

Betrifft:

ÖBB-Strecken

1. 130 01: Wien Meidling – Linz Hbf, km 93,800 bis km 95,033

2. 155 01: Pöchlarn – Scheibbs, km 1,119 bis km 27,214

3. 158 01: Wieselburg an der Erlauf – Gresten-Gleisgruppe 101, km 0,000 bis km 1,000

Vorhaben "Erлаuftalbahn - Attraktivierung und Elektrifizierung", Ansuchen um eisenbahnrechtliche Baugenehmigung, wasserrechtliche Bewilligung und Rodungsbewilligung

V e r h a n d l u n g s s c h r i f t

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, am 4. Juni 2025
in Wieselburg

Beginn der Verhandlung: 9.00 Uhr

A) Anwesend

MMMag. Eduard Schadinger

als Verhandlungsleiter

Mag. Dahlia Riebenbauer

als Vertreterin der Eisenbahnbehörde

Dipl.-Ing. Dr. Florian Ehrlich

als Amtssachverständiger für Bautechnik

Ing. Alexander Grasmann-Thür

als Sachverständiger für Brandschutz, Landesstelle für Brandverhütung des Bundeslandes Niederösterreich

Dipl.-Ing. (FH) David Ungersböck

als Amtssachverständiger für Eisenbahntechnik und -betrieb

Ing. Christoph Dier

als Amtssachverständiger für Elektrotechnik

Dipl.-Ing. Matthias Riesinger	als Amtssachverständiger für Elektrotechnik in Ausbildung
Dipl.-Ing. Klaus Gotsmy	als Amtssachverständiger für Forsttechnik der Bezirkshauptmannschaft Melk
Dipl.-Ing. Gernot Kuran	als Amtssachverständiger für Forsttechnik der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs
Mag. Werner Daxböck	als Amtssachverständiger für Lärmtechnik
Dipl.-Ing. Ursula Wecht	als Amtssachverständige für Wasserbautechnik und Kommissionsmitglied gemäß § 127 Abs. 1 lit. b WRG 1959
Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch	als nichtamtlicher Sachverständiger für das Fachgebiet Erschütterungstechnik
Ing. Jürgen Aichinger Ing. Walter Bilinsky Dipl.-Ing. Christian Cervenka Ing. Manuel Fleck Dipl.-Ing. Heinz Gschnitzer Karin Kientzl Ing. Alexander Sterzl Dipl.-Ing. Kurt W i l h e l m Ing. Jürgen Wind und Mag. Brigitte Winter	als Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG
Dipl.-Ing. Silvia Hsu, BSc Ing. Petra Probszt und Ing. Georg Sommer	als Vertreter der ÖBB-Immobilien AG
Mag. Anton Barth Dipl.-Ing. Bernhard Fischer und	

Dipl.-Ing. Patrick Goban	als Vertreter der Arsenal Railway Certification GmbH als Verfasserin des Gutachtens gemäß § 31a EibG
Dipl.-Ing. Ingo Niederbichler	als Vertreter der iC consulenten Ziviltechniker GesmbH
Priv.-Doz. Dipl.-Ing. Dr. techn. Michael Reiterer	als Vertreter der REVOTEC zt gmbh
Dipl.-Ing. Alexander Hofmann	als Vertreter des Ziviltechnikerbüros Dipl.-Ing. Manfred Wurzing
Dipl.-Ing. Dr. Christof Riedmann und Dipl.-Ing. Dr. techn. Ernst Schmutzer	als Vertreter der ESC Engineering Services & Consulting GmbH
Dipl.-Ing. Christoph Feuchtenhofer	als Vertreter der Feuchtenhofer Architekten ZT-GmbH
Dipl.-Ing. Martin Tollmann	als Vertreter der IBBS ZT-GmbH
Dipl.-Ing. Leopold Guger	als Vertreter der PLAN IT Infra und Umwelt GmbH
Bmstr. Dipl.-Ing. Dr. techn. Johannes Kirchhofer	als Vertreter der a+t ingenieure gmbh
Dipl.-Ing. Paul Waibel	als Vertreter der BGG Consult ZT-GmbH
Dipl.-Ing. David Lätsch und Dipl.-Ing. Clemens Tatzber	als Vertreter der ISP ZT GmbH
Josef Fuchs Gerald Prinz, BA und Harald Riemer	als Vertreter der Marktgemeinde Purgstall an der Erlauf

Patrick Gassner	als Vertreter der Stadtgemeinde Wieselburg
Mag. Franz Rafetzeder	als Vertreter der Gemeinde Wieselburg-Land
René Bicker für Anton und Berta Bicker	
Wolfgang Binder	
Johann Buchmasser	
Christoph Haselberger	
Patrick Lugbauer	
Johann Periny	
Robert Prankl für Eva Prankl und	
Dipl.-Ing. (FH) Reinhard Sollböck, MBA	als Anrainer
Mag. Dr. Klaus Gimpl	als rechtsfreundlicher Vertreter von Andrea Brandl, Eva Prankl und Ing. Karin Jehle als Anrainerinnen

B) Gegenstand

Der Verhandlungsleiter eröffnet die Verhandlung am 4. Juni 2025, um 9.00 Uhr, in der Halle 10 – Wieselburger Halle der Messe Wieselburg GmbH, Volksfestplatz 3, 3250 Wieselburg, und begrüßt die Teilnehmer, insbesondere die Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG als Antragstellerin sowie die von ihr beigezogenen Sachverständigen. Im Anschluss daran erfolgt die Vorstellung der zu den folgenden Fachgebieten beigezogenen (Amts-)Sachverständigen:

- Bautechnik (Dipl.-Ing. Dr. Florian Ehrlich)
- Brandschutz (Ing. Alexander Grasmann-Thür)
- Eisenbahntechnik und -betrieb (Dipl.-Ing. (FH) David Ungersböck)
- Elektrotechnik (Ing. Christoph Dier)
- Erschütterungstechnik (Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch)
- Forsttechnik (Dipl.-Ing. Klaus Gotsmy und Dipl.-Ing. Gernot Kuran)
- Lärmtechnik (Mag. Werner Daxböck)
- Wasserbautechnik (Dipl.-Ing. Ursula Wecht)

Es wird darauf hingewiesen, dass die verfahrenseinleitenden Anträge der ÖBB-Infrastruktur AG vom 17. Dezember 2024 gemäß den Bestimmungen der §§ 44a ff des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG im Großverfahren mit Edikt der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 5. März 2025 verlautbart wurden. Dieses Edikt wurde am 11. März 2025 jeweils im redaktionellen Teil des „KURIER“ und der „Kronen Zeitung“ sowie im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ verlautbart.

Ergänzend wurden die Standortgemeinden

- Gemeinde Bergland,
- Marktgemeinde Erlauf,
- Marktgemeinde Petzenkirchen,
- Stadtgemeinde Pöchlarn,
- Marktgemeinde Purgstall an der Erlauf,
- Stadtgemeinde Scheibbs,
- Stadtgemeinde Wieselburg und
- Gemeinde Wieselburg-Land

ersucht, dieses Edikt an der jeweiligen Amtstafel anzuschlagen und die Unterlagen bis zum Ende der Einsichtsfrist aufzulegen und im Anschluss daran ein mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenes Edikt an die Behörde zu retournieren. Ferner wurde das Edikt im Internet (<https://www.noel.gv.at/noel/AlleKundmachungen.html>) kundgemacht.

Im Edikt vom 5. März 2025 wurde auch die Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung für den 4. und (bei Bedarf) 5. Juni 2025 kundgemacht.

Der Verhandlungsleiter stellt somit fest, dass alle Behörden, Parteien und Beteiligten zu der am 4. und (allenfalls) 5. Juni 2025 stattfindenden Verhandlung rechtzeitig und ordnungsgemäß geladen wurden.

Neben dem Aufliegen der Anträge und der weiteren Projektunterlagen (Bauentwurf und Gutachten gemäß § 31a EibG) bei der Eisenbahnbehörde und den vorstehend angeführten Standortgemeinden wurde in diesem Edikt die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben im Zeitraum Montag, den 17. März 2025, bis einschließlich Freitag, den 2. Mai 2025, kundgemacht.

Des Weiteren sind bereits in diesem Edikt die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insoweit ihre Parteistellung verlieren, und alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

Von der Möglichkeit zur Stellungnahme haben bis dato Gebrauch gemacht (= Beilage A):

1. Republik Österreich (Land- und Forstwirtschaftsverwaltung – Wasserbau) mit Schreiben vom 18. März 2025, WA1-ÖWG-47078/442-2025
2. Netz Niederösterreich GmbH mit E-Mail vom 19. März 2025
3. OMV Downstream GmbH mit E-Mail vom 24. April 2025
4. Frau Brigitte Künstle-Schönhofer mit Schreiben vom 25. April 2025
5. Frau Mag. Barbara Heigl mit Schreiben vom 28. bzw. 30. April 2025
6. Frau Jennifer Jaidhauser-Hölzl mit Schreiben vom 28. April 2025
7. Frau Gertraud Pieber und Herr Robert Wenighofer mit E-Mail vom 28. April 2025
8. Frau Maria Prinz mit Schreiben vom 28. April 2025
9. Herr Michael Schinnerer mit Schreiben vom 28. April 2025
10. Herr Rudolf Sollböck mit Schreiben vom 28. April 2025
11. Herr Martin Zehetner mit E-Mail vom 28. April 2025 bzw. 2. Mai 2025
12. Austrian Power Grid AG mit Schreiben vom 29. April 2025
13. Herr Johann Buchmasser mit Schreiben vom 29. April 2025
14. Herr Manfred Prinz mit Schreiben vom 29. April 2025
15. Herr Dipl.-Ing. (FH) Reinhard Sollböck, MBA mit Schreiben vom 29. April 2025
16. Herr Ing. Reinhard Ekker MA MSc mit Schreiben vom 30. April 2025
17. Land Niederösterreich, Abteilung Landesstraßenbau und -verwaltung (ST4) sowie Abteilung Brückenbau (ST5), mit Schreiben vom 30. April 2025, ST4-EB-6/324-2025
18. Herrn Thomas und Frau Sabine Gruber mit E-Mail vom 1. Mai 2025
19. Herr Horst und Frau Roswitha Kowalczyk mit E-Mail vom 1. Mai 2025
20. Frau Dipl.-Ing. Ilse Derfler mit Schreiben vom 2. Mai 2025
21. Frau Ing. Karin Jehle, rechtsfreundlich vertreten durch Herrn Mag. Dr. Klaus Gimpl, mit Schreiben vom 2. Mai 2025
22. Herr Johann Gröss mit Schreiben vom 2. Mai 2025
23. Herr Mag.arch. Joseph Hofmarcher mit E-Mail vom 2. Mai 2025

