

# Mediation Hst. Lobau

Ergänzende Informationen zur Sitzung am 08.01.2014

Wien, am 03.03.2014

- **1) Fahrgastzahlen** (Potenzialanalyse Haltestelle Lobau / Strukturdaten)
- **2) Überlanger Zug - Bestand** (Aussage Betriebsleitung / Regelwerk)
- **3) Bogenradius** (Auszug Bestandsbogenverzeichnis / Regelwerk)
- **4) Kostenschätzung Neubau**
- **5) Kosten Mediation**

# 1) Fahrgastzahlen Potenzialanalyse Grundlagen

Teilgebiete 22. Bezirk	Einwohner			Arbeitsplätze		
	2010	2025	Veränd. %	2010	2025	Veränd. %
Kaisermühlen/Donaucity	15.179	17.783	17	11.556	14.618	27
Kagran/Donauzentrum	22.125	25.755	16	6.792	9.305	37
Kagran/Rennbahnweg	30.068	30.664	2	9.140	11.163	22
Süßenbrunn	2.055	3.552	73	257	893	248
Breitenlee	10.980	12.036	10	5.680	7.616	34
Hirschstetten/Quadenstraße	14.287	18.572	30	1.895	2.790	47
Stadlau/Donauspital	32.115	38.642	20	13.895	16.735	20
Aspern/Hausfeld	16.989	22.521	33	4.847	7.787	61
Seestadt Aspern	0	13.693	.	0	13.852	.
Eßling	18.001	21.656	20	1.518	1.538	1
Lobau	3.902	4.560	17	905	791	-13
22. Bezirk	165.700	209.435	26	56.484	87.089	54
11. Bezirk	93.044	101.503	9	39.010	44.010	13
Wien	1.758.063	1.937.514	10	905.268	1.021.150	13

Quelle: ÖIR, NETZANALYSE WIENER LINIEN, 2012.

## 2) Überlanger Zug – Bestand

### Auszug aus SNNB 2014 und DV V3

#### 1. Auszug aus **SNNB 2014** (Schienennetz - Nutzungsbedingungen):

##### **3.3.2.5 Maximale Zuglänge**

Die maximale Zuglänge ergibt sich aus der Fahrplanlage und den Bahnhofgleislängen bzw. Bahnsteiglängen der befahrenen Strecke. Ein Zug gilt als überlang, wenn dessen Länge die Aufnahmefähigkeit eines Bahnhofes überschreitet. **Personenbefördernde Züge dürfen grundsätzlich nicht länger sein als die Bahnsteigkanten der Bahnhöfe und Haltestellen, in denen der Zug zum Aus- und Einsteigen hält.** Ein Personenzug gilt dann nicht als überlang, wenn am Zugschluss abgesperrte Wagen transportiert werden und daher das Ein- und Aussteigen bei nicht abgesperrten Wagen an einer Bahnsteigkante möglich ist. Ausnahmen sind **in besonderen Einzelsituationen** möglich, wobei das EVU in jedem Einzelfall alle gemäß § 49 der DV V3 zum Schutz der Reisenden erforderlichen Maßnahmen in eigener Verantwortung trifft (Information der Reisenden über die gebotenen Ausstiegsmöglichkeiten), wenn trotz Ausschöpfung aller Möglichkeiten gemäß § 49 (4) ein Halten an einer ausreichend langen Bahnsteigkante nicht möglich ist.

## 2) Überlanger Zug – Bestand

### Auszug aus SNNB 2014 und DV V3

#### 2. Betriebsvorschrift V 3:

#### **§ 49 Überlange Züge**

- (1) Überlang ist ein Zug, dessen Länge die Aufnahmefähigkeit eines Bahnhofes überschreitet. Bevor ein Befehls-(Aus-gangs-) Bahnhof die Fahrt eines überlangen Zuges zulässt, muss er die Zustimmung der zuständigen betriebslenkenden Stelle einholen; die betroffenen Bahnhöfe werden in der Zuganzeige verständigt.
  
- (2) Sind bei Kreuzungen nicht beide Einfahrten gleichzeitig zulässig, muss der überlange Zug - falls nicht zwingende Gründe ein anderes Vorgehen verlangen - als letzter Zug einfahren.
  
