

ÖBB-Infrastruktur AG, PL WN 3, Lassallestraße 5, 1020 Wien

**PERSÖNLICH ÜBERGEBEN**

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie**  
Sektion IV / Abteilung E2 – Oberste Eisenbahnbehörde  
Genehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge  
zH Herrn Mag. Simon Ebner  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

ÖBB-Infrastruktur AG  
**Geschäftsbereich Projekte Neu-/Ausbau**  
Projektleitung Wien/Niederösterreich 3

Dipl.-Ing. Philipp Kropatschek  
1020 Wien, Lassallestraße 5  
E-Mail: philipp.kropatschek@oebb.at

Datum  
07.11.2023

**Antragstellerin:** **ÖBB-Infrastruktur AG**  
1020 Wien, Praterstern 3

**vertreten durch:** Dipl.-Ing. Philipp Kropatschek  
Projektleiter

Mag. Michaela Haas  
Fachreferentin Behördenverfahren

**wegen:** **Vorhaben „Verbindung Ostbahn - Flughafenschnellbahn – Niveaufreie Ein- und Ausbindung“**  
ÖBB-Strecken gem VzG (bzw gem Konsens):  
- 118 01 Wien Hbf-Südosttangente (in Wbf) – Staatsgrenze nächst Nickelsdorf – (Hegyeshalom)  
(Wien Südbahnhof – Nickelsdorf Staatsgrenze – (Hegyeshalom),  
km 5,178 - km 6,564  
- 191 01 Rennweg (in Nw) – Wolfsthal  
(Wien Nord Rennweg – Wolfsthal),  
km 8,228 - km 9,323  
- 118 21 Abzww Zur (in Zur) – Abzw Cf1  
(Wien ZVBf – Üst Zentralfriedhof 1),  
km 0,000 - km 2,117



**A N T R Ä G E**

**auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung  
und der wasserrechtlichen Bewilligung  
für das Vorhaben  
„Verbindung Ostbahn - Flughafenschnellbahn –  
Niveaufreie Ein- und Ausbindung“**

1-fach  
Bauentwurf 3-fach  
Gutachten gem § 31a EisbG 3-fach

## 1. Allgemeines

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 05.09.2011 wurde für das Vorhaben „Verbindung Ostbahn – Flughafenschnellbahn“, welches die Errichtung einer Verbindungsschleife (sog „Schleife Kledering“, VOF bzw VOS7) zwischen der Ostbahn und der Flughafenschnellbahn im Bereich des Zentralverschiebebahnhofes Wien Kledering zum Gegenstand hatte, die Genehmigung nach dem dritten Abschnitt des UVP-G sowie ua die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt.

Die „Schleife Kledering“ (VzG 118 21) wurde 2014 als zweigleisige Verbindung der Ostbahn (VzG 118 01) und der Flughafenschnellbahn (VzG 191 01) mit niveaugleichen Ein- und Ausbindungen in beide Anschlussstrecken in Betrieb genommen.

Das Vorhaben wurde als Kontextprojekt zum Hauptbahnhof Wien errichtet und ermöglicht den direkten Fernverkehr zum Flughafen Wien. Die Verbindung von Wien Richtung Osten (HU, SK) konnte in den letzten Jahren eine zunehmende und noch immer anhaltende steigende Nachfrage verzeichnen. Darüber hinaus wird auch die Schienenverbindung zum Flughafen Wien stark genutzt (Modal Split zur Straße mittlerweile ca 50%).

Die Strecke ist zwar zweigleisig, aber sowohl in die Ostbahn als auch in die Flughafenschnellbahn niveaugleich eingebunden. Dadurch müssen die Züge – sowohl beim Einbinden in die Flughafenschnellbahn als auch in die Ostbahn – das Streckengleis der Gegenrichtung queren. Diese Situation ist sowohl verkehrlich als auch betrieblich suboptimal und soll nun durch Gleisumlegungen wesentlich verbessert werden.

