

2017/1

Übersicht Rahmenplanprojekte ÖBB und ASFINAG 2017–2022

Niederösterreich

aus dem Rahmenplan 2017–2022 der ÖBB-Infrastruktur AG und
dem Infrastrukturinvestitionsprogramm 2017–2022 der ASFINAG

Stand: Jänner 2017

Niederösterreich

1 Rahmenplan 2017–2022 ÖBB-Infrastruktur AG – Eisenbahninfrastruktur

1.1 St. Pölten; Neubau Güterzugumfahrung (GZU)

Nutzen:

- Ausbau der Weststrecke als Teil des EU-Kernetzes (Rhein-Donau-Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Ost-West-Verkehrs für Personen und Güter
- Die Umsetzung des gegenständlichen Projektes ermöglicht die Schaffung der benötigten Kapazitäten im Güterfernverkehr und führt zu einer Entlastung des Knotenpunktes St. Pölten
- Lärmreduktion im gegenständlichen urbanen Raum
- Erschließung zusätzlicher Güterverkehrspotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung der Westachse vom Straßengüterverkehr

- Baubeginn Vorarbeiten (Brücken, Einbauten, ...): Herbst 2009
- Baubeginn Hauptbaulose: 2011
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2017
- Gesamtkosten GZU: € 731,3 Mio. (€ 395,8 Mio. bereits vor 2009 verbaut)

1.2 Ybbs a.d. Donau – Amstetten; 4-gleisiger Ausbau (Lückenschluss)

Nutzen:

- Ausbau der Weststrecke als Teil des EU-Kernetzes (Rhein-Donau-Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Ost-West-Verkehrs für Personen und Güter
- Die Umsetzung des viergleisigen Ausbaues des gegenständlichen Abschnittes führt zu einer Kapazitätserhöhung und einer Fahrzeitreduktion als Basis für den integrierten Taktfahrplan
- Ausbau und Attraktivierung des Nah- und Fernverkehrsangebotes
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung Westachse vom motorisierten Individualverkehr
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: Dezember 2008
- Inbetriebnahme der Schnellfahringleise: 2013
- Inbetriebnahme Gesamtabschnitt: 2015
- Gesamtkosten: € 444,1 Mio.

1.3 *) Wien Blumental – Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorferlinie

Nutzen:

- Ausbau der Südstrecke als Teil des EU-Kernetzes (Baltisch-Adriatischer Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Nord-Süd-Verkehrs für Personen und Güter
- Die Umsetzung des zweigleisigen Ausbaues der Pottendorferlinie führt zu einer Beseitigung des derzeit vorherrschenden Kapazitätsengpasses im Süden von Wien
- Entlastung des Südens von Wien vom motorisierten Individualverkehr
- Ermöglichung einer Fahrzeit zwischen den Knoten Wien und Wr. Neustadt von 30 Minuten (Im Kontext mit weiteren Projekten wie bspw. Hbf. Wien) als Basis für den integrierten Taktfahrplan
- Ausbau und Attraktivierung des Nah- und Fernverkehrsangebotes
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- voraussichtlicher Baubeginn: 2014
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2023
- Gesamtkosten: € 618,2 Mio.

1.4 *) Ebenfurth; Errichtung Schleife

Nutzen:

- Qualitätsverbesserung für Durchgangszüge Wien – Eisenstadt, da das „Stürzen“ (Richtungsänderung) in Ebenfurth entfällt
- gemeinsam mit der Schleife Eisenstadt und dem Ausbau der Pottendorfer Linie kann die Fahrzeit Wien – Eisenstadt von derzeit ca. 60 auf ca. 45 Minuten verkürzt werden
- Erforderlich zur Schaffung des Taktknotens Eisenstadt
- Ermöglichung der Direktführung von Güterzügen aus dem Netz der Raaberbahn Richtung Wien (ohne Manipulation)
- Anlagenreduktion am Bahnhof Ebenfurth
- Im Kontext Realisierung der für den Integrierten Taktfahrplan (ITF) notwendigen Zielfahrzeiten auf der Pottendorfer Linie

- voraussichtlicher Baubeginn: 2021
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2025
- Gesamtkosten: € 182,4 Mio.

Offen: UVP/eisenbahnrechtliche Bewilligung

1.5 *) Ausbau Marchegger Ast

Im Rahmenplan enthaltene Teilprojekte:

- Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg; Elektrifizierung und selektiv zweigleisiger Ausbau
- Gänserndorf - Marchegg (a); Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung

Nutzen:

- Fahrzeitverkürzung Wien Hbf. – Bratislava Hl. St. von aktuell rund 65 Minuten auf rund 40 Minuten
- Projekt stellt die infrastrukturseitige Voraussetzung für die Wiederaufnahme des hochrangigen Fernverkehrs zwischen Österreich und der Slowakei dar
- Steigerung der Kapazität im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Wien und Bratislava
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene
- Erhöhung der Sicherheit durch die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen bzw. die Bereitstellung von schienenfreien Bahnsteigzugängen
- Bedarfsgerechte Attraktivierung der Verkehrsstationen entlang der Strecke
- Herstellen der Voraussetzungen für die Fernsteuerung der gesamten Strecke aus der BFZ-Wien

- Baubeginn: 2015
- Bauende: 2023
- Gesamtkosten: € 550 Mio.

