleises und Neubau der Schleife Ebenfurth

km	Leitung	Art der Betroffenheit
114,890 – 115,075	Entlangführung ND Gasleitung Netz Burgenland l.d.B	Teilweise Verlegung aufgrund Neubau Lärmschutzwand
114,920 – 115,063	Entlangführung A1 Telekomleitung r.d.B	Verlegung aufgrund Zulegung des zweiten Gleises
115,053	Wasserleitungsquerung WVB Nördl. Burgenland	Verlegung der Querung aufgrund zu geringer Tiefenlage und Zulegung des zweiten Gleises erforderlich.
115,056	Kanalquerung	keine
115,060	Querung A1 Telekom	Verlegung der Querung aufgrund zu geringer Tiefenlage und Zulegung des zweiten Gleises erforderlich.
114,981 – 115,063	Entlangführung A1 Telekomleitung r.d.B	Verlegung aufgrund zu geringer Tiefenlage und Zulegung des zweiten Gleises erforderlich
115,063	LWL- Querung kabelplus	Verlegung der Querung aufgrund zu geringer Tiefenlage und Zulegung des zweiten Gleises erforderlich
115,075	ND und MD Gasleitungsquerung	Verlegung der Querung aufgrund zu geringer Tiefenlage und Zulegung des zweiten Gleises erforderlich
115,060 – 115,370	Entlangführung A1 Telekomleitung l.d.B	Verlegung der Leitung aufgrund neuem Querschnitt erforderlich
115,4 – 115,737	Drainageleitung	Verlegung aufgrund neuer Trassenführung erforderlich
116,250	Kanalquerung	Schutz der Leitung im Querungsbereich
117,082	20 kV Freileitungskreuzung Wienstrom	Verlegung aufgrund zu geringer Leitungsabstände (Verkabelung im Bereich des Wannengebäudes)
117,350 bzw. 0,267	Querung A1 Telekom	keine; Leitung bereits aufgelassen

Tabelle 4 Betroffene Leitungen Dritter

Die Verlegungen selbst werden durch die jeweiligen Leitungsträger durchgeführt, wobei hier ggf. separate Bewilligungsverfahren durchzuführen sind.

Die unterirdischen Leitungsquerungen im Gleisbereich werden entsprechend dem Regelwerk 09.09 „Rohrdurchlässe und Leitungsquerungen inkl. Vorgaben für grabenlose Verfahren“ hergestellt.

7 BAUBESCHREIBUNG, BESCHREIBUNG DER BAUDURCHFÜHRUNG UND DER BETRIEBSPHASE

7.1 Darstellung der Bestandssituation

Die Strecke 10601 (Pottendorfer Linie) verläuft von Wien Meidling nach Wiener Neustadt. Seit 2014 wird sie zweigleisig ausgebaut, um die Voraussetzung für ein dichteres Zugangebot und kürzere Fahrzeiten zu schaffen.

Die Bestandsstrecke schließt in km 32,0 an das Projekt Umbau Bf Wampersdorf an und verläuft zweigleisig in einer Rechtsbogenfolge mit Radien von 1745 m – 1903 m in Richtung Pottendorf. In diesem Abschnitt bis km 33,702 werden die Unter- und Oberbauanlagen (Gleis 1 wurde teilweise bereits im Jahr 2015 erneuert) sowie die Oberleitungsanlage im Jahr 2023 erneuert. Die Maßnahmen sind in den Planunterlagen als Kontextprojekt dargestellt.

In diesem Abschnitt wird die Strecke durch die L4047 in km 32,294 und die A3 Südost Autobahn in km 32,710 niveaufrei mit Überführungen gequert. In km 32,639 wird der Unterwerkskanal mit einer Eisenbahnbrücke überführt. In km 33,0 schließt eine Gerade an, welche zur bestehenden Haltestelle Pottendorf-Landegg führt.

Im Bereich km 33,1 – km 33,75 wird das Gleis 1 mit einer Gegenbogenfolge verzogen, um den Gleisabstand auf ca. 12 m für den bestehenden Inselbahnsteig zu vergrößern. Der Bahnsteig befindet sich im Bereich km 33,817 – km 34,000 und weist eine Länge von 183 m auf. Am Bahnsteigende befindet sich ein Treppenabgang zu einem Personendurchgang. Das rechts der Bahn situierte ehemalige Aufnahmegebäude hat keine Funktion mehr.

Nach der Haltestelle wird der Gleisabstand wieder auf 4 m zusammengeführt. Die Strecke überquert in km 34,316 die L157 Badener Straße mit einer Stahlbrücke. Nach der Unterführung befinden sich die linke und rechte Bahnzeile unmittelbar neben der bestehenden Trasse und sind nur durch Lärmschutzwände abgetrennt.

Ab km 34,5 wird der Gleisabstand auf ca. 7 m vergrößert, da die in km 34,864 befindliche Brücke über den Oberwerkskanal mit zwei unabhängigen Tragwerken hergestellt ist. Aufgrund der Höhenlage des Gerinnes wird die Trasse bis zur Brücke mit einer Neigung von ca. 6 ‰ angehoben und danach mit einem Gefälle von ca. 1 ‰ wieder auf das Bestandsgelände abgesenkt.

Nach einem Linksbogen mit einem Radius von ca. 2000 m verläuft die Strecke bis km 36,5 in einer Geraden. In dem nachfolgenden Rechtsbogen mit einem Radius von ca. 2.500 m kommt der bestehende Nordabzweig des Bf Ebenfurth zu liegen. Das Gleis 103 führt von dort zum bestehenden Bf Ebenfurth und die beiden Gleise 101 und 102 umfahren diesen nördlich. In km 37,815 überquert die B60 die Gleise mit einer Überfahrtsbrücke.

In km 39,3 befindet sich der bestehende Südkopf des Bf Ebenfurth, in dem auch die Anschlussbahn AB VÖR vom Gleis 2 abzweigt. Das Gleis weist eine Nutzlänge von ca. 354 m ab dem Sperrschuh auf und der anschließende Rübenlagerplatz hat eine Breite von ca. 63 m.

Nach dem Südkopf verläuft die Strecke in einem Linksbogen mit Radien zwischen 1536 m und 1736 m. In km 39,594 überquert eine Gemeindestraße die Gleise. Ab km 39,9 verläuft die Bestandsstrecke in einer Geraden bis zum Projektsende.

Die Strecke 106 01 ist durchgehend mit 140 km/h und ab km 39,9 mit 160 km/h befahrbar. Der bestehende Bahnhof Ebenfurth ist mit 60 km/h an die Strecke angeschlossen.

Der Bahnhof Ebenfurth besteht aus 10 durchgehenden Gleisen, wovon die Gleise 1, 3 und 5 mit Bahnsteigen versehen sind. Der Mittelbahnsteig ist niveaugleich vom Vorplatz aus erreichbar. Auf dem Vorplatz befindet sich das Aufnahmegebäude und eine Park- & Rideanlage.

Im Bahnhof Ebenfurth zweigt auch die eingleisige Strecke 171 01 ab, welche an der Brücke über die Leitha bei km 115,3 an die Strecke 60 101 der Raaberbahn (Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG) anschließt.

Der bestehende Bahnhof Neufeld an der Leitha liegt bei km 114,7 und besteht aus 4 durchgehenden Gleisen. Zwischen den Gleisen 1 und 2 befindet sich ein Mittelbahnsteig, der über einen schienengleichen Zugang vom Aufnahmegebäude erschlossen ist. Unmittelbar neben dem Aufnahmegebäude befindet sich das Technikgebäude des Bahnhofes.

Die Strecke verläuft in einer Geraden und quert bei km 115,057 die Landegger Straße mit einer technisch gesicherten Eisenbahnkreuzung. Danach befindet sich rechts der Bahn das Areal der Fa. Sanochemia, die früher mit einer Anschlussbahn angeschlossen war, welche zwischenzeitlich aufgelassen wurde.

Bei km 115,331 befindet sich die Eigentumsgrenze zwischen der Raaberbahn und der ÖBB unmittelbar an der Landesgrenze Burgenland – Niederösterreich. In weiterer Folge durchquert die Strecke das Siedlungsgebiet von Ebenfurth und kreuzt die Schießstättenstraße, die Rathausstraße und die Alleestraße mit technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen. Es wird die Warme Fische bei km 115,765 und der Schloßgraben bei km 116,129 mit Einfeldbrücken gequert. In km 116,231 quert der Mühlbach mit einem Durchlass die Strecke. Nach einem Rechtsbogen erreicht die Strecke in km 116,8 den Bahnhof Ebenfurth.

Die Strecken 60 101 und 171 01 sind mit 60 bzw. 70 km/h befahrbar und die Einfahrt in den Bahnhof Ebenfurth mit 40 km/h bzw. 50 km/h.

