SCHLEIFE EISENSTADT

Eisenbahnverbindung zwischen

‚Raab-Ödenburg-Ebenfurth-Eisenbahn‘ und der Eisenbahnstrecke ‚Wulkaprodersdorf -Parndorf‘

Länge 2 km

VORGESCHICHTE

- **<u>Infrastrukturvertrag</u>** 28. Nov. ***2005***: Schleife Eisenstadt wird vertraglich fixiert.
- 7. Dez.2009 Bescheid der Landesregierung: Kein UVP-Verfahren erforderlich
- 17. April 2012 **Antrag der ÖBB um Baugenehmigung f. die Errichtung der Schleife**
- 13. Juni 2012 Bauverhandlung in Wulkaprodersdorf
- 1. Feber 2013 <u>Baugenehmigungsbescheid</u> des BM für Verkehr, Innov. und Techn.
- **<u>21. Nov. 2013</u>** **Aufhebung des Baubescheides durch den Verfassungsgerichtshof**

April bis Oktober 2015 *Lenkungsausschuss mit Land, ÖBB, Gemeinde Wulkaprodersdorf*
Abbruch ohne Ergebnis

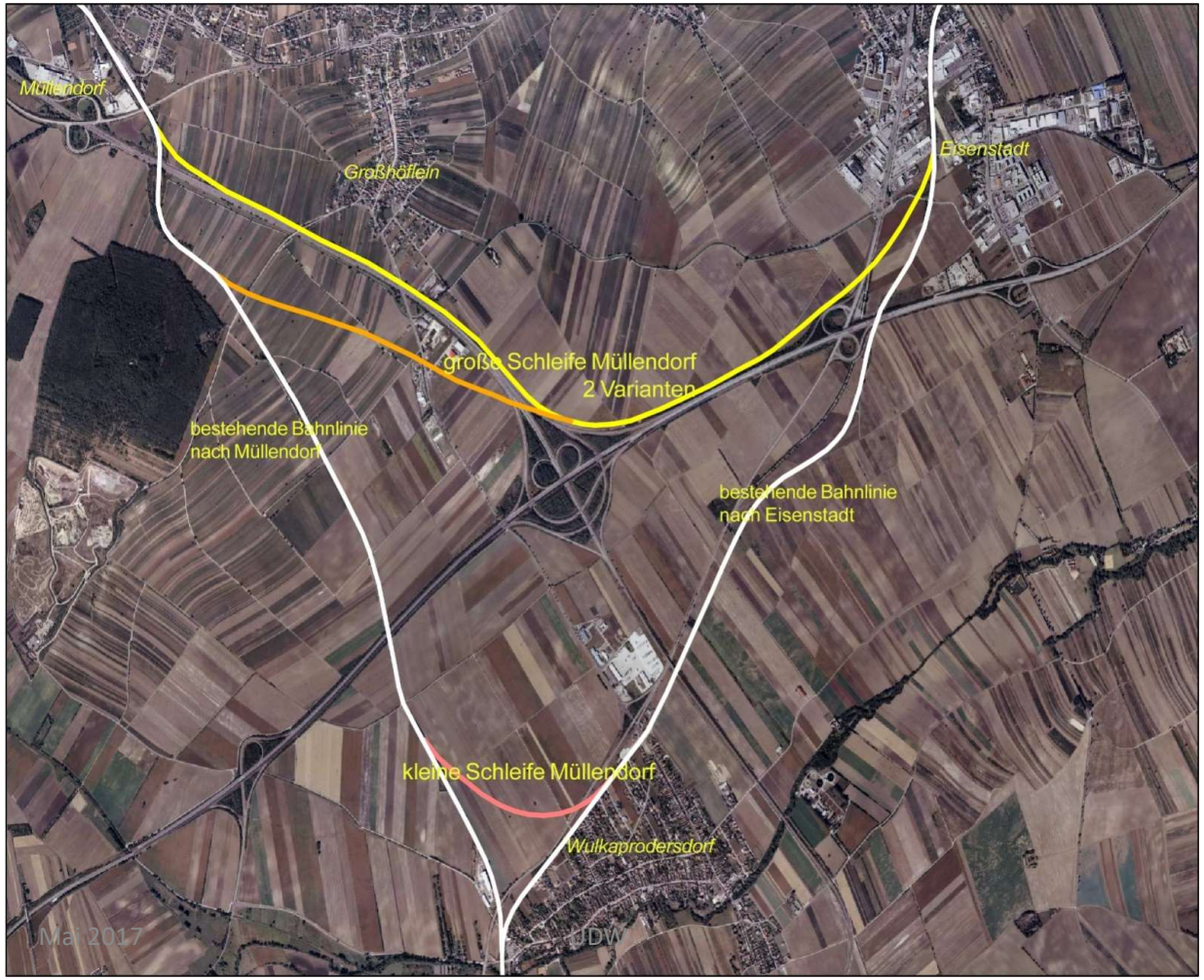
9. August *2016* **neuerliche Einreichung der ÖBB um Baugenehmigung** - geringfügig adaptierter Bauentwurf:
P&R Parkplätze von 80 auf 120 erhöht

