

ÖBB-Infrastruktur AG, NA, PL WISU, Praterstern 3, 1020 Wien

An das

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie**

Gruppe Infrastrukturverfahren und Verkehrssicherheit  
Abteilung IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)  
zH Mag. Gabriele Fiedler  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

ÖBB-Infrastruktur AG  
Geschäftsbereich Projekte Neu-/Ausbau  
Projektleitung Wien Süd

Ing. Peter Ullrich  
1020 Wien, Praterstern 3  
E-Mail: [peter.ullrich@oebb.at](mailto:peter.ullrich@oebb.at)

Wien, am

26. MRZ. 2020

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

vertreten durch: Dipl.-Ing. Franz Bauer  
Vorstandsdirektor

DI Dr. techn. Hubert Hager  
Geschäftsbereichsleiter

wegen:

**Vorhaben „Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie/  
Abschnitt Meidling – Abzweigung Altmannsdorf“**

*ÖBB-Strecken:*

106 01 – (Pottendorfer Linie) km 0,489 – km 1,830

106 15 – (ehem. Donauländebahn) km 7,246 – km 7,689

106 16 (Oswaldschleife) km 0,275 – km 0,726

**UVP-Verfahren gemäß §§23b, 24, 24f UVP-G 2000;  
§§ 20, 31ff EisbG**

### **A N T R A G**

**auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und  
Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung  
für das Vorhaben**

**„Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie/ Abschnitt Meidling – Abzweigung Altmannsdorf“**

(Einreichunterlagen 3-fach)

**1. Allgemeines und bisheriger Verfahrensgang (Verweis auf Vorverfahren)**

In den letzten Jahren wurde bzw. wird der zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie zwischen Inzersdorf und Wampersdorf durchgeführt. Die Streckenabschnitte Wampersdorf – Wiener Neustadt sowie Abzweigung Altmannsdorf – Münchendorf sind bereits zweigleisig ausgebaut. Der Abschnitt Münchendorf – Wampersdorf ist in Bau. Somit ergibt sich für einen durchgehenden zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie als Hochgeschwindigkeitsstrecke ein Teilabschnitt im Bereich Knoten Meidling der noch nicht zweigleisig ausgebaut bzw. geplant ist.

Der Ausbau soll zu einer Verbesserung des Nahverkehrsangebots im Süden Wiens beitragen und zu einer Erhöhung der Fahrgastzahlen in den angrenzenden Gemeinden führen. Des Weiteren können Güterzüge über die Pottendorfer Linie und die Ostschleife Inzersdorf geführt werden. Diese Maßnahme entlastet in weiterer Folge die Südbahn und die Durchfahrtsgleise des neuen Wiener Hauptbahnhofes.

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat mit Schreiben vom 18.02.2018 die Durchführung des Vorverfahrens gemäß §§ 24 Abs 7 iVm 4 UVP-G 2000 beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde beantragt. Mit Stellungnahme des BMVIT gemäß §§ 24 Abs 7 iVm 4 Abs 2 UVP-G 2000 vom 07.06.2018, als zuständiger UVP-Behörde, war das Vorverfahren nach den Bestimmungen des UVP-G 2000 als abgeschlossen anzusehen.

**2. Zum gegenständlichen Vorhaben – Trassenführung**

Der zweigleisige Ausbau wird durch Errichtung eines zweiten Gleises (Gleis 45), das überwiegend parallel zum bereits bestehenden Gleis 43 geführt wird, bewerkstelligt. Dafür sind Stützbauwerke zum Gleis 35 (Oswaldschleife) bzw. zum bestehenden Gelände links der Pottendorfer Linie erforderlich, und die Rampe Meidling der Oswaldschleife ist zur Pottendorfer Straße zu verschwenken. Die bestehende Brücke Wittmayergasse der Oswaldschleife wird mittels eines Platten-Rahmentragwerkes verlängert. Die Gleise 43 und 45 der Pottendorfer Linie werden darunter um bis zu 1,3 abgesenkt, um eine Durchfahrtslichte von 6,50 m zu gewährleisten.

Die Verknüpfung mit der Strecke 10615 (ehemalige Donauländebahn) wird mittels vier Weichen derart neugestaltet, dass die beiden nunmehr zweigleisigen Strecken jeweils mit 80 km/h befahren werden können. Das Anschlussbahngleis Wienstrom wird an das Gleis 45 angebunden. Die gesamte Um- bzw. Ausbaulänge der Pottendorfer Linie beträgt ca. 1,23 km, die maximale Geschwindigkeit knotenbedingt 80 – 90 km/h.

Die Entwurfselemente der Pottendorfer Linie im Längenschnitt werden verbessert, indem die maximale Längsneigung von ca. 14,5 ‰ auf 12,5 ‰ verringert wird. Im Absenkbereich unter der Brücke Wittmayergasse beträgt die maximale Längsneigung 8,0 ‰.

Die Eisenbahnkreuzung der Pottendorfer Linie mit der Pottendorfer Straße wird durch eine barrierefrei ausgestaltete Rad- und Gehwegüberführung ersetzt. Die Eisenbahnkreuzung der ehemaligen Donauländebahn mit der Stüber-Gunther-Gasse bleibt für Fußgänger und Radfahrer sowie als Erhaltungszufahrt zum neuen Retentionsbecken zwischen den Gleisanlagen erhalten.