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs. 1 AVG öffentlich ist, weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass im Rahmen dieser Verhandlung nur Parteien und Beteiligten das Recht zusteht, Fragen zum gegenständli-

chen Vorhaben zu stellen und Einwendungen zu erheben, und erinnert daran, dass Beteiligte im gegenständlichen Ediktalverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit ihre Parteistellung verloren haben. Bloß als Teilnehmer der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretende Personen sind Zuhörer und haben keinerlei Mitwirkungsbefugnisse. Der Verhandlungsleiter überzeugt sich von der Persönlichkeit der Erschienenen. Zur Prüfung von deren Stellung als Partei sowie deren etwaiger Vertretungsbefugnis wird neuerlich darauf verwiesen, dass Beteiligte mit Ausnahme der Formalparteien im gegenständlichen Ediktalverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, ihre Parteistellung verloren haben.

Zuletzt weist der Verhandlungsleiter darauf hin, dass eine Teilnehmerliste aufgelegt und zur Erfassung der Verhandlungsteilnehmer um eine vollständige Angabe von Vor- und Zunamen, eventuell Titel und je nach Erfordernis Anführung der Anschrift, der Dienststelle, der Firma oder um Bekanntgabe der Grundstücksnummer ersucht wird.

Anschließend fasst der Verhandlungsleiter die bisher erfolgten Verfahrensschritte zusammen und führt zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung Nachstehendes aus:

Antrag, Gegenstand:

Mit Eingabe vom 17. Dezember 2024 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG bei der Landeshauptfrau von Niederösterreich die Erteilung

- der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff iVm § 20 EisbG,
- der forstrechtlichen Bewilligung gemäß §§ 17 ff ForstG und
- der wasserrechtlichen Genehmigung für die dem § 127 Abs. 1 lit. b WRG 1959 unterliegenden Maßnahmen, insbesondere nach §§ 38, 40 und 41 WRG 1959,

für das Vorhaben „Erlaufalbahn – Attraktivierung und Elektrifizierung“ entlang der ÖBB-Strecken

1. 130 01: Wien Meidling – Linz Hbf, km 93,800 bis km 95,033,
2. 155 01: Pöchlarn – Scheibbs, km 1,119 bis km 27,214, und
3. 158 01: Wieselburg an der Erlauf – Gresten-Gleisgruppe 101, km 0,000 bis km 1,000.

Den Anträgen waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Bauentwurf und Gutachten gemäß § 31a EisbG, erstellt von

der Arsenal Railway Certification GmbH am 11. Dezember 2024 (nunmehr: Version 3.0 vom 26. Mai 2025, Dokumentennummer 2037-1S-01-V3.0)) angeschlossen.

Mit Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 14. Februar 2025, RU6-E-2818/004-2024, wurde Herr Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch zum nichtamtlichen Sachverständigen für das Fachgebiet Erschütterungstechnik und Sekundärschall bestellt. Zur Frage, ob das von der Arsenal Railway Certification GmbH gemäß § 31a EisbG erstattete Gutachten vom 3. Februar 2025, Dokumentnummer 2037-1S-01-V2.0, das auf der erschütterungstechnischen Untersuchung der REVOTEC zt gmbh vom Dezember 2024, Plannummer AMS055-EB-ETBOLT-00-0451-F00, aufbaut, als schlüssig und vollständig anzusehen ist und weiters ob und bejahendenfalls welcher Vorschreibung von Auflagen es aus erschütterungstechnischer Sicht bedarf, damit durch die Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen, erstattete er das Gutachten vom 16. April 2025 (= Beilage B).

Beschreibung des Vorhabens:

Die ÖBB-Infrastruktur AG beabsichtigt mit dem gegenständlichen Vorhaben im Wesentlichen die Elektrifizierung der Bahnstrecke Pöchlarn bis Scheibbs sowie die Attraktivierung von Verkehrsstationen. Außerdem werden auf der gesamten Bahnstrecke ein Bedienweg und ein Kabeltrog errichtet. Weiters werden Brückenobjekte und Durchlässe erneuert bzw. verbessert.

Rechtliche Grundlagen:

Seit dem Inkrafttreten des Deregulierungsgesetzes, BGBl. I Nr. 151/2001, mit 1. April 2002 liegt die Zuständigkeit für Hauptbahnen bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie (nunmehr: Bundesminister Innovation, Mobilität und Infrastruktur), die Zuständigkeit für Nebenbahnen beim jeweiligen Landeshauptmann. Bei den ÖBB-Strecken „Pöchlarn - Scheibbs“ und „Wieselburg an der Erlauf – Gresten-Gleisgruppe 101“ handelt es sich um vernetzte Nebenbahnen.

Anzuwendende Genehmigungsbestimmungen:

Gemäß § 31 EisbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen um die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung anzusuchen.

Bei den gegenständlichen Anlagen handelt es sich um Eisenbahnanlagen im Sinne des § 10 EibG.

Dem Antrag sind gemäß § 31a EibG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und projekt-relevante Fachgebiete umfassende Gutachten beizugeben. Letztere dienen dem Beweis, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Der Stand der Technik wird in § 9b EibG normiert.

Dies bedeutet, dass die Antragstellerin das Gutachten gemäß § 31a EibG bereits im Vorfeld einzuholen und mit dem Antrag der Behörde vorzulegen hat.

Das Gutachten ist von der Antragstellerin aus dem in § 31a Abs. 2 EibG angeführten Kreis qualifizierter Personen zu beauftragen.

Die Gutachter gemäß § 31a EibG sind bei der mündlichen Verhandlung ebenfalls anwesend und werden das Gutachten im Zuge der mündlichen Verhandlung zu erläutern und allenfalls zu ergänzen haben.

Bei der Erfüllung der nachstehenden Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 31f Abs. 1 EibG ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung durch die Behörde zu erteilen, wenn

1. das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht,
2. vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht und

3. eingewendete subjektiv öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Gegenstand des Verfahrens und der heutigen Verhandlung ist somit die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff EisbG, der wasserrechtlichen Bewilligungen sowie der Rodungsbewilligung für das Vorhaben "Erlauftalbahn – Attraktivierung und Elektrifizierung" entlang der ÖBB-Strecken

1. 130 01: Wien Meidling – Linz Hbf, km 93,800 bis km 95,033
2. 155 01: Pöchlarn – Scheibbs, km 1,119 bis km 27,214
3. 158 01: Wieselburg an der Erlauf – Gresten-Gleisgruppe 101, km 0,000 bis km 1,000

Parteien im eisenbahnrechtlichen Verfahren im Sinne des § 8 AVG i.V.m. § 31e EisbG sind der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften und die an diesen dinglich Berechtigten. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

Weiters ist dem Verfahren das Verkehrs-Arbeitsinspektorat als Formalpartei beizuziehen.

Mit den gegenständlichen Projektunterlagen wurde ein Grundeinlöseverzeichnis vorgelegt, wobei jedoch eine einvernehmliche Einigung mit den betroffenen Grundeigentümern angestrebt wird. Im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung wurden keine Enteignungsanträge gestellt.

Hierzu erfolgt der Hinweis des Verhandlungsleiters auf eine als rechtlich zulässig angesehene Trennung des Enteignungsverfahrens vom Bauverfahren im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung, wonach eine Verfahrenskonzentration nur dann in Betracht kommt, wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist.

Der Verhandlungsleiter weist in diesem Zusammenhang ausdrücklich darauf hin, dass Gegenstand der Verhandlung lediglich das Bauverfahren nach dem Eisenbahngesetz ist – nicht jedoch die Frage des Eigentumserwerbs der für das Bauvorhaben benötigten Grundstücke.

Zur Parteistellung im Großverfahren ist allgemein auszuführen, dass Beteiligte ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben.

Als ergänzende Rechtsbelehrung erläutert der Verhandlungsleiter, dass seitens der direkt betroffenen Grundeigentümer – unabhängig vom erforderlichen Erwerb von Grundstücksteilen bzw. der Einräumung einer Servitut – sämtliche Vorbringen zum Projekt im gegenständlichen Baugenehmigungsverfahren vorzubringen sind.

Hier ist auch auf die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes hinzuweisen, wonach Einwendungen, mit denen Immissionen (z. B. Lärm, Erschütterungen etc.) geltend gemacht werden, keine Verletzung der den Parteien nach dem Eisenbahngesetz gewährleisteten subjektiv-öffentlichen Rechte zum Inhalt haben, sondern als zivilrechtliche Ansprüche zu behandeln sind, d. h. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind.