Parteiengehör: - mehr als 400 Einwendungen der Bevölkerung und von Beteiligten
Frist bis 16.9.2017 - Verhandlungen über alternative Varianten
- **Einwendung Gemeinde** und Grundstückseigentümer mit 20. April *2017 (Fristerstreckung)*

Große Schleife – kleine Schleife

Viele Namen:
Schleife Eisenstadt
Schleife Müllendorf
Schleife Wulkaprodersdorf
Kleine Schleife

<u>Infrastrukturvertrag</u>
28. Nov. ***2005***: LH mit Infrastrukturministerium (Gorbach) – dabei fällt die Entscheidung für eine kleine Schleife Eisenstadt



EINGEREICHTE TRASSE DER ÖBB

EINGEREICHTE TRASSE DER ÖBB

Argumente gegen die neuerlich eingereichte Bahnschleife Eisenstadt

- **Kein UVP-Verfahren:** neuerliche Prüfung erforderlich, da Parkplatzkontingent um 50 % erhöht wurde (Auswirkung: mehr Verkehr, Abgase, Lärm, Feinstaub)
- **Errichtung einer weiteren P&R Anlage** mit 120 Parkplätzen in WP: zusätzliche Verkehrs-, Lärm-, Feinstaubbelastung
- **Kreisverkehr auf 8 m Höhe**: Ausdehnung des Lärmpegels auf das Ortsgebiet und Überschreitung des derzeitigen Lärmpegels von 45 dB lt. Gutachten
- **Umweltrelevante Gründe und Flächenzerschneidung von Grundstücken** der Landwirte - schlechte Bewirtschaftung, Verlust wertvoller Ackerflächen
- **Beeinträchtigung des Drainagensystems** (Unterbrechung des Vorfluters)
- **Grundstücksentwertung**
- **Hohe Kosten:** gesetzlicher Grundsatz = öffentliche Mittel sind zweckmäßig und sparsam zu verwenden! Alternativpläne sind je nach Variante um 4,6 Mio bis 9,2 Mio günstiger!
- **Nicht Vorliegen eines Fahrplankonzeptes** (Fahrzeiten, Anzahl Fahrgäste, Bedarfserhebung..)