7.2 Änderungen gegenüber dem Bestand

7.2.1 GLEISANLAGEN

7.2.1.1 Strecke 106 01 – Pottendorfer Linie

Es werden folgende Gleisanlagen errichtet bzw. umgebaut:

km	km	Gleis	Funktion	V _{max}	Nutzlänge
33,702	40,640	1	durchgehendes Hauptgleis	160 km/h	> 760 m
33,702	40,640	2	durchgehendes Hauptgleis	160 km/h	> 760 m
36,890	38,945	3	Überholgleis	60/100 km/h	> 760 m
37,911	39,053	4	Überholgleis, Nebengleis (ab km 38,875)	100 km/h 40 km/h	760 m
38,431	39,020	6	Nebengleis	40 km/h	475 m
39,053	39,503	AB VÖR	Anschlussbahn	25 km/h	432 m
37,593	37,704	GLV	Gleisverbindung W33 – W34	60 km/h	-
37,673	37,768	GLV	Gleisverbindung W35 – W36	60 km/h	-
37,788	37,884	GLV	Gleisverbindung W37 – W38	60 km/h	-
38,875	39,051	GLV	Gleisverbindung W53 – W54	100 km/h	-
40,000	40,148	GLV	Gleisverbindung W56 – W57	100 km/h	-
40,174	40,321	GLV	Gleisverbindung W58 – W59	100 km/h	-

Tabelle 5 Gleisanlagen Strecke 106 01

7.2.1.2 Strecke 60 101/171 01 – Schleife Ebenfurth

Es werden folgende Gleisanlagen errichtet bzw. umgebaut:

km	km	Gleis	Funktion	V _{max}	Nutzlänge
114,955	118,248	1 / 2	durchgehendes Hauptgleis Streckengleis	80 km/h 100 km/h	> 760 m
114,888	118,272	3 / 1	durchgehendes Hauptgleis Streckengleis	80 km/h 100 km/h	> 760 m
114,883	114,962	5	Hauptgleis	40 km/h	Gem. Bestand
114,979	115,051	GLV	Gleisverbindung W3 – W4	50 km/h	-
115,064	115,159	GLV	Gleisverbindung W1 – W2	60 km/h	-
116,845	116,941	GLV	Gleisverbindung W10 – W11	60 km/h	-
117,061	117,157	GLV	Gleisverbindung W7 – W8	60 km/h	-

Tabelle 6 Gleisanlagen Strecke 60 101/171 01

7.2.1.3 Strecke 171 11 – Rückschleife

Es werden folgende Gleisanlagen errichtet:

km	km	Gleis	Funktion	V _{max}	Nutzlänge
0,000	1,127	3	Hauptgleis	50 km/h 60/100 km/h	> 760 m

Tabelle 7 Gleisanlagen Strecke 171 11

Die Fehlerprofile werden durchgehend eliminiert, sodass eine durchgehende Kilometrierung auf der gesamten Strecke 106 01 vorhanden ist. Die nachfolgenden Angaben beziehen sich sämtlich auf die neue Stationierung.

Im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung (maximale Emissionen) wurde in der Betrachtung der Umweltauswirkungen in den Umweltfachbeiträgen im Bereich der Rückschleife zwischen km 0,494.221 bis km 01,127.227 eine VzG-Geschwindigkeit von 100 km/h in beiden Fahrtrichtungen angenommen.

7.2.2 KUNSTBAUTEN

7.2.2.1 Straßenbrücke L 4047

Die L4047 überquert in km 32,316 die Strecke 106 01 mit einer Überfahrtsbrücke.

Die Überführung der L4047 wurde als Dreifeldtragwerk ausgebildet. Die Mittelunterstützungen sind als Stahlbetonscheiben 8,60 x 0,75 m ausgeführt. Die beiden Gleise der Pottendorfer Line werden im Mittelfeld (LW = 12,55m) geführt.

Die minimalen Abstände der Achsen zu den Pfeilerscheiben der neu projektierten Gleise betragen 4,23 m bzw. 4,26 m.

Die projektierte Geschwindigkeit beträgt V_{max} = 160 km/h. Die Abstände der Unterstützungen liegen über dem Abstand a gem. RW 08.01 mit einheitlich 3,00 m (unabhängig davon, ob sich das Brückenobjekt im Nahbereich einer Weiche befindet oder nicht).

7.2.2.2 Straßenbrücke A3 Südost Autobahn

Die A3 Südost Autobahn überquert in km 32,719 die Strecke 106 01 mit einer Überfahrtsbrücke.

Die Überführung der A3 wurde als Dreifeldsystem mit getrennten Tragwerken für die beiden Richtungsfahrbahnen ausgebildet. Die Mittelunterstützungen sind als Stahlbetonscheiben 4,90 x 0,80 m ausgeführt (zwei Stück je Tragwerk und Achse. Die beiden Gleise der Pottendorfer Line werden im Mittelfeld (LW = 10,70m) geführt.

Die minimalen Abstände der Achsen zu den Pfeilerscheiben der neu projektierten Gleise betragen 4,76 m bzw. 4,87 m.

Die projektierte Geschwindigkeit beträgt V_{max} = 160 km/h. Die Abstände der Unterstützungen liegen über dem Abstand a gem. RW 08.01 mit einheitlich 3,00 m (unabhängig davon, ob sich das Brückenobjekt im Nahbereich einer Weiche befindet oder nicht).

7.2.2.3 Brücke über die L157 Badener Straße

Im Bereich km 34,322 überquert die 2-gleisige Eisenbahntrasse die L157 Badener Straße. Das Bestandstragwerk wird r.d.B mittels unabhängiger Randbalkenbrücke verbreitert, um Platz für den Randweg bzw. die Aufnahme von SFE-Leitungen und die Lärmschutzwand zu schaffen. Die Befestigung der Lärmschutzwand l.d.B wird an die geänderte Geometrie angepasst.

7.2.2.4 Brücke über den Oberwerkskanal

In km 34,870 überquert die 2-gleisige Eisenbahntrasse den Oberwerkskanal. Die bestehenden Tragwerke werden abgetragen und durch zwei neue Tragwerke mit oberliegender Tragkonstruktion aufgrund der geringen Konstruktionshöhe ersetzt.

7.2.2.5 Unterwerfung Gleis 1

Für die niveaufreie Abzweigung der Strecke 171 01 von der Strecke 106 01 wird das Gleis 1 abgesenkt und das Gleis 2 angehoben. Aufgrund des hohen Grundwasserstandes wird im Bereich zwischen km 35,115 – km 36,730 ein eingleisiges Wannensbauwerk errichtet, welches im Bereich 35,775 – km 35,874 eingedeckelt wird, um das Gleis 2 der Schleife Ebenfurth überführen zu können.

Im Bereich km 35,9 wird eine Pumpstation errichtet, welche mit einem Rückhaltebecken ausgestattet wird. Die Oberflächenwässer werden zum Vorplatz beim Technikgebäude in km 35,955 gehoben und dann im Freispiegelgefälle zum Versickerungsbecken 10 abgeleitet.

7.2.2.6 Überführung Gemeindestraße

In km 35,976 wird eine einfeldrige Straßenbrücke über die Strecke 106 01 und die Josef Reiningger Straße als Ersatz für das Bestandsbauwerk errichtet.

7.2.2.7 Straßenbrücke B60

Die B60 überquert in km 37,825 die Strecke 106 01 mit einer Überfahrtsbrücke.

Die Überführung der B60 wurde als Dreifeldsystem ausgebildet. Die Mittelunterstützungen sind als Stahlbetonscheiben 9,60 x 0,80 m und 9,70 x 0,80 m ausgeführt. Die beiden Gleise der Pottendorfer Line werden im Mittelfeld (LW = 16,70m) geführt. Zusätzlich wird ein drittes Gleis zugelegt.

Die minimalen Abstände der Achsen zu den Pfeilerscheiben der neu projektierten Gleise betragen 3,12 m bzw. 3,20 m.

Die projektierte Geschwindigkeit beträgt $V_{\max} = 160$ km/h. Die Abstände der Unterstützungen liegen über dem Abstand a gem. RW 08.01 mit einheitlich 3,00 m (unabhängig davon, ob sich das Brückenobjekt im Nahbereich einer Weiche befindet oder nicht).

7.2.2.8 Straßenbrücke Gemeindestraße

In km 39,517 überquert eine Gemeindestraße die Strecke 106 01 mit einer Überfahrtsbrücke.

Die Überführung der Gemeindestraße bei km 39,594 wurde als Dreifeldsystem konzipiert und in Stahlbetonfertigteilbauweise errichtet. Die Mittelunterstützungen sind als Stahlbetonfertigteile mit einem Querschnitt von 60 x 60 cm ausgeführt (zwei Stück je Achse). Die beiden Gleise der Pottendorfer Line werden im Mittelfeld (LW = 10,20 m) geführt.

Die minimalen Abstände der Achsen zu den Pfeilern der neu projektierten Gleise betragen 3,05 m bzw. 3,06 m.

Die projektierte Geschwindigkeit beträgt $V_{\max} = 160$ km/h. Die Abstände der Unterstützungen liegen über dem Abstand a gem. RW 08.01 mit einheitlich 3,00 m (unabhängig davon, ob sich das Brückenobjekt im Nahbereich einer Weiche befindet oder nicht).