Das gegenständliche Vorhaben beinhaltet die Niveaufreimachung der Ein- und Ausbindung der „Verbindung Ostbahn – Flughafenschnellbahn“ in die jeweilig anschließenden Strecken. Sie dient nicht einer Steigerung der Kapazitäten auf den berührten Strecken, sondern lediglich der Entflechtung und Verbesserung der betrieblichen Abwicklung der Verkehre von bzw zum Flughafen Wien Schwechat in Relation zur Ostbahn.

Das Projekt verfolgt damit nachstehende Ziele:

- Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens Wien vom Hauptbahnhof Wien und dem Stadtzentrum;
- Erhöhung der Flexibilität bei der Trassenkonstruktion;

- Vermeidung von Trassenkonflikten bei der Bewältigung eines verdichteten Angebotskonzeptes, Beseitigung von Kreuzungskonflikten;
- Verringerung von betrieblichen Qualitätseinbußen in dicht belegten Abschnitten im Großraum Wien und auf der Westachse;
- Verbesserung der betrieblichen Durchlässigkeit der bestehenden Ostbahn;
- Stabilitätserhöhung des Fahrplangefüges im Abweichungsfall und Minimierung von Folgeverspätungen.

Vom Vorhaben betroffene Gemeinde ist die Stadt Wien.

## **2. Gegenstand und Umfang des Antrages**

Da das Projekt die Niveaufreimachung der Ein- und Ausbindungsbereiche der „Verbindung Ostbahn - Flughafenschnellbahn“ in die jeweilig anschließenden Strecken umfasst, lässt sich das Projektgebiet in zwei räumlich voneinander unabhängige Bereiche einteilen:

- Ausbindung Ostbahn (Strecke 118 01);
- Einbindung Flughafenschnellbahn (Strecke 191 01).

Die Trasse der „Verbindung Ostbahn - Flughafenschnellbahn“ (Strecke 118 21) bleibt dabei abseits der unmittelbaren Verknüpfungsbereiche genauso unverändert wie der Charakter und die Kapazität der über die „Schleife Kledering“ miteinander verbundenen Bestandsstrecken.

Der Antrag bezieht sich im Wesentlichen auf die nachfolgend angeführten Maßnahmen:

### **a. Bereich Ausbindung Ostbahn**

- Das Projekt beginnt bei Ostbahn-km 5,178 mit einer Optimierung der Trassierung von Ostbahn-Gleis 2. Das Gleis wird an die Bogenaußenseite gerückt, Unterbau und Entwässerung werden erneuert.
- Die Absprungweiche von Gleis 12 (VOS7) wird in km 5,519 verlegt.
- Die Gleiskreuzung im Ausbindungsbereich wird aufgelassen, Gleis 11 und 12 im Absprungbereich trassierungsmäßig angepasst.

- Das Ostbahn-Gleis 2 schwenkt nach Westen aus und fällt mit 8,7 ‰ in einen Einschnitt bzw in weiterer Folge in einen Stützmauerbereich, um mit einem Linksbogen die Bestandsgleise 11 und 12 (VOS7) zu unterqueren.
- Das Unterwerfungsbauwerk hat eine Länge von ca 148 m.
- Das Gleis 2 fällt mit rund 2 ‰ und erreicht im anschließenden Einschnitt bei etwa km 6,450 wieder die alte Ostbahntrasse.
- Von km 6,100 bis km 6,400 wird die bestehende Weichenverbindung von Gleis 1 auf Gleis 2 wiederhergestellt.
- Im Zwickel zwischen der Gleisverbindung und Gleis 2 liegt das neue Versitzbecken II. Rechts davon bei km 6,280 liegt das neue Versitzbecken IIb, welches den Ersatz für das alte Becken II bildet.
- Bei km 6,297 wird rechts von Gleis 2 eine neue Technikstation als Ersatz für die bei km 6,325 abzutragende Station errichtet.
- Die bestehende Straße „Am Verschiebebahnhof“ wird ab km 5,472 bis km 6,133 verlegt.
- Die bestehende Zufahrt zum Versitzbecken I wird ab km 6,050 bis km 6,300 verlegt, und ab km 6,050 bis km 6,170 wird eine Erhaltungszufahrt zum Versitzbecken II (neu) errichtet.
- Die Zufahrten zum Umweltschutzgleis und die mit dem Umweltschutzgleis verbundenen Anlagen bleiben unverändert im Bestand.