Der Verwaltungsgerichtshof hat aber ausgesprochen, dass Maßnahmen zum Schutz des Lebens und der Gesundheit bereits von der Behörde, d. h. von Amts wegen, vorzusehen sind; dies geschieht durch entsprechende Vorschriften und Auflagen im Baugenehmigungsverfahren.

Zum Verfahrensablauf der am 4. (und bei Bedarf 5.) Juni 2025 stattfindenden Ortsverhandlung erläutert der Verhandlungsleiter die im Sinne einer ökonomischen und zweckmäßigen Abwicklung weiteren beabsichtigten einzelnen Verfahrensschritte.

Nach der Einführung erfolgen die Darlegung des Verhandlungsgegenstandes und die allgemeine Projektvorstellung durch den Projektkoordinator/einen Vertreter der Antragstellerin, die Erörterung allgemeiner Fragen, die Festlegung der weiteren einzelnen Verfahrensschritte, die konkrete Behandlung des Bauvorhabens einschließlich der Parteien- und Beteiligtenvorbringen, die Protokollierung von Stellungnahmen sowie die allfällige Erläuterung und Ergänzung der Gutachten der Sachverständigen.

Seitens des Verhandlungsleiters wird festgehalten, dass von der Durchführung eines Ortsaugenscheines einvernehmlich Abstand genommen wurde.

C) Antragsänderung

Die Projektwerberin präzisiert bzw. ergänzt den Antrag vom 17. Dezember 2024 auf Erteilung der Rodungsbewilligung um folgende Flächen:

Eine dauerhafte Rodung ist im Bereich der Haltestelle Mühling-Plaika (Bezirk Scheibbs) im Ausmaß von rund 950 m² erforderlich. Die Fläche ist im Rodungsplan, Einlage 250.1, ersichtlich gemacht. Im Projekt sind Ersatzaufforstungen von rund 5.700 m² vorgesehen. Die relevanten Grundbuchsauszüge der von den Rodungen betroffenen Grundstücke sowie der Nachbargrundstücke wurden in der heutigen Verhandlung vorgelegt.

Auf folgenden Grundstücken im Bezirk Scheibbs sollen Rodungen durchgeführt werden:

Gst.-Nr.	EZ	KG	Rodungsfläche [m²]
1618	80	22120 Mühling	167,7
1617/3	577	22120 Mühling	401,5
1611	115	22120 Mühling	133,7
1613	117	22120 Mühling	82,8
1615	120	22120 Mühling	94,9
814	270	22120 Mühling	12,5
1589/1	582	22120 Mühling	51,5
			944,6

Folgende Grundstücke grenzen an die von den Rodungen betroffenen Grundstücke:

Gst.-Nr.	EZ	KG
815	116	22120 Mühling
873	116	22120 Mühling
879/4	11	22120 Mühling

1611	115	22120 Mühling
1617/1	117	22120 Mühling
1617/2	577	22120 Mühling
1616	379	22120 Mühling
1619	379	22120 Mühling
1620	379	22120 Mühling
1589/1	582	22120 Mühling

Im Bezirk Melk ist die Rodung folgender Fläche notwendig:

Gst.-Nr. 41/3, EZ 109, KG Steinwand, Rodungsfläche rund 181 m²

Das Grundstück steht im Eigentum der Wopfinger Transportbeton GmbH, Brückenstraße 3, 2522 Oberwaltersdorf.

Nachstehende Grundstücke grenzen an dieses Grundstück an:

Gst.-Nr. 152/2, EZ 38, KG Steinwand

Gst.-Nr. 152/3, EZ 101, KG Steinwand

Gst.-Nr. 36/2, EZ 102, KG Steinwand

Die entsprechenden Grundbuchsauszüge wurden vorgelegt.

Im Hinblick darauf, dass die im Projekt vorgesehenen Ersatzaufforstungen das Ausmaß der Rodungen um ein Vielfaches übersteigen, wird beantragt, von der Vorschreibung weiterer Ersatzaufforstungen abzusehen.

Der Antrag vom 17. Dezember 2024 ist dahingehend zu verstehen, dass er auch die Anträge auf Auflassung bzw. Teilauflassung gemäß § 48 Abs.1 Z. 2 EibG der im technischen Bericht Seite 36 ff angeführten Eisenbahnkreuzungen umfasst.

D) Stellungnahme des nichtamtlichen Sachverständigen für Erschütterungstechnik und Sekundärschallschutz, Herrn Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch

Das Gutachten vom 16. April 2025 wurde auf Basis des Fachberichtes „Erlauftalbahn - Erschütterungstechnische Untersuchung“ vom 9. Juli 2024 F00 erstellt.

Es liegt nun die neue Version des Fachberichts vom 19. Mai 2025 F01 vor, in der eine Aktualisierung der Zugzahlen gemäß dem Dokument „Infrastrukturkonzeption und Betriebsprogramm“ vom Dezember 2024 vorgenommen wurde.

Die Ergebnisse der durchgeführten Prognoserechnungen für den Betriebszustand bleiben unverändert, da sich die Zugzahlen gemäß dem Betriebsprogramm 2035+ nicht von den, im Fachbericht für die Prognose verwendeten Zugzahlen unterscheiden. Es wurde daher nur eine Dokumentenaktualisierung mit entsprechenden Verweisen durchgeführt.

Das Gutachten vom 16. April 2025 wird vollinhaltlich aufrechterhalten.

E) Befund und Gutachten des Sachverständigen für Brandschutz

Befund

Wie den vorliegenden Projektunterlagen zu entnehmen ist, plant die ÖBB-Infrastruktur AG die Attraktivierung und Elektrifizierung der Erlauftalbahn entlang der ÖBB-Strecken 1. Abschnitt Pöchlarn – Wieselburg (km 93,800 bis km 95,033 der Strecke 130 01 und km 1,119 bis km 11,700 der Strecke 155 01), 2. Abschnitt Wieselburg – Schauboden (km 11,700 bis km 19,000 der Strecke 155 01 und km 0,000 bis km 1,000 der Strecke 158 01) und 3. Abschnitt Schauboden – Scheibbs (km 19,000 bis km 27,214 der Strecke 155 01).

Angaben betreffend Brandschutz sind insbesondere im technischen Bericht Hochbau, im Gutachten gemäß § 31a EibG und in den Einreichplänen enthalten.

Im Zuge der Elektrifizierung sollen entlang der Streckenführung insbesondere Haltestellen, Technikgebäude und offene Warteunterstände sowie überdachte Bike & Ride-Stellplätze errichtet werden. Angaben über die genaue Ausführung sind den Antragsbeilagen zu entnehmen. Die Technikgebäude sollen entsprechend der nachstehenden Beschreibung errichtet werden.

Die neuerrichteten Technikgebäude entsprechen der Gebäudeklasse 1 gemäß den OIB-Begriffsbestimmungen.

Die Technikgebäude bzw. -räume werden in Massivbauweise (Stahlbeton bis 30 cm über Niveau, darüber Brettsperrholz), teilweise mit einer Doppelbodenabsenkung, errichtet. Das Gebäude wird mit gedämmten Wand- und Deckenaufbauten versehen. Das Dach wird als blechgedecktes, nach außen geneigtes Dach (Dachneigung 5,5°) mit Hinterlüftungsebene ausgebildet.

Die Fassade wird mit einer gedämmten, hinterlüfteten Fassadenverkleidung (Holzlamellen) versehen. Der Klimaraum, in dem die Klima-Außensplitgeräte situiert sind, liegt in einem un-konditionierten Raum neben den Technikräumen.

Die Technikräume der unterschiedlichen Fachdienste werden gegenüber anderen Fachdiensträumen als eigene Unterbrandabschnitte ausgeführt und durch Bauteile in mindestens REI 60 bzw. EI 60 getrennt. Es werden 2 m Abstand zur Grundgrenze bzw. 4 m Abstand zu anderen Gebäuden eingehalten bzw. entsprechen die Wände und Decken der Technikgebäude REI 60. Öffnungen nach außen werden ohne Brandschutzanforderung ausgeführt. Die horizontale Brandübertragung wird durch ausreichenden Abstand bzw. bei geringerem Abstand mittels Brandschutzmaßnahmen (Brandschutztüren, Brandschutzklappen) hintangehalten.

Batterieräume werden als Räume mit erhöhter Brandgefahr ausgeführt, wobei die Wände und Decken REI 90 und Türen EI₂ 30-C entsprechen und raumseitig eine Bekleidung in A2 (GKF) vorgesehen ist. Leitungsdurchführungen werden mit Abschottungen EI 90 versehen. Bei Außenbauteilen der Batterieräume sind, wenn die Gefahr einer Brandübertragung auf andere Gebäudeteile nicht besteht, keine Anforderungen für Räume mit erhöhter Brandgefahr an die Wände, Decken und Türen vorgesehen. Die Innenwand (Unterbrandabschnitt, Batterieräume) wird bis unter die Dachhaut (zur Hinterlüftungsebene) geführt und die seitlichen Hohlräume (erste Sparrenzwischenräume) werden mit Dämmung der Klasse A2 voll ausgefüllt.

Eine Sicherheitsbeleuchtung ist entsprechend dem ÖBB-Regelwerk 12.08, Punkt 4.6, in Einzelräumen, welche eine Türe direkt ins Freie besitzen, nicht vorgesehen und sollen nachleuchtende Sicherheitszeichen gemäß ÖNORM EN ISO 7010 montiert werden. Im Schaltposten Pöchlarn ist eine Sicherheitsbeleuchtung gemäß den Vorgaben des ÖBB-RW 12.08.04 und der ÖNORM EN 1838 vorgesehen.

