

# NEOS

Freiheit  
Fortschritt  
Gerechtigkeit

# Donaustadt & Marchfeld

## Die vergessene (Verkehrs) Region



- **Historie des öffentlichen Verkehrs in Groß-Enzersdorf**
- **Ziele**
- **Vorstellung Verkehrsplaner**
- **Ausgangslage**
- **Öffentlicher Verkehr**
- **Alternative zum Tunnel**

# Wie alles begann

Die Dampftramway Floridsdorf – Groß Enzersdorf war eine Straßenbahnlinie. Die Straßenbahnlinie wurde am 12. Juli 1897.

Die Strecke der Dampftramway führte von Floridsdorf durch Donaufeld, Kagran, Hirschstetten, Aspern und Essling bis Groß-Enzersdorf. Sie hatte eine Länge von etwa 14,7 Kilometern.

Die Tramwaylinie diente hauptsächlich dem Personenverkehr, hatte aber auch einen Güterverkehr.



# Die Elektrifizierung

- 1922 elektrifizierte Strecke nach Groß-Enzersdorf, sie führte nun den 217er (bis Aspern) und 317er (bis Groß-Enzersdorf)
- In den kommenden gut 15 Jahren Intervall auf bis zu 7,5 Minuten Stadt Wien baute dazu mehrere neue Ausweichen
- Zum Schluss rund 41 Minuten bis Kagran



## **Mitteilung der Wiener Linien 1970:**

Es freut uns, Ihnen eine angenehme Mitteilung machen zu können: Am 31. August 1970 wird "Ihre" Straßenbahnlinie 217/317 auf Autobus-betrieb umgestellt und Sie werden dann schneller als bisher Ihr Ziel erreichen. Wesentlich schneller sogar.

Dass wir dabei auch dem Individualverkehr durch Beseitigung des kreuzenden Schienenverkehrs mittels etwas Gutes tun, ist eine erfreuliche Randerscheinung.



NEOS stellt sich dieser Aufgabe und will gemeinsam mit Bevölkerung und Experten ausarbeiten wie Verbesserungen erreicht werden können für alle Verkehrsarten.

Hälfte der Baukosten

-50%



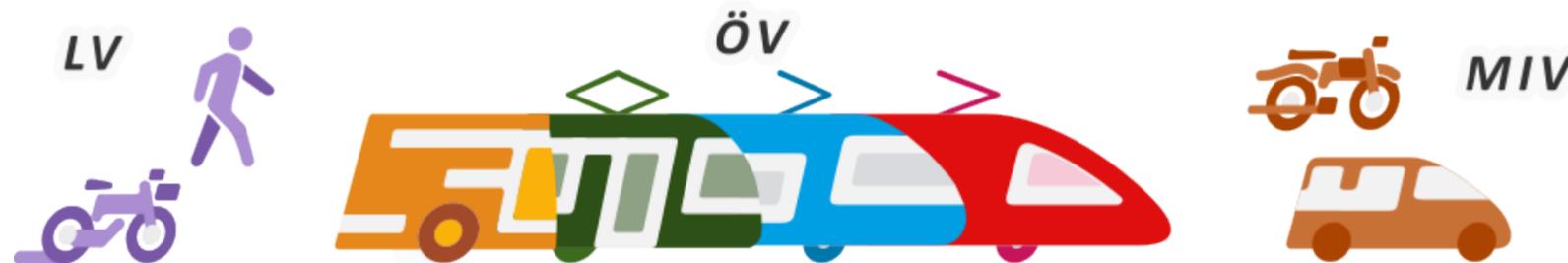
Hälfte der Platzverbrauch

-50%



Doppelt soviel  
Verkehrskapazität

+100%



# Stephan Steinbach



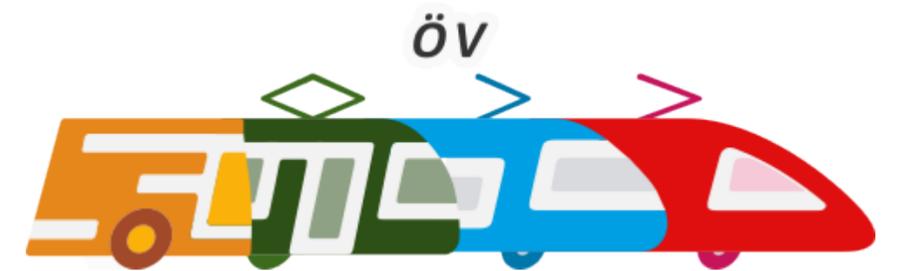
Arbeitet als Verkehrsplaner in Wien.

In Linz hat er die Mühlkreisbahn Durchbindung als Lokalbahn (heute in Planung als Linie S6)

vorgeschlagen und in Graz den S-Bahn City-Tunnel erfunden. In Wien hat er gemeinsam mit NEOS

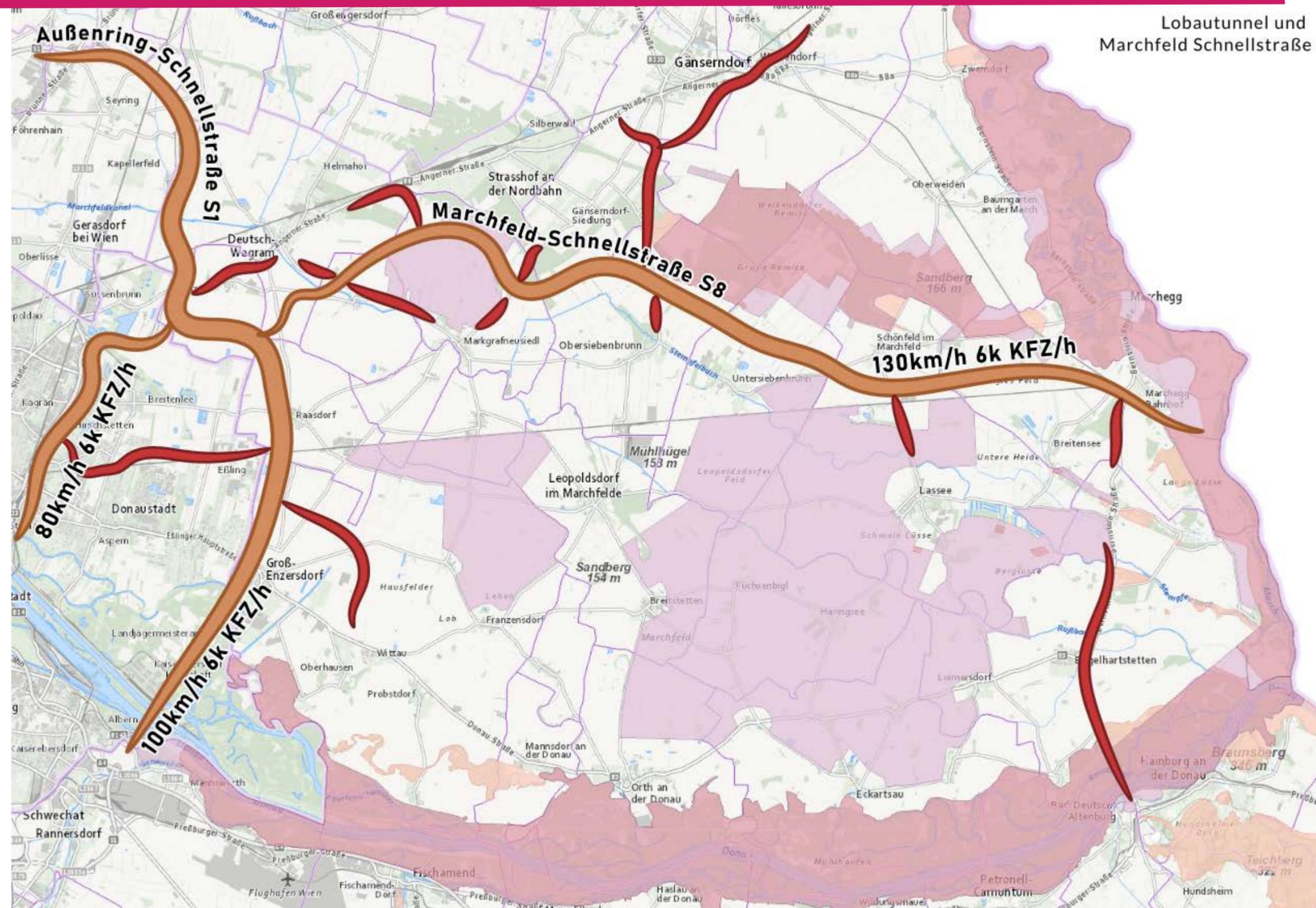
Bezirksgruppen ÖV-Verbesserungen für 21., 22. und 23. Bezirken ausgearbeitet, die auch in teilweise in diese Regierungsperiode umgesetzt wurden.

