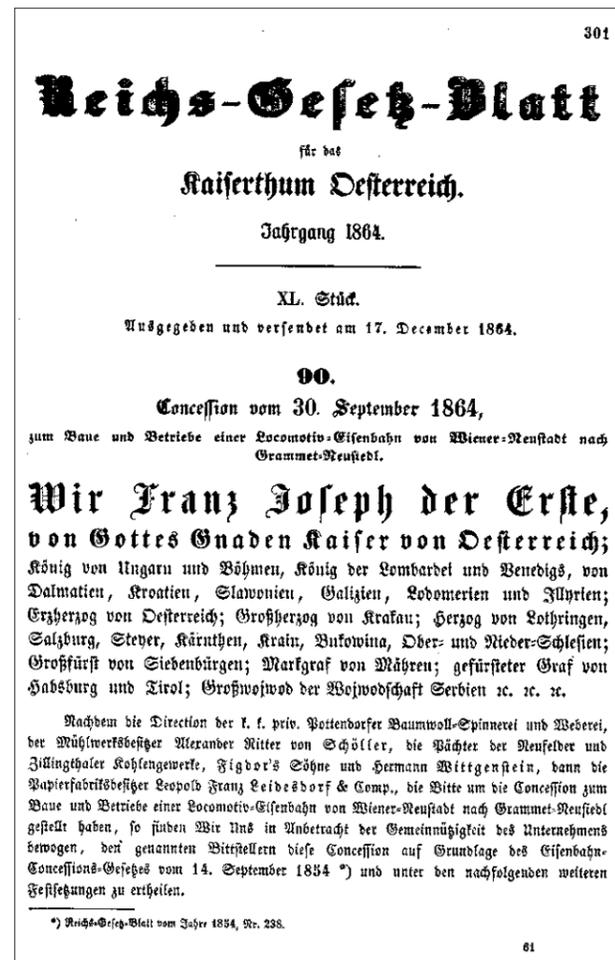


Geschichtlicher Teil

Vorarbeiten und Bau der Bahnlinie

Die „Wien – Gloggnitzer – Bahn“ eröffnete die Strecke zwischen Wien und Wiener Neustadt in drei Etappen. Die Gesellschaft nahm den Personenverkehr zwischen Baden und Wiener Neustadt am 16. Mai, zwischen Baden und Mödling am 19. Mai und zwischen Mödling und dem Wiener Bahnhof am 20. Juni 1841 auf. Der Güterverkehr konnte erst nach Fertigstellung der Anlagen, mit gleichzeitiger Verlängerung bis Neunkirchen, am 1. November 1841 aufgenommen werden. Die Bahntrasse führt entlang der damals wichtigen Orte Gumpoldskirchen, Mödling und Baden, erschloss jedoch das restliche Wiener Becken nicht. Im Jahr 1863 regte sich großer Unmut bei den Fabrikanten der damals schon bedeutenden Industriebetriebe, Spinnereien und Mühlen im Bereich Pottendorf und

Ebenfurth über den fehlenden Bahnanschluss. Auch das Braunkohlenabbaugebiet rund um Neufeld an der Leitha verlangte einen solchen, um die gewonnene Kohle günstig und in größeren Mengen abtransportieren zu können. Nach einem Ansuchen von Alexander von Schöller und Hermann von Wittgenstein beim k. u. k. Handelsministerium zum Bau einer Eisenbahn von Wiener Neustadt über Ebenfurth und Pottendorf nach Gramat-Neusiedl (damalige Schreibweise) erhielt die „Gemeinschaft der Industriellen“ die Konzession für die Strecke. Aufgrund von finanziellen Schwierigkeiten - das Konsortium konnte die erforderlichen Geldmittel nicht aufbringen - unterblieb jedoch die Bauausführung und sie legte die bereits erhaltene Konzession im Juni 1869 wieder zurück.



Erste Seite der Konzessionsurkunde vom 30. September 1864 im Reichsgesetzblatt XL. Stück vom 17. Dezember 1864 (Sammlung Ernst Smetana).