Bauteile Technikgebäude:

Bodenplatte und Wände unter Niveau (Brennbarkeitsklasse A, REI 90)

Als weiße Wanne mit Fugenbändern, Einführungen mittels dichter Durchführungen

Außenwände (Brennbarkeitsklasse D-s2, d0, REI 60)

Brettsperrholz-Wandelemente mit mineralischer Dämmung und hinterlüfteter Fassadenverkleidung (Holz), innenseitig Beplankung mit Brandschutzplatten

Außenwände Schaltposten (Brennbarkeitsklasse A2, REI 90)

Stahlbeton mit mineralischer Dämmung und hinterlüfteter Fassadenverkleidung (Holz)

Zwischenwände (Brennbarkeitsklasse D-s2, d0, REI 90)

Brettsperrholz-Wandelemente, Beplankung mit Brandschutzplatten

Dach (Brennbarkeitsklasse D-s2, d0, REI 60),

Brettsperrholz-Massivdecke, innenseitig Beplankung mit Brandschutzplatten, Dachaufbau mit mineralischer Wärmedämmung, Sparren im Gefälle und Hinterlüftung, Schalung, Vordeckung mit Gewirrlage, Falzdeckung als harte Dachhaut, $B_{ROOF}(t1)$

Dach-Schaltposten (Brennbarkeitsklasse A2, REI 90),

Stahlbeton-Massivdecke, Dachaufbau mit mineralischer Wärmedämmung, Sparren im Gefälle und Hinterlüftung, Schalung, Vordeckung mit Gewirrlage, Falzdeckung als harte Dachhaut, $B_{ROOF}(t1)$

Portale Technikräume (ohne Brandschutzanforderung)

Stahlrahmentüren mit glattem Stahlblech-Türblatt, gedämmt, teilweise mit Lüftungsöffnungen in Bodennähe, Türbeschläge gemäß EN 179

Portale Klima

Stahlrahmentüren mit Lamellen, Türbeschläge gemäß EN 179

Bodenbeläge

Linolbelag antistatisch verklebt auf Doppelboden bzw. Beton

Photovoltaik-Anlage

Auf dem Dach der Schaltposten-Technikstation (GK 1) im Bahnhof Pöchlarn ist die Montage von PV-Modulen vorgesehen. Bei den übrigen Technikstationen sind auf Grund der zu geringen Dachflächen derzeit keine Photovoltaik-Module vorgesehen.

Überdachungen

Die Dachtragkonstruktion wird als Prototyp eines weiterentwickelten Systems der ÖBB-Regelplanung „03.01.20 Bahnsteigdach light, offener Unterstand/Wartekoje“ errichtet. Diese besteht aus einer Stahlprimärkonstruktion, die mittels Dübel bzw. Einbauteilen auf die massiven Stahlbetonbauwerke versetzt wird, sowie einer Dachtragkonstruktion aus Brettsperrholzplatten. Für die Aufgangseinhausungen, die Technikstationen und die Randbahnsteigdächer wird auf die waagrechte Brettsperrholzplatte eine tlw. gedämmte Walmdachkonstruktion ausgeführt. Als Dacheindeckung kommt eine gefälzte Blechbandeindeckung (Titanzink) mit 5,5° Dachneigung mit Hinterlüftungsebene zum Einsatz.

Nach Fertigstellung des Vorhabens werden für die Anlagen Brandschutzpläne gemäß der TRVB 121 O 15 erstellt und den örtlich zuständigen Feuerwehren übergeben.

Für die Erste Löschhilfe sollen tragbare Feuerlöscher bereitgehalten werden, wobei die Bemessung, Montage und Kennzeichnung gemäß der TRVB 124 F 17 erfolgt.

In allen neu projektierten Gebäuden ist in einer Gehweglänge von weniger als 40 m ein direkter Ausgang zu einem sicheren Ort des angrenzenden Geländes im Freien erreichbar.

Detailangaben sind den Antragsbeilagen, insbesondere den Einreichplänen und dem technischen Bericht samt Ergänzung, erstellt von der Feuchtenhofer Architekten ZT-GmbH, zu entnehmen.

Gutachten

Dieses Gutachten bezieht sich ausschließlich auf die projektierte Elektrifizierung, Attraktivierung und Ertüchtigung der Erlaufalbahn entlang der ÖBB-Strecken 1. Abschnitt Pöchlarn – Wieselburg (km 93,800 bis km 95,033 der Strecke 130 01 und km 1,119 bis km 11,700 der Strecke 155 01), 2. Abschnitt Wieselburg – Schauboden (km 11,700 bis km 19,000 der Strecke 155 01 und km 0,000 bis km 1,000 der Strecke 158 01) und 3. Abschnitt Schauboden – Scheibbs (km 19,000 bis km 27,214 der Strecke 155 01).

Weiters wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Fachbereiche Bautechnik, Maschinenbau, Elektrotechnik oder Explosionsschutz nicht Gegenstand dieses Gutachtens sind.

Hinsichtlich der Notwendigkeit einer Sicherheitsbeleuchtung bzw. von Orientierungshilfen wird von den Vertretern der Antragstellerin auf das ÖBB-Regelwerk 12.08 verwiesen, wo-

nach gemäß Punkt 4.6 in abgeschlossenen elektrischen Betriebsräumen, welche nur aus einem Raum bestehen und eine Türe direkt ins Freie besitzen, auf Bahnsteigen im Freien mit oder ohne Bahnsteigdach sowie in Gebäuden bzw. Räumen, in denen Arbeitnehmer weniger als 2 Stunden täglich beschäftigt sind, keine Notbeleuchtung erforderlich ist.

Für das gegenständliche Vorhaben liegt ein Gutachten gemäß § 31a EibG vom 26. Mai 2025, erstellt von der Arsenal Railway Certification GmbH, welches auch das Gebiet Hochbau inkl. dem Teilgebiet Brandschutz umfasst, vor. Es enthält auch den baulichen Brandschutz, den anlagentechnischen Brandschutz, den organisatorischen (betrieblichen) und den abwehrenden Brandschutz. Weiters ist in diesem Gutachten angeführt, dass der vorliegende Bauentwurf des Einreichprojektes gemäß § 31a EibG anhand der angeführten Prüfungsunterlagen und der angeführten Regelwerke hinsichtlich der Erfordernisse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes geprüft und zur Ausführung für geeignet befunden wurde und die Projektunterlagen dem Stand der Technik entsprechen und positiv beurteilt werden. Anzumerken ist, dass das Gutachten aus brandschutztechnischer Sicht vollständig und schlüssig erscheint.

Im Übrigen erfüllt das gegenständliche Vorhaben aus brandschutztechnischer Sicht die wesentlichen Anforderungen im Sinne des Eisenbahngesetzes, wenn das Vorhaben projektgemäß umgesetzt wird und folgende Nachweise erbracht werden:

1. Ein Nachweis über die projekt- und bescheidgemäße sowie fachgerechte Herstellung sämtlicher Bauteile mit Anforderungen an den Feuerwiderstand und das Brandverhalten, den ordnungsgemäßen Einbau von Feuerschutzabschlüssen (Türen, Tore, Verglasungen etc.) sowie die ordnungsgemäße Herstellung von Abschottungen gemäß der TRVB 110 B 15 und Brandschutzklappen gemäß der ÖNORM EN 15650, ausgestellt von einem befugten Fachmann mit einschlägiger Befugnis (z.B. Ingenieurbüro, Ziviltechniker)
2. Der Nachweis der Übergabe einer Parie aktueller Brandschutzpläne gemäß TRVB 121 O 25 an die örtlich zuständigen Feuerwehren

F) Stellungnahme der beiden Amtssachverständigen für Forsttechnik

Die ÖBB-Infrastruktur AG plant die Attraktivierung und Elektrifizierung der Erlauftalbahn zwischen Pöchlarn und Scheibbs. In diesem Zusammenhang ist auf dem Gst.-Nr. 41/3, KG Steinwand, eine Rodung im Ausmaß von 181 m² zum Zwecke der Errichtung der Kabeltrasse erforderlich. Die Fläche ist im Grundeinlöseplan 103 des Projektes mit der ET Nummer 10

ausgewiesen. Die Antragstellerin hat im Zuge der heutigen Verhandlung den Rodungsantrag um diese Fläche erweitert. Ein diesbezüglicher Rodungsplan wird noch an die Behörde übermittelt. Eigentümer dieses Grundstücks ist die Wopfinger Transportbeton GmbH. Eine Grundablöse ist bisher noch nicht erfolgt. Laut Grundbuchsatzug besteht ein Wiederkaufsrecht für dieses Grundstück für Herrn Rudolf Hochenauer.

Weiters wurde ein Rodungsantrag für Teilflächen der Gst.-Nr. 1618, 1617/3, 1611, 1613, 1615, 814 und 1589/1, alle KG Mühling, im Gesamtausmaß von 945 m² gestellt. Für diese Fläche liegt ein Rodungsplan in den Projektsunterlagen vor, welcher allerdings nicht dem Letztstand entspricht. Daher wird auch dieser Rodungsplan noch überarbeitet und der Behörde vorgelegt. In den Rodungsplänen sind die Grundstücke laut Kataster anzuführen.