7.2.2.9 Leithabrücke

In km 115,337 überquert die 2-gleisige Eisenbahntrasse die Leitha. Das bestehende Tragwerk wird abgetragen und durch zwei neue Tragwerke mit obenliegender Tragkonstruktion aufgrund der geringen Konstruktionshöhe ersetzt.

7.2.2.10 Flutbrücke 1

Für die Sicherstellung des Hochwasserabflusses der Leitha ist in km 115,773 eine Flutbrücke erforderlich.

Die Eisenbahnbrücke selbst ist als gerades 2-gleisiges, mehrfeldriges integrales Stahlbetonplattentragwerk konzipiert.

7.2.2.11 Flutbrücke 2

Für die Sicherstellung des Hochwasserabflusses der Leitha ist in km 115,968 eine Flutbrücke erforderlich.

Die Eisenbahnbrücke selbst ist als gerades 2-gleisiges, mehrfeldriges integrales Stahlbetonplattentragwerk konzipiert.

7.2.2.12 Flutbrücke 3

Für die Sicherstellung des Hochwasserabflusses der Leitha ist in km 116,070 eine Flutbrücke erforderlich.

Die Eisenbahnbrücke selbst ist als gerades 2-gleisiges, mehrfeldriges integrales Stahlbetonplattentragwerk konzipiert.

7.2.2.13 Flutbrücke 4

Für die Sicherstellung des Hochwasserabflusses der Leitha ist in km 116,368 eine Flutbrücke erforderlich.

Die Eisenbahnbrücke selbst ist als gerades 2-gleisiges, mehrfeldriges integrales Stahlbetonplattentragwerk konzipiert.

7.2.2.14 Flutbrücke 5

Für die Sicherstellung des Hochwasserabflusses der Leitha ist in km 116,516 eine Flutbrücke erforderlich.

Die Eisenbahnbrücke selbst ist als gerades 2-gleisiges, mehrfeldriges integrales Stahlbetonplattentragwerk konzipiert.

7.2.2.15 Unterführung Wirtschaftsweg

Für die Querung des bestehenden Wirtschaftsweges wird in km 116,690 eine Straßenunterführung errichtet. Aufgrund des hohen Grundwasserstandes werden beidseitig der Bahn wasserdichte Wannenbauwerke errichtet.

Im Bereich der Wanne wird eine Pumpstation für die Niederschlagswässer vorgesehen.

7.2.2.16 Brücke über die Warme Fische

In km 117,000 überquert die 2-gleisige Eisenbahntrasse die Warme Fische. Aufgrund der Abzweigung der Strecke 171 11 auf dem Brückentragwerk werden zwei unabhängige dreifeldrige Tragwerke mit einem Hohlkastenquerschnitt vorgesehen.

7.2.2.17 Unterführung Landegger Straße

Für die Querung Landegger Straße wird in km 117,170 bzw. km 0,170 eine Straßenunterführung errichtet. Aufgrund des hohen Grundwasserstandes werden beidseitig der Bahn wasserdichte Wannenbauwerke errichtet. Zwischen den beiden Eisenbahnbrücken wird eine Kreuzung mit der Gemeindestraße vorgesehen. Unmittelbar nach der Straßenunterführung wird ein Rahmenbauwerk für eine Reitwegquerung vorgesehen.

Im Bereich der Wanne wird eine Pumpstation für die Niederschlagswässer vorgesehen.

7.2.3 HOCHBAUTEN

7.2.3.1 Verkehrsstation Pottendorf-Landegg

In km 33,833 – 34,053 wird die Verkehrsstation Pottendorf-Landegg umgebaut.

Die neue Verkehrsstation besteht aus folgenden Elementen:

- Zugangsgebäude Vorplatz mit einem Dach, Wartebereich, Bushaltestellen und Bike & Ride - Anlagen
- Zugangsgebäude Jägerweg mit einem Dach und einer Bike&Ride - Anlage
- Personendurchgang mit Stiegen und 3 Aufzügen
- Ein Inselbahnsteig mit 220 m Länge mit einem 53 m langen Bahnsteigdach
- Einem Technikgebäude r.d.B

Die Verkehrsstation wird barrierefrei und gemäß TSI PRM ausgeführt.

7.2.3.2 Verkehrsstation Ebenfurth

In km 38,081 – km 38,302 wird die Verkehrsstation Ebenfurth neu gebaut.

Die neue Verkehrsstation besteht aus folgenden Elementen:

- Zugangsgebäude Vorplatz mit einem Dach, Wartebereich, Bushaltestellen und Bike & Ride - Anlagen
- Zugangsgebäude Nord mit einem Dach und einer Bike&Ride - Anlage
- Personendurchgang mit Stiegen und 4 Aufzügen

- Inselbahnsteige mit 220 m Länge mit einem 96 m langen Bahnsteigdach
- Einem Technikgebäude l.d.B

Die Verkehrsstation wird barrierefrei und gemäß TSI PRM ausgeführt.

7.2.3.3 Technikgebäude

In den km 35,955, km 39,562 und km 115,200 werden Technikgebäude neu errichtet.

7.2.4 MAUERN

Mauern im Bereich der Haltestellen bzw. Kunstbauten sind den Berichten der entsprechenden Objekte zu entnehmen.

Im Streckenbereich werden folgende Mauern ausgeführt:

km	km	Lage	Bezeichnung	Länge	Anmerkung
32,278	32,331	l.d.B	Grabenmauer 1	53 m	Errichtung mit Wampersdorf – Pottendorf Modul 3
32,305	32,340	r.d.B	Grabenmauer 2	35 m	Errichtung mit Wampersdorf – Pottendorf Modul 3
32,699	32,764	l.d.B	Grabenmauer 3	65 m	Errichtung mit Wampersdorf – Pottendorf Modul 3
32,654	32,752	r.d.B	Grabenmauer 4	98 m	Errichtung mit Wampersdorf – Pottendorf Modul 3
34,200	34,312	l.d.B	Grabenmauer 5	112 m	Mit aufgesetzter LSW
34,335	34,600	l.d.B	Grabenmauer 6	265 m	Mit aufgesetzter LSW
35,345	35,844	r.d.B	Grabenmauer 7	499 m	
114,929	115,051	r.d.B	Grabenmauer 8	122 m	Mit aufgesetzter LSW
114,962	115,051	l.d.B	Grabenmauer 9	89 m	Mit aufgesetzter LSW
115,064	115,233	r.d.B	Grabenmauer 10	169 m	Mit aufgesetzter LSW
115,064	115,112	l.d.B	Grabenmauer 11	48 m	Mit aufgesetzter LSW
115,233	115,311	r.d.B	Stützmauer 1	78 m	Mit aufgesetzter LSW

Tabelle 8 Mauern

Die Mauern werden entsprechend dem RW 09.05 ausgeführt.

7.2.5 ENTWÄSSERUNGSMASSNAHMEN

Die Entwässerungsanlagen werden generell gemäß ÖBB – Regelwerk 09.04 ausgeführt und bemessen.

Für die Bemessung wird ein 10 – jährliches Regenereignis herangezogen; im Fall von Rohrleitungen, Drainagen oder Gräben das 15-minütige Starkregenereignis, bei Versickerungs- bzw. Retentionsanlagen eine Zeitreihen – Berechnung.

Nach Möglichkeit wird die Entwässerung über die Dammschulter flächig versickert bzw. über offene Bahngräben in Versickerungsbecken abgeleitet und versickert. Im Bf Ebenfurth werden zwischen den Gleisen Drainagen und bei beengten Verhältnissen Grabenmauern errichtet.

7.2.6 WASSERBAULICHE MASSNAHMEN

Für die Sicherstellung des Hochwasserschutzes werden folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Erhöhung des bestehenden rechtsufrigen Hochwasserschutzdammes auf eine Länge von 638 m bis zur bestehenden Kläranlage um 10 cm. Es wird der bestehende Oberboden abgetragen und mit Tragschichtmaterial aufgeschüttet.
- Errichtung Flutbrücken 1 – 5
- Errichtung Durchlass 1950 x 1500 mm in km 116,451 als Rahmenbauwerk aus Stahlbeton
- Errichtung Durchlass 1950 x 1000 mm in km 116,791 als Rahmenbauwerk aus Stahlbeton
- Errichtung Durchlass 1500 x 1500 mm in km 116,888 als Rahmenbauwerk aus Stahlbeton
- Errichtung Durchlass DN 1000 in km 0,120 und 117,091
- Errichtung Durchlass DN 1000 in km 117,206
- Errichtung Durchlass DN 1000 in km 0,344

7.2.7 LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN

Es werden folgende Lärmschutzwände errichtet:

km	km	Lage	Bezeichnung	Länge	Höhe über SOK
33,124	35,405	r.d.B	Lärmschutzwand 1	2.281 m	1,5 m – 2,5 m
33,900	34,730	l.d.B	Lärmschutzwand 2	830 m	1,5 m – 2,5 m
36,570	39,514	l.d.B	Lärmschutzwand 3	2.944 m	1,5 m – 2,0 m
114,878	115,972	l.d.B	Lärmschutzwand 4a	1.094 m	1,5 m – 2,0 m
115,972	0,099	l.d.B	Lärmschutzwand 4b	1.085 m	1,5 m – 2,0 m
114,878	115,972	r.d.B	Lärmschutzwand 5a	1.094 m	1,5 m – 2,0 m
115,972	117,082	r.d.B	Lärmschutzwand 5b	1.110 m	1,5 m – 2,0 m

Tabelle 9 Lärmschutzwände

Im Bereich der EK Landegger Straße (km 115,049 – km 115,064) werden die Lärmschutzwände unterbrochen. In den Anschlussbereichen wird die Abtreppung gem. RW 09.11 durchgeführt, wobei die oberen Elemente transparent ausgeführt werden.