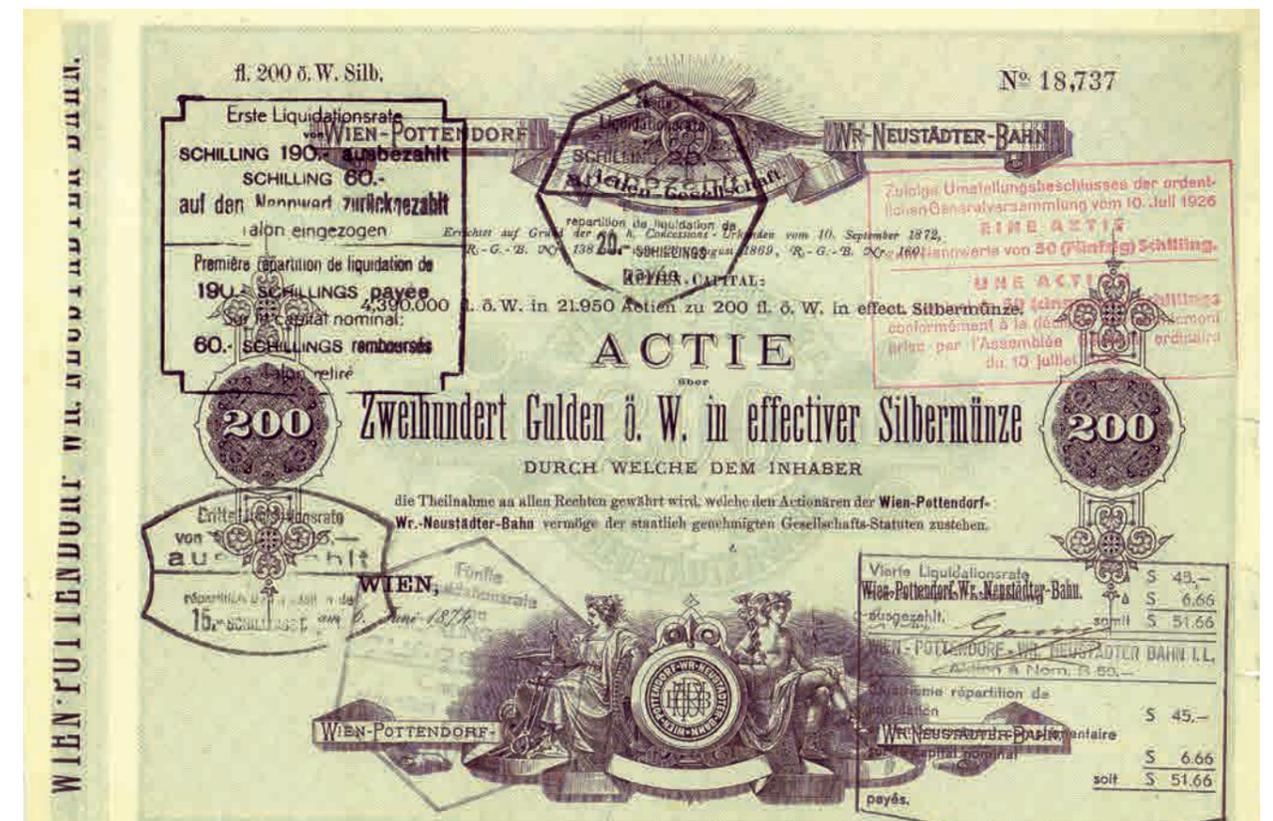
Erste Seite der Konzessionsurkunde vom 23. August 1869 im Reichsgesetzblatt LXVIII. Stück vom 23. Oktober 1869 (Sammlung Ernst Smetana).

Die neu gegründete Gesellschaft der „Wiener Neustadt - Gramat-Neusiedler-Bahn“ erhielt am 23. August 1869 erneut eine Conzession für die Bahnstrecke von Wiener Neustadt über Ebenfurth und Pottendorf nach Gramat-Neusiedl zur Strecke der k.k. privilegierten österreichisch-ungarischen Staatsbahn-Gesellschaft, welche von Wien über Bruck an der Leitha, Raab (heute Győr) nach Új Szöny (Komoren) führte. Die Linie musste laut Conzessionsurkunde spätestens mit 23. August 1871 eröffnet werden. Gleichzeitig wurde auch die Option für eine Flügelbahn von Ebenfurth gegen Neufeld an der Leitha zu den Esterhazy'schen Kohlengruben geschaffen, welche nur für den Pferdebetrieb ausgelegt werden sollte. Da diese Strecke auf ungarisches Gebiet führte, war auch die Zustimmung der ungarischen Regierung notwendig. Das k.k. Handelsministerium, damals zuständig für Eisenbahnangelegenheiten, erteilte die Bewilligung zur Ausführung der Zweigbahn von Ebenfurth nach Neufeld für die auf österreichischem Gebiet verlaufende Strecke am 18. Mai 1871, der k.k. ung. Communications-Minister bewilligte die Teilstrecke auf ungarischem Gebiet mit 21. Juni 1871.