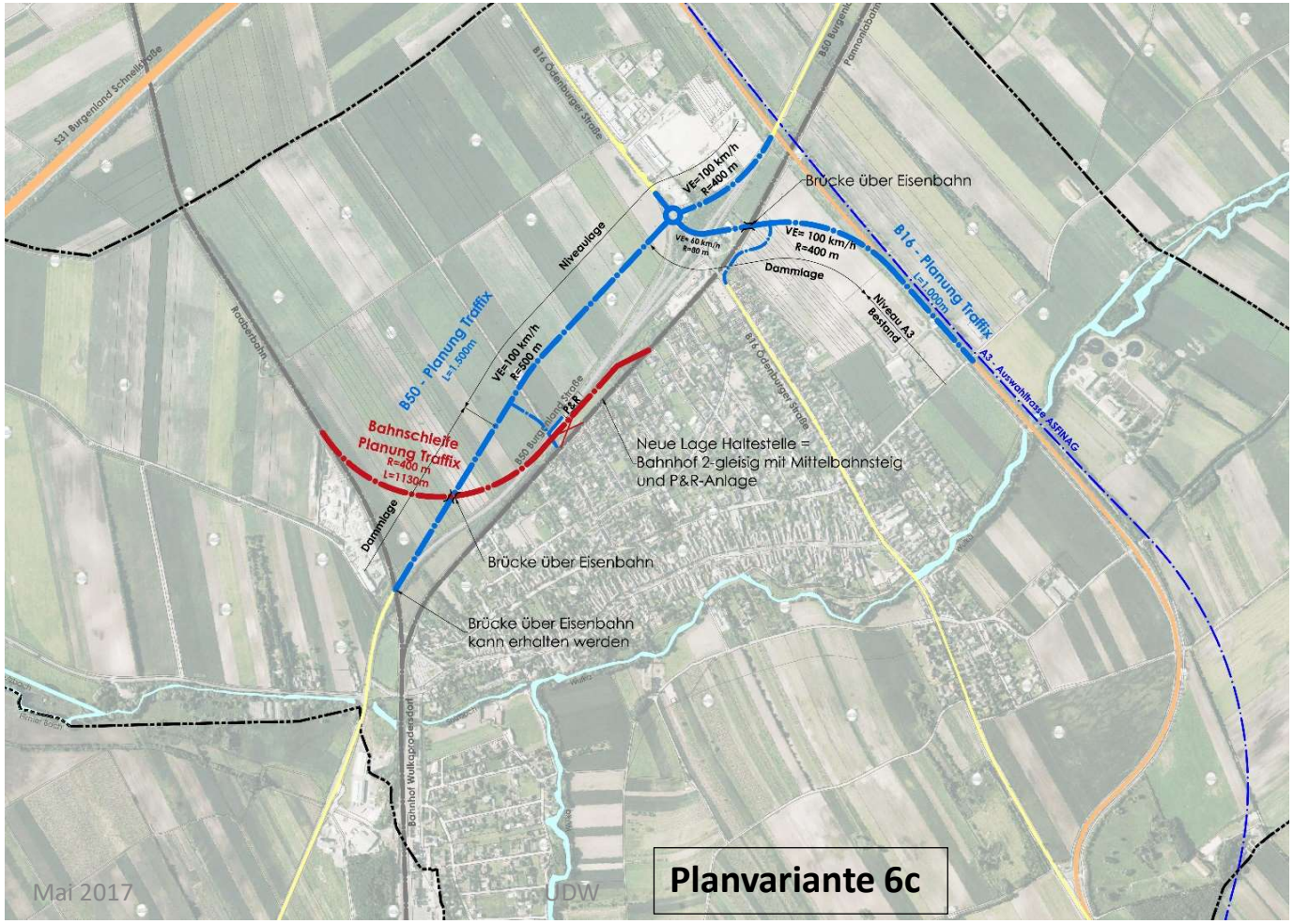
FAHRPLANTECHNISCHE ARGUMENTE GEGEN DIE EINGEREICHTE TRASSE

- Fahrzeitverkürzung von **5 Minuten um 25 Mio Euro**. Der Einsatz von Schnellzügen auf der Strecke Eisenstadt – Wien über Neusiedl wäre **ohne Investitionen** sofort möglich und bringt ähnliche Einsparungen.
- Nur mit einer Schleife Ebenfurth wäre eine Verbindung Eisenstadt – Wien über Ebenfurth in 45 Minuten möglich.
- Fehlendes Verkehrskonzept von Eisenstadt.
- In **Eisenstadt** wird es keine **Park & Ride** Anlage geben. Diese wird in WP gebaut – nur unweit von der bereits bestehenden.
- Keine Prognosen über Fahrgastzahlen vorhanden
- Verschlechterung für Pendler/innen aus dem mittleren Burgenland(Deutschkreutz) Die Züge werden von WP nach Eisenstadt und wieder zurück geführt.