1.6 Süßenbrunn – Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke

Nutzen:

- Ausbau als Teil des EU-Kernnetzes (Baltisch-Adriatischer Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Nord-Süd-Verkehrs für Personen und Güter
- Ermöglichung von kürzeren Fahrzeiten zwischen den Knoten Wien und Břeclav als Basis für den integrierten Taktfahrplan
- Ausbau und Attraktivierung des Nah- und Fernverkehrsangebotes
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2020
- Bauende: 2026
- Gesamtkosten: € 562,1 Mio.

1.7 Tulln; Bahnhofsumbau

Nutzen:

- Ausbau zu einer Nahverkehrsdrehscheibe
- Betriebliche Optimierung bei der Güterverkehrsabwicklung
- Attraktivierung der Fahrgastbereiche inklusive barrierefreier Gestaltung
- Ausbau und Attraktivierung des Nahverkehrsangebotes
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2016
- Inbetriebnahme: 2019
- Gesamtkosten: € 42,2 Mio.

1.8 Moosbierbaum-Heiligeneich; Bahnhofsumbau

Nutzen:

- Adaptierung der Gleiskonfiguration und Schaffung der Fernsteuerbarkeit durch Errichtung eines Elektronischen Stellwerkes
- Betriebliche Optimierung bei der Güterverkehrsabwicklung
- Attraktivierung der Fahrgastbereiche
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2016
- Bauende: 2018
- Gesamtkosten: € 7,9 Mio.

1.9 Herzogenburg – Krems an der Donau; Elektrifizierung

Nutzen:

- Elektrifizierung des rund 20 km langen Streckenabschnittes zur Vereinfachung der Betriebsabwicklung
- Adaptierung bestehender Bahnhöfe

- voraussichtlicher Baubeginn: 2022
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2024
- Gesamtkosten: € 34,6 Mio.

1.10 *) Gloggnitz – Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel SBT), NÖ/ST

Nutzen:

- Ausbau der Südstrecke als Teil des EU-Kernetzes (Baltisch-Adriatischer Korridor) zur Aufnahme eines wesentlichen Teils des internationalen Nord-Süd-Verkehrs für Personen und Güter
- Im Personenverkehr 30 Minuten Fahrzeitgewinn gegenüber der Semmering-Bergstrecke (Fahrzeit Wien – Graz derzeit 2:25, zukünftig 1:50 gemeinsam mit anderen Maßnahmen entlang der Südstrecke)
- Schaffung der Voraussetzungen für einen wettbewerbsfähigen Schienengüterverkehr (Flachbahncharakter und Beseitigung des Kapazitätsengpasses Semmering auf der Südstrecke)
- Erschließung zusätzlicher Nutzerpotentiale
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Entlastung der „Südstrecke“ vom motorisierten Individual- und Straßengüterverkehr
- Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch ein verbessertes Verkehrsangebot auf der Schiene

- Baubeginn: 2012
- voraussichtliche Inbetriebnahme: 2026
- Gesamtkosten SBT inkl. Pilotstollen und Planungen: rund € 3,3 Mrd.

1.11 Inzersdorf; Errichtung Terminal (Cargo Center Wien), W/NÖ

Nutzen:

- Errichtung einer der wichtigsten intermodalen Güterverkehrsdrehscheiben in Zentraleuropa an einem Knotenpunkt der Verkehrswege
- Kapazitätserweiterung und Attraktivitätssteigerung für alle EVUs im Vergleich zur derzeitigen Situation (Frachtenbahnhof Nordwestbahnhof)
- Bedarfsorientierter schrittweiser Ausbau
- Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Bahn
- Verlagerung Straßengüterverkehr auf Schiene

- Baubeginn: 2013
- Bauende: 2017
- Gesamtkosten: € 245,5 Mio.

1.12 Investitionen in das Bestandsnetz 2017–2022

Maßnahmen:

- Erneuerung von Weichen- und Gleisanlagen zur Reduktion von fahrplanrelevanten Langsamfahrstellen
 - Sicherung und Auflassung von Eisenbahnkreuzungen
 - Lärmschutz
 - Haltestellensanierungen
 - P&R-Anlagen
- Summe: € 866,1 Mio.