- (3) **Grundsätzlich dürfen personenbefördernde Züge nicht länger als die Bahnsteigkanten der Haltebahnhöfe und Haltestellen sein.**

## 2) Überlanger Zug – Bestand

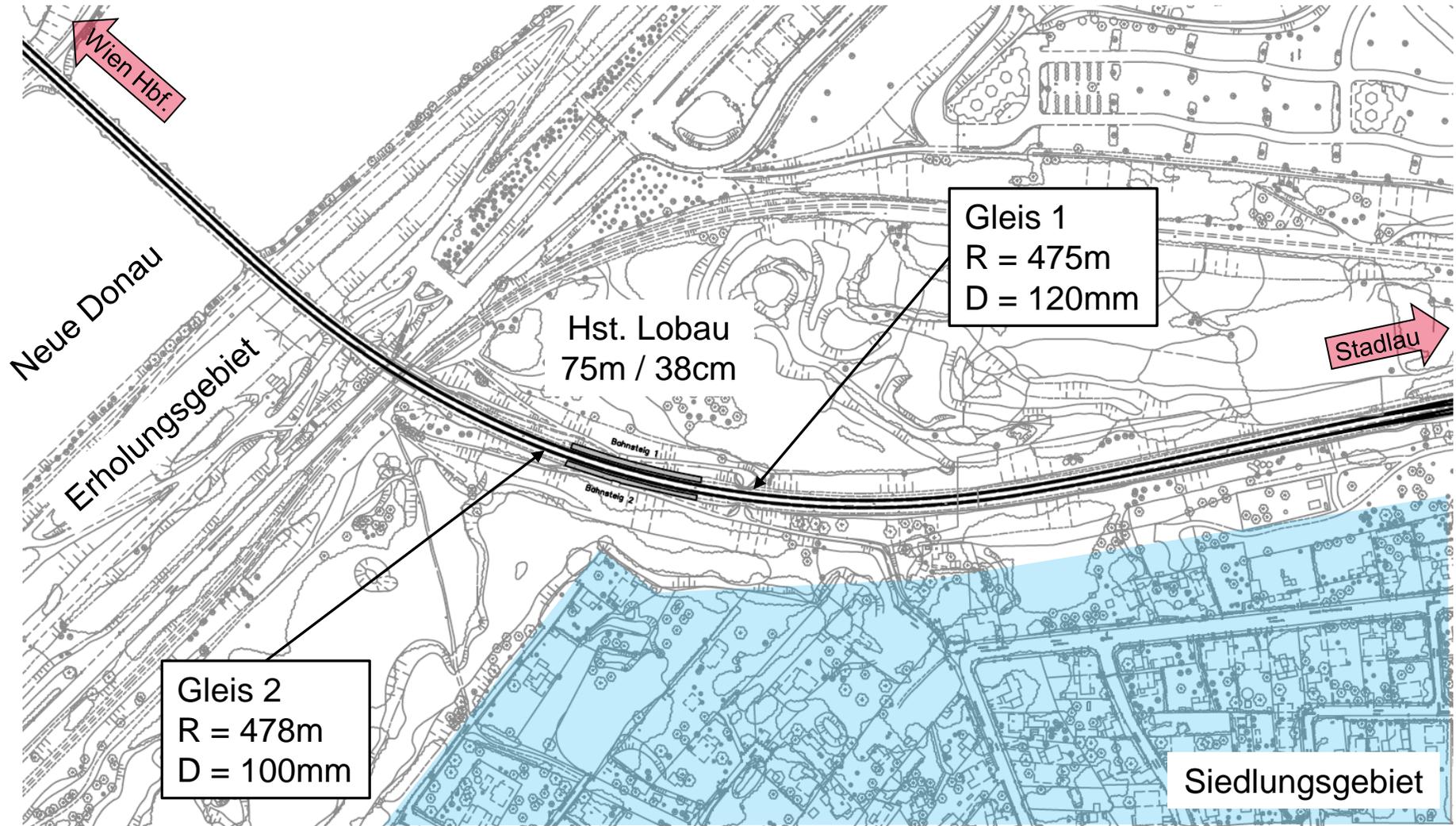
### Auszug aus SNNB 2014 und DV V3

(4) **Müssen** längere personenbefördernde Züge gebildet werden, verständigt der Bahnhof, der den Zug bildet, die betroffenen Haltebahnhöfe. Die betroffenen Bahnhöfe müssen alle Möglichkeiten ausschöpfen (z.B. Einfahränderungen, Vorziehen), um alle Personenwagen an die Bahnsteigkante zu bringen. Ist das nicht möglich oder ist der Zug für den Bahnsteig einer Haltestelle zu lang, werden die Zugbegleiter beauftragt, die Reisenden von den gebotenen Ausstiegsmöglichkeiten zu verständigen. Für ständig wiederkehrende Fälle trifft die BFZ Anordnungen.

#### Anmerkung:

Seitens der Betriebsleitung der ÖBB-Infrastruktur AG wird auf die Bestimmungen der derzeit gültigen SNNB verwiesen; die Verantwortung liegt laut Punkt 3.3.2.5 beim EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmen)

### 3) Bogenradius IST - Situation



### 3) Bogenradius

## Auszug Bestandsbogenverzeichnis Gleis 1

1		2		3		4		5		6		7		8		9		10		11		12		
BOGENHAUPTPUNKTE		GERADE		Ü-Bogen		Ü-Rampe		KREISBOGEN				Vmax [km/h]				ANMERKUNGEN Bf. / Hst. Fehlerprofile								
Station	Bez	L[m]		L[m]		L[m]		D'[mm/m]		R[m]		Li[m]		D[mm]		Geom. Geschw.		VzG						
