



**Härtetest:**  
Die Schwechatbrücke  
in Achau bewältigte  
eine Probelastung  
bravourös.

# Schnell, modern, komfortabel

Bis 2023 baut die ÖBB-Infrastruktur AG die rund 50 Kilometer lange Pottendorfer Linie zwischen Wien Meidling und Wiener Neustadt zweigleisig aus. Die Züge sind dann mit bis zu 200 Kilometer pro Stunde unterwegs. Das ermöglicht ein besseres Angebot im Nah- und Fernverkehr und stellt eine wichtige Maßnahme zur Kapazitätserweiterung auf der Südstrecke dar.

TEXT: THOMAS SCHÖFMANN, ALEXANDRA WALLNER/ÖBB  
FOTOS: ROBERT DEOPITO, WOLFGANG WERNER/ÖBB

Die neue Pottendorfer Linie bringt barrierefreie, moderne Bahnhöfe und die Auflassung sämtlicher Eisenbahnkreuzungen auf der Strecke durch die Errichtung von Unter- und Überführungen. Der Bau sichert über Jahre hinweg Arbeitsplätze in der Baubranche und der zuliefernden Industrie. Die Maßnahmen teilen sich in zwei Etappen. Die erste davon startete 2014. Bis 2019 erhalten die Bahnhöfe Hengersdorf, Achau und Münchendorf ein attraktives, einladendes Erscheinungsbild und rundum barrierefreie Zugänge. Gehobene Bahnsteige ermöglichen den Fahrgästen in Zukunft ein leichtes, stufenloses Einsteigen in moderne Nahverkehrszüge. Es entstehen neue, attraktive Verkehrsstationen mit witterungsgeschützten Bahnsteigen, transparenten Wartekojen, modernen Informationssystemen, Lautsprechern und Monitoren. Auf der Strecke zwischen der Wiener Stadtgrenze und Münchendorf wird zum bestehenden Gleis ein zweites hinzugelegt.

In der zweiten Phase erfolgt der zweigleisige Ausbau im Abschnitt Ebreichsdorf bis 2024, wo die Strecke auf einer neuen Trasse errichtet wird und ein gänzlich neuer Bahnhof entsteht.

## **Architektur im Einklang mit dem Umfeld**

Von essentieller Bedeutung war es, das neue Erscheinungsbild der Bahnhöfe harmonisch in die Umgebung einzufügen. In Hengersdorf, Sitz der Wienerberger Ziegelwerke, besticht der Bahnhof durch eine Klinkerfassade im typischen Wienerberger-Stil. In Achau und Münchendorf zeigt sich eine ähnliche Architektur. Gearbeitet wurde hier mit speziellem, rötlichen Farbbeton. Der Grundgedanke der Architekten war, ein raues, sandsteinfarbiges Erscheinungsbild herzustellen. Dies geschieht durch sandgestrahlten Farbbeton. Große Sichtfenster im Bahnsteigbereich stellen eine Beziehung nach außen her.

In Achau erfolgt der Zugang zu den Bahnsteigen über eine Geh- und Radwegunterführung. Herausforderung bei der Herstellung dieses Objekts war, dass der Personentunnel als Weiße Wanne ausgebildet werden musste.

## Aus der Kombination der Anforderungen Sichtbeton und Weiße-Wannen-Beton ergab sich ein Widerspruch hinsichtlich anzuwendender Bindemittel – Reinzement versus Zusatzstoff.

Aus der Kombination der Anforderungen Sichtbeton und Weiße-Wannen-Beton ergab sich ein Widerspruch hinsichtlich anzuwendender Bindemittel – Reinzement versus Zusatzstoff. Durch den Betonhersteller wurden mehrere Musterprobekörper hergestellt. Dabei wurden die Auswirkungen von unterschiedlichen Schalungsmaterialien, Trennmitteln und Pigmentzugaben untersucht. Es hat sich gezeigt, dass bei unterschiedlichen Betonsorten bei gleicher Pigmentzugabe unterschiedliche Betonfarben entstehen.

Bei der Bauherstellung der gefärbten Sichtbetonflächen wurden weitere Herausforderungen identifiziert. Beispielsweise ist eine Farbgleichheit zwischen Sichtbeton und Bewehrungsabstandhalter sowie zwischen Ankerstellen und umgebendem Beton nicht erreichbar. Trotz dieser schwierigen Rahmenbedingungen hat man es mit größter Sorgfalt geschafft, ein ansprechendes Ergebnis zu erzielen.

### Bauen unter laufendem Betrieb

Grundsätzlich läuft der zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie unter laufendem Betrieb. Das stellt die Ausführenden vor die Herausforderung, neben vorbei- und durchfahrenden Zügen sicher arbeiten zu können. Lediglich in den Sommerferien 2017–2019 ist die Strecke teilweise gesperrt.

Mit dem Einschub der Triestingbrücke in Münchendorf ging im vergangenen Juli eines der Bau-Highlights des Jahres – nicht nur für die Projektleitung, auch für die schaulustigen Anrainer, über die Bühne. Eingeschoben wurde ein Stahltragwerk mit einem Gewicht von 380 Tonnen, einer Länge von 62,4 Metern, einer Breite von 8,25 Metern und einer Höhe von 8,25 Metern. In nur vier Tagen wurde die Brücke mit einem Spezialfahrzeug, dem Self-Propelled Modular Transporter (SPMT) mit 20 Achsen auf den Millimeter genau eingeschoben. Die Kosten für das Stahltragwerk liegen bei rund 2,5 Millionen Euro. Neben dem spektakulären Brückeneinschub der Triestingbrücke konnten auch die Schwechatbrücke und Haidbachbrücke erneuert und das zweite Tragwerk der Mödlingbachbrücke in Achau fertiggestellt werden.

Der Bahnhof Hennersdorf ist seit November 2018 fertiggestellt. Die Bahnhöfe in Achau und Münchendorf sind bereits zur Hälfte erneuert und verfügen nun über neue Inselbahnsteige, die via Lift erreichbar sind. In Achau ist der Inselbahnsteig bereits in vollem Umfang nutzbar, in Münchendorf steht jeweils eine Seite der beiden Inselbahnsteige zur Verfügung.

### Schranken fallen

Mit dem Bau einher geht die Auflassung etlicher Eisenbahnkreuzungen. Allein im derzeit in Bau befindlichen Abschnitt bis Münchendorf fallen elf Bahnübergänge weg. Über- und Unterführungen ersetzen diese. So ist beispielsweise die Unterführung der B16 in Achau seit November 2018 ohne Höhenbeschränkung passierbar, die Unterführungen der B11, ebenfalls in Achau, und der L2005 in Münchendorf werden Mitte 2019 fertiggestellt. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2019 gehen auch die Bahnhöfe Achau und Münchendorf in Vollbetrieb. Ab 2020 verlagern sich die Bauarbeiten in den Abschnitt Ebreichsdorf. Das Ziel ist, die Viergleisigkeit gemeinsam mit der Südbahn zwischen Wien und Wiener Neustadt herzustellen. Die Investitionssumme für das Projekt beläuft sich auf rund 600 Millionen Euro.

Der neue Bahnhof Hennersdorf ist ein wichtiger Teil der neuen Pottendorfer Linie.