Beim Bahnbau zwischen Wiener Neustadt und Gramat-Neusiedl traten keine nennenswerten technischen Schwierigkeiten auf, es waren auch keine großen Kunstbauten wie Brücken oder Tunnel notwendig. Bei der Durchführung der Grundeinlösung

gab es jedoch außerordentliche Probleme, sodass sich der Beginn der Arbeiten derart verzögerte, dass der vorgegebene Eröffnungstermin nicht eingehalten werden konnte. Aus diesem Grund suchten die Conzessionäre um eine Fristverlängerung an, welche mit Allerhöchster Entschließung vom 12. August 1871 auch gewährt wurde. Der Vollendungstermin wurde bis zum Oktober 1871 erstreckt. Schlussendlich war es dann möglich, die Strecke von Wiener Neustadt über Ebenfurth nach Gramat-Neusiedl am 30. September 1871 dem Verkehr zu übergeben (*Die Presse vom 31. August 1871, Seite 8; Neues Fremden Blatt vom 22. März 1872, Seite 6*). Den ursprünglichen Eröffnungstermin, den 1. September 1871, gab die Südbahn-Gesellschaft bereits Wochen vorher an die Presse weiter, diese berichtete jedoch nicht darüber. Aus diesem Grund wird in der Geschichtsschreibung meist der ursprüngliche, jedoch nicht der tatsächliche Eröffnungszeitpunkt genannt.

Vom Bahnhof Wiener Neustadt der Südbahn ausgehend, lagen die Stationen Ober-Eggendorf, Ebenfurth, Pottendorf-Landegg, Unter-Waltersdorf und Mitterndorf an der Strecke. Auch die Kilometrierung der Bahn verlief von Wiener Neustadt nach Gramat-Neusiedl. Die Betriebsführung übertrug die Gesellschaft der „Wiener Neustadt - Gramat-Neusiedler-Bahn“ von Beginn an die k.k. privilegierte Südbahn-Gesellschaft. Dadurch ersparte sich die Südbahn einen möglichen Konkurrenzkampf



Eine Stammaktie der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter-Bahn aus dem Jahr 1874 zu 200 Gulden. Es wurden 21.950 Stück ausgegeben (Sammlung Franz Haas).



Abfertigung eines Truppentransportes in der Station Hauptzollamt Im Jahr 1914 (Sammlung Franz Haas).

im Steinfeld verkehrten viele Züge über Ebenfurth und Wiener Neustadt zu allen Fronten. Auch die erforderlichen Leerwagen mussten zu den Fabriken und Magazinen zur Beladung zugeführt werden. In diesem Zusammenhang erfuhr die Station Ebenfurth durch Errichtung eines eigenen Militärbahnhofes eine weitere Ausweitung der Gleisanlagen (siehe Bahnhofbeschreibung Ebenfurth). Auch im Bereich Wiener Neustadt stieg das Frachtaufkommen durch die dort angesiedelten Betriebe sprunghaft an. Die Lokomotivfabrik lieferte Lokomotiven, Geschoss- und Schiffsausrüstungsmaschinen; aus den Daimler-Werken kamen schwere Motorzüge für mittlere und schwere Geschütze, motorisierte Feldbahnen und Flugzeugmotoren, besondere Kampfmittel lieferten die Nationale Radiatoren-Werke und die Flugzeugfabrik versorgte Heeresverwaltung und Marine mit Flugzeugen.

Die Hauptlast aller Transportaufgaben hatte die Eisenbahn zu tragen. Heute kaum vorstellbare Dimensionen waren zum Transport vorgesehen. So verfügte beispielsweise eine Kavallerie-Division in Gefechtsstärke über bis zu 3.800 Reiter samt Pferden. Weiters wurden an die 1.000 Fahrzeuge für Versorgungs-

Verpflegungs- und Verwundetentransporte mit den zugehörigen Pferden und Soldaten befördert. Vier bis sechs Pferde waren pro gedecktem Güterwagen vorgesehen, nicht zu vergessen das Futter und Stroh für die Tiere. Ein Infanterieregiment bestand aus vier Bataillonen zu je vier Kompanien, einem Ersatzbataillon und einer Unterabteilung mit insgesamt 18.749 Mann. Dazu kamen noch verschiedene Fahrzeuge für die Versorgung samt Pferden.