- Hauptaugenmerk mit 70% Investitionsmittel ist Öffis.
- Strecken sollen reaktiviert, attraktiviert und Fern- und Lokalverkehrslücken sollen mit Neubaustrecken geschlossen werden.
- Kapazitätsflaschenhalse lösen
- Infrastruktur auf eine “Integral Taktfrequenz” ausrichten
- Lokalbahn bauen



# Ausgangslage

- Donauquerungskapazität fehlt
- Lobautunnel abgesagt
- Marchfeld Schnellstraße abgesagt
- Nebenbahnen aufgelassen
- Neue Straßenbahn seit 20 Jahren warten wir
- Radwegebau stockt
- Versprochene Alternative fehlt.



# Orther Lokalbahn

## Vorbild: Badnerbahn



- Verbindet Aspern Nord mit Orth an der Donau
- 10 Minuten Takt zu HVZ, überlagert zu 5 Minuten Takt mit Straßenbahn 25 von Neu-Oberhausen nach Kagran.
- 20km Neubaustrecke, 5km gemeinsam mit Straßenbahn 25
- Anschluss and Marchfeldbahn bei Orth Haltestelle

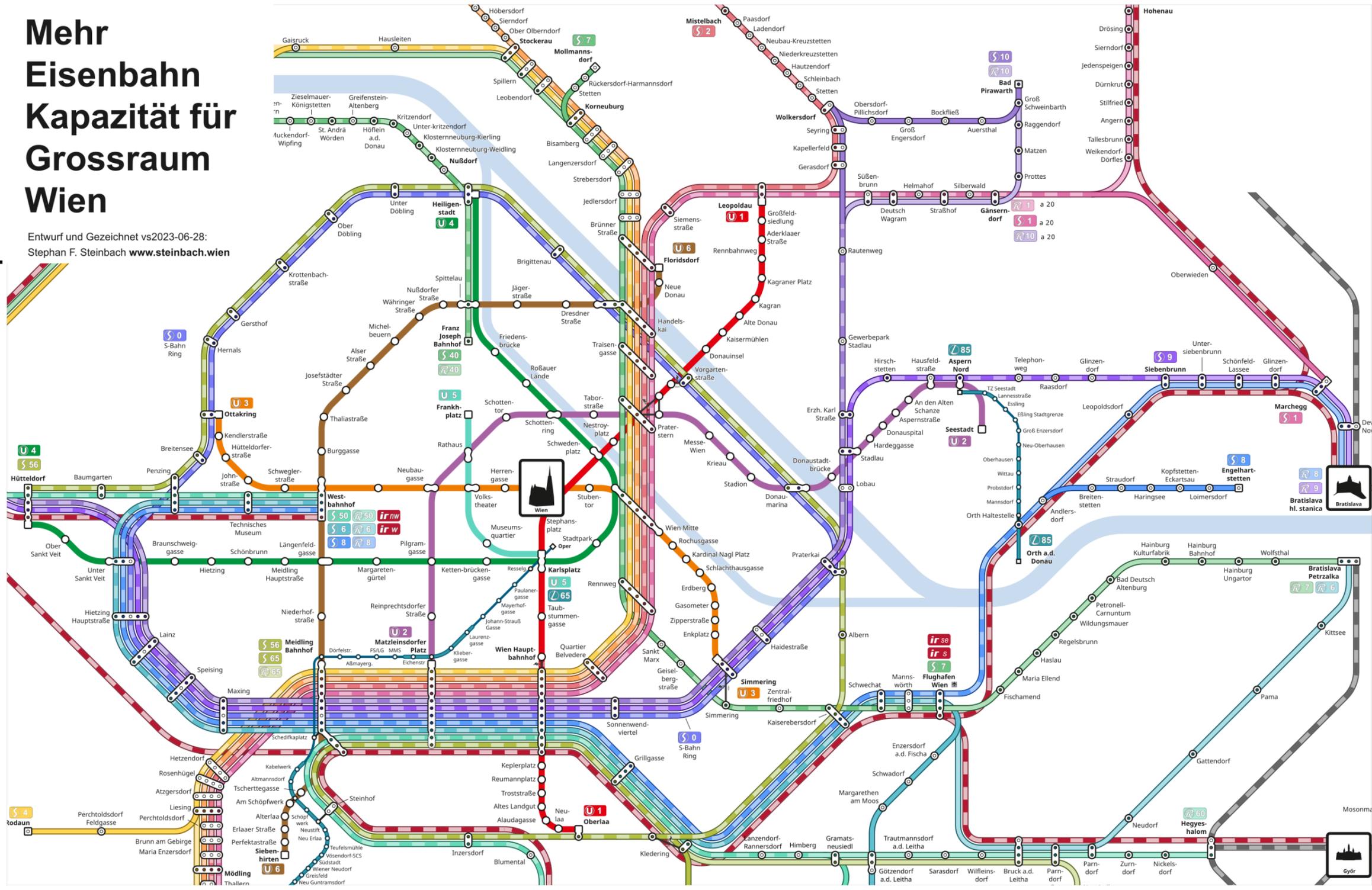


# 2. Stammstrecke

- 1. Stammstrecke ist auf Kapazitätsgrenze
- Marchfeld schlecht versorgt weil ÖBB Fracht und Fernverkehr über Stadlau führt
- 2. Stammstrecke auf eigene Gleisen, betrieblich isoliert von 1. Stammstrecke
- Flaschenhals Matzleinsdorferplatz und Donauquerung

## Mehr Eisenbahn Kapazität für Grossraum Wien

Entwurf und Gezeichnet vs2023-06-28:  
Stephan F. Steinbach [www.steinbach.wien](http://www.steinbach.wien)