Im Einreichoperat Naturschutz ist eine Ersatzaufforstungsfläche auf diversen Grundstücken in der KG Schauboden im Ausmaß von 0,52 ha dargestellt. Laut dem im Zuge der heutigen Verhandlung abgeänderten Rodungsantrag hat die Ersatzaufforstungsfläche allerdings ein Ausmaß von 0,57 ha. Das tatsächliche Ausmaß dieser Ersatzaufforstungsfläche ist daher seitens der Antragstellerin noch klarzustellen und der Behörde ein entsprechender Plan mit den betroffenen Grundstücken zu übermitteln. Laut dem Naturschutz-Projekt ist die Aufforstung dieser Fläche mit Eichen, Hainbuchen und diversen anderen Laubbaumarten vorgesehen.

Weiters sind die Zustimmungserklärungen aller Grundeigentümer/dinglich Berechtigten der von der Rodung und von der Ersatzaufforstung betroffenen Grundstücke an die Behörde zu übermitteln.

Aus forstfachlicher Sicht ist grundsätzlich ein die Walderhaltung überwiegendes öffentliches Interesse an der Rodung im vorliegenden Fall nachvollziehbar. Aufgrund der geringen Waldausstattung im Bereich der Rodungsflächen und der hohen Wohlfahrtsfunktion laut den gültigen Waldentwicklungsplänen im Projektgebiet ist allerdings eine Ersatzaufforstung zwingend erforderlich, um die in Folge der Rodung verlorengehenden Waldwirkungen bestmöglich zu kompensieren. Die im vorliegenden Naturschutz-Projekt vorgeschlagene Ersatzaufforstung wird grundsätzlich als ausreichende Kompensationsmaßnahme beurteilt.

Eine endgültige Beurteilung wird nach Vorlage der oben beschriebenen Projektsunterlagen erfolgen.

G) Stellungnahme des Amtssachverständigen für Lärmtechnik

Eine überarbeitete „Schalltechnische Untersuchung“ vom Büro Dipl.-Ing. Wurzinger, datiert mit Mai 2025, wurde dem Amtssachverständigen für Lärmtechnik am Tag vor der Verhandlung übergeben. Nach Grobprüfung der Untersuchung erscheint diese im Wesentlichen plausibel und nachvollziehbar.

Die vorliegende Untersuchung bedarf in den folgenden Punkten einer Überarbeitung:

- Eventuelles Kurvenquietschen scheint in den Emissionsansätzen nicht berücksichtigt worden zu sein. Eine Berücksichtigung dieses Effekts ist erforderlich.
- Für die Beurteilung der Park & Ride-Anlagen wäre die „Bestandsituation 2035“ und nicht die Prognosesituation heranzuziehen.
- Es liegen einige Anrainerbeschwerden vor. Laut der Grobprüfung wurde die schalltechnische Untersuchung um diese Punkte erweitert. Es wäre auf sämtliche lärmtechnische Fragestellungen in den vorliegenden Beschwerden Bezug zu nehmen.
- Die Einwendungen bezüglich der Problematik „Hup-/Pfeifsignale“ wären qualitativ zu behandeln, in Absprache mit der Behörde wäre dies nicht wertemäßig aufzubereiten.

H) Stellungnahme des Amtssachverständigen für Elektrotechnik

Im Zuge der heutigen Verhandlung wurde eine Papieraufbereitung des Gutachtens gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 26. Mai 2025 vorgelegt. Mit den Vertretern der ESC Engineering Services & Consulting GmbH wurde der „Technische Bericht über die Berechnung niederfrequenter elektrischer und magnetischer Felder Teil 2: Berechnung und Beurteilung“, welcher die Grundlagen für die Beurteilung der Abstände zwischen den Eisenbahnanlagen und den überspannenden Freileitung darstellt, durchbesprochen.

Für eine elektrotechnische Beurteilung des gegenständlichen Projekts sind noch folgende Punkte der elektrotechnischen Vorprüfung vom 17. April 2025 im Gutachten gemäß § 31a EisbG abzuarbeiten:

- a) Keine weiteren Angaben bzw. Unterlagen erforderlich.
- b) Keine weiteren Angaben bzw. Unterlagen erforderlich.
- c) Keine weiteren Angaben bzw. Unterlagen erforderlich.
- d) Keine weiteren Angaben bzw. Unterlagen erforderlich.

- e) Unter Punkt 4.7.1.2.5 wird die Einhaltung des erforderlichen Abstandes gemäß OVE EN 50341-2-1:2023-01-01 für den „worst-case“ bei einer 110-kV-Freileitung überprüft. Es ist die Einhaltung des erforderlichen Abstands gemäß OVE EN 50341-2-1:2023-01-01 auch für den „worst-case“ bei der 220-kV- und der 380-kV-Freileitung zu überprüfen.
- f) Unter Punkt 5.7.1.1 (eigentlich 5.7.1.4) auf Seite 324 ist angegeben: „Wie im Befund dokumentiert, wird bei Arbeiten mit Großgeräten im Bereich der kreuzenden 110 kV Freileitungen die ÖVE/ÖNORM EN 50110-1 eingehalten.“ Der Vollständigkeit halber ist auch auf die 220-kV- und die 380-kV-Freileitung einzugehen.
- g) Unter Punkt 5.7.1.1 (eigentlich 5.7.1.4) auf Seite 324 ist angegeben: „Anhand der vorgelegten Abstandsnachweise der im Bestand kreuzenden Freileitungen wurde nachgewiesen, dass der notwendige Abstand von 3,0 m lt. OVE EN 50341 Teil 2-1 grundsätzlich eingehalten wird.“ Dies gilt richtigerweise für die 110-kV-Freileitung. Der Vollständigkeit halber ist auch auf die Einhaltung der notwendigen Abstände bei der 220-kV- und der 380-kV-Freileitung einzugehen.
- h) Keine weiteren Angaben bzw. Unterlagen erforderlich.
- i) Keine weiteren Angaben bzw. Unterlagen erforderlich.
- j) Keine weiteren Angaben bzw. Unterlagen erforderlich.

I) Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb

1. Allgemeines

Für die eisenbahntechnische Beurteilung stehen ein eisenbahnrechtliches Einreichprojekt der ÖBB-Infrastruktur AG (in digitaler Form) sowie ein Gutachten gemäß § 31a EisbG, erstellt von der Arsenal Railway Certification GmbH am 26. Mai 2025, zur Verfügung.

Gegenstand der eisenbahntechnischen Beurteilung ist u.a. die Frage, ob die vorgelegten Unterlagen für eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ausreichend erscheinen und ob Bedenken im Sinne der Eisenbahntechnik bestehen.

Aufgrund der umfassenden Projektunterlagen samt Gutachten gemäß § 31a EisbG für die projektrelevanten Fachgebiete kann nur eine stichprobenartige Überprüfung auf Plausibilität und Nachvollziehbarkeit erfolgen.

Die Beurteilung umfasst die Teilgebiete Eisenbahnbautechnik und -betrieb. Von der eisenbahntechnischen Beurteilung sind die bautechnischen Belange von Stützmauern, Durchlässen, Eisenbahnbrücken etc. nicht umfasst.

2. Befund

Der Projektbereich des gegenständlichen Vorhabens umfasst u.a. den Umbau diverser Verkehrsstationen, die Elektrifizierung der gesamten Strecke, die Auflassung einzelner Eisenbahnkreuzungen, die Anpassung von bestehenden Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen und die Errichtung von Kreuzungsbahnhöfen.

Die eisenbahnrechtliche Einreichung bezieht sich auf folgende Streckenabschnitte:

- Abschnitt 1: Bf. Pöchlarn (Strecke 130 01 km 93,800 bis km 95,033) bis Bf. Wieselburg (Strecke 15501 km 1,119 bis km 11,700)
- Abschnitt 2: Bf. Wieselburg bis Bf. Schauboden (Strecke 15501 km 11,700 bis 19,000 km)
- Abschnitt 3: Bf. Schauboden bis Bf. Scheibbs (Strecke 15501 km 19,000 bis km 27,214)

Das Einreichprojekt umfasst nachfolgende Maßnahmen in den einzelnen Streckenabschnitten:

Abschnitt 1: Bf. Pöchlarn (Strecke 130 01 km 93,800 bis km 95,033) bis Bf. Wieselburg (Strecke 15501 km 1,119 bis km 11,700)

- Errichtung einer durchgängigen Oberleitung sowie eines Kabeltroges, der auch als Randweg dient
- Streckenoptimierung zur Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Herstellung der Barrierefreiheit bei den Verkehrsstationen mit mindestens 100 m langen Bahnsteigen in der Haltestelle Erlauf und im Bahnhof Petzenkirchen
- Errichtung eines Kreuzungsbahnhofes mit Mittelbahnsteig in Petzenkirchen
- Errichtung eines neuen Oberleitungs-Schaltpostens im Bahnhof Pöchlarn
- Errichtung elektronischer Stellwerke (ESTW) in Petzenkirchen und Wieselburg
- Errichtung von Technikgebäuden und Masten für den Zugfunk (GSM-R)
- Neubau bzw. Erneuerung der Eisenbahnbrücke über den Werkskanal, km 4,827
- Neubau bzw. Erneuerung von bestehenden Durchlässen und Stützbauwerken
- Auflassung von Eisenbahnkreuzungen
- Erneuerung von Eisenbahnkreuzungen auf den Stand der Technik bzw. Anpassung der Einschaltkontakte aufgrund der Erhöhung der Geschwindigkeiten gemäß VzG
- Errichtung von Ersatzwegen für die aufgelassenen Eisenbahnkreuzungen

Abschnitt 2: Bf. Wieselburg bis Bf. Schauboden (Strecke 15501 km 11,700 bis 19,000 km)