7.314,044	ÜE									754,4	35,38	145				133				<7.113> 100	StA: 8.212,339 = 8.215,980 (-3,641 m) Wien Praterkai (Hst) km 7.534  <u>Lobau (Hst) km 8.588</u>  StA: 8.912,635 = 8.913,320 (-0,685 m) StA: 9.235,280 = 9.238,140 (-2,860 m)			
7.349,421	ÜE															171	167			<8.281> 80				
7.499,179	ÜA	2.116,72		149,76	149,76	0,97																		
8.283,942	ÜA			87,69	87,69	1,37										121	121							
8.371,634	ÜE									-488,2	111,80	-120				250								
8.483,436	BW									-475,2	110,63	-120				100								
8.594,064	BW															250								
8.729,354	ÜE															103								
8.861,702	ÜA			132,35	132,35	0,91										183	136							
9.304,985	BA	439,74														250								
9.361,870	BE									-8.695,3	56,88	0				250								
9.401,315	ÜA	39,44														250								
9.424,153	ÜE			22,84																				
9.502,524	ÜE									5.981,0	78,37	0				250								
9.523,530	ÜA			21,01																				
9.688,521	ÜA	164,99																						

BE-IS Region Ost

BE-ISC Wien ZVBF

Seite: 2 von: 3 (Druckauswahl-Km: 3.959 - 10.918)

WIEN SÜDBF.(TRASSE OST) (E) - STADLAU (E)

von km 7.316 bis km 9.689

Str. Nr.: 2161

Gleis: 1

Stand / Druck: 22.11.2012 / 25.02.2013

## 4) Kostenschätzung Neubau Übersicht Planfälle

### Planfall A

Verschieben der Haltestelle in Richtung Wien  
Hbf (Eisenbahnbrücke über die Neue Donau)