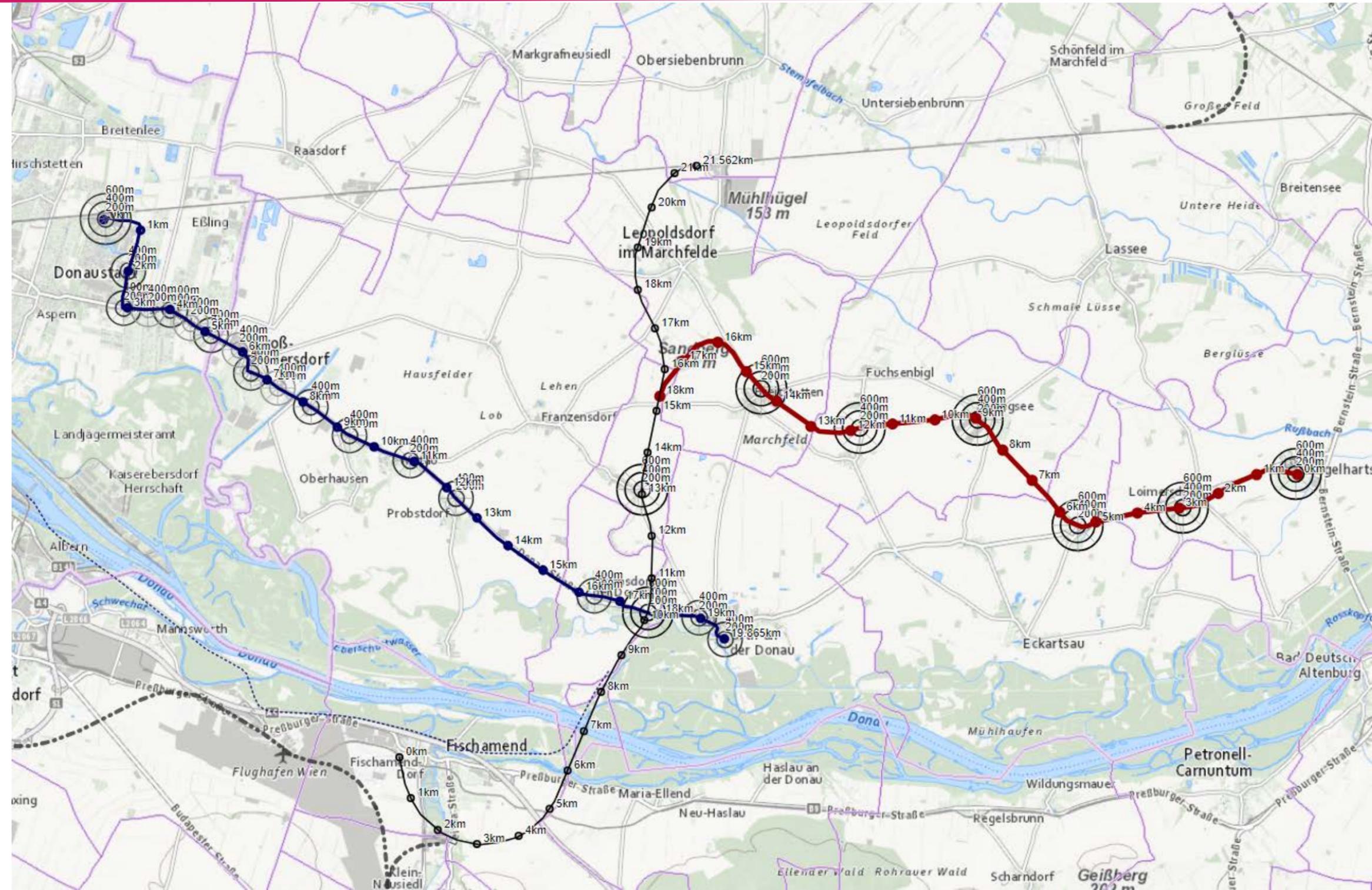
# Eisenbahn Marchfeld

➤ Marchfeldbahn  
Fernverkehr und  
Frachtverkehr Bypass

➤ Engelhartstettner Bahn  
Reaktivierung

➤ Orther Lokalbahn

➤ Eisenbahnbrücke  
Fischamend-Orth



Entscheidungsschema für  
Donauquerung ergibt Brücke.

Brücke gewinnt in:

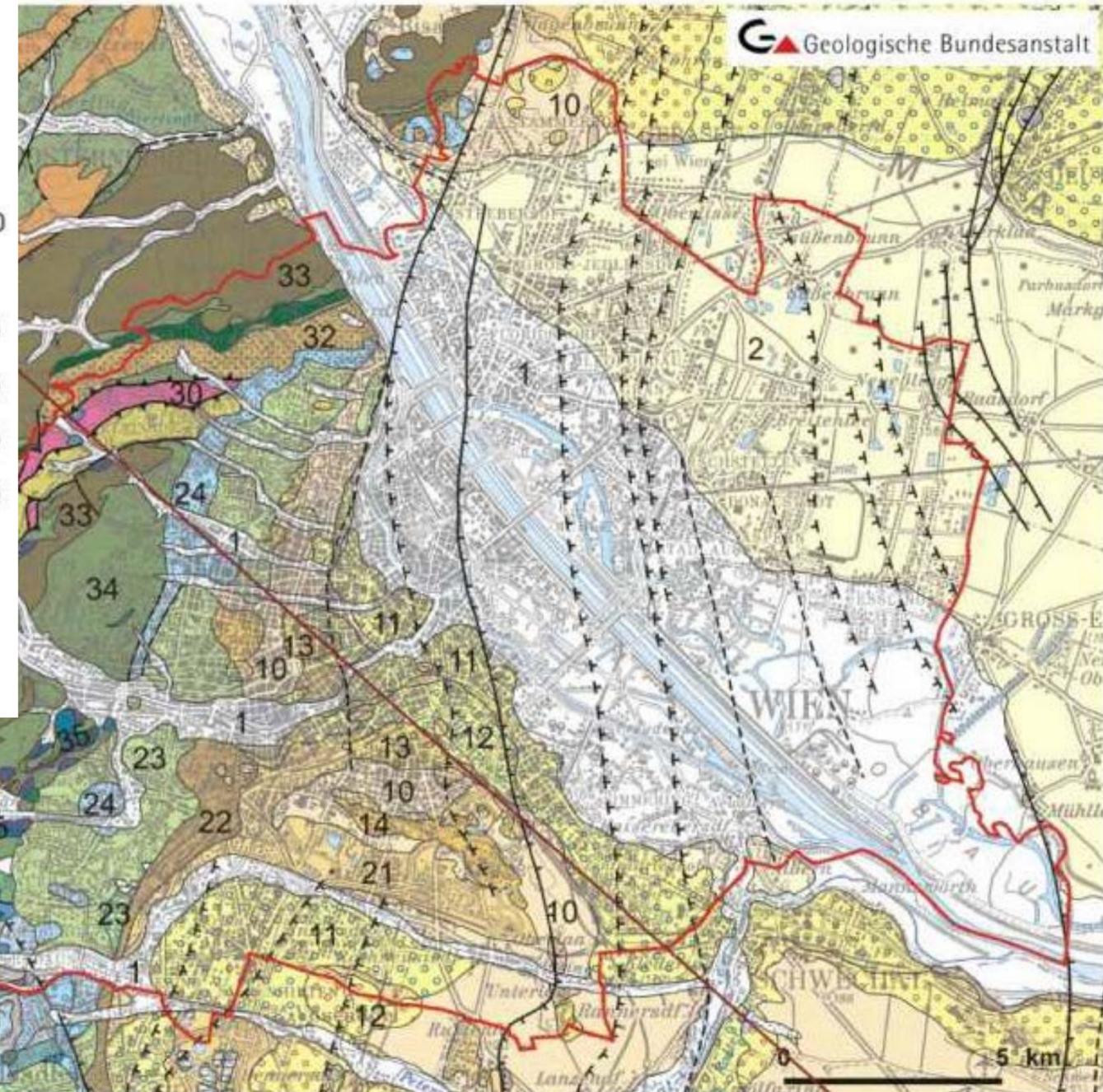
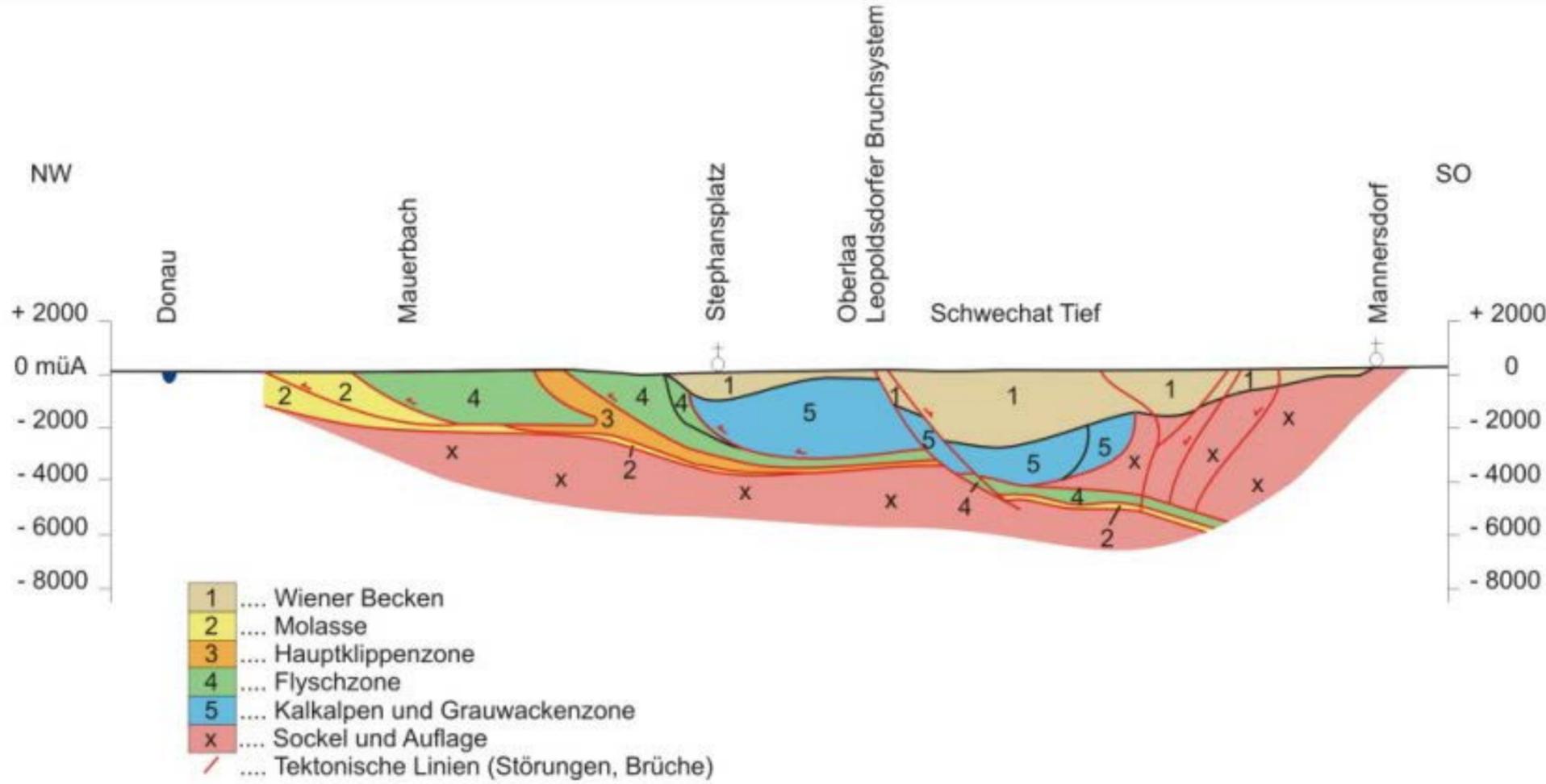
- Bautechnik
- Wasserbau
- Schifffahrt
- Geologie Risiko
- Bauzeit
- Kosten