- Errichtung einer durchgängigen Oberleitung sowie eines Kabeltroges, der auch als Randweg dient
- Streckenoptimierung zur Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Herstellung der Barrierefreiheit bei den Verkehrsstationen mit mindestens 100 m langen Bahnsteigen in der Haltestellen Wieselburg Scheibbs Straße, Mühling und Mühling-Plaika sowie im Bahnhof Schauboden (Kreuzungsbahnhof)
- Errichtung eines Kreuzungsbahnhofes mit Mittelbahnsteig in Schauboden
- Errichtung einer neuen Haltestelle Wieselburg Scheibbs Straße
- Errichtung eines elektronischen Stellwerks (ESTW) im Bahnhof Schauboden
- Errichtung von Technikgebäuden und Masten für den Zugfunk (GSM-R)
- Neubau bzw. Erneuerung von bestehenden Durchlässen
- Neutrassierung Strecke km 16,95 – 17,50 aufgrund des Ausbaus der Eisenbahnkreuzung km 17,340
- Erneuerung von Eisenbahnkreuzungen auf den Stand der Technik bzw. Anpassung der Einschaltkontakte aufgrund der Erhöhung der Geschwindigkeiten gemäß VzG.
- Errichtung von Ersatzwegen für die aufgelassenen Eisenbahnkreuzungen

Abschnitt 3: Bf. Schauboden bis Bf. Scheibbs (Strecke 15501 km 19,000 bis km 27,214)

- Errichtung einer durchgängigen Oberleitung sowie eines Kabeltrogs bis Bf. Scheibbs
- Streckenoptimierung zur Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Herstellung der Barrierefreiheit bei den Verkehrsstationen mit mindestens 100 m langen Bahnsteigen in den Bahnhöfen Purgstall und Scheibbs sowie den Haltestellen Sölling und Saffen
- Errichtung eines zweiten Randbahnsteigs im Bahnhof Scheibbs
- Errichtung von elektronischen Stellwerken (ESTW) in Purgstall und Scheibbs
- Errichtung von Technikgebäuden und Masten für den Zugfunk (GSM-R)
- Neubau bzw. Erneuerung von drei Brückenobjekten:
 - Objekt Eisenbahnbrücke Schlarassingbach km 20,767
 - Objekt Eisenbahnbrücke Saffenbach km 24,617
 - Objekt Straßenbrücke Saffenbach km 24,617
- Absenkung der Trasse km 23,830 – km 24,010 und Herstellung eines Wannenbauwerkes
- Neubau bzw. Erneuerung von bestehenden Durchlässen
- Erneuerung von Eisenbahnkreuzungen auf den Stand der Technik bzw. Anpassung der Einschaltkontakte aufgrund der Erhöhung der Geschwindigkeiten gemäß VzG
- Errichtung von Ersatzwegen für die aufgelassenen Eisenbahnkreuzungen

Trassierung

In den Bereichen, wo die maximale Querschleunigung von $0,85\text{m/s}^2$ durch die Geschwindigkeitserhöhung nicht eingehalten werden kann, erfolgt eine geringfügige Umtrassierung.

Die V_{max} auf der Strecke beträgt 90 km/h.

Ein SFE-Schema in Form eines Streckenbandes für beide Richtungen liegt vor.

In folgenden Abschnitten ist eine Geschwindigkeitserhöhung von >20 km/h geplant:

- km 20,471 – km 21,225: 25 km/h (von 55 km/h auf 80 km/h)
- km 24,915 – km 25,324: 40 km/h (von 50 km/h auf 90 km/h)
- km 25,324 – km 26,431: 30 km/h (von 60 km/h auf 90 km/h)

Im Abschnitt Bahnhof Pöchlarn bis Bahnhof Wieselburg ist die Streckenklasse mit D4 gemäß ÖBB-Regelwerk 02.02 festgelegt. Im Abschnitt Wieselburg bis Scheibbs wird die Streckenklasse von C4 auf D2 erhöht.

Die maximale projektierte Längsneigung auf der freien Strecke beträgt $21,5 \text{ ‰}$ (im Bestand $17,5 \text{ ‰}$).

Abschnitt Pöchlarn – Wieselburg

- Trassenoptimierung von km 8,165 – km 8,600 zur Herstellung eines lückenlos verschweißten Gleises bzw. VzG-Erhöhung
- Errichtung des Kreuzungsbahnhofes Petzenkirchen

Abschnitt Wieselburg – Schauboden

- Neutrassierung von km 16,95 bis km 17,50 und Neuerrichtung einer Eisenbahnkreuzung bei km 17,340. Die Trassenoptimierung ist aufgrund der notwendigen Aufstelllänge von 20 m für Fahrzeuge zwischen Straße und Eisenbahnkreuzung erforderlich.
- Errichtung des Kreuzungsbahnhofes Schauboden

Abschnitt Schauboden – Scheibbs

- Änderung der Nivelette beim Brückenobjekt der L B25 in km 23,900
- Anpassung der Überhöhung bei der Haltestelle Saffen (Bogenradius 199 m) auf $D = 0$ mm zwecks Herstellung eines neuen Randbahnsteigs mit Höhe 38 cm über Schienenoberkante (SOK)

Lichtraum und Bedienungsräume (Lichtraumeinschränkungen, bewegliche Einrichtungen im Gleisraum u.a.)

Sämtliche Gleise werden auf das Regellichtraumprofil LPR 1 gemäß ÖBB-RW 01.04 ausgelegt. Bei den Bogenradien <250 m wurden Breitenzuschläge auf das Einheitslichtraumprofil berücksichtigt. Die Sicherheitsräume neben den Streckengleisen bzw. sonstigen Gleisen weisen eine Breite von 0,60 m auf.

Entlang der gesamten Strecke wird ein durchgängiger Randweg in Form eines Kabeltrog Gr. III (Sicherheitsraum gemäß EisbAV) hergestellt. In den Bahnhöfen Wieselburg, Purgstall und Scheibbs sind Bedienungsräume gemäß § 7 EisbAV vorgesehen. Der Abstand der Bedienungsräume zur Gleisachse beträgt 1,70 m und weist eine Breite 0,80 m auf, was einen Platzbedarf von 2,50 m ab der Gleisachse ergibt.

Anschlussbahnen

BMI Austria GmbH (vormals BRAMAC)	Pöchlarn u. Erlauf	km 1,900
Wopfinger Transportbeton GmbH	Pöchlarn u. Wieselburg	km 8,852
WIBEBA-Holz GmbH	Pöchlarn u. Wieselburg	km 10,514
BRAU UNION Österreich AG	Wieselburg	km 11,070
Raiffeisen-Lagerhaus Mostviertel Mitte eGen	Purgstall	km 19,611

Eisenbahnkreuzungen

Abschnitt Pöchlarn – Wieselburg

Typ	Km alt	Km neu	Maßnahme/Sicherung	max. Umweglänge	Eindeckung neu
EK	1,579	1,579	Anpassung EKSA	-	Keine Erneuerung
EK	2,437	-	Auflassung	1,673km	-
EK	2,763	-	Auflassung	1,437km	-
EK	3,014	3,014	Techn. Sicherung (LZA)	-	Bodan
EK	3,612	-	Auflassung	0,721km	-
EK	3,831	3,831	Rückbau in Fußgänger-EK	-	Strail
EK	3,962	-	Auflassung	0,443km	-
EK	4,094	4,094	Rückbau in Fußgänger-EK	-	Strail
EK	4,258	-	Auflassung	0,454km	-
EK-neu	-	4,464	Neuerrichtung EKSA (LZ+VS)	-	Bodan
EK	4,535	-	Auflassung	0,426km	-
EK	4,771	-	Auflassung	2,291km	-
EK	5,534	5,534	Neuerrichtung EKSA (LZA)	-	Bodan
EK	6,225	6,225	Techn. Sicherung (LZA)	-	Strail
nöEÜ	6,971	-	Auflassung	Zustimmung zu ersatzloser Auflassung durch Wegeberechtigung gegeben. Kein Umweg	-
nöEÜ (Neu: EK)	7,397	7,397	Techn. Sicherung (LZA)	-	Bodan
EK	7,779	-	Auflassung	1,313km	-
EK	8,013	-	Auflassung	Zustimmung zu ersatzloser Auflassung durch Gemeinde gegeben. Bestehender Umweg 1,2km	-

Typ	Km alt	Km neu	Maßnahme/Sicherung	max. Umweglänge	Eindeckung neu
EK	8,130	8,128	Anpassung EKSA	-	Keine Erneuerung
EK	8,789	8,786	Techn. Sicherung (LZ+VS)	-	Bodan
EK	9,202	9,213	Rückbau in Fußgänger-EK	-	Strail
EK	9,779	9,781	Anpassung EKSA	-	Bodan
EK	10,349	10,345	Rückbau in Fußgänger-EK	-	Strail
EK	10,747	10,750	Neuerrichtung EKSA (LZ+VS)	-	Keine Erneuerung
EK	11,618	11,617	Neuerrichtung EKSA (LZ+VS)	-	Keine Erneuerung