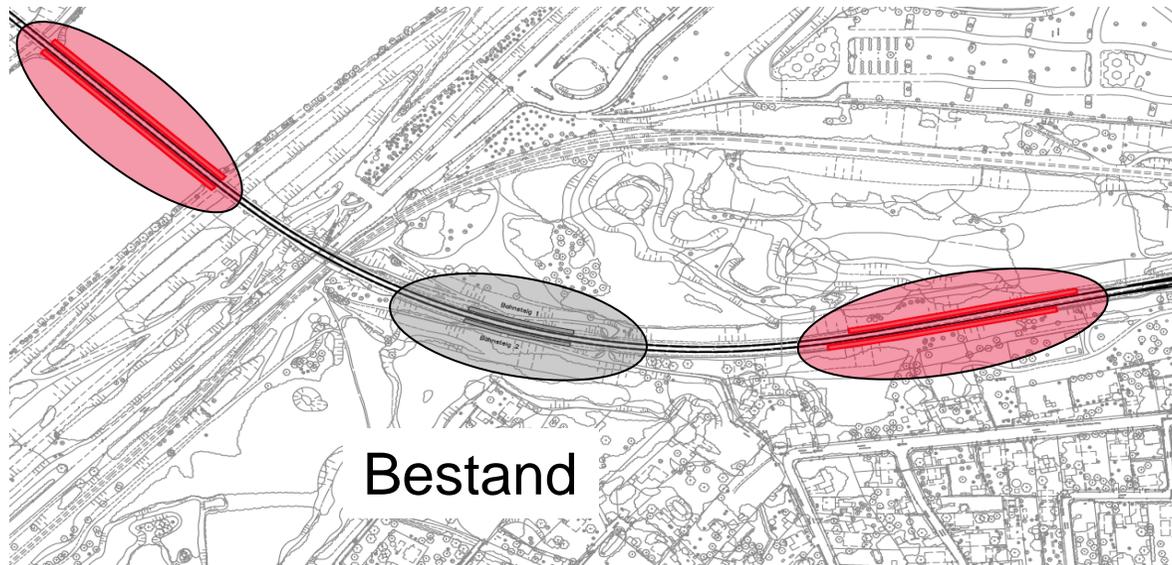
ca. km 8.167 – ca. km 8.327

### Planfall B

Verschieben der Haltestelle in Richtung Bf.  
Stadlau

ca. km 8.778 – ca. km 8.955

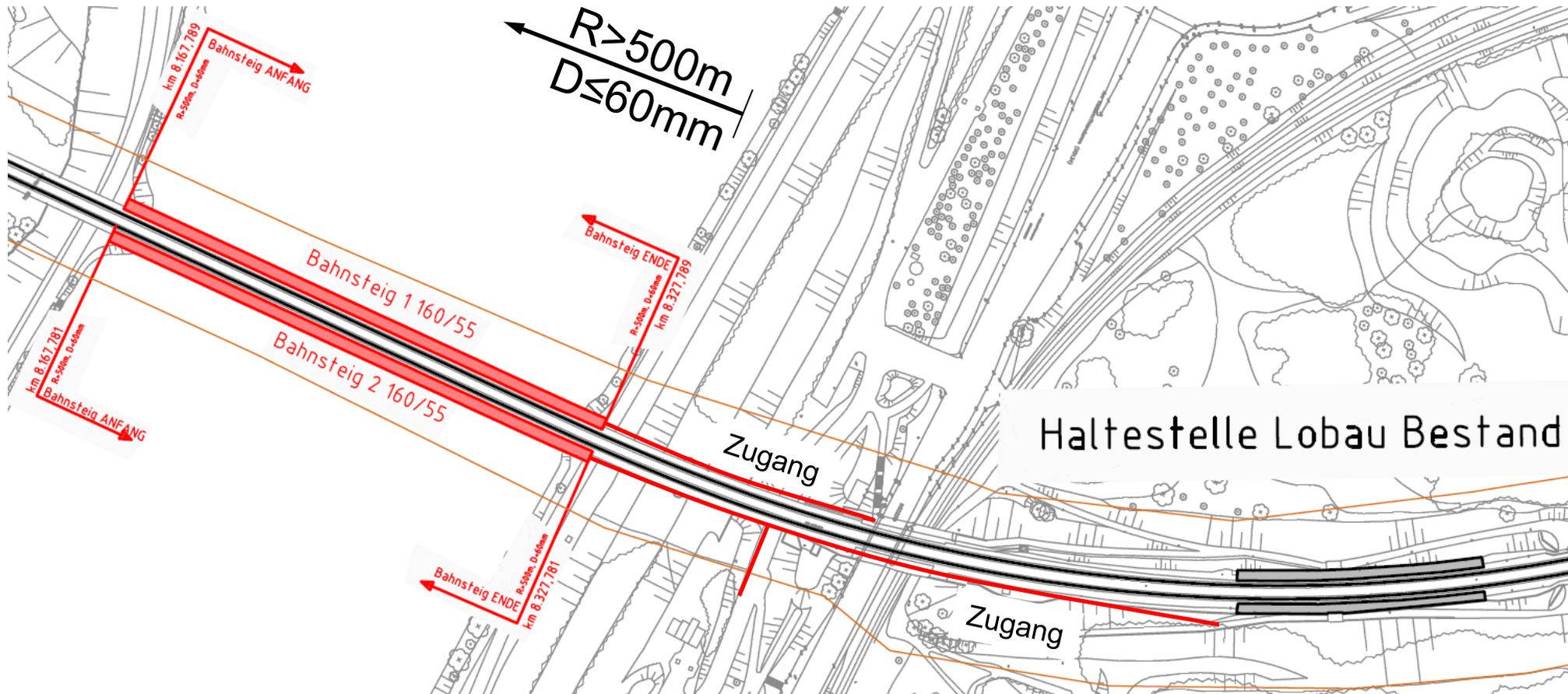
Planfall A



Bestand

Planfall B

# 4) Kostenschätzung Neubau Planfall A - Lageplan



## 4) Kostenschätzung Neubau Kostenschätzung Planfall A

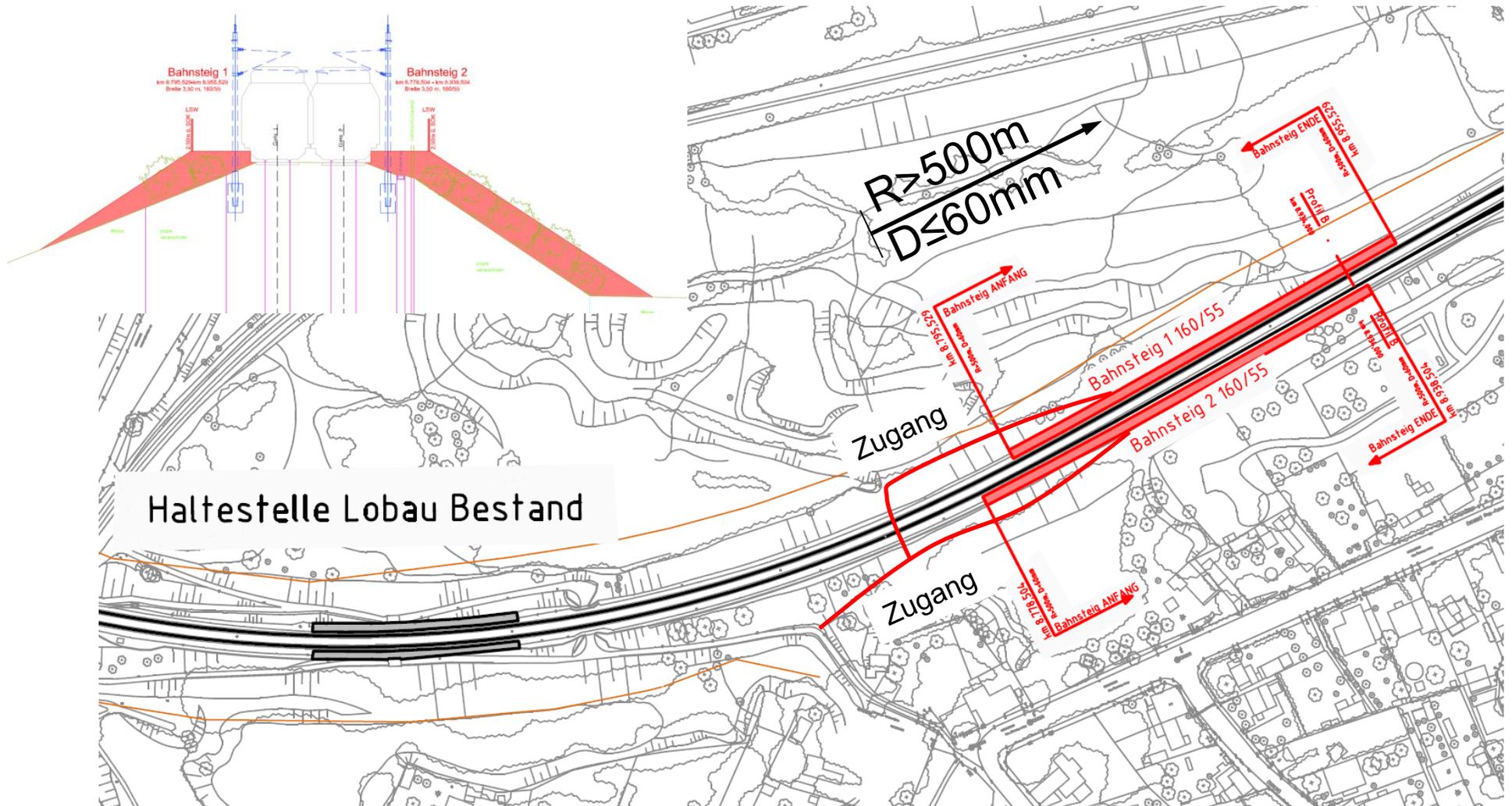
lfd Nr	Beschreibung	Anzahl	Einheit	Einheitspreis	Gesamtpreis
1	Errichtung von zwei zus. Bstg. TW, l. & r. d. Bahn	1785	m <sup>2</sup>	€ 4.000,00	€ 7.141.500,00