Abschnitt S 1 Schwechat – Süßenbrunn

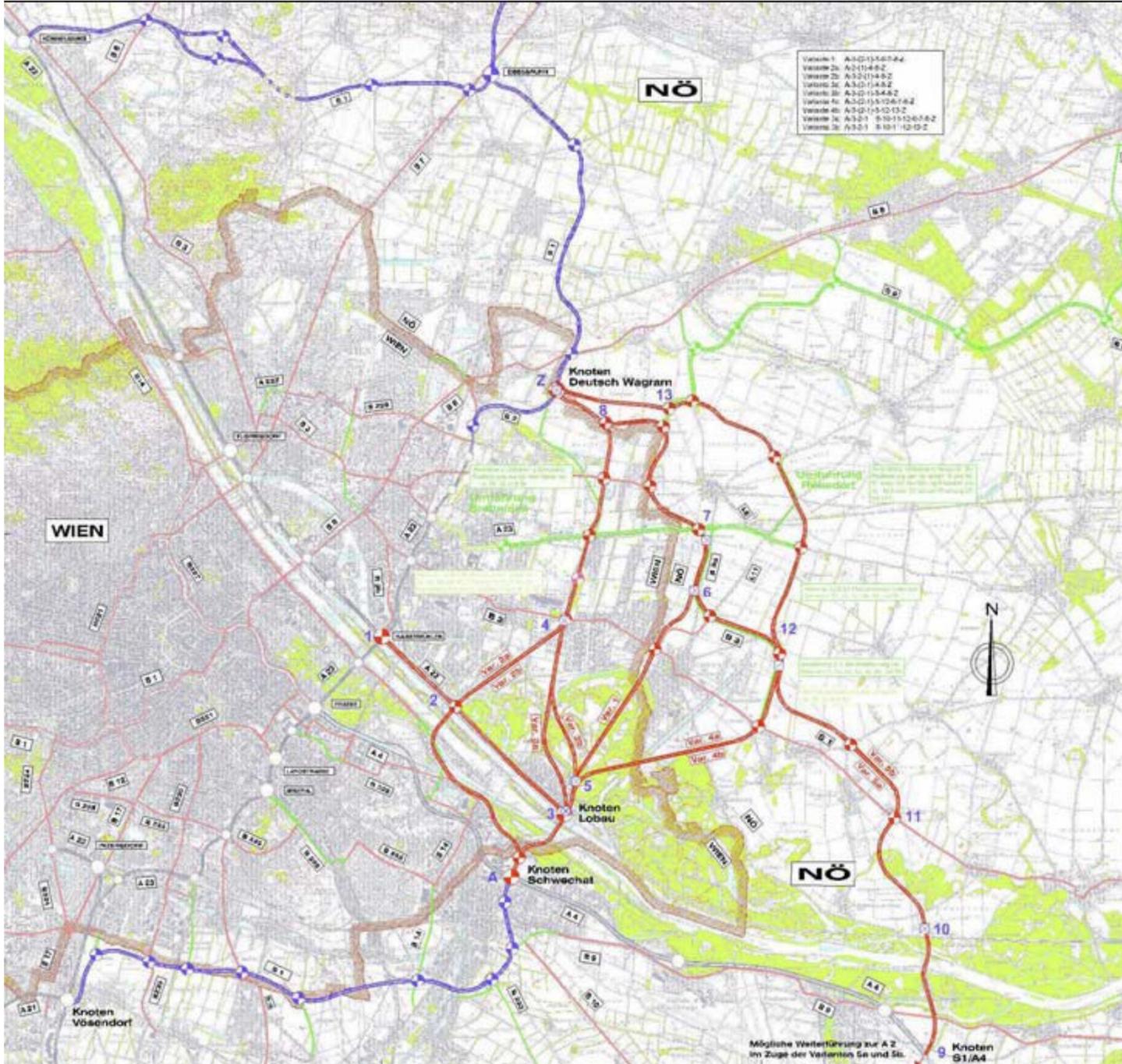
S 1 Wiener Außenring Schnellstraße  
A 22 Donauufer Autobahn