Ab Anfang September 1914 begannen die Bahnverwaltungen mit der Aufnahme eines bescheidenen zivilen lokalen Personenverkehrs. Dieser richtete sich nach den verfügbaren Waggon- und Lokomotivbeständen. Grundlage war der letzte Friedenfahrplan vom 1. Mai 1914. Die jeweils gültigen Fahrpläne waren nur mehr auf den Stationen aufgehängt und nicht mehr über die Tageszeitungen verlautbart. Um mit der Bahn während des Krieges über längere Strecken fahren zu dürfen, benötigte man eine Legitimation. Ausgenommen davon waren nur Fahrten im Nahbereich und auf Lokalbahnen. Die Behörde stellte eine derartige Berechtigung nur aus, wenn ein wichtiger Grund für die Reise vorlag und sie musste für jede einzelne Fahrt beantragt werden. Damit waren Vergnügungsreisen so gut wie ausgeschlossen.



Ein Truppentransport hält auf einem Bahnhof, die Soldaten haben Zeit, sich die Füße zu vertreten. Bemerkenswert ist die Anschrift an der Waggontüre: 46 Mann oder 6 Pferde und 4 Mann (Sammlung Alfred Klein-Wisenberg).

Ab dem Jahr 1915 begann sich der Kohlenmangel auf den Personenverkehr auszuwirken, so dass es immer wieder zu weiteren Einschränkungen kam. Vorrangig wurden der Arbeiterverkehr und die Zulieferung von Rohstoffen zu den Rüstungsbetrieben behandelt. Einen Großteil der verfügbaren Kohle beanspruchte das Militär für eigene Transportaufgaben.

Im Verlauf des Krieges kamen dann noch weitere Transportaufgaben, wie Verwundetentransporte in das Hinterland und in die großen Städte, Flüchtlings- und Gefangenentransporte in die verschiedenen Lager dazu, die das System Eisenbahn an die Kapazitätsgrenzen brachte. Aus diesem Grund stand auch der Ausbau von wichtigen Eisenbahnstrecken und Bahnhöfen immer wieder im Vordergrund. Auf der Pottendorferlinie waren dies die Bahnhöfe Pottendorf-Landegg, Ebenfurth und Ober-Eggendorf. In diesen Stationen wurden Gleise dazu gebaut beziehungsweise verlängert. Für diese Bauarbeiten waren vermehrt russische Kriegsgefangene eingesetzt. Diese Bauvorhaben wurden wegen deren Kriegswichtigkeit mit kaiserlicher

Verordnung vom 16. Oktober 1914 (RGBl Nr. 284) zu „begünstigten Bauten“ erklärt.

Ende Mai/Anfang Juni 1915 musste die kleine Station Mitterndorf große Transportaufgaben bewältigen. Nachdem Italien Österreich-Ungarn am 24. Mai 1915 den Krieg erklärt hatte, begann die Evakuierung der Zivilbevölkerung einiger Täler in Südtirol, die an der neuen Frontlinie lagen. Eines dieser Flüchtlingslager entstand in der Gemeinde Mitterndorf. Nicht nur, dass Züge mit Flüchtlingen eintrafen, kam auch fast das gesamte Baumaterial per Eisenbahn angeliefert (siehe dazu auch Flüchtlingslager Mitterndorf).

Zu einem Waffenstillstand zwischen Österreich-Ungarn und den Alliierten kam es am 3. November 1918, am Tag danach legte auch der österreichische Kaiser Karl I. die Befehlsgewalt über die Armee nieder. Am 11. November 1918, also eine Woche später, unterzeichneten die Entente-Mächte und Deutschland den Waffenstillstand in einem Eisenbahnwagen im Wald von Compiègne bei Paris und beendeten damit den Ersten Weltkrieg.

Im Sommer 1999 ist der Zugfunk auf der Pottendorferlinie installiert worden. Dieses neue System erleichterte die Kommunikation zwischen Fahrdienstleitern und Lokführern.