2	Errichtung Fußgängerbrücke l.d.B. 14 m	1	PA	€ 67.200,00	€ 67.200,00
3	Errichtung Fußgängerbrücke r.d.B. 44 m	1	PA	€ 211.200,00	€ 211.200,00
4	Errichtung zusätzlichen Stiegenaufgang r.d.B. ca. km 8.4	22	m <sup>2</sup>	€ 1.300,00	€ 28.600,00
5	Anpassen Zugangssituation r.d.B km 8.450 - 8.550	1	PA	€ 120.000,00	€ 120.000,00
6	Bahnsteigausrüstung	1	PA	€ 100.000,00	€ 100.000,00
7	E - Versorgung Bstg.	320	m	€ 270,00	€ 86.400,00
8	TK - Versorgung Bahnsteig	1	PA	€ 70.000,00	€ 70.000,00
9	Rekultivierung Baustellenbereich - Zugang - Hst. Alt	2500	m <sup>2</sup>	€ 10,00	€ 25.000,00
10	Abtrag Haltestelle Bestand	480	m <sup>2</sup>	€ 100,00	€ 48.000,00
11	Grundeinlöse	200	m <sup>2</sup>	€ 400,00	€ 80.000,00
12	Anpassung Sicherheitstechnik	1	PA	€ 70.000,00	€ 70.000,00
13	Lifte	1	PA	€ 500.000,00	€ 500.000,00
<b>Zwischensumme</b>					<b>€ 8.547.900,00</b>
Planung inkl. BM, ÖBA, Bodenerkundungen, BK, BauKG,...				14,00%	€ 1.196.706,00
Risiko + Unbekanntes (Kostenstabilität gem. Planungstiefe)				50,00%	€ 4.273.950,00
<b>Gesamtsumme Planfall A (2 zusätzliche Bstg-TW)</b>					<b>€ 14.018.556,00</b>