**DONAUQUERUNG**  
Knoten Schwechat - Knoten Lobau

Tunnel in geschlossener Bauweise		Brücke	Tunnel in offener Bauweise				
2 Tunnel in geschlossener Bauweise	3 Tunnel in geschlossener Bauweise		Offene Baugrube	Eingeschwommene Bauteile	Senkkasten - Bauweise	Caissonausführung	Eingehobene Bauteile
<b>Bautechnik</b> • Querschnitt technisch nicht herstellbar	<b>Bautechnik</b> • Grenze der technischen Machbarkeit • Mittlere Röhre im Gegenverkehr • Knoten problematisch • Sicherheitsdefizite	<b>Bautechnik</b> • keine maßgebend einschränkenden Kriterien	<b>Bautechnik</b> • Großer Flächenbedarf in Schutzgebieten • höchste Lärm-, Staub-, Abgasbelastungen • Sperrung der Donauiinsel (Flächen auf 2km Länge beansprucht) • Aufwendige Bauhilfsmaßnahmen	<b>Bautechnik</b> • HDBV Graben in der Flusssohle • Trockendock auf Donauiinsel • Fehlfunktionen - drastische Auswirkungen • Tauchereinsätze • kein Referenzprojekt bei gleicher Strömung	<b>Bautechnik</b> • Präzisionsrisiko beim Absenken • aufwendige Bauhilfsmaßnahmen • wechselnde Inseln in der Donau • Unterwassersohle + Zugpfähle • Versorgung nur bis HGW	<b>Bautechnik</b> • wie Senkkastenbauweise • Arbeitszeiten beschränkt (Druckluft) • Ausbläserisiko • sehr aufwendige Bauhilfsmaßnahmen • 18 Inseln in der Donau • Versorgung nur bis HGW	<b>Bautechnik</b> • HDBV - Graben in der Flusssohle • wie eingeschwommene BT • Tauchereinsatz • Dichtungsrisiko - Kopplungsstellen • Vollständige konstruktive Innenschale erforderlich • Versorgung bis HGW
<b>Wasserbau</b> • keine maßgebend einschränkenden Kriterien	<b>Wasserbau</b> • Kompensationsmaßnahmen (4Mio.m <sup>3</sup> Erdbewegung) • Dichtungsmaßnahmen auf Donauiinsel erhöhte Fließgeschwindigkeiten • Beeinträchtigung der HW-Sicherheit • Stabilität der Flusssohle gefährdet	<b>Wasserbau</b> • keine maßgebend einschränkenden Kriterien	<b>Wasserbau</b> • Modellversuche für Entscheidung erforderlich • Stabilität der Flusssohle gefährdet	<b>Wasserbau</b> • Modellversuche für Entscheidung erforderlich • Stabilität der Flusssohle gefährdet	<b>Wasserbau</b> • Risiken wie offene Baugrube	<b>Wasserbau</b> • wie Senkkastenbauweise	<b>Wasserbau</b> • wie eingeschwommene Bauteile
<b>Schifffahrt</b> • keine maßgebend einschränkenden Kriterien	<b>Schifffahrt</b> • Veto für 3 Bauabschnitte in Donau • mehrfaches Verlegen der Schifffahrtsrinne • Behinderungen • Umbau Hafeneinfahrt Albern	<b>Schifffahrt</b> • keine maßgebend einschränkenden Kriterien	<b>Schifffahrt</b> • Starke Beeinträchtigung • Hohe Unfallgefahr • Viele Schifffahrtssperren • Umbau Hafeneinfahrt Albern • mehrfaches Verlegen der Schifffahrtsrinne	<b>Schifffahrt</b> • Beeinträchtigung durch Inseln in der Donau • mehrfaches Verlegen der Schifffahrtsrinne • Umbau Hafeneinfahrt Albern	<b>Schifffahrt</b> • wie Senkkastenbauweise	<b>Schifffahrt</b> • wie eingeschwommene Bauteile	
<b>Geologie</b> • hohe bautechnische Risiken	<b>Geologie</b> • inhomogene Untergrundverhältnisse • Bauhilfsmaßnahmen	<b>Geologie</b> • keine maßgebend einschränkenden Kriterien	<b>Geologie</b> • inhomogene Untergrundverhältnisse • Bauhilfsmaßnahmen	<b>Geologie</b> • inhomogene Untergrundverhältnisse • Bauhilfsmaßnahmen	<b>Geologie</b> • wie eingeschwommene B • Dichtinjektionen erforderlich	<b>Geologie</b> • wie Senkkastenbauweise • Dichtinjektionen erforderlich	<b>Geologie</b> • wie eingeschwommene Bauweise • Bohrprofile erf.
<b>Bauzeit</b> • 2,5 - 3 Jahre	<b>Bauzeit</b> • 7 Jahre • hohes Bauzeitrisiko	<b>Bauzeit</b> • 2,5 - 3 Jahre	<b>Bauzeit</b> • 2 Jahre Vorbereitung und Untersuchungen (Modell) + 4 Jahre Bau • Gesamtbauzeit 6 Jahre • hohes Bauzeitrisiko	<b>Bauzeit</b> • 2 Jahre Vorbereitung und Untersuchungen (Modell) + 4 Jahre Bau • Gesamtbauzeit 6 Jahre • hohes Bauzeitrisiko	<b>Bauzeit</b> • 5-6 Jahre • hohes Bauzeitrisiko	<b>Bauzeit</b> • 7 Jahre • Bauzeitrisiko	<b>Bauzeit</b> • 5-6 Jahre • Bauzeitrisiko
<b>Kosten</b> • ca. € 124,5 Mio. • 15 % Schätzgenauigkeit	<b>Kosten</b> • ca. € 330 Mio. • 15 % Schätzgenauigkeit	<b>Kosten</b> • ca. € 300 Mio. • 25 % Schätzgenauigkeit	<b>Kosten</b> • ca. € 300 Mio. • 25 % Schätzgenauigkeit	<b>Kosten</b> • ca. € 300 Mio. • 25 % Schätzgenauigkeit	<b>Kosten</b> • ca. € 300 Mio. • 25 % Schätzgenauigkeit	<b>Kosten</b> • ca. € 300 Mio. • 25 % Schätzgenauigkeit	<b>Kosten</b> • ca. € 300 Mio. • 25 % Schätzgenauigkeit
✗	✗	✓	✗	✗	✗✗	✗✗	✗✗