7.2.8 ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZMASSNAHMEN

Es werden folgende Maßnahmen gem. Erschütterungstechnischen Bericht vorgesehen:

km	km	Lage	Bezeichnung	Länge
33,729	33,766	Gl. 1+2	USM auf 12 cm BT-Bahn	37 m
34,810	34,864	Gl. 1+2	USM auf 12 cm BT-Bahn	54 m
114,974	115,064	Gl. 1+3	USM auf 12 cm BT-Bahn	90 m

Tabelle 10 Erschütterungsschutzmaßnahmen

7.2.9 EINBAUTENUMLEGUNGEN

Die unterirdischen Leitungsquerungen im Gleisbereich werden entsprechend dem Regelwerk 09.09 „Rohrdurchlässe und Leitungsquerungen inkl. Vorgaben für grabenlose Verfahren“ hergestellt. Allfällig erforderliche zusätzliche Genehmigungen werden durch den jeweiligen Leitungsträger erwirkt.

7.2.10 ABTRAG VON HOCH- UND KUNSTBAUTEN

Im Zuge des gegenständlichen Projektes werden folgende Hoch- und Kunstbauten (Brücken und Mauern) abgetragen:

Stationierung Bezeichnung

Km 34,0 Abtrag Aufnahmegebäude Pottendorf-Landegg

Km 37,8 Abtrag Stellwerk Bf Ebenfurth

Km 38,0 Abtrag Aufnahmegebäude Ebenfurth

Km 38,7 Abtrag Stellwerk Bf Ebenfurth

Es werden hier nur die Objekte angeführt, die definitiv abgetragen und nicht ersetzt werden.

Die abzutragenden Objekte werden zumindest bis zu einer Tiefe von 1,50 m unter Schwellenoberkante abgetragen. Tieferliegende Hohlräume im Gleisbereich werden verfüllt.

7.3 Anforderungen an die einzusetzenden Bauprodukte, Bauteile, Bauteilgruppen und Anlagen

Alle im vorliegenden Projekt geplanten Bauprodukte, Bauteile, Bauteilgruppen und Anlagen sind gemäß den derzeit gültigen Gesetzen, Normen und Richtlinien geplant und entsprechen somit den diesbezüglichen Anforderungen.

7.4 Baubeginn, Baudauer, Beschäftigtenzahl

7.4.1 BAUBEGINN, BAUDAUER

Der Baubeginn der Bauarbeiten ist nach derzeitigem Planungsstand für Anfang 2024 vorgesehen. Die Gesamtbetriebnahme ist für Dezember 2026 geplant. Restarbeiten und Abbrucharbeiten können auch noch danach bis 12/2029 durchgeführt werden.

7.4.2 VORAUSSICHTLICHE ZAHL DER BESCHÄFTIGTEN

Bei prognostizierten Herstellungskosten in diesem Abschnitt ergibt die Kalkulation bei einem Beschäftigtenanteil von rd. 20 % 600.000 Mannstunden auf der Baustelle. Daraus resultiert ein durchschnittlicher Beschäftigtenstand von ca. 100 Mitarbeitern. In Summe ist mit einem Spitzenwert in dreifacher Höhe des Durchschnittswertes, das heißt, mit rd. 300 Beschäftigten vor Ort zu rechnen.

7.5 Angaben über die Beleuchtung, Beheizung und Lüftung der Räume und sonstigen Bauwerksteile

7.5.1 BELEUCHTUNG

Eine Beleuchtung der Verkehrsstation ist vorgesehen. Die Arbeitsbereiche werden -wo erforderlich- beleuchtet (Verschub- und Weichenbereiche).

7.5.2 BEHEIZUNG UND LÜFTUNG

Bei den neuen Technikgebäuden ist keine Beheizung vorgesehen. Die Technikräume verfügen über eine natürliche Be- und Entlüftung. Die Technikräume LS und Telematik werden bei Bedarf mit Klimageräten ausgestattet.

7.6 Bauprovisorien und Bauphasen, die der Aufrechterhaltung des Betriebs der Eisenbahn, des Betriebs von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn dienen

Die Bauherstellung der geplanten Maßnahmen erfolgt unter Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes und Kundenverkehr. Dadurch ist es erforderlich, die Bauabwicklung in Bauphasen zu untergliedern, um die Beeinträchtigung des Betriebes möglichst gering zu halten.

Das Bauvorhaben wird unter der Leitung einer nach § 40 EisebG verzeichneten Person durchgeführt.

Aus eisenbahnbetrieblichen (z.B. Gleissperren) oder baubetrieblichen Gründen (z.B. Betonieren größerer Abschnitte) werden auch Nacharbeiten und Arbeiten an Sonn- und Feiertagen durchgeführt.

Arbeiten, die mit Einschränkungen des Eisenbahnbetriebs am Streckengleis verbunden sind, müssen generell in der Nacht zwischen 23:00 Uhr und 06:00 Uhr durchgeführt werden.

Bautätigkeiten, die mehrtägige Gleissperren erfordern, finden aus bahnbetrieblichen Gründen grundsätzlich in den Nächten und auch an Wochenenden sowie Feiertagen statt.

Die Bauabwicklung ist im Wesentlichen in folgenden Phasen vorgesehen:

7.6.1 BAUPHASE 1

In dieser Phase wird die neue Überfahrtsbrücke der Gemeindestraße in km 35,976 errichtet sowie mit dem Bau der Unterwerfung begonnen. Ebenfalls wird in Pottendorf-Landegg und Ebenfurth mit der Errichtung der Technikgebäude gestartet. In Pottendorf-Landegg wird zusätzlich ein provisorischer Zugangsteg zum Inselbahnsteig hergestellt.

In den Bauabschnitten 1 und 2 werden die Randbereiche hergestellt.

Im Bauabschnitt 6 werden die Arbeiten von der Schießstättenstraße aus gestartet.

Die Arbeiten finden grundsätzlich außerhalb der Betriebsgleise statt, so dass hier nur Doppelgleissperren für das Einheben des provisorischen Zugangssteiges in Pottendorf-Landegg und den Einbau des Schutzgerüsts für die Überfahrtsbrücke der Gemeindestraße erforderlich sind.

7.6.2 BAUPHASE 2

In dieser Phase ist das Gleis 2 zwischen Pottendorf-Landegg und dem Nordabzweig gesperrt. Es wird der Inselbahnsteig in Pottendorf-Landegg und der Unterbau Gleis 2 zwischen km 33,7 und km 34,8 hergestellt. Der Bahnsteig ist in dieser Phase nur auf eine Länge von 160 m am Gleis 1 nutzbar. Der Zugang erfolgt über den provisorischen Zugangssteg.

Nach Fertigstellung der Überfahrtsbrücke in km 36 erfolgt die Baustellenzufahrt zum Baufeld links der Bahn direkt von der B60 aus. In dieser Phase wird mit der Errichtung der Brücke über die Warme Fischa begonnen.

7.6.3 BAUPHASE 3

In dieser Phase werden die vorher beschriebenen Baumaßnahmen fortgeführt. Nach Fertigstellung der Brücke über die Warme Fischa wird die Errichtung der Schleife Ebenfurth bis zur Leitha von der B60 aus begonnen.

Die Brücke über den Oberwerkskanal wird neben dem Bestandsgleis vorbereitet.

Es wird am Nordabzweig Bf Ebenfurth ein Provisorium hergestellt, um den Bahnhof Ebenfurth nach Inbetriebnahme der Unterwerfung den bestehenden Bahnhof Ebenfurth weiterhin anbinden zu können. In der ersten Phase wird über das Provisorium der Oberbau von Gleis 1 hergestellt.

Am bestehenden Gleis 102 (Umfahrungsgleis 2) wird eine Verschwenkung durchgeführt, um im Bereich der Überfahrtsbrücke der B60 Raum für die Errichtung des Gleises 1 zu schaffen.

Im Bf Ebenfurth werden die Gleise 10 – 14 abgetragen, um mit der Errichtung der neuen Bahnsteige und dem Personendurchgang beginnen zu können.

7.6.4 BAUPHASE 4

In der Phase 4 ist das Gleis 1 zwischen Pottendorf-Landegg und dem Bf Obereggendorf gesperrt. Der Bahnhof Ebenfurth ist nur über den bestehenden Nordabzweig und der bestehenden Strecke 171 01 zu erreichen. Eine direkte Zufahrt aus der Richtung Wiener Neustadt ist nicht möglich.