## 4) Kostenschätzung Neubau Planfall A; +/- & Kosten

+	-
Der Weg Erholungsgebiet – Haltestelle wird verkürzt. Evt. Zugang von der Donauinsel möglich	Der Weg vom Siedlungsgebiet zur Haltestelle wird verlängert
Einbindung Sicherungstechnik verursacht vsl. keine Probleme	Bestehendes Brückenobjekte „Donau Flutbrücke“ wird durch zwei zusätzliche Tragwerke eingeengt
Haltestelle im Bereich $R > 500\text{m}$ und $D \leq 60\text{mm}$ (entspricht Anforderungen aus den gültigen Regelwerken)	Umbau Fahrleitungsabschnittstrennung notwendig

**Kosten**<sub>(PB 2013)</sub>: **14,0 Mio. €**

# 4) Kostenschätzung Neubau Planfall B – Lageplan / Profil



## 4) Kostenschätzung Neubau Kostenschätzung Planfall B

Ifd Nr	Beschreibung	Anzahl	Einheit	Einheitspreis	Gesamtpreis
1	Abtrag Haltestelle Bestand	480	m <sup>2</sup>	€ 100,00	€ 48.000,00
2	Rekultivierung Baustellenbereich - Zugang - Hst. Alt	10.500	m <sup>2</sup>	€ 12,00	€ 126.000,00
3	Bahnsteigausrüstung	1	PA	€ 100.000,00	€ 100.000,00
4	E - Versogung Bstg.	320	m	€ 270,00	€ 86.400,00
5	TK - Versogung Bahnsteig	1	PA	€ 70.000,00	€ 70.000,00
6	Neuerrichtung Bahnsteig	1.120	m <sup>2</sup>	€ 400,00	€ 448.000,00
7	Stopfen Gleis im Bstg.-Bereich	360	m	€ 20,00	€ 7.200,00
8	Erdbau Bahnsteigbereiche	1	PA	€ 50.000,00	€ 50.000,00
9	Errichtung Personentunnel Zugang	1	PA	€ 650.000,00	€ 650.000,00
10	Neuerrichtung Zugangswege	200	m	€ 300,00	€ 60.000,00
11	Abtrag Lärmschutzwand	340	m	€ 60,00	€ 20.400,00
12	Neuerrichtung Lärmschutzwand	340	m	€ 650,00	€ 221.000,00
13	Grundeinlöse	500	m <sup>2</sup>	€ 400,00	€ 200.000,00
14	Fahrleitung Abtrag + Neubau	360	m	€ 450,00	€ 162.000,00
15	Anpassung Sicherheitstechnik	1	PA	€ 400.000,00	€ 400.000,00
16	Zugangsbauwerk inkl. Lift lt. Brünner Straße	1	PA	€ 1.430.000,00	€ 1.430.000,00
<b>Zwischensumme</b>					<b>€ 4.079.000,00</b>
Planung inkl. BM, ÖBA, Bodenerkundungen, BK, BauKG,...				14,00%	€ 571.060,00
Risiko + Unbekanntes (Kostenstabilität gem. Planungstiefe)				50,00%	€ 2.039.500,00
<b>Gesamtsumme Planfall B</b>					<b>€ 6.689.560,00</b>

## Planfall B; +/- & Kosten

+	-
Der Weg Siedlungsgebiet – Haltestelle bleibt unverändert	Der Weg vom Erholungsgebiet zur Haltestelle wird verlängert
Haltestelle im Bereich $R > 500\text{m}$ und $D \leq 60\text{mm}$ (entspricht Anforderungen aus den gültigen Regelwerken)	Verschiebung der ES, Achszählerpunkte, Verschiebhaltetafeln vom Bf. Stadlau. Vorsignalabstand zu gering - Ausnahmegenehmigung notwendig.
	Umbau Fahrleitungsabschnittstrennung notwendig
	gravierende eisenbahntechnische Funktionalitätsverluste (Kapazitätsverluste, Geschwindigkeitsreduktion,..)

**Kosten**<sub>(PB 2013)</sub>: **6,7 Mio. €**

## Schlussfolgerungen hinsichtlich der Machbarkeit

Die bestehende Haltestelle liegt in einem Bogen (Radius = 475m) und einer Überhöhung (D) von 120mm.

Eine **Verlängerung** der Bahnsteige im Bestand unterstellt einen genehmigungspflichtigen Tatbestand. Damit kommen die Inhalte des Behinderten-Gleichstellungsgesetzes zur Anwendung, womit volle Barrierefreiheit zu gewährleisten ist. Daraus ergibt sich, basierend auf den Bestandsprämissen (Radius und Überhöhung), dass eine **Verschiebung der Haltestelle nach Osten/Westen unumgänglich** ist. Unter den oben angeführten Gesichtspunkten belaufen sich die Kosten für eine Errichtung in neuer Lage auf **min. 6,70 Mio. €**.

Zusätzlich hätte die Verschiebung gravierende eisenbahntechnische **Funktionalitätsverluste** zur Folge (wie zum Beispiel: Kapazitätsverluste durch Verschiebung von Signalstandorten und daraus bedingten Änderungen in der Blockdichte), ferner das Unterlaufen der Kantenzeiterfordernisse im hochrangigen Fernverkehr durch Geschwindigkeitsreduktion (aufgrund der Verringerung der Überhöhung).

## 5) Kosten Mediation

Kosten der Mediation / Honorar für das Mediationsteam (prozessproviding OG)  
per 03.03.2014:

**€ 45.000,--**