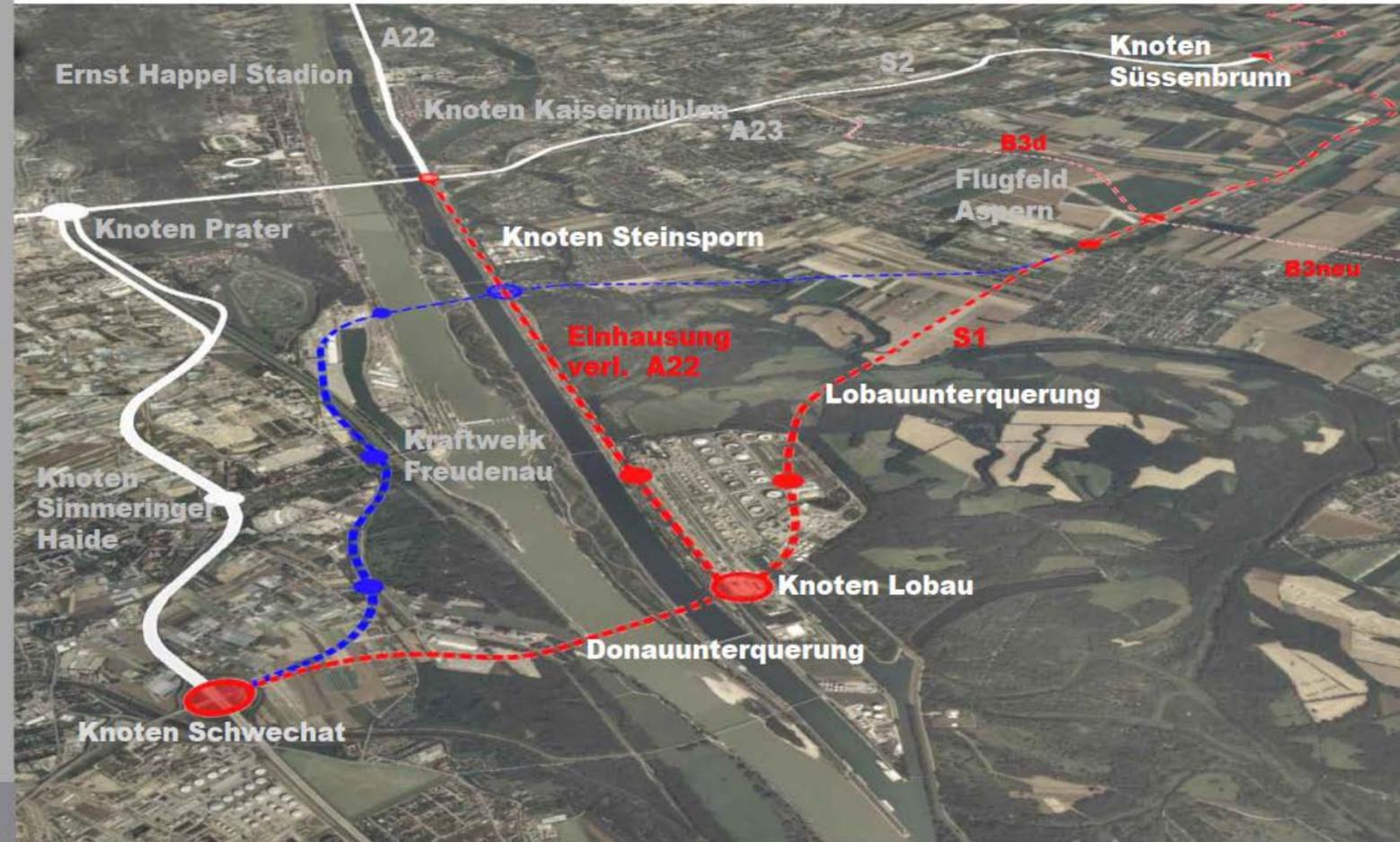


# Querungsvariante

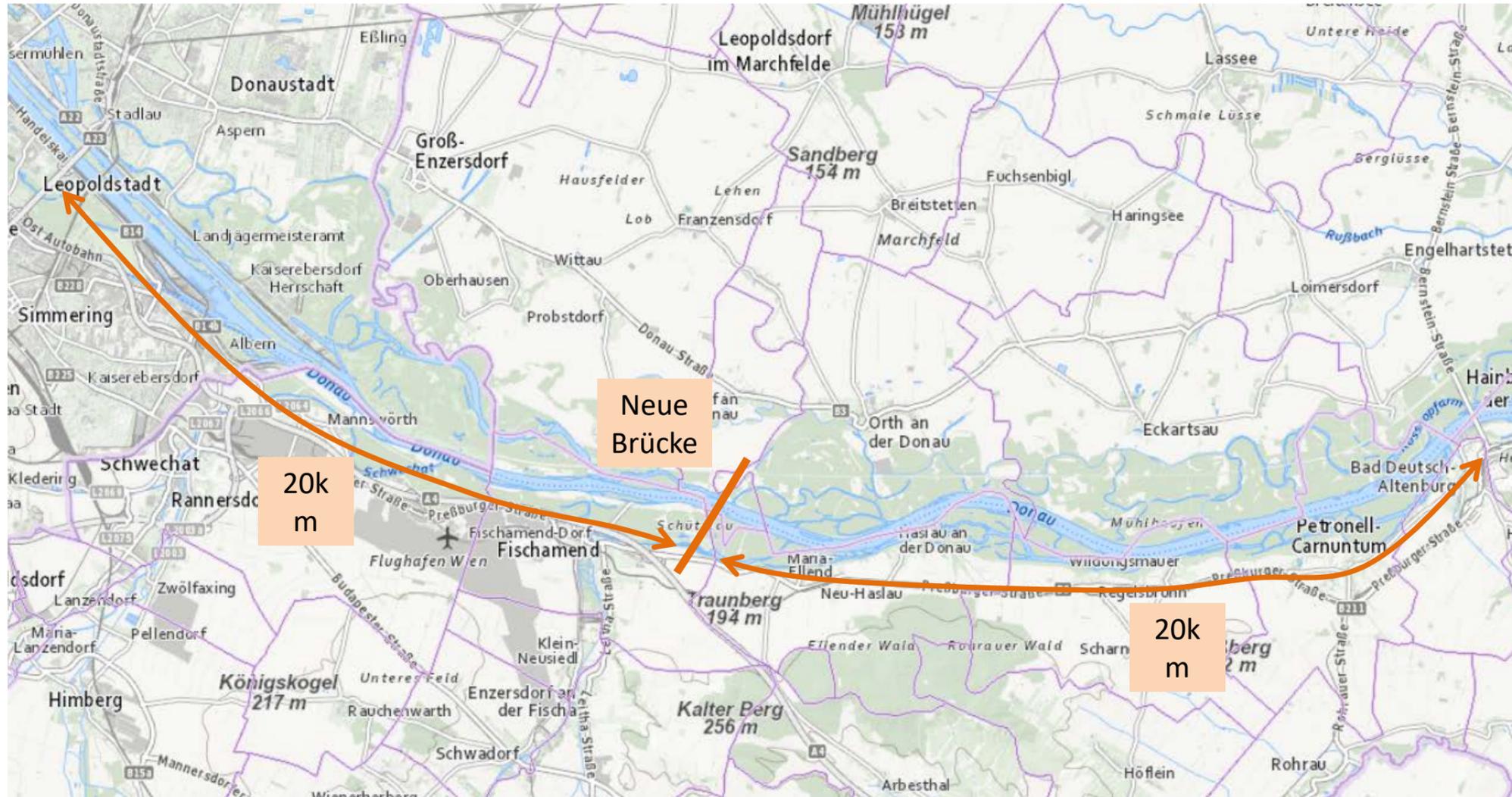


Fischamend-Orth  
National Park schmäteste Stelle

**SUPER NOW**  
2002  
stadtentwicklung

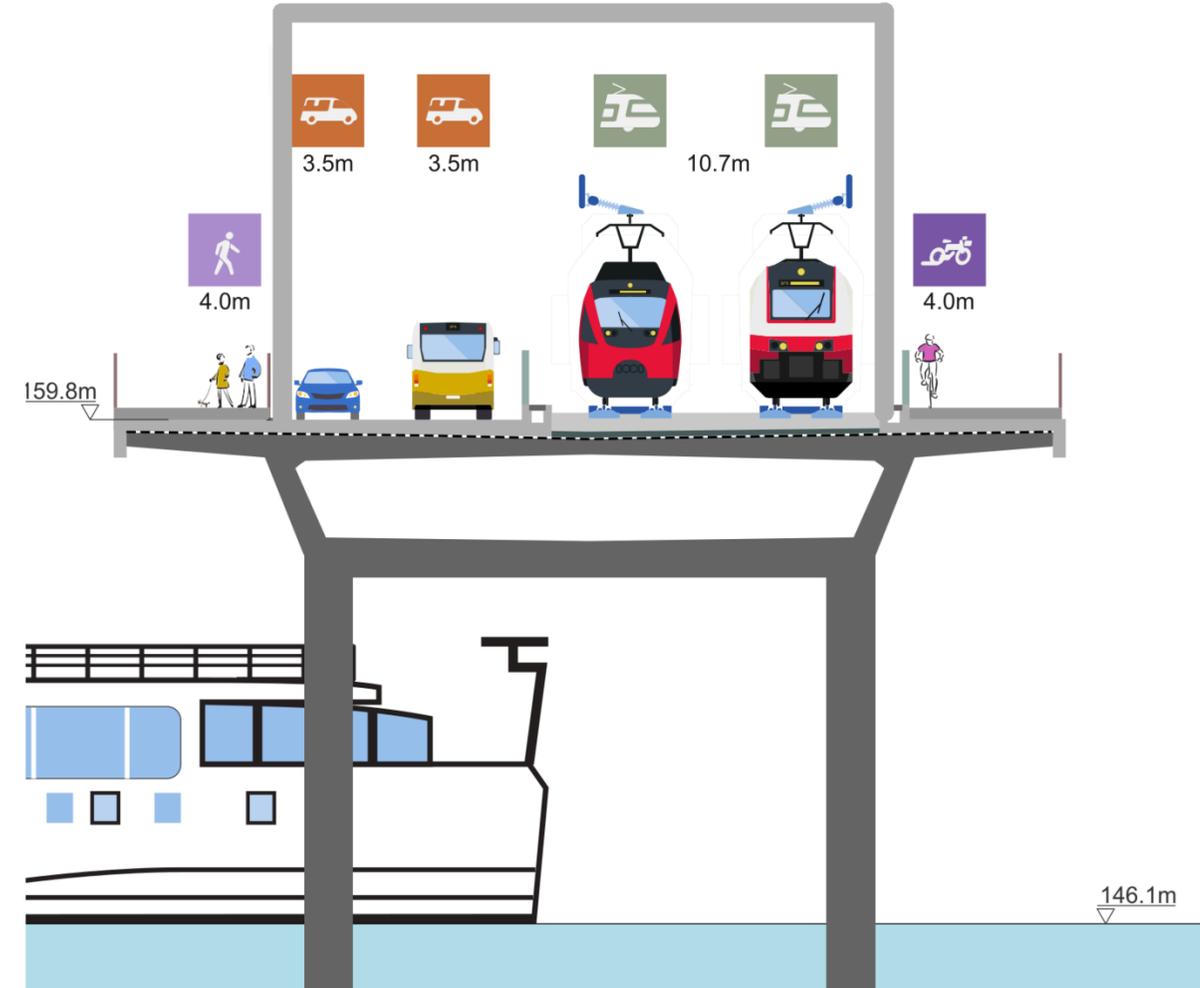
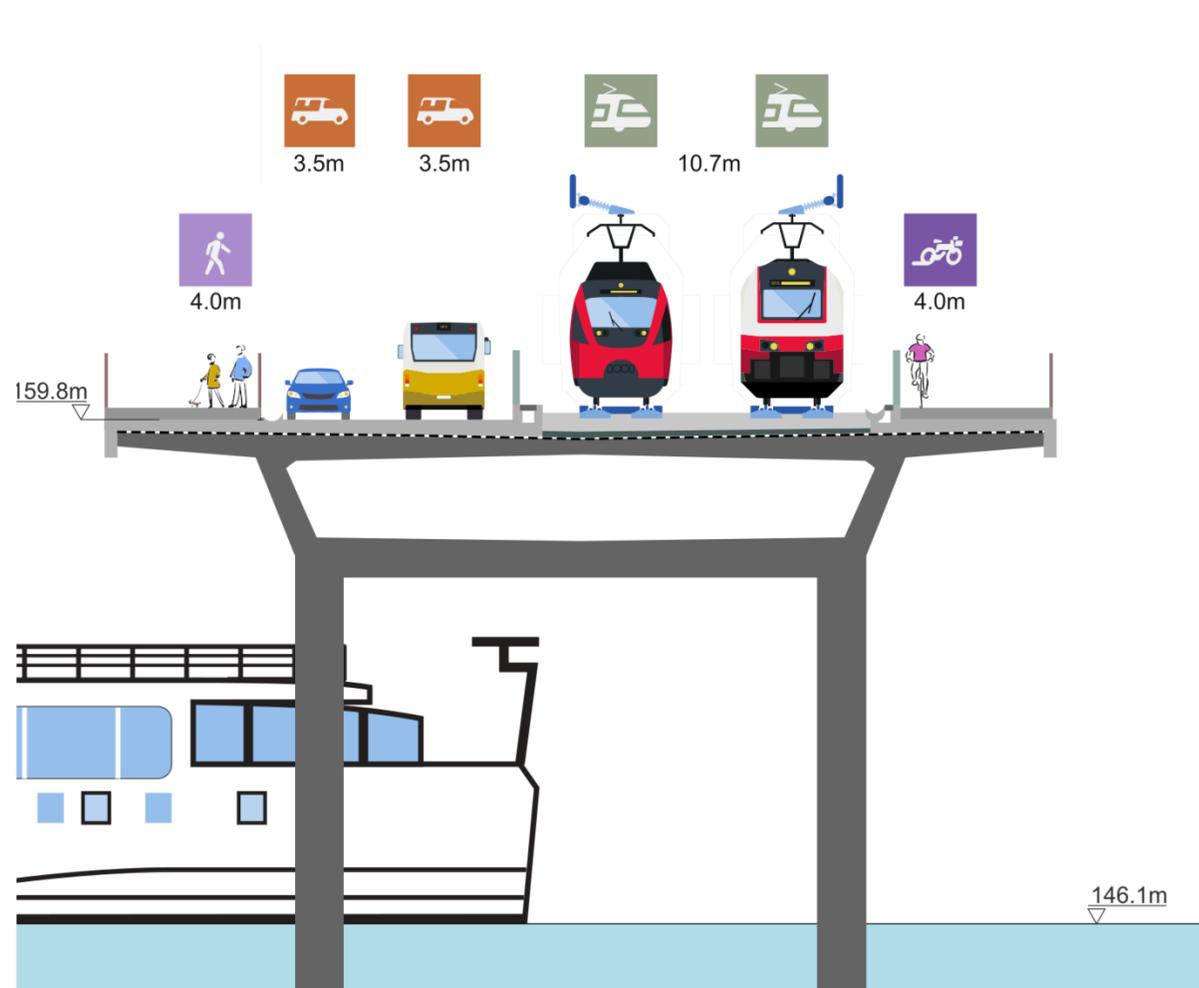