ALTERNATIVVARIANTE DER GEMEINDE

Vorteile gegenüber eingereichter Variante

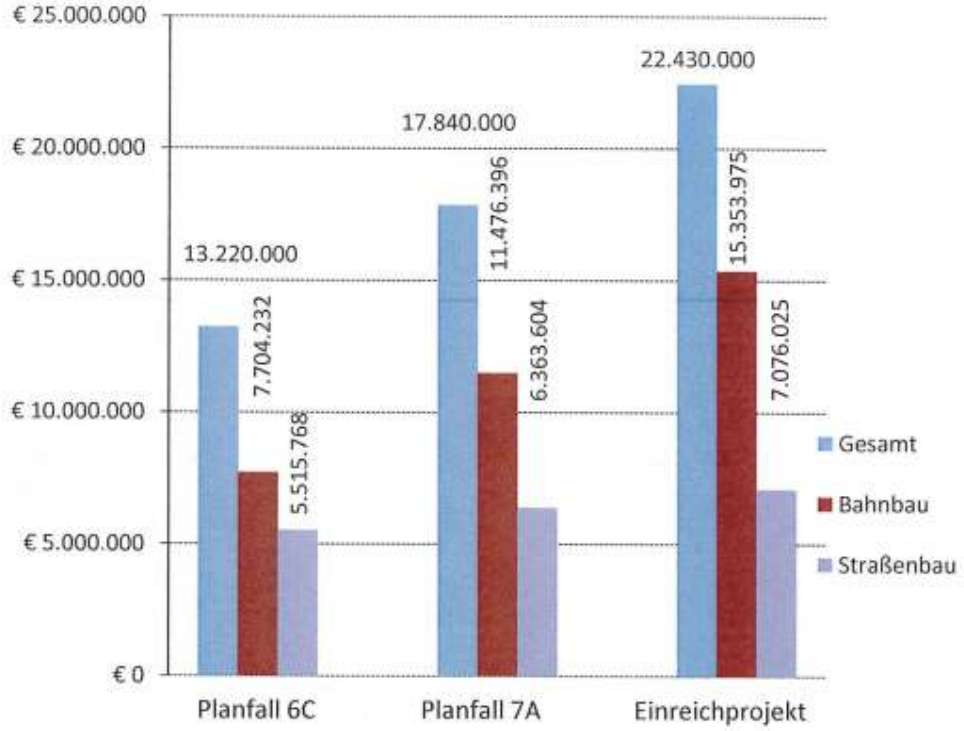
- Verlegung der B50 – weg vom Wohngebiet (Lärmreduzierung)
- Kreisverkehr B50 niveaugleich mit B16
- Flächenrückgewinnung
- Verringerung der Lärmbelastung
- Geringere Zerschneidung und Verlust von Ackerland
- Anbindungsmöglichkeit zu Auf- und Abfahrt Umfahrung
- bis zu 10 Mio. geringere Baukosten



KOSTENVERGLEICH
eingereichte und alternative Variante

- **Eingereichte Schleife ÖBB 27 Mio**
- **Alternative Planung Gde. 15,8 Mio**

Kostenvergleich Planfälle	Gesamtkosten netto	Gesamtkosten brutto
Planfall 6C (ohne B16)	€ 13.220.000	€ 15.864.000
Planfall 7A (ohne B16)	€ 17.840.000	€ 21.408.000
Einreichprojekt	€ 22.430.000	€ 26.916.000



* Straßenprojekt Ersatzmaßnahme ÖBB lt. Stoik&Partner ZT-GmbH
EHP lt. Stoik&Partner ZT-GmbH

Was braucht Wulkaprodersdorf?

Gesamtverkehrskonzept

- Keine Planung von einzelnen Teilprojekten – zusammenhängende Planung erforderlich
- Gesamtplanung von Bahnschleife, Umfahrung, P&R, A3–Verlängerung … unter
- Berücksichtigung der bestehenden Belastungen (Bestandsaufnahme, Gutachten) und
- weiteren Auswirkungen und Belastungen:

Flächenverluste, Grundstücksentwertungen, zusätzliches Verkehrsaufkommen, gesundheitliche Belastungen .....

Zuständigkeit liegt beim Land in Zusammenarbeit mit der Gemeinde:

Planungsbereiche Verkehr, Raumordnung, Umwelt, Wasserrecht etc.