In dieser Phase werden alle baulichen Maßnahmen am Gleis 1 zwischen km 33,7 und dem Projektende in km 40,640 durchgeführt. In dieser Phase wird auch das örtlich bediente Estw Ebenfurth in Betrieb genommen.

In der Bauphase 4 werden die Baumaßnahmen für die Leithabrücke in Neufeld gestartet.

7.6.5 BAUPHASE 5

Im Baumonat 17 wird das Gleis 1 bis zum provisorischen Nordabzweig in Betrieb genommen und der bestehende Nordabzweig rückgebaut und das Gleis 1 an die Weiche 31 angebunden.

7.6.6 BAUPHASE 6

In der Bauphase 6 ist das Gleis 2 zwischen Pottendorf-Landegg und dem Bf Obereggendorf gesperrt. Es werden alle baulichen Maßnahmen am Gleis 2 zwischen km 34,8 und dem Projektende in km 40,640 durchgeführt.

Im Bereich Neufeld werden die Unterbaumaßnahmen außerhalb des Betriebsgleises begonnen.

7.6.7 BAUPHASE 7

In dieser Phase wird der bestehende Weichenkopf Nord im Bahnhof Neufeld (W3 – W5) umgebaut. Im Bahnhof Ebenfurth werden die Anlagen für die Abwicklung des Rübenverkehrs fertiggestellt.

7.6.8 BAUPHASE 8

In dieser Phase wird der restliche Bereich von Gleis 2 zwischen km 34,8 und dem Bf Ebenfurth fertiggestellt. Im Bereich des prov. Nordabzweiges wird eine provisorische Weiche 103 hergestellt.

7.6.9 BAUPHASE 9

In dieser Phase werden die Unterbau- und Brückenbauarbeiten auf der Schleife Ebenfurth und der Rückschleife fertiggestellt.

7.6.10 BAUPHASE 10

Es werden die Schleifengleise zwischen der Abzweigung Ebenfurth Nord und der Abzweigung Ebenfurth Ost sowie das Schleifengleis 1 und das Bahnhofsgleis 3 im Bahnhof Neufeld fertiggestellt. Im Bahnhof Neufeld wird die Weiche 2 in das Bestandsgleis eingebaut.

7.6.11 BAUPHASE 11

In dieser Phase wird die Schleife Ebenfurth eingleisig in Betrieb genommen und die bestehenden Anlagen des Bahnhof Ebenfurth abgetragen. Auf der bestehenden Strecke 171 01 und 60 101 wird der Oberbau und die Streckenausrüstung rückgebaut. Das Tragwerk der bestehenden Leithabrücke wird abgetragen. Im Bereich des bestehenden Bahnhofes Ebenfurth werden ebenfalls die Anlagen rückgebaut und eine provisorische Anbindung der Verkehrsstation Ebenfurth hergestellt.

Auf der Schleife Ebenfurth wird das Gleis 2 bzw. das Bahnhofsgleis 1 im Bahnhof Neufeld fertiggestellt. Die Rückschleife sowie das Gleis 3 vom Bf Ebenfurth wird hergestellt.

In dieser Phase gibt es keinen Personenhalt im Bf Ebenfurth.

7.6.12 BAUPHASE 12

Mit dem Beginn dieser Phase wird die Verkehrsstation Ebenfurth in Betrieb genommen. Der Vorplatz und die Park- & Rideanlage wird im Zuge dieser Phase fertiggestellt.

Weiters werden die provisorischen Weichen ausgebaut und die Gleislücken geschlossen.

7.7 Angaben zur barrierefreien Ausgestaltung

Die Verkehrsstationen werden komplett barrierefrei gemäß TSI PRM ausgeführt. Dies betrifft insbesondere folgende Aspekte:

- Breite des Aufenthaltsbereiches auf dem Bahnsteig
- Bahnsteigkante
- Taktils Leitsystem
- Taktile Zeichen – Braille Schrift
- Visuelle Information
- Gesprochene Information
- Seitliche Verglasungen / Transparente Hindernisse

7.8 Festlegung der für den Betrieb maßgebenden Rahmenbedingungen

Das Betriebskonzept der ÖBB-Infrastruktur AG sieht folgende Rahmenbedingungen vor:

- Es gelten die genehmigten Normen und Richtlinien sowie gesetzlichen Grundlagen in ihrer jeweils aktuellen Fassung.
- Auf allen Strecken und in allen Betriebsstellen ist von einer täglichen Betriebszeit von 00.00 Uhr bis 24.00 Uhr auszugehen.
- Betriebsstellen sind nicht durch Mitarbeiter des GB Betrieb besetzt. Dies ist bei allen Maßnahmen, Aufgabenfestlegungen und Produktionsabläufen zu berücksichtigen. Weiters ist Vorsorge für die Führung von Reisezügen im 0:0-Betrieb zu treffen.
- Alle Strecken- und Bahnstreckengleise sind sowohl für den restriktionslosen Mischverkehr als auch für die freie dispositive Nutzung ausgelegt. Für die Entmischung von Personen- und Güterverkehr werden keine gesonderten Maßnahmen gesetzt. Aus unterschiedlichen Bauausführungen oder Ausstattungen von Bahnsteigen dürfen keine betrieblichen Nutzungseinschränkungen abgeleitet werden.
- Durchführung von Zugfahrten und Abwicklung des Verschubbetriebes erfolgen auf Basis einer weitestgehenden Automatisierung der Regelbedienhandlungen. Sowohl bauliche, sicherheits- und sicherungstechnische als auch organisatorische Parameter müssen diesen Zielsetzungen entsprechen.
- Das eingesetzte rollende Material hat einem Vollbahnbetrieb zu entsprechen. In der Planung wird davon ausgegangen, dass sich aufgrund der Fahrzeugkonstruktion und der Fahrzeugtechnik keine Restriktionen in der Betriebsführung ergeben.
- Für den Betrieb auf dem Streckennetz der ÖBB wird unterstellt, dass keine zwingenden Vorgaben gegen eine freie Traktionswahl bestehen (z.B. Dieseltraktion auf elektrifizierten Strecken).
- Für die Betriebsführung gelten auch die Vorgaben des Betriebs-, Störungs- und Notfallmanagements.
- Neben dem planmäßigen Betriebsablauf können nicht vorhersehbare Betriebsabläufe stattfinden.

7.9 Beschreibung der Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Betrieb (Betriebsprogramm) einschließlich der Zahl der einzusetzenden Arbeitnehmer sowie der Arbeitsvorgänge und Arbeitsverfahren

7.9.1 BETRIEBSPROGRAMM

Betriebsprogramme sind Datengrundlagen zur Bemessung von Infrastrukturanlagen.

Erteilte Auskünfte basieren auf dem aktuellen Informationsstand und dem zugrunde gelegten Zielnetz, welches aufgrund der laufenden Infrastrukturentwicklungen und Marktanforderungen regelmäßig aktualisiert und angepasst wird. Änderungen aufgrund geänderter Verkehrsanforderungen sowie geänderter technischer, rechtlicher oder wirtschaftlicher Rahmenbedingungen bleiben vorbehalten.

Relevant für den sicheren Eisenbahnbetrieb ist die Einhaltung der in § 19 EisbG, Eisenbahnbau und –betriebsverordnung (EisbBBV) bzw. im Projekt und in den Genehmigungsbescheiden festgelegten Grenzwerte und Schutzziele.

Eine Veränderung der Betriebsführung oder -daten (Zugzahl, Zugskategorien, Zuglänge, Geschwindigkeiten, ...) erlaubt keine Schlüsse hinsichtlich der Einhaltung von Grenzwerten und Schutzziele kann aber aufgrund der spezifischen rechtlichen Rahmenbedingungen und Bescheidpflichten eine Überprüfung der Einhaltung zwingender rechtlicher Vorgaben erforderlich machen.

Für den Betrieb auf dem Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG wird unterstellt, dass keine zwingenden Vorgaben für die freie Traktionswahl bestehen (z.B. Dieseltraktion auf elektrifizierten Strecken), doch können im Betriebsprogramm oder den technischen Unterlagen des Bauentwurfes aufgrund der Netztopographie Annahmen über die zu erwartenden Traktionsanteile getroffen werden.

Zum Schutz des geistigen Eigentums der ÖBB-Infrastruktur AG ist eine Verwendung der Daten ausschließlich für die Firma ÖBB-Infrastruktur AG / GB Projekte Neu-/Ausbau zur Erstellung von Bauentwurfsunterlagen und Gutachten für das Bauvorhaben Schleife Ebenfurth und in den dazu geführten Behördenverfahren gestattet. Jede sonstige Verwendung oder Veröffentlichung der Daten ist an die Zustimmung der ÖBB-Infrastruktur AG / Geschäftsbereich Netzzugang gebunden.