*) Die Termine dieser Eisenbahnprojekte sind vorbehaltlich geologischer Rahmenbedingungen sowie der behördlichen Bewilligungsverfahren zu betrachten, da es hier noch zu Verzögerungen beim Baubeginn (und damit auch bei der Inbetriebnahme) kommen kann (z.B.: Grundeinlöse, Anrainerbeschwerden, Beschwerden bei Höchstgerichten, usw.).

2 Rahmenplan 2017–2022 ASFINAG – Straßeninfrastruktur

2.1 S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Schwechat – Süßenbrunn (Länge: rund 19 km, davon circa 8,2 km Tunnel)

Auf Basis der Vereinbarung zwischen bmvit, Land Wien und ASFINAG ist eine Realisierung der S 1 in 2 Verwirklichungsabschnitten vorgesehen:

- voraussichtlicher Baubeginn Groß Enzersdorf – Süßenbrunn: 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe Groß Enzersdorf – Süßenbrunn: 2020
- voraussichtlicher Baubeginn Schwechat – Groß Enzersdorf (Tunnel Donau-Lobau): 2019
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe Schwechat – Groß Enzersdorf (Tunnel Donau-Lobau): 2025
- Gesamtprojektkosten: rund € 1,9 Mrd., davon € 1,46 Mrd. für Tunnel

2.2 A 5 Nord Autobahn, Schrick – Poysbrunn

- Baubeginn: April 2015
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Ende 2017
- Gesamtprojektkosten: rund € 308 Mio. (inkl. Anteil Dritter)

2.3 A 5 Nord Autobahn, Umfahrung Drasenhofen

- voraussichtlicher Baubeginn: 2017
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2018
- Gesamtprojektkosten: rund € 54,5 Mio. (inkl. Anteil Dritter)

2.4 S 3 Weinviertler Schnellstraße, Hollabrunn – Guntersdorf

- voraussichtlicher Baubeginn: 2. Quartal 2017
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2019/2020
- Gesamtprojektkosten: rund € 132 Mio.

2.5 S 8 Marchfeld Schnellstraße, Knoten S 1/S 8 – Gänserndorf/Obersiebenbrunn

- voraussichtlicher Baubeginn: 2019
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2021
- Gesamtprojektkosten: rund € 301,4 Mio.

2.6 S 34 Traisental Schnellstraße, St. Pölten/Hafing (B 1) – Knoten St. Pölten/West (A 1) – Wilhelmsburg

Der Ausbau der S 34 erfolgt in zwei Abschnitten:

- voraussichtlicher Baubeginn St. Pölten/Hafing – Hart: 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe St. Pölten/Hafing – Hart: 2020
- voraussichtlicher Baubeginn Hart – Wilhelmsburg: 2020
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe Hart – Wilhelmsburg: 2022
- Gesamtprojektkosten: rund € 207,9 Mio.

2.7 Weitere wesentliche Projekte 2017–2022

A 1 West Autobahn, Generalerneuerung inkl. 3. Fahrstreifen Matzleinsdorf – Pöchlarn

- Baubeginn: Oktober 2016
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Mitte 2018
- Gesamtprojektkosten: rund € 32,5 Mio.

A 2 Süd Autobahn, Instandsetzung Wr. Neustadt – Seebenstein

- Baubeginn: März 2016
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Ende 2017
- Gesamtprojektkosten: rund € 24,2 Mio.

A 2 Süd Autobahn, Instandsetzung Grimmenstein – Aspang

- voraussichtlicher Baubeginn: April 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Ende Oktober 2020
- Gesamtprojektkosten: rund € 39,3 Mio.

A 4 Ost Autobahn, Fahrstreifenerweiterung und Sanierung Fischamend – Bruck/Leitha West

- voraussichtlicher Baubeginn (Vorarbeiten): 2017
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: Ende 2020
- Gesamtprojektkosten: rund € 151,6 Mio.

A 4 Ost Autobahn, Fahrstreifenerweiterung und Sanierung Bruck/Leitha West – ASt. Neusiedl/Gewerbepark (NÖ/Bgld.)

- voraussichtlicher Baubeginn: 2020
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2023
- Gesamtprojektkosten: rund € 93,1 Mio.

A 4 Ost Autobahn, Generalerneuerung Knoten Prater - Knoten Schwechat (W/NÖ)

- voraussichtlicher Baubeginn: 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2019
- Gesamtprojektkosten: rund € 22,2 Mio.