Eine gemeinsame Planung zwischen Bund und ÖBB untersuchte im Jahr 2000 die Machbarkeit einer zweigleisigen Neubaustrecke zwischen dem Flughafen Wien Schwechat über Gramatneusiedl zur Pottendorfer-



Die Fahrkarte von Untereggendorf nach Wiener Neustadt wurde am 24. Mai 1974 durch den Zugbegleiter entwertet (aus der Sammlung Slabitzky/Verlagsarchiv).



Eine Personalfahrkarte von Gramatneusiedl nach Ebreichsdorf für die Hin- und Rückfahrt (aus der Sammlung Slabitzky/Verlagsarchiv).

linie. Dabei sollte der hochwertige Schnellverkehr vom geplanten Wiener Hauptbahnhof über eine neu zu errichtende Verbindungsschleife zwischen Ostbahn und der S7-Trasse zum Bahnhof Flughafen Wien Schwechat und weiter über Gramatneusiedl, Wiener Neustadt in Richtung Graz und Villach geführt werden. Von Gramatneusiedl bis Wampersdorf war die Zulegung eines zweiten Streckengleises sowie der Ausbau des Bahnhofes Mitterndorf-Moosbrunn auf vier durchgehende Hauptgleise vorgesehen. Aufgrund von Anrainerprotesten kamen diese Planungen nicht zur Ausführung.

Am 26. Februar 2002 ereignete sich das wohl schwerste Zugunglück in der gesamten Geschichte der Pottendorferlinie. Ein Güterzug Richtung Gramatneusiedl, der im Bahnhof Wampersdorf eine Kreuzung mit einem Gegenzug hätte abwarten sollen, konnte aufgrund von Bremsversagens nicht wie vorgesehen im Bahnhof anhalten, sondern kollidierte mit einem beim Einfahrsignal stehenden Güterzug der rollenden Landstraße. Das Unglück forderte sieben Todesopfer sowie zahlreiche Schwerverletzte.

Mit Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 stellten die ÖBB den Personenverkehr auf der Strecke Gramatneusiedl - Wampersdorf ein, als Ersatz ist ein Busverkehr eingerichtet worden.



Der Triebwagen 4030 313 (zweiteilig) als Probefahrt am 6. Mai 1997 beim Kreuzungsaufenthalt auf Gleis 3 vor dem Aufnahmegebäude Hennemersdorf (Foto Gerhard Tafart).

Der Ausbau der Pottendorferlinie zur Hochgeschwindigkeitsstrecke

Der immer stärker werdende Verkehr auf der Südbahn und die damit verbundene Überlastung der Strecke machte das jahrelang verschleppte Projekt des zweigleisigen Ausbaus der inneren Pottendorferlinie immer vordringlicher. Von Wampersdorf über Achau nach Wien war die Strecke eingeleisig und mit teilweise langen Bahnhofabständen für den steigenden Verkehr nicht mehr entsprechend. Die relativ kurzen Bahnhofsgleise erschwerten zusätzlich die flüssige Betriebsabwicklung, ganz speziell, wenn zusätzliche Züge der überlasteten Südbahn aufzunehmen waren. Es wurden laufend vorbereitende Studien und Sondierungen seitens der ÖBB vorgenommen, Projekte erarbeitet - aber leider auch wieder verworfen. Ursprünglich war geplant, die Strecke zwischen Inzersdorf Metzgerwerke und Wampersdorf unter Zulegung eines zweiten Gleises nahe dem Bestand auszubauen. Dies wäre wohl die günstigste Variante gewesen. Da eine Finanzierung nie gänzlich sichergestellt werden konnte, musste das Projekt immer wieder aufgeschoben werden. Erst Ende der 1990er Jahre nahm das Vorhaben

wieder Fahrt auf. Diesmal sah es allerdings einen Ausbau der Strecke zu einer Hochleistungsstrecke vor. Die damals neu definierten europäischen Hauptachsen stellten auch neue Anforderungen an die „Pottendorferlinie neu“. Der Ausbauplan sah nun eine komplette Neuerrichtung der Bahnhöfe und den Ausbau auf eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 200 km/h vor. Dadurch bedingt mussten sämtliche schienengleiche Eisenbahnkreuzungen durch Über- oder Unterführungen ersetzt werden.