7.9.1.1 Betriebsprogramm Bestand Fahrplan 2019

Das Betriebsprogramm repräsentiert das reale Verkehrsaufkommen in einem Betrachtungsbereich im Schienennetz und beinhaltet die durchschnittliche Anzahl von Zügen an einem durchschnittlich belasteten Werktag. Grundlage für das Betriebsprogramm ist die Jahresauswertung der tatsächlich gefahrenen Züge im Geschäftsjahr. Für die Ermittlung eines Betriebstages sind diese Werte für Ferngüterzüge, Nahgüterzüge und Dienstzüge mit dem Faktor 0,685 zu multiplizieren. Es können in der Auswertung auch Züge enthalten sein, die nur einen Teil des Streckenabschnitts befahren, somit können geringfügige Differenzen der Zuglängenangaben der einzelnen Querschnitte auftreten.

Strecken-Abschnitt	Schnellzüge			Eil- und Regionalzüge			Ferngüterzüge			Nahgüterzüge			Dienstzüge			Gesamtsumme			
	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Gesamt
Wampersdorf – Ebenfurth (VzG 10601)	1	0	0	49	8	5	36	10	25	2	0	1	8	2	3	96	20	34	150
Ebenfurth – Untereggendorf * (VzG 10601)	1	0	0	25	4	3	34	9	21	3	0	1	6	1	3	69	14	28	111
Grenze ÖBB - ROeEE – Ebenfurth (VzG 17101)	0	0	0	24	4	3	8	2	7	0	0	0	2	0	1	34	6	11	51

* davon: Anzahl der Züge, welche die Strecke VzG 10601 befahren und dabei die Gleise 101 und 102 des Bahnhofs Ebenfurth passieren:

Ebenfurth „Strecke“ via Gleisabschnitt 101 bzw. 102	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Gesamt
Ebenfurth „Strecke“ via Gleisabschnitt 101 bzw. 102	1	0	0	1	0	0	31	10	18	2	0	0	5	1	2	40	11	20	71

Tabelle 11 Betriebsprogramm Bestand Fahrplan 2019

7.9.1.2 Betriebsprogramm Prognose 2025+

Das Betriebsprogramm 2025+ repräsentiert das prognostizierte Verkehrsaufkommen in einem Betrachtungsbereich im Schienennetz und beinhaltet die durchschnittliche Anzahl von Zügen an einem durchschnittlich belasteten Werktag. Für die Ermittlung eines Betriebstages sind diese Werte für Ferngüterzüge, Nahgüterzüge und Dienstzüge mit dem Faktor 0,685 zu multiplizieren. Von einer allgemeinen Fahrplansystematik abweichende - insbesondere saisonal bedingt verkehrende personenbefördernde Züge (z.B. Wochenend-Fernverkehre, Touristikzüge) - werden nicht dargestellt. Es können in der Auswertung auch Züge enthalten sein, die nur einen Teil des Streckenabschnitts befahren.

Als Infrastrukturgrundlage dient die modellhafte Abbildung der Schieneninfrastruktur gemäß hinterlegtem Zielnetz.

Das Betriebsprogramm 2025+ basiert auf Prognosedaten, die dem heutigen Wissens- und Bearbeitungsstand entsprechen. Aufgrund der Dynamik der Rahmenbedingungen von Prognosen kann aus dem Betriebsprogramm 2025+ nicht abgeleitet werden, ob und mit welcher Wahrscheinlichkeit die prognostizierten Verkehre auch tatsächlich eintreffen.

Die aktuell vorliegenden Planungen zu den Verkehrsdienstverträgen sehen eine Ausweitung des Angebots im Personenverkehr gemäß den Mengen des Betriebsprogramms vor. Diese Planungen können auch für den Prognosezeitpunkt 2035 herangezogen werden. Im Jahr 2009 wurde überdies vom Institut für Höhere Studien eine Beurteilung der Verkehrsprognose Österreich 2025+ durchgeführt, in der mögliche Wirkungen des Konjunkturerinbruchs auf die Prognosen untersucht wurden. Die Analyse bestätigt das voraussichtliche Eintreffen des prognostizierten

Schienenpersonenverkehrs im Prognosejahr. Für den Schienengüterverkehr wird ein gegenüber der Verkehrsprognose Österreich 2025+ verspätetes Eintreten der Prognosemengen um mindestens 8 bis 11 Jahre erwartet. Somit kann die Verkehrsprognose Österreich 2025+ als Berechnungsgrundlage des Betriebsprogramms 2025+ auch für den Prognosezeitpunkt 2035 herangezogen werden.

Strecken-Abschnitt	Schnellzüge			Eil- und Regionalzüge			Ferngüterzüge			Nahgüterzüge			Dienstzüge			Gesamtsumme			
	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Gesamt
Wampersdorf – Abzww Ebenfurth Nord (VzG 10601)	39	8	4	105	19	13	61	22	62	1	0	0	10	1	1	216	50	80	346
Abzww Ebenfurth Nord – Ebenfurth (VzG 10601)	39	8	4	63	13	10	47	19	47	0	0	0	9	1	1	158	41	62	261
Ebenfurth – Wiener Neustadt Hbf (VzG 10601)	38	9	4	74	17	9	50	19	53	1	1	1	5	0	5	168	46	72	286
Abzww Ebenfurth Nord – Abzww Ebenfurth Ost (VzG 17101)	0	0	0	42	6	3	14	3	15	1	0	0	1	0	0	58	9	18	85
Abzww Ebenfurth Ost – Grenze ÖBB – RoeEE (-Sopron) (VzG 17101)	0	0	0	52	10	3	17	3	21	1	0	0	5	0	0	75	13	24	112
Abzww Ebenfurth Süd – Abzww Ebenfurth Ost (VzG 17111)	0	0	0	10	4	0	3	0	6	0	0	0	4	0	0	17	4	6	27

Tabelle 12 Betriebsprogramm Prognose 2025+

7.9.1.3 Nullvariante

Die Nullvariante beinhaltet die durchschnittliche Anzahl von Zügen an einem durchschnittlich belasteten Werktag. Für die Ermittlung eines Betriebstages sind diese Werte für Ferngüterzüge, Nahgüterzüge und Dienstzüge mit dem Faktor 0,685 zu multiplizieren. Von einer allgemeinen Fahrplansystematik abweichende - insbesondere saisonal bedingt verkehrende personenbefördernde Züge (z.B. Wochenend-Fernverkehre, Touristikzüge) - werden nicht dargestellt. Es können in der Auswertung auch Züge enthalten sein, die nur einen Teil des Streckenabschnitts befahren.

Zur Erstellung der Nullvariante für das Projekt „Schleife Ebenfurth“ wurden – unter Berücksichtigung der oben angeführten Punkte – folgende Prämissen angewandt:

- Die Infrastruktur entspricht prinzipiell dem Bestand laut VzG (Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten).
- Die Mengen der Verkehrsprognose Österreich 2025+ werden auf der Bestandsinfrastruktur abgewickelt, allerdings mit starken Einschränkungen:
 - o Die Zielsetzungen der Ausweitung des Personennahverkehrs gemäß Zielnetz 2025+ können im Untersuchungsbereich nicht erfüllt werden, weshalb die Anzahl der Eil- und Regionalzüge geringer wäre als bei Umsetzung des Vorhabens Projekt „Schleife Ebenfurth“.
 - o Im Güterverkehr sind – wie im Bestand – auf der Relation von Ebenfurth Grenze (ÖBB – ROeEE) in Richtung Wampersdorf Manipulationen in Ebenfurth notwendig. Die Zielsetzungen gemäß Zielnetz 2025+ hinsichtlich einer Verkürzung der

Transportzeiten und der damit verbundenen Effizienzsteigerung im Güterverkehr können im Untersuchungsbereich nicht erfüllt werden.

- Hinterlegt ist weiters das Kontextprojekt „Ausbau Pottendorfer Linie“.

Strecken-Abschnitt	Schnellzüge			Eil- und Regionalzüge			Ferngüterzüge			Nahgüterzüge			Dienstzüge			Gesamtsumme			
	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Gesamt
Wampersdorf – Ebenfurth (VzG 10601)	39	8	4	85	16	13	61	22	62	1	0	0	10	1	1	196	47	80	323
Ebenfurth – Untereggendorf (VzG 10601)*	38	9	4	74	17	9	50	19	53	1	1	1	5	0	5	168	46	72	286
Grenze ÖBB - ROeEE – Ebenfurth (VzG 17101)	0	0	0	32	7	3	17	3	21	1	0	0	5	0	0	55	10	24	89

* davon: Anzahl der Züge, welche die Strecke VzG 10601 befahren und dabei die Gleise 101 und 102 des Bahnhofs Ebenfurth passieren:

Ebenfurth „Strecke“ via Gleisabschnitt 101 bzw. 102	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Gesamt
Ebenfurth „Strecke“ via Gleisabschnitt 101 bzw. 102	38	9	4	1	0	0	45	18	48	1	0	0	4	0	1	89	27	53	169

Tabelle 13 Nullvariante

7.9.1.4 Modellzugdaten

Streckenabschnitt	Durchschnittliche Zuglängen in [m]					Höchstgeschwindigkeit in [km/h] je Zuggattung <i>(VzG-Geschwindigkeit ist zu beachten)</i>				
	SZ	E,R	FG	NG	DZ	SZ	E,R	FG	NG	DZ
Wampersdorf – Ebenfurth (VzG 10601)	260	100	400	150	20	200	140	100	100	120
Ebenfurth – Untereggendorf (VzG 10601)	260	100	400	150	20	200	140	100	100	120
Grenze ÖBB - ROeEE – Ebenfurth (VzG 17101)	x	100	450 *	x	20	x	140	100	x	120

* Modellzugzuglängen gültig für jene Züge, welche die Strecke VzG 17101 bzw. VzG 10611 befahren.