Abschnitt Pöchlarn – Wieselburg

Typ	Km alt	Km neu	Maßnahme	max. Umweglänge	Eindeckung neu
Strecke 15801					
EK	0,336	0,336	Neuerrichtung EKSA (LZ+VS)	-	-
EK	1,000	1,000	Anpassung EKSA	-	-
Strecke 15501					
EK	11,958	11,950	Neuerrichtung EKSA (LZ+VS)	-	Gleistragplatte
nöEÜ	12,108	12,100	Neuer Sperrschranken	-	Strail
EK	12,592	12,585	Techn. Sicherung (LZ+VS)	-	Keine Erneuerung
EK (Neu: nöEÜ)	13,061	13,053	Neuer Sperrschranken	-	Strail
EK	13,540	13,533	Keine	-	Strail
EK	13,985	13,981	Anpassung EKSA	-	Keine Erneuerung
EK	14,283	-	Auflassung	Zustimmung zu ersatzloser Auflas- sung durch Gemeinde gegeben. Kein Umweg	-
EK	14,885	14,878	Techn. Sicherung (LZ+VS)	-	Bodan
EK	15,360	-	Auflassung	2,626km	-
EK	15,547	15,541	Anpassung EKSA	-	Bodan
EK	15,688	-	Auflassung	0,629km	-
EK	15,968	15,960	Techn. Sicherung (LZA)	-	Keine Erneuerung
EK	16,153	16,148	Techn. Sicherung (LZA)	-	Bodan
nöEÜ	16,549	16,541	Neuer Sperrschranken	-	Bodan
EK	16,707	-	Auflassung	Zustimmung zu ersatzloser Auflas- sung durch Gemeinde gegeben.	-

Typ	Km alt	Km neu	Maßnahme	max. Umweglänge	Eindeckung neu
				Bestehender Umweg 200m	
nöEÜ	16,897	-	Auflassung	1,040km	-
nöEÜ	17,035	-	Auflassung	0,741km	-
EK	17,150	-	Auflassung	0,509km	-
EK-neu	-	17,340	Neuerrichtung EKSA (LZA)	-	Bodan
EK	17,367	-	Auflassung	Neuerrichtung bei km 17,340 Kein Umweg	-
EK	17,723	-	Auflassung	1,046km	-
EK	17,841	-	Auflassung	1,297km	-
EK	18,098	-	Auflassung	0,994km	-
EK-neu	-	18,555	Neuerrichtung EKSA (LZ+VS)	-	Bodan
EK	18,633	-	Auflassung	0,197km	-
EK	18,786	-	Auflassung	0,533km	-
EK	18,961	-	Auflassung	0,900km	-

Im Rahmen der heutigen Verhandlung wurde durch die ÖBB-Infrastruktur AG bekanntgegeben, dass entgegen dem eisenbahnrechtlichen Einreichprojekt die Eisenbahnkreuzung in km 17,723 auf eine Fußgänger-EK rückgebaut wird.

Abschnitt Schauboden – Scheibbs

Typ	Km alt	Km neu	Maßnahme	max. Umweglänge	Eindeckung neu
EK	19,172	-	Auflassung (Drittprojekt)	Zustimmung zu ersatzloser Auflassung durch Gemeinde gegeben.	-
EK	19,299	19,265	Neuerrichtung EKSA (LZ+VS)	-	Keine Erneuerung
EK	19,807	19,766	Anpassung EKSA	-	Keine Erneuerung
EK	20,262	20,229	Neuerrichtung EKSA (LZ+VS)	-	Keine Erneuerung
EK	20,793	20,761	Techn. Sicherung (LZ+VS)	-	Bodan
EK	20,931	20,900	Anpassung EKSA	-	Bodan
EK	21,039	-	Auflassung (Drittprojekt)	0,312km	-
EK	22,131	22,096	Techn. Sicherung (LZ+VS)	-	Keine Erneuerung
EK	22,562	22,528	Techn. Sicherung (LZ+VS)	-	Bodan
nöEÜ	22,688	-	Auflassung	0,537km	-
EK	22,888	22,855	Techn. Sicherung (LZ+VS)	-	Bodan
nöEÜ	23,021	-	Auflassung	Umweg über EK km 22,855 (200m)	-
nöEÜ	23,173	-	Auflassung	Umweg über EK km 22,855 (500m)	-
EK	23,379	-	Auflassung	Umweg über EK km 22,855 (1km)	-

Typ	Km alt	Km neu	Maßnahme	max. Umweglänge	Eindeckung neu
EK	23,615	23,579	Techn. Sicherung (LZA)	-	Bodan
EK	23,823	-	Auflassung	Umweg über EK km 24,035 (kein zusätzl. Umweg)	-
EK	24,070	24,035	Anpassung EKSA	-	Bodan
EK	24,257	24,222	Anpassung EKSA	-	Bodan
nöEÜ	24,643	-	Auflassung	Ersatzbrücke wird errichtet. Kein Umweg	-
EK	24,777	24,743	Anpassung EKSA	-	Keine Erneuerung
EK	25,347	-	Auflassung	-	-
EK	25,694	25,663	Anpassung EKSA	-	Keine Erneuerung
EK	25,959	25,926	Keine	-	Strail
EK	26,806	26,771	Keine	-	Strail
EK	26,984	26,954	Keine	-	Strail

Bahnsteige

Bis auf die Haltestellen Mühling (bleibt bis auf die Länge im Bestand) und Saffen (zufolge des Bogenradius) beträgt die Höhe der Bahnsteigkante über der Schienenoberkante 55 cm.

Folgende Bahnsteige und Zugänge werden im Zuge des Projektes neu errichtet bzw. geändert:

Abschnitt Pöchlarn – Wieselburg:

- Hst. Erlauf: Errichtung eines neuen Randbahnsteiges 100 m, 55 cm Kante
- Bf. Petzenkirchen: Kreuzungsbahnhof mit 100 m Mittelbahnsteig, 55 cm Kante und barrierefreiem schienengleichem Zugang
- Bf. Wieselburg: bleibt im Bestand (L = 100 m, 55 cm Kante)

Abschnitt Wieselburg – Schauboden:

- Hst. Wieselburg Scheibbser Straße: Errichtung eines neuen Randbahnsteiges 100 m, 55 cm Kante
- Bhst. Mühling: Verlängerung des bestehenden Bahnsteiges auf 100 m, 38 cm Kante
- Hst. Mühling Plaika: Errichtung eines neuen Randbahnsteiges 100 m, 55 cm Kante
- Bf. Schauboden: Kreuzungsbahnhof mit Mittelbahnsteig 100 m, 55 cm Kante und barrierefreiem schienengleichem Zugang

Abschnitt Schauboden – Scheibbs:

- Bf. Purgstall: Abtrag des alten Mittelbahnsteiges und Neubau Randbahnsteig 100 m, 55 cm Kante
- Hst. Saffen: Errichtung eines neuen Randbahnsteiges 100 m, 38 cm Kante
- Bf. Scheibbs: Errichtung eines neuen zusätzlichen Randbahnsteiges für die erforderliche Betriebsabwicklung 100 m, 55 cm Kante

Die technischen Einzelheiten sind den Einreichunterlagen zu entnehmen.

3. (Teil-)Gutachten

Den Fachgebieten „Eisenbahnbautechnik“ und „Eisenbahnbetrieb“ des Gutachtens gemäß § 31a EisbG kann entnommen werden, dass bestätigt wird, dass der vorgelegte Bauentwurf den Anforderungen des § 31a leg.cit., also dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes, entspricht.

Weiters ist im Fachgebiet „Eisenbahnbautechnik“ des Gutachtens gemäß § 31a EisbG festgehalten, dass die Trassierung und die geplante Ausführung des Ober- und Unterbaus des Projekts den relevanten technischen Richtlinien, Regelwerken und Vorschriften entspricht. Weiters entspricht die Querschnittsgestaltung den Anforderungen bezüglich des Lichtraumprofils und des Arbeitnehmerschutzes. Die Vorgaben bezüglich der Sicherheitsräume, der seitlichen Sicherheitsabstände und der Bedienungsräume werden erfüllt.

Dem Fachgebiet „Eisenbahnbetrieb“ des Gutachtens gemäß § 31a EisbG kann im Wesentlichen entnommen werden, dass der Einsatz der neuen bzw. veränderten ESA gemäß dem Stand der Technik und auf Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen und der einschlägigen Vorschriften, Regelwerke und im Rahmen des Qualitäts- und Sicherheitsmanagementsystems der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgt. Es gelangen grundsätzlich zugelassene bzw. erprobte, hochverfügbare und in der Praxis bewährte Anlagenteile gemäß dem Stand der Technik zum Einsatz.

Die vorgelegten Projektunterlagen bieten nach stichprobenartiger Überprüfung auf Plausibilität und Nachvollziehbarkeit keinen Anlass, an den vorliegenden facheinschlägigen Gutachten für „Eisenbahnbautechnik“ und „Eisenbahnbetrieb“ zu zweifeln.

Hingewiesen wird darauf, dass für die Errichtung der Ersatzmaßnahmen bei Auflassung von Eisenbahnkreuzungen Verfahren gemäß § 12 NÖ Straßengesetz zu führen sein werden.

Die Beurteilung der auch verfahrensgegenständlichen Anträge gemäß § 48 EisbG erfolgt im Rahmen von gesonderten Ortsverhandlungen.

Bei Eisenbahnkreuzungen, bei welchen sich die Grundlagen für die Art der Sicherung gegenüber der bescheidgemäßen Sicherung nach der EiskrV ändern (wie VZG-Anpassungen, lagemäßige Anpassungen, Änderungen weiterer Grundlagen), wird eine Überprüfung gemäß § 49 EisbG notwendig werden. Die Überprüfung ist bei der zuständigen Behörde zu beantragen.