Ein besonders heikler Punkt war der Ausbau im Bereich Ebreichsdorf. Schon frühzeitig formierte sich in der Bevölkerung in Form von Bürgerinitiativen Widerstand gegen den Ausbau der Strecke direkt durch das Ortsgebiet von Ebreichsdorf. Die Bürgerinitiativen befürchteten, dass die Lebensqualität sinken und das Ortsbild durch die neue Hochleistungsstrecke zerstört werde. Sie forderte eine Umfahrung des Ortes mit zugehörigen Lärmschutzmaßnahmen. Dieses Begehren wurde zu Beginn von den ÖBB gänzlich abgelehnt, da die Kosten eklatant höher anzusetzen wären als

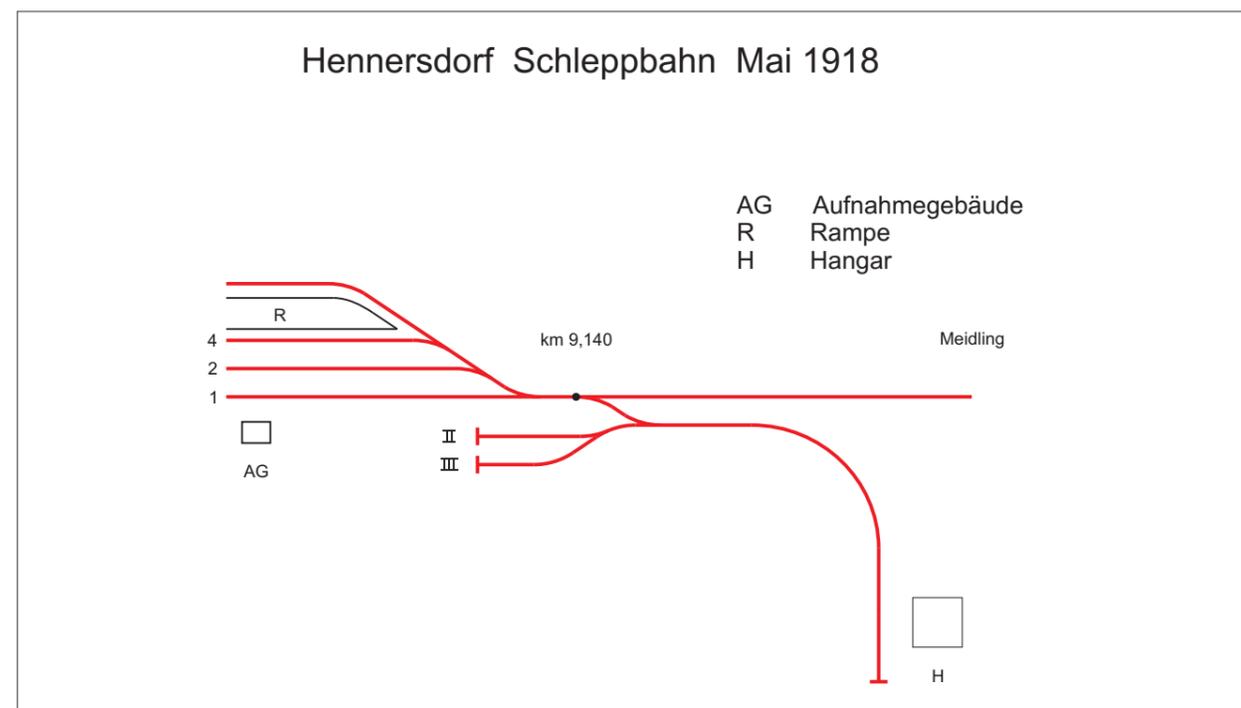


Die altherwürdige 1042 001 am 4. Juli 2005 mit einem kurzen Güterzug kurz nach der Abzweigung zum Bahnhof Ebenfurth auf dessen Umfahrgleisen (Foto Herwig Luttenberger).