Tabelle 14 Modellzugdaten Bestand

Streckenabschnitt	Durchschnittliche Zuglängen in [m]					Höchstgeschwindigkeit in [km/h] je Zuggattung <i>(VzG-Geschwindigkeit ist zu beachten)</i>				
	SZ	E,R	FG	NG	DZ	SZ	E,R	FG	NG	DZ
Wampersdorf – Abzww Ebenfurth Nord (VzG 10601)	400	160	550	250	20	200-250	160	100	100	120
Abzww Ebenfurth Nord – Ebenfurth (VzG 10601)	400	160	550	x	20	200-250	160	100	x	120
Ebenfurth – Wiener Neustadt Hbf (VzG 10601)	400	160	550	200	20	200-250	160	100	100	120
Abzww Ebenfurth Nord – Abzww Ebenfurth Ost (VzG 17101)	x	160	550	200	20	x	160	100	100	120
Abzww Ebenfurth Ost – Grenze ÖBB – RoeEE (-Sopron) (VzG 17101)	x	160	550	200	20	x	160	100	100	120
Abzww Ebenfurth Süd – Abzww Ebenfurth Ost (VzG 17111)	x	160	550	x	20	x	160	100	x	120

Tabelle 15 Modellzugdaten Prognose 2025+

Streckenabschnitt	Durchschnittliche Zuglänge in [m]					Höchstgeschwindigkeit in [km/h] je Zugattung (VzG-Geschwindigkeit ist zu beachten)				
	SZ	E,R	FG	NG	DZ	SZ	E,R	FG	NG	DZ
Wampersdorf – Ebenfurth (VzG 10601)	400	160	550	250	20	200-250	160	100	100	120
Ebenfurth – Untereggendorf (VzG 10601)	400	160	550	200	20	200-250	160	100	100	120
Grenze ÖBB - ROeEE – Ebenfurth (VzG 17101)	x	160	550	200	20	x	160	100	100	120

Tabelle 16 Modellzugdaten Nullvariante

7.9.1.5 Funktionale Beschreibung des Zielzustands

- Der Streckenabschnitt zwischen Wampersdorf (e) und Wr.Neustadt Hbf (a) liegt auf der Pontebbanaachse, im Kernnetz der ÖBB. Der gegenständliche Streckenabschnitt ist eine Hochleistungsstrecke und im TEN-Netz als HGV Kategorie III klassifiziert. Der Streckenabschnitt liegt auf der RPL-Strecke 017.
- Der Bahnhof Ebenfurth ist ein 4-gleisiger Unterwegsbahnhof mit einem niveaufreien Ausbindungsbauwerk. Daran schließt eine 2-gleisige Schleife an, welche vor dem Bahnhof Neufeld der Raaberbahn in diesen niveaugleich einbindet.
- Der Teil der verlagerten Verkehrsstation besteht aus zwei Inselbahnsteigen für den regionalen und schnellen Nahverkehr (S-Bahn, REX) zwischen den jeweils durchgehenden Hauptgleisen sowie den seitenrichtigen Überholgleisen. In diesen bindet die bestehende Strecke 171 über eine Rückschleife (Strecke 171 11) von der Schleife Ebenfurth kommend niveaugleich ein.
- Der Zugang erfolgt mittels eines Personendurchgangs mit Stiegen und Liften.
- Im Zuge der Verlegung des Bf. Ebenfurth wird sowohl eine P&R Anlage als auch B&R Anlage errichtet. Ferner wird das untergeordnete Straßennetz in Abstimmung mit der Gemeinde Ebenfurth und dem Land NÖ entsprechend anzupassen sein.
- Im Zuge des Projektes wird für den Bahnhof ein ESTW errichtet.
- Die Haltestelle Pottendorf- Landegg wird im Bestand saniert und barrierefrei ausgestattet (Lifte, Rampen).
- Die Systemtrennstelle ist zwischen den Einfahrsignalen der Bahnhöfe Ebenfurth und Neufeld/ Leitha im Bereich der Schleifengleise vorzusehen.

Gleis	Funktion	Länge (sig.abh. nb. (m)	Geschwindigkeit (km/h)	Halten	Ein-/Ausfahren	Durchfahren, Überholen	Ab-/Bei-/Hinterstellen	Waschen	Be- u. Entladen	Innenreinigung	Lademaß prüfen	Verwiegen	Druckluft, Strom, WC, Was-ser, Vorheizen	Abholen, Ausziehen, Über-stellen, Wenden	Reihen, Kuppeln	Bezetteln	Bremsprobe	Sicherheitskontrolle	Wagenuntersuchung
201	dghd. Hauptgleis Bf Ef	≥760	160		x	x													
202	dghd. Hauptgleis Bf Ef	≥760	160		x	x													
211	Hauptgleis Schleife (Aus-/Einbindung)	≥760	100		x	x													
212	Hauptgleis Schleife (Aus-/Einbindung)	≥760	100		x	x													
301	dghd. Hauptgleis Bf Ef	≥760	160		x	x													
302	dghd. Hauptgleis Bf Ef	≥760	160		x	x													
313	Hauptgleis Rückschleife	760	50/60	x	x	x													
401	dghd. Hauptgleis Pottend Linie Bf Ef	760	160	x	x	x													
402	Hauptgleis Bf Ef	760	160	x	x	x													
403	Hauptgleis Bf Ef	760	100	x	x	x													
404/414	Hauptgleis Bf Ef	760	100	x	x	x	x							x	x				
416	Nebengleis Bf Ef	475	40	x	x	x	x							x	x				
	AB VÖR	432	25				x								x	x	x		
501	dghd. Hauptgleis Bf Ef	≥760	160		x	x													
502	dghd. Hauptgleis Bf Ef	≥760	160		x	x													

Tabelle 17 Funktionen Bahnhofsgleise Ebenfurth

7.9.2 BESCHREIBUNG DER ARBEITSVORGÄNGE UND ARBEITSVERFAHREN

Die Eisenbahnsicherungsanlage wird im neuen elektronischen Stellwerk zentralisiert.

Die Betriebsstelle ist künftig unbesetzt. Die Bedienung der Anlagen erfolgt künftig fernbedient durch den Fahrdienstleiter in der Betriebsführungszentrale Wien, über die einheitliche Bedienoberfläche EBO 2.

Es werden Erhaltungsarbeiten, Reinigungsarbeiten im Kundenbereich, sowie die Schneeräumung von der ÖBB bzw. einer privaten Firma durchgeführt.

Die Instandhaltung wird gem. ÖBB- Regelwerk 06.03 durchgeführt.

7.9.3 ZAHL DER EINZUSETZENDEN ARBEITNEHMER

Es sind keine ständigen Arbeitsplätze an den neu errichteten Anlagen vor Ort vorgesehen.

7.10 Angaben über die zum Einsatz kommenden technischen Einrichtungen, Arbeitsmittel und Arbeitsstoffe sowie die Art und Menge allfälliger Lagerungen

Im gegenständlichen Projekt werden sämtliche Gesetze, Richtlinien und Vorschriften, welche mit Arbeitsmitteln und Arbeitsstoffen in Zusammenhang stehen, eingehalten.

Bezugnehmend auf die technischen Einrichtungen werden sämtliche relevanten Vorschriften und Gesetze eingehalten.

Es kommen folgende Kategorien von Arbeitsmitteln zum Einsatz:

- Aufstiegshilfen
- Reinigungsmittel
- Schneeräumgeräte

Im ESTW ist ein Batteriesatz für die Notstromversorgung vorgesehen. Der Batteriesatz für die Notstromversorgung besteht aus gemäß ÖVE EN 50272-2 Pkt. 4.4 definierten verschlossenen (Sekundär-) Zellen, diese werden grundsätzlich innerhalb der vom Hersteller vorgegebenen Lade- und Temperaturgrenzwerte betrieben.

Im unmittelbaren Nahbereich des Batteriesatzes (Batteriegestell, Batterieschrank, etc.) bildet sich beim Ladevorgang Wasserstoff im Bereich der Batterie – Ventile. Durch die natürliche Belüftung gemäß EN 50272-2 Pkt. 8.2 und 8.3 besteht für den Technikraum in dem der Batteriesatz zur Aufstellung kommt keine Explosionsgefahr im Sinne des § 3 VEXAT.

Für die Erhaltungsarbeiten direkt an den Batteriesätzen ist als Nachweis für die Eignung der verwendeten Arbeitsmittel, Arbeitsbekleidung und der persönlichen Schutzausrüstung sowie zur Festlegung der arbeitstechnischen Maßnahmen ein Explosionsschutzdokument gem. § 5 VEXAT erforderlich. Dieses Dokument wird bis zur Betriebsbewilligung vorliegen.