**b. Bereich Einbindung Flughafenschnellbahn:**

- Der Bereich beginnt mit der Verschwenkung von Flughafenschnellbahn-Gleis 1 ab km 8,229.
- Der im Bestand vorhandene Linksbogen wird vorgezogen, das Gleis unterquert künftig nicht mehr die Gleise 11 und 12, sondern läuft innen bzw nordöstlich der Bestandstrasse vorbei.
- Die Trasse überquert die Zufahrt von der Ailecgasse mit einer neuen Eisenbahnbrücke und steigt dann zwischen Ailecgasse und Gleis 11 laufend an, das Gleis liegt hier auf der Stützmauer F02 sowie unterhalb der Stütz- und Futtermauer F03.
- Die bestehende „Ailecgasse“ wird teilweise verlegt.
- Bei km 8,943 quert das Gleis die Ostbahnstraße mit einer neuen Eisenbahnbrücke und mündet bei km 9,324 in den Bestand ein.
- Der Weichenbereich der Abzww Cf1 (Zentralfriedhof 1) wird an die neue Gleiskonfiguration angepasst.
- Das Gleis 2 im Verlauf des Linksbogens von km 7,611 (Gleis 2) bis km 8,240 (Gleis 2) wird unter Ausnutzung des bestehenden Planums der bisherigen Gleise linienoptimiert.

- Bei km 8,450 wird links von Gleis 1 das Versitzbecken V als Ersatz für das bestehende Becken (bei ca km 8,600) errichtet. Die Zufahrt zum Becken erfolgt über die Sofie-Lazarsfeld-Straße.
- Bei km 9,145 wird links von Gleis 1 die Technikstation WHZ Cf1 Z1 ST01, als Ersatz für die Schaltstation Neu bzw 11 (km 9,235 und km 9,242), neu errichtet.

Der volle Umfang sowie nähere Informationen zu den geplanten Baumaßnahmen sind den beiliegenden Einreichunterlagen zu entnehmen.

### **3. Zuständigkeit**

Die Eisenbahnstrecke „Wien – Staatsgrenze bei Nickelsdorf“ wurde mit der 2. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl 1989/675, die Strecke „Wien Hauptbahnhof – Flughafen Wien – Bruck an der Leitha“ mit der 6. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl II 2018/36, zur Hochleistungsstrecke erklärt. Bei beiden durch das Bauvorhaben berührten Strecken handelt es sich somit um Hochleistungsstrecken und damit um Hauptbahnen gem § 4 Abs 1 Z 1 EisbG.

Die Zuständigkeit der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ergibt sich aus § 12 Abs 2 Z 1 EisbG, wonach diese für alle Angelegenheiten der Hauptbahnen zuständig ist.

### **4. Grundeinlöse, Parteien und Beteiligte im Verfahren**

Die Personen, denen gem § 31e EisbG nach dem aktuellen Informationsstand neben der ÖBB-Infrastruktur AG als Antragstellerin und dem Verkehrsarbeitsinspektorat für dieses Vorhaben Parteistellung zukommt, sind im Verzeichnis betroffener Dritter (ON 315) des beiliegenden Einreichoperates angeführt.

Die für das Vorhaben erforderlichen Flächen sind in den Grundeinlöseunterlagen (Grundeinlösepläne ON 311 und ON 312, Grundeinlöseverzeichnisse ON 313 und ON 314) dargestellt.

## **5. Gutachten gemäß § 31a EISbG**

Die Arsenal Railway Certification GmbH wurde von der Projektwerberin mit der Erstellung eines Gutachtens gem § 31a EISbG beauftragt, welches den Antragsunterlagen beiliegt. Aus diesem Gesamtgutachten ist ersichtlich, dass das Bauvorhaben in fachlicher Hinsicht die Anforderungen des § 31a EISbG erfüllt.