Schleppbahn zu den Flugzeugwerken Dr. W. Gutmann in Hennersdorf

Vom Bahnhof Hennersdorf zum „Flugversuchsfeld der Wiener Karosserie- & Flugzeugfabrik Dr. W. Gutmann, Wien X“ wurde die Herstellung einer normalspurigen Schleppbahn 1918 projektiert. Der Zweck der Anlage war - laut technischem Bericht vom 4. März 1918 - der Abtransport der erprobten Flugzeuge vom Flugversuchsfeld zu den einzelnen Truppenteilen der Armee und Marine. Die Schleppbahn zweigte im km 9,140 - das war zwischen Einfahrsignal und Weiche 1 (von Wien kommend) - in der Station Hennersdorf ab. Die Gesamtlänge der Schleppbahn betrug 513,5 Meter und sie besaß zwei Stumpfgleise mit einer nutzbaren Gleislänge von je 70 Metern. Der kleinste Radius betrug 150 Meter, die größte Neigung war 15 ‰. Die Abzweigweiche war in der Bauform X der Südbahn, die übrigen Gleise nach der Bauform Xa der k.k.StB ausgeführt. Die Beistellung der Waggons erfolgte durch die Südbahn-Gesellschaft in und aus den beiden Stumpfgleisen II und III, den Transport zur Verladestelle der Flugzeuge auf Gleis I regelte die Werksleitung selbst. Es war animalischer Betrieb vorgesehen, wurde jedoch aus dem Protokoll vom 29. Mai 1918 gestrichen und nicht umgesetzt. Nähere Einzelheiten über den Betriebsablauf sind nicht überliefert. Als tägliches Wagenaufkommen waren 2-3 Waggons angegeben. Am 29. Mai 1918 fand die politische Begehung der Anschlussbahn statt, wo von

den Anwesenden keine Einwände erhoben wurden. Am Schluss der Begehung erteilte der Verhandlungsführer die vorläufige Baubewilligung. Die Errichtung und die Inbetriebnahme der Anschlussbahn konnten noch vor Kriegsende 1918 abgeschlossen werden. Ob jemals Flugzeuge ausgeliefert wurden, ist nicht bekannt. Das Flugfeld musste aufgrund der Bestimmungen des Friedensvertrages von St. Germain geschlossen werden. Österreich durfte keine eigene Flugzeugindustrie und auch keine Flugzeuge besitzen. Der Hangar konnte vor der Zerstörung bewahrt werden, da er in eine landwirtschaftliche Halle umgewandelt worden war. Ab 1921 wurde die Fläche des ehemaligen Flugfeldes zum Anbau von Lebensmitteln, besonders für die Wiener Bevölkerung, genutzt. Auch das angesiedelte Sägewerk erfuhr eine wesentliche Erweiterung. Die Gleisanlagen der Schleppbahn wurden 1924 (technischer Bericht vom 17. März, Genehmigung der Südbahn 14. April, der BBÖ vom 22. April 1924) um 135 m verkürzt, so dass das neue Ende im km 0,378 lag. Das Gleisende war mit zwei querliegenden Bahnschwellen abgesichert. Auch bei einem Abstellgleis wurden 60 m Schiene entfernt, da es nie benützt worden war. Beim Umbau des Bahnhofes Hennersdorf im Jahr 1929 erfolgte der Ausbau der Schleppbahnweiche und der Abtrag der noch vorhandenen Gleise.



Die Lageskizze der Schleppbahn zu den Flugzeugwerken Gutmann in km 9,140 im Mai 1918 (Zeichnung Rupert Göd).