7.11 Beschreibung der Maßnahmen zur Hintanhaltung und Beherrschung von außergewöhnlichen Ereignissen

7.11.1 SICHERHEITS- UND RETTUNGSKONZEPT

Bei Unfällen auf der Strecke sind die zu treffenden Maßnahmen in der Notfallmappe (in der BFZ Wien) gemäß Zusatzbestimmung zur Signal- und Betriebsvorschrift 26 (ZSB 26) aufgelistet. Einsatzkräfte gelangen über das öffentliche Wegenetz entlang der Strecke zum Unfallort.

7.12 Art der Verbindung mit den öffentlichen Verkehrsflächen, der Wasserversorgung sowie der Abwasser- und Abfallbeseitigung

7.12.1 VERBINDUNG MIT ÖFFENTLICHEN VERKEHRSFLÄCHEN

Die Zufahrt zur Verkehrsstation Pottendorf-Landegg erfolgt über die bestehende Bahnstraße und den neuen Vorplatz. Auf der linken Bahnseite erfolgt die Anbindung über den Jägerweg.

Der Bahnhof Ebenfurth wird über die bestehende Bahnhofstraße und die neue Bahnhofszufahrt angebunden. Auf der rechten Bahnseite erfolgt eine weitere Geh- und Radweganbindung von der Gewerbezone Ebenfurth aus.

7.12.2 WASSERVERSORGUNG, ABWASSER- UND ABFALLBESEITIGUNG

Die Hebeanlage der Personenunterführungen werden an das Mischwasserkanalnetz der Gemeinde Pottendorf bzw. Ebenfurth angeschlossen.

Die Wasserversorgung für die Reinigung des Personendurchgangs sowie des Bahnsteiges erfolgt über einen neu zu errichtenden Anschluss aus dem Wasserversorgungsnetz der Gemeinden Pottendorf bzw. Ebenfurth.

7.13 Vorschau auf die Betriebsbewilligung

Durch die Notwendigkeit, die Umsetzung des Vorhabens unter laufendem Eisenbahnverkehr und Kundenbetrieb durchzuführen, ist es erforderlich, die Anlagen unmittelbar nach deren Errichtung in Betrieb zu nehmen.

Das Bauvorhaben wird unter der Leitung einer nach § 40 EisbG verzeichneten Person durchgeführt.

8 DARSTELLUNG DER VORTEILE DER VERWIRKLICHUNG DES BAUVORHABENS FÜR DIE ÖFFENTLICHKEIT

Zusammenfassend lassen sich folgende Vorteile für die Öffentlichkeit anführen:

- Erreichen der Kantenzeit gemäß Anforderung aus dem Integrierten Taktfahrplan (ITF) mit einer umsteigefreien Direktverbindung im Personenverkehr Wien Meidling – Eisenstadt in 45 Minuten;
- Fahrzeitreduktion im Personenverkehr Wien Meidling – Bereich Eisenstadt um bis zu 7 min;
- Ermöglichung der Vertaktung im Raum Eisenstadt mit den Zügen der Relation Neusiedl am See – Sopron;
- Kapazitätserhöhung für den Personennah-/Fernverkehr;
- Kapazitätserhöhung für den Güterverkehr;
- Erfüllung der Anforderungen eines ITF auf der Pottendorfer Linie zwischen Wiener Neustadt und Wien Meidling (unter Sicherstellung der Funktion Knoten – Kanten Modell)
- Errichtung einer attraktiven Verkehrsstation im Bf Ebenfurth
- Attraktivierung der Verkehrsstation Pottendorf-Landegg sowie Auslegung der Bahnsteiglängen zur Ermöglichung eines hinkünftigen Eilzughaltes (REX- Halt).
- Errichtung von Verkehrsstationen mit barrierefreien Bahnsteigzugängen in den Verkehrsstationen Ebenfurth und Pottendorf- Landegg;
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Verkehrsstationen mit bedarfsgerechten Anbindungen (Fuß-/Radweganbindung, PKW- Anbindung, Busanbindung);
- Bedarfsgerechte Errichtung von Park & Ride- Kapazitäten unter Berücksichtigung der hinkünftig haltenden Zuggattungen (REX- Halt, S- Bahn- Halt).
- Aufrechterhaltung der Funktion „Halten“ im Bf Neufeld an der Leithax
- Einsparung von Kosten im Bereich der Infrastruktur durch Vereinfachung in der Betriebsabwicklung und Entfall der aufwändigen Schaltheandlungen (Fahrdienstleiter, Außenstellwerke);
- Möglichkeit der Redimensionierung von nicht mehr benötigten Anlagen (insbesondere Bahnhof Ebenfurth mit 10 Gleisachsen und den Anbindungen Nord und Süd bzw. der Bestandsstrecke durch das Stadtgebiet von Ebenfurth) und damit Reduktion von Instandhaltungs- und Reinvestitionskosten,
- Rückgewinn von Bahnflächen für alternative Nutzungen (Fuß-/Radwege, Puffer- und Ausgleichsflächen)
- Erhöhung der Sicherheit betreffend Kreuzungen Bahntrassen mit Straßen aufgrund Auflassung/Abtrag von 3 niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen im Stadtgebiet von Ebenfurth;
- Ersatz des schienengleichen und nicht barrierefreien Bahnsteigzuganges im bestehenden Bahnhof Ebenfurth (über Gleis 3+5) durch einen barrierefreien und niveaufreien Bahnsteigzugang.

-
- Verbesserung der CO₂-Bilanz durch Steigerung der umweltbewussten Mobilität und des Transportpotenziales auf der umweltfreundlichen Schiene im Hinblick auf die Einhaltung der Klimaziele (CO₂- Reduktion),
 - Steigerung der umweltbewussten Mobilität durch Verbesserung des Angebotes im Personenverkehr auf der Schiene;
 - Leistungsfähige Anbindungen im Nahverkehr, die aus den bestehenden und neuen Siedlungsgebieten der Gemeinden entlang der Bahnstrecken eine Erreichbarkeit fußläufig oder mit dem Rad erlauben,
 - Steigerung des umweltbewussten Transportpotenziales durch Verbesserung des Güterverkehrs auf der Schiene;
 - Schaffung einer Bahnverbindung aus dem Burgenland nach Wien, die aufgrund Fahrzeit und Durchbindung ohne Aufenthalt eine ernst zu nehmende Alternative/Konkurrenz zum Straßenverkehr darstellt.
 - umweltbewusste und umweltverträgliche Umsetzung von Infrastrukturvorhaben;
 - bei Querung des Europaschutzgebietes „Feuchte Ebene - Leithaauen“ größtmögliche Schonung von Schutzgütern und größtmögliche Vermeidung der Beeinflussung naturnaher Flussbereiche,
 - größtmögliche Schonung und Vermeidung der Zerschneidung von bestehenden Siedlungsgebieten bzw. von prioritären Stadtentwicklungsgebieten.

9 RAHMENBEDINGUNGEN ZUR TRASSENFINDUNG

Für die Trassenfindung wurde eine mehrphasige Variantenuntersuchung durchgeführt:

- Phase 1: Erste Variantenuntersuchung 2006 – 2008 mit den Varianten 1 – 3
- Phase 2: Zweite Variantenuntersuchung 2008 – 2009 mit den Varianten 4 – 8
- Trassenentscheidung 2009
- Phase 3: Vertiefte Infrastrukturentwicklung der Variante 6
- Aufnahme im Rahmenplan und ÖBB interne Beschlüsse
- Phase 4: Variantenuntersuchung aufgrund geänderter Anforderungen / Rahmenbedingungen

10 VERZEICHNISSE

10.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Übersichtsdarstellung der betroffenen Strecken, Bahnhöfe und Haltestellen	7
--------------	---	---

10.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bauabschnitte, Dauer, Baustelleneinrichtungsflächen und Maßnahmen im Straßennetz in den jeweiligen Bauabschnitten.....	10
Tabelle 2	Betroffene Wasserläufe	24
Tabelle 3	Betroffene Verkehrsanlagen	26
Tabelle 4	Betroffene Leitungen Dritter	30
Tabelle 5	Gleisanlagen Strecke 106 01.....	33
Tabelle 6	Gleisanlagen Strecke 60 101/171 01.....	33
Tabelle 7	Gleisanlagen Strecke 171 11.....	34
Tabelle 8	Mauern.....	38
Tabelle 9	Lärmschutzwände.....	39
Tabelle 10	Erschütterungsschutzmaßnahmen	39
Tabelle 11	Betriebsprogramm Bestand Fahrplan 2019	46
Tabelle 12	Betriebsprogramm Prognose 2025+	47
Tabelle 13	Nullvariante.....	48
Tabelle 14	Modellzugdaten Bestand	48
Tabelle 15	Modellzugdaten Prognose 2025+	48
Tabelle 16	Modellzugdaten Nullvariante.....	49
Tabelle 17	Funktionen Bahnhofsgleise Ebenfurth	50