# Querungsposition



Brücke Hainburg. Bild: Sika Österreich GmbH 2015

## Fuß+Rad+Auto+Bahn

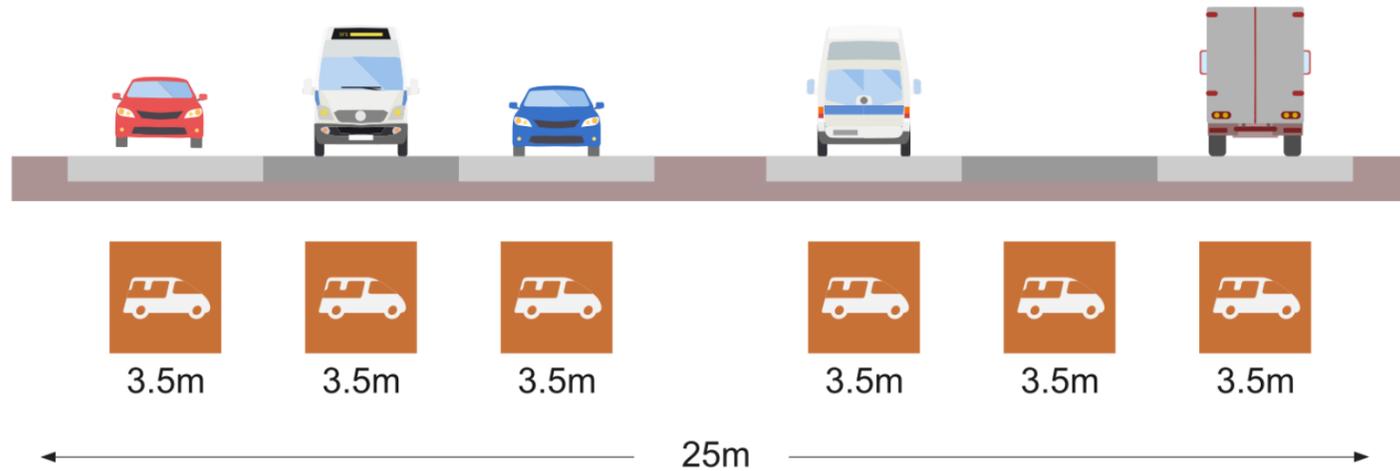


\*oder als zwei eigenständige Brücken.  
Eisenbahnbrücke und Fuß+Rad+MIV Brücke

## Autobahn Tangente

vs.

## Eisenbahn Tangente



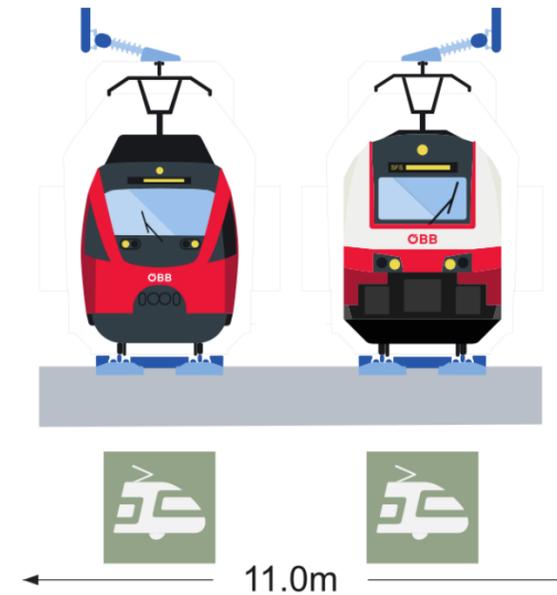
Maximum 1500 Fahrzeuge pro Fahrspur pro Stunde