Schleppbahn zu den Ziegelwerken Wienerberger in Hennersdorf

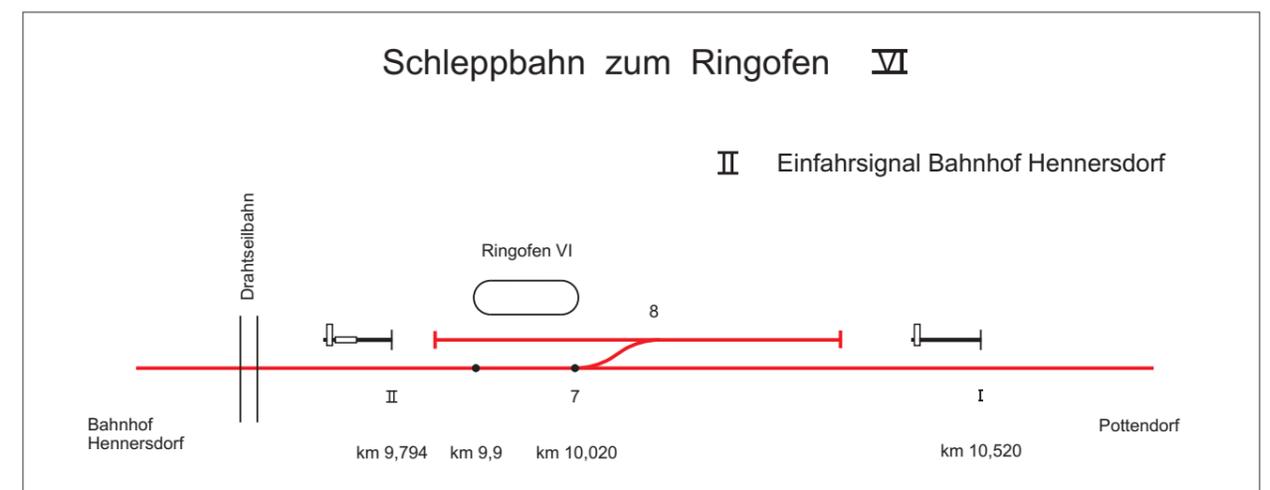
Mit Errichtung der Eisenbahnstrecke 1874 bekam auch das Ziegelwerk von Carl Lesk in Hennersdorf einen Schleppbahn-Anschluss. Die Wienerberger Ziegelindustrie erwarb im Jahr 1890 das Ziegelwerk und vergrößerte im Laufe der Jahre die Gleisanlage der Schleppbahn. Die Anschlussbahn verfügte über einen direkten Anschluss aus dem Bahnhofgleis 2 zum Ringofen 1 sowie über die Anschlussbahnweiche 4 zu den eigenen Gleisen bei den Lager- und Trocknungsstätten. Das Versandaufkommen umfasste bis zu fünf volle Güterwagen pro Tag. Während des Ersten Weltkrieges stellte das Werk die Ziegelproduktion wegen Personalmangels ein. Auch während des Zweiten Weltkrieges musste die Produktion ab 1944 aufgrund von Bombenangriffen und Personalmangel eingestellt werden, konnte jedoch nach Beseitigung der Kriegsschäden ab Mai 1945 wieder im vollen Umfang aufgenommen werden. Im Jahr 1987 wurden die technischen Anlagen zur Gänze und die Produktionshallen zum Teil aufgrund eines neuen Werkkonzeptes erneuert. Dadurch verfügte der

Standort über moderne Produktionsstätten bis hin zum Fertigwarenlager. Am 28. Dezember 1982 entgleiste in der Anschlussbahn ein mit Ziegel beladener Wagen infolge schadhafte Oberbaus. Daraufhin wurde die Anschlussbahn gesperrt und musste auf Kosten der Firma Wienerberger grundlegend instandgesetzt werden. Die Sanierung wurde allerdings erst im August 1985 abgeschlossen und sie konnte bis dahin nicht genutzt werden, was große Einnahmenverluste für die Güterkassa Hennersdorf zur Folge hatte. Der Transport der Baustoffe verlagerte sich immer mehr auf den LKW, wodurch der Gleisanschluss immer mehr an Bedeutung verlor. Mit der Tarifreform für Wagenbeistellungen auf Anschlussbahnen im Jahr 2011 (die ÖBB verrechnen im Einzelwagenverkehr eine sehr hohe Beistellgebühr) verteuerte sich der Schienentransport massiv für den Kunden, woraufhin der Transport auf der Straße sprunghaft anstieg. Mit dem Umbau des Bahnhofes Hennersdorf wurde die Anschlussbahn im Frühjahr 2016 stillgelegt und die Verbindung zum ÖBB-Netz abgetragen.

Schleppbahn zum Ringofen VI der Ziegelwerke Wienerberger in Kilometer 10,020

Zum Ringofen VI der Hennersdofer Ziegelwerke, links der Bahn, errichtete im Jahr 1917 die Firma Wienerberger ein Schleppgleis. Die Abzweigweiche Nr. 7 lag im km 10,020 und war mit einer Schutzweiche Nr. 8 im km 10,089 gegen das Streckengleis gesichert.

Die Schleppbahn verlief von km 9,884 bis km 10,250 parallel zum Streckengleis in Richtung Achau. Im Jahr 1928 fand der Abtrag der Anschlussbahn-Weichen 7 und 8 zum Ringofen VI statt.



Die südlich des Bahnhofes Hennersdorf in km 10,020 gelegene Schleppbahn zum Ringofen VI war noch außerhalb des Bahnhofbereichs. Das Signal I diente als Deckungssignal. Die Anschlussbahn wurde 1928 abgetragen (Zeichnung Rupert Göd).