A 4 Ost Autobahn, Generalerneuerung Knoten Schwechat - ASt. Flughafen

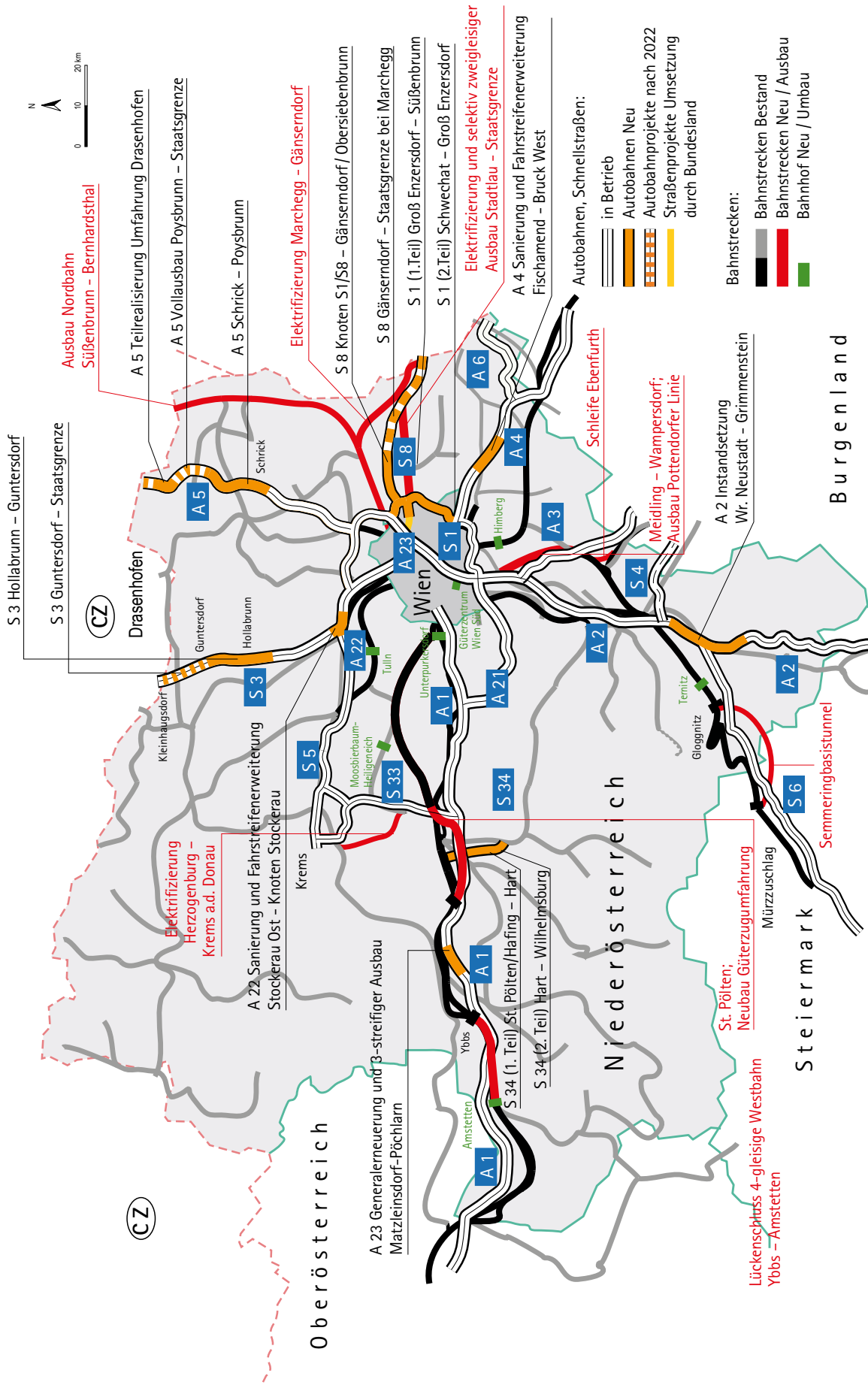
- voraussichtlicher Baubeginn: März 2017
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: November 2017
- Gesamtprojektkosten: rund € 18,1 Mio.

A 22 Donauufer Autobahn, Generalerneuerung und 3-streifiger Ausbau Stockerau Ost bis inkl. Knoten Stockerau

- voraussichtlicher Baubeginn: 2018
- voraussichtliche Verkehrsfreigabe: 2020
- Gesamtprojektkosten: rund € 59,8 Mio.

Die Termine dieser Straßenprojekte sind vorbehaltlich geologischer Rahmenbedingungen sowie der behördlichen Bewilligungsverfahren zu betrachten, da es hier noch zu Verzögerungen beim Baubeginn (und damit auch bei der Verkehrsfreigabe) kommen kann (z.B.: durch Anrainerbeschwerden, Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht, Einsprüche bei Materienrechtsverfahren, Grundeinlöse usw.).

Niederösterreich



Burgenland

Steiermark

Niederösterreich

Oberösterreich

Impressum

Herausgeber:

bmvit – Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
www.bmvit.gv.at
infothek.bmvit.gv.at

Gestaltung

message Marketing- und Communications GmbH

Ausgabe

Jänner 2017