Durchschnittlich 1,15 Personen pro Fahrzeug in Pendlerverkehr

3 Fahrspuren \* 2 Richtungen \* 1500KFZ/h \* 1,15 Besetzung = **10350 Personen** pro Stunde

SFS 2023-05-05



Bei drei Minutentakt sind 20 Züge pro Gleis



150m Zug hat 518 Sitzplätze

2 Gleise \* 20 Züge/h \* 518 Sitzplätze = **20720 Personen** pro Stunde

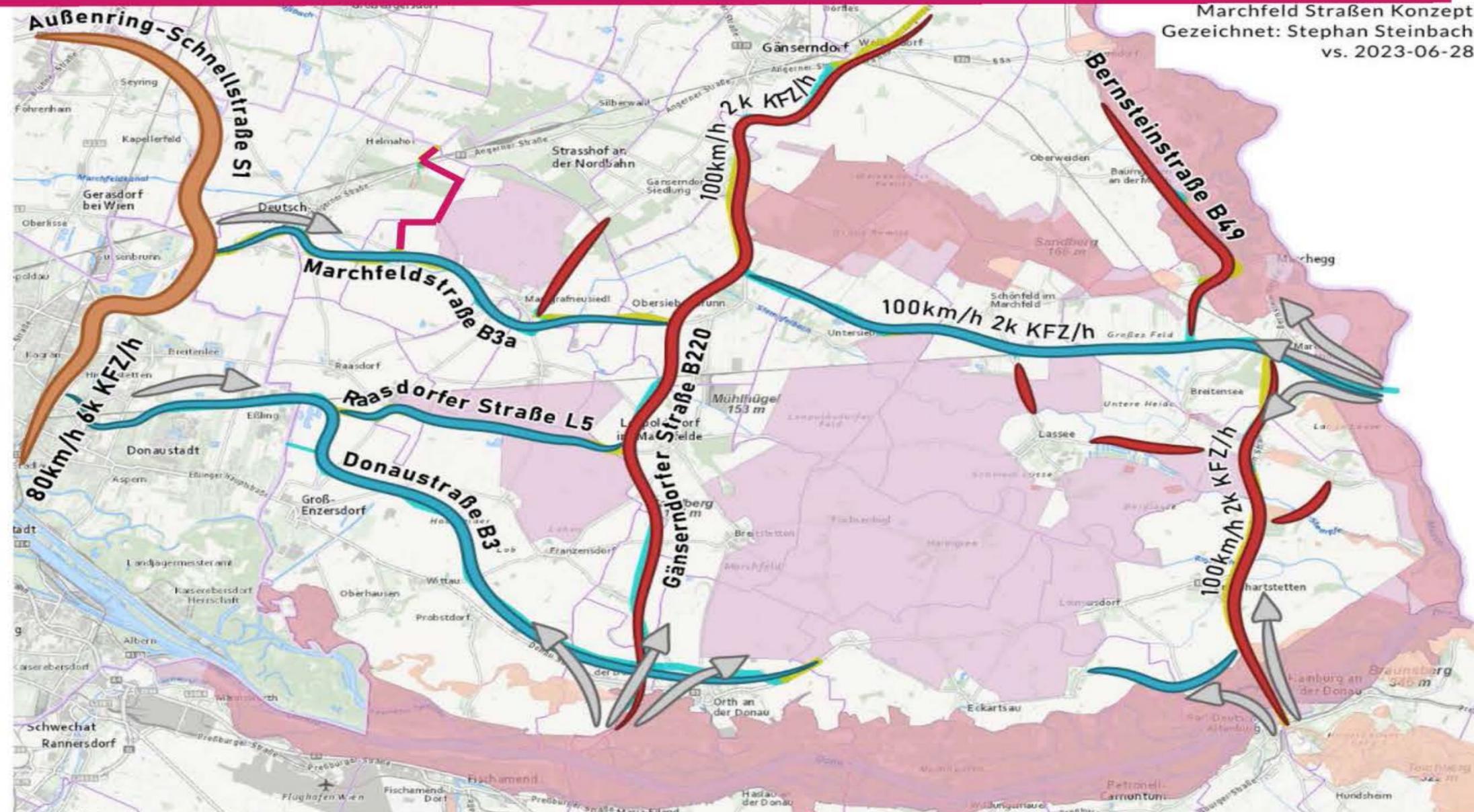
SFS 2023-05-05



Entscheidungsschema für  
Donauquerung ergibt Brücke.

Brücke gewinnt in:

- Bautechnik
- Wasserbau
- Schifffahrt
- Geologie Risiko
- Bauzeit
- Kosten

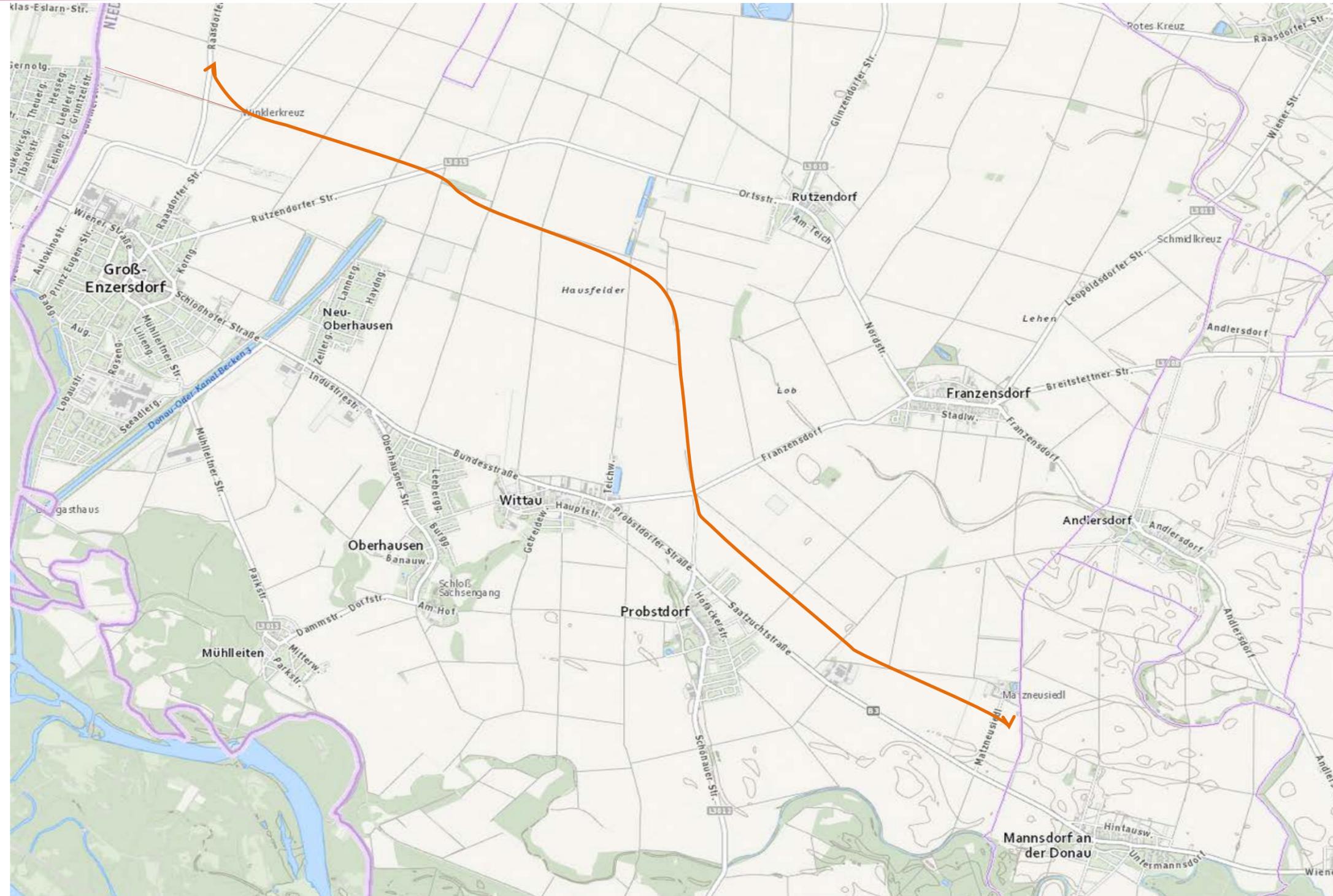


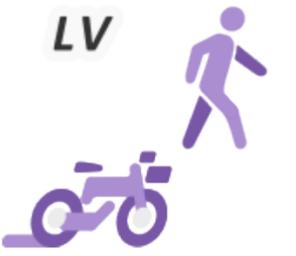
B9 Verlegung  
Bad Deutsch-Altenburg  
Petronell-Carnuntum



# B3 Verlegung

Die B3 wird als Landstraße ausgeführt. Mit 100km/h hat diese Straße eine Kapazität von 2000 PKW/h. Beim Mannsdorfer Kreuz geht es auf der B3 weiter nach Orth/Donau, auf der B220 in Richtung Norden nach Gänserndorf und in Richtung Süden mittels Brücke die Donauquerung.





Ortskern Beruhigung

Radwege