## **6. Maßnahmen zur Erfüllung unionsrechtlicher Vorgaben**

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat die Arsenal Railway Certification GmbH überdies in ihrer Funktion als benannte Stelle zur Begleitung des Vorhabens im Rahmen notwendiger EG-Prüfungen für die zwei betroffenen Teilsysteme Infrastruktur und Energie beauftragt.

Das Vorhaben erfüllt für diese Phase alle Anforderungen der anzuwendenden TSI und wird unter Begleitung durch die benannte Stelle bis zur Inbetriebnahme geplant und umgesetzt.

Planung, Ausführung und Inbetriebnahme des gegenständlichen Vorhabens erfolgen unter Einhaltung der Bestimmungen des § 6 Abs 4 EISbVO sowie der Bestimmungen der RL 2016/798 idgF über die Eisenbahnsicherheit – im Besonderen der Durchführungsverordnung (EU) Nr 402/2013 idgF über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (CSM-Verordnung) – und des SMS der ÖBB-Infrastruktur AG.

Die im Rahmen dieser Prozesse zu erstellenden und kontinuierlich fortzuschreibenden Unterlagen werden der Behörde oder den von ihr bestellten Sachverständigen auf Verlangen jederzeit, spätestens aber in der zur Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung erforderlichen Endfassung vorgelegt.

## **7. Ansprechpersonen**

Für das gegenständliche Vorhaben stehen bei der ÖBB-Infrastruktur AG

- Dipl.-Ing. Philipp KROPATSCHEK (Projektleiter, philipp.kropatschek@oebb.at) und
- Dipl.-Ing. Thomas LAMPL (Projektkoordinator, thomas.lampl@oebb.at)

sowie für rechtliche Belange

- Mag. Michaela HAAS (Verwaltungsrecht, michaela.haas@oebb.at)

als Ansprechpersonen zur Verfügung.

## 8. Anträge

Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt sohin die

### A N T R Ä G E ,

die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie möge ihr für das in den angeschlossenen Einreichunterlagen (Bauentwurf samt Beilagen und Gutachten gem § 31a EisbG) dargestellte Vorhaben

- die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gem § 31 EisbG,
- die wasserrechtliche Bewilligung gem §§ 32 iVm 127 WRG
- sowie alle für die Ausführung des Vorhabens sonst erforderlichen und in ihre Zuständigkeit fallenden Genehmigungen

erteilen.

ÖBB-Infrastruktur AG

Signiert von: Michaela Haas
Datum: 07.11.2023 18:38:53
 <p><b>Dieses Dokument ist digital signiert</b>  <small>Dieses ist ein qualifiziertes elektronisches          Signatur-vorsicheres Dokument nach gemäß Art. 26          Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 vom 23.          Juli 2014 (eIDAS-VVO), die gleiche Rechtswirkung          wie ein handschriftlich unterschriebenes Dokument</small></p>
<small>Prüfungsinformation: Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://pruefung.signatur.rtr.at">https://pruefung.signatur.rtr.at</a></small>

	<b>Unterzeichner</b>	Philipp Kropatschek
	<b>Datum/Zeit-UTC</b>	2023-11-08T09:00:21+01:00
	<b>Aussteller-Zertifikat</b>	CN=a-sign-premium-mobile-0 Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT
	<b>Serien-Nr.</b>	1478088600
<b>Prüfinformation</b>	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://pruefung.signatur.rtr.at">https://pruefung.signatur.rtr.at</a> .	
<b>Hinweis</b>	Eine qualifizierte elektronische Signatur erfüllt gem.§ 4. (1) Signaturgesetz (SigG) das rechtliche Erfordernis einer eigenhändigen Unterschrift.	

ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, FN 71396 w, HG Wien, UID ATU 16210507,

**Firmensitz:** A-1020 Wien, Praterstern 3

UniCredit Bank Austria AG, IBAN: AT44 1100 0002 6281 8800, BIC: BKAUATWW