### **3. Baumaßnahmen – Übersicht**

Zusammengefasst sind im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens folgende Um- und Neubaumaßnahmen vorgesehen:

- zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie auf eine Maximalgeschwindigkeit von 80 km/h (Knotenbereich) und Verknüpfung mit der zweigleisigen Strecke 10615 (ehem. Donauländebahn)
- Beibehaltung der Strecke 10616 (Oswaldschleife) durch Umbau und Verlängerung der Eisenbahnbrücke Wittmayergasse
- Errichtung von Stützmauern links der Pottendorfer Linie zur Oswaldschleife bzw. zum Gelände;
- niveaufreie Querungen von Verkehrswegen (Fuß- und Radwegüberführung Pottendorfer Straße);
- neuer Unter- und Oberbau;
- Errichtung von Entwässerungsanlagen (Bahngräben, Drainagen, Retentionsbecken);
- Erneuerung der Sicherungsanlagen, der Telekommunikationsanlagen und der elektrischen Anlagen (alle Weichen werden fern bedient und mit elektrischer Weichenheizung ausgerüstet);
- neue Oberleitung;
- technische Ausrüstung eines Technikgebäudes und von Schalthäusern im Verknüpfungsbereich bei ca. km 1,3 für die erforderlichen technischen Räume für Leit- und Systemtechnik (LS), Telekom (TK) und Energie (EN);
- Errichtung von Lärmschutzwänden bzw. schallabsorbierenden Wandverkleidungen.

### **4. Begründung der UVP-Pflicht und Verfahrensübersicht**

Die Eisenbahnstrecke „Wien (einschließlich Terminal Inzersdorf) – Pottendorf – Wiener Neustadt“ wurde mit der Verordnung der Bundesregierung vom 17.11.1998 über die Erklärung von Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken (1. Hochleistungsstrecken – Verordnung), BGBl. II Nr. 397/1998, zur Hochleistungsstrecke erklärt.

Der gegenständliche Abschnitt der Pottendorfer Linie ist somit als Hochleistungsstrecke zu qualifizieren und sind die Bestimmungen des 3. Abschnitts des UVP-G 2000 anzuwenden. Das gegenständliche Vorhaben ist somit unter den Tatbestand des § 23b Abs 2 Z 1 leg cit (Änderung einer Fernverkehrsstrecke durch Zulegung eines Gleises mit durchgehender Länge < 10 km) zu subsumieren. Im weiteren Ergebnis der Beurteilung führt dies zu einer UVP-Pflicht des Vorhabens, die nach den Bestimmungen des § 24 Abs 1 UVP-G 2000 durch das BMVIT im vereinfachten teilkonzentrierten Verfahren durchzuführen ist.

In diesem Genehmigungsverfahren sind alle vom Bund zu vollziehenden für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden.

**5. Gutachten gemäß § 31a EisbG 1957 idgF/ Parteien und Rechte Dritter**

Mit der Erstellung eines Gutachtens gemäß § 31a EisbG 1957 idgF wurde Arsenal Railway Certification GmbH von der Projektwerberin beauftragt. Dieses Gutachten liegt dem gegenständlichen Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bei.

Personen, denen gemäß § 31e EisbG 1957 idgF für dieses Vorhaben Parteistellung zukommt, sind im Parteienverzeichnis des beiliegenden Einreichoperates angeführt.

**6. Maßnahmen zur Erfüllung unionsrechtlicher Vorgaben**

Das gegenständliche Vorhaben wird durch die benannte Stelle Arsenal Railway Certification GmbH einer Bewertung auf Konformität mit den einschlägigen TSI unterzogen und gemäß den Vorgaben der Interoperabilitätsprüfung nach TSI INF 1299/2014/EU, TSI PRM 1300/2014/EU, TSI ENE 1301/2014/EU, TSI CCS 2016/919/EU nach dem Prüfmodul SG gemäß der Richtlinie 2008/57/EG im Teilsystem Infrastruktur geprüft. Das Vorhaben erfüllt alle Anforderungen der angeführten TSI für diese Phase zum Zeitpunkt der Vorlage der Einreichunterlagen.

Für detaillierte Informationen wird auf die Zwischenberichte der benannten Stelle, Einlage 424.1 und 424.2 verwiesen.

Planung, Ausführung und Inbetriebnahme des gegenständlichen Vorhabens erfolgen unter Einhaltung der Bestimmungen des § 6 Abs 4 EisbVO sowie der Bestimmungen der RL 2004/49/EG – im Besonderen der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (CSM-Verordnung).

Die im Rahmen dieser Prozesse zu erstellenden Unterlagen werden der Behörde auf Verlangen als Zwischenberichte jederzeit, spätestens aber in der zur Inbetriebnahme erforderlichen Endfassung vorgelegt.

**7. Integrierender Bestandteil des gegenständlichen Antrages sind**

- Übersichten, Einlagenverzeichnis und Materienrechtlicher Wegweiser (Teil 1, Ordner 1, Einlagen 101 und 103)

- Umweltverträglichkeitserklärung (Teil 2, Ordner 1, Einlage 201)
- Einreichoperat gemäß HIG (Teil 4, Ordner 4, Einlagen 401 und 402)
- Einreichoperat gemäß EisbG und EBEV (Teil 4, Ordner 4, Einlagen 410.1 bis 423.2)
- planliche Darstellung des UVP-Vorhabens (Teil 4, Ordner 5, Einlagen 411.1 bis 416.2)

Die Grundzüge des Vorhabens sind im Technischen Bericht (Einlagezahl 410.3) dargelegt.

Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt somit auf der Grundlage des beiliegenden Bauentwurfes samt vorgelegter Urkunden und Unterlagen die

#### **ANTRÄGE,**

die Frau Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie möge

- die Genehmigung gemäß §§ 23b, 24, 24f UVP-G 2000 iVm §§ 20, 31ff EisbG, sowie §3 HIG
- alle sonst erforderlichen Genehmigungen, die gemäß § 24 Abs 1 UVP-G in seinen Zuständigkeitsbereich fallen, erteilen.

**Die ÖBB-Infrastruktur AG**