J) Stellungnahme des Amtssachverständigen für Bautechnik

Allgemeines

Mit Eingabe vom 17. Dezember 2024 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG bei der Landes-
hauptfrau von Niederösterreich die Erteilung

- der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff iVm § 20 EisbG,
- der forstrechtlichen Bewilligung gemäß §§ 17 ff ForstG und
- der wasserrechtlichen Genehmigung für die dem § 127 Abs. 1 lit. b WRG 1959 unter-
liegenden Maßnahmen, insbesondere nach § 38, 40 und 41 WRG 1959,

für das Vorhaben „Erlauftalbahn – Attraktivierung und Elektrifizierung“ entlang der ÖBB-
Strecken:

1. 130 01: Wien Meidling – Linz Hbf, km 93,800 bis km 95,033,
2. 155 01: Pöchlarn – Scheibbs, km 1,119 bis km 27,214, und
3. 158 01: Wieselburg an der Erlauf – Gresten-Gleisgruppe 101, km 0,000 bis km 1,000.

Es liegt ein Gutachten gemäß § 31a EisbG, datiert mit 3. Februar 2025 (Revision 02) und 26.
Mai 2025 (Revision 03), vor.

Mit Schreiben der Behörde vom 20. Mai 2025 wurde auf die Vorlage von überarbeiteten Un-
terlagen verwiesen. Die Überarbeitung nimmt Bezug auf die Stellungnahme des Amtssach-
verständigen für Elektrotechnik vom 17. April 2025.

Im Zuge der heutigen Verhandlung stellte der Amtssachverständige für Bautechnik fest, dass
weitere Überarbeitungen des Projekts vorliegen. Diese stehen auf einem Server zum Down-
load bereit.

Die bautechnische Stellungnahme vom 3. Juni 2025 bezieht sich auf die eingereichten Un-
terlagen mit Datum 17. Dezember 2024 und das „§ 31a-Gutachten“, datiert mit 3. Februar
2025.

Befund

Es ist geplant, die ÖBB-Strecken Nr. 130 01 Bhf. Wien-Meidling bis Linz Hbf., von km 93,800 bis km 95,033, die Strecke Nr. 155 01 Bhf. Pöchlarn bis Bhf. Scheibbs, von km 1,119 bis km 27,214, und die Strecke Nr. 158 01 Bhf. Wieselburg an der Erlauf bis Bhf. Gresten-Gleisgruppe 101, von km 0,000 bis km 1,000, zu attraktivieren und zu ertüchtigen.

Seitens des Amtssachverständigen für Bautechnik wurde am 16. Mai 2025 gemeinsam mit den Vertretern der Konsenswerberin ein Ortsaugenschein in der Dauer von 15 halben Stunden durchgeführt. Dabei konnten die in den Projektunterlagen dargestellten Zusammenhänge im Wesentlichen in der Natur vorgefunden werden. Hinsichtlich der Bestandsbauwerke, die durch die geplanten Maßnahmen nicht betroffen sind, kann festgehalten werden, dass sich diese augenscheinlich in einem dem Alter entsprechenden guten Zustand befanden. Seitens der Vertreter der Konsenswerberin wurde bekannt gegeben, dass die Objekte in periodisch wiederkehrenden Zeitabständen überprüft werden.

Im Zuge des Ortsaugenscheins konnte festgestellt werden, dass das Drittprojekt „Mc Donalds“ in Purgstall (Strecke Nr. 155 01, Bahn-km ca. 19,2) bereits umgesetzt wurde.

Im Rahmen der heutigen Verhandlung wurden nachfolgende Zusammenhänge, Konkretisierungen bzw. Abänderungen zu den Projektunterlagen vorgebracht:

- Hinsichtlich der Standsicherheit der Brücken (über den Werkskanal km 4,827/über den Schlarassingbach km 20,767/die Eisenbahn- und Straßenbrücke über den Saffenbach km 24,617) im Hochwasserfall wird seitens des Projektanten ausgeführt, dass die Standsicherheit im Fall eines hundertjährlichen Hochwassers (z.B. Auftrieb) durch das Eigengewicht der Konstruktion gegeben ist. Weiters können die geplanten Mikropfähle der Brücken über den Schlarassingbach und den Saffenbach auch Zugkräfte aufnehmen und somit diese Lasten abtragen. Daher sind in den Projektunterlagen keine Aussagen zu diesem Thema enthalten. Die konkrete Bemessung der Standsicherheit der Brücken im Hochwasserfall wird im Zuge der Detailplanung durchgeführt.
- Hinsichtlich der entlang der Strecke geplanten Technikgebäude, ausgenommen die Gebäude im Bahnhof Petzenkirchen, km 9,122, wird durch den Projektanten erklärt, dass diese außerhalb des Hochwasserabflussbereiches situiert werden.
- Durch den Projektanten wird erklärt, dass sich die Technikgebäude im Bahnhof Petzenkirchen, km 9,122, im Hochwasserabflussbereich befinden. Diese werden so

ausgeführt, dass sich die Unterkante der Kabelkeller oberhalb der Hochwasseranschlaglinie befindet. Die konkrete Bemessung der Gebäude in Bezug auf die Standsicherheit im Hochwasserfall wird im Zuge des Detailprojekts durchgeführt.

- Die Frage nach der Standsicherheit der Böschung im Bereich Hst. Wieselburg – Scheibbs Straße, ca. km 12,900, wird seitens der Projektanten dahingehend beantwortet, dass die bestehende Böschung aus Felsen bzw. Konglomerat besteht. Die geplanten und im Schnitt mit einer Neigung von 5:1 dargestellten Baumaßnahmen beinhalten unter anderem das Abfräsen des Felsens, um Platz für den neuen Streckenquerschnitt zu schaffen.
- Bezüglich der Fundierung der GSM-R Funkmasten entlang der Strecke ist in den Unterlagen eine Regelplanung für die Ausführung der Fundierung (Bewehrungsplan) für eine Masthöhe von 32 m enthalten. In den Plänen wird auf eine statische Berechnung verwiesen. Seitens der Projektanten wird ausgeführt, dass die Wahl der Fundierung („für guten Boden“ bzw. „schlechten Boden“) auf Basis der Bodenuntersuchungen im Zuge der Detailplanung getroffen wird. Aus der Regelbemessung geht hervor, dass das Plattenfundament mit einer Dicke von 50 cm und einer geplanten Abmessung von 5,40 m für einen „schlechten Boden“ geplant ist. Die Regelstatik ist nachzureichen.

Im Fall des GSM-R Maste im Bahnhof Purgstall, km 20,090, mit einer geplanten Höhe von 36 m wird ausgeführt, dass hier eine eigene Regelplanung vorhanden ist. Diese ist nachzureichen.

- Bezüglich der Unklarheit in Bezug auf die fehlende Absturzsicherung im Bereich der Bahnhöfe Petzenkirchen und Schauboden, Bahn-km 9,122 und km 18,270, wird erläutert, dass die Grabenmauern links der Bahn bzw. beidseitig mit Gitterrosten oder Betondeckeln gemäß ÖBB-Regelplanung 09.05 abgedeckt sind. Dies ist im technischen Bericht unter Pkt. 3.5.1.3 ausgeführt. Die Belastbarkeit der Abdeckungen gemäß ÖBB-Regelplanung 09.05. wird mit 5 kN/m² angegeben.
- Im Rahmen der Verhandlung wurden mit den Fachplanern Hochbau, konstruktiver Ingenieurbau und Streckenplanung die offenen Punkte der bautechnischen Stellungnahme vom 3. Juni 2025 erörtert. Dabei wurde festgehalten, welche ergänzenden Unterlagen nachzureichen sind. Diese sind im Abschnitt Stellungnahme für das jeweilige Fachgebiet bzw. in den zuvor beschriebenen Aufzählungspunkten angeführt.

Stellungnahme

Aus bautechnischer Sicht kann im Zuge der Verhandlung keine abschließende Stellungnahme abgegeben werden. Die ergänzenden Unterlagen vom Mai 2025 lagen dem Amtssachverständigen für Bautechnik nicht zur Beurteilung vor.

Nachstehend findet sich eine detaillierte Aufzählung aller vom Amtssachverständigen für Bautechnik in der Stellungnahme vom 3. Juni 2025 sowie die in der Verhandlung vorgebrachten offenen Punkte, die für eine abschließende Beurteilung zu ergänzen sind:

Für die Strecke: Wien-Meidlung – Linz, Hbf., Nr. 13001

Hochbau:

- Abstand von Gebäuden ist nicht nachvollziehbar
 - Technikgebäude, km 93,800, – Gasstation der EVN

Für die Strecke: Pöchlarn – Scheibbs, Nr. 15501

Hochbau:

- Die Lüftung der Zuglaufcheckpoints (Fertigteilgebäude), km 3,834, ist nicht nachvollziehbar.
- Die Entwässerung von Rigolen in den nachfolgenden Bahnhöfen ist nicht nachvollziehbar:
 - Bhf. Purgstall, Zugangsbereich Vordach Aufnahmegebäude, ca. km 20,1

Streckenplanung:

- Die Höhe der Absturzsicherung und die Absturzhöhe sind in den nachfolgenden Planunterlagen nicht nachvollziehbar:
 - Regelquerschnitt Mittelbahnsteig, km 9,155
- Die Höhe der Absturzsicherung ist in den nachfolgenden Planunterlagen nicht nachvollziehbar:
 - Regelprofil 280, km 2,800
 - Regelprofil 490, km 4,900
 - Regelprofil 660, km 6,600
 - Regelprofil 840, km 8,400
 - Regelprofil 850, km 8,500
 - Regelprofil 870, km 8,700
 - Querprofil 118, km 11,800
 - Querprofil 119, km 11,900

- Querprofil 2020, km 20,200
- Querprofil 2590, km 25,900
- Generell konnte eine Absturzsicherung in den nachfolgenden Planunterlagen nicht nachvollzogen werden:
- Regelquerschnitt P+R Anlage, Hst. Mühling-Plaika
- Die Stellplatzabmessungen des Hst. Sölling, km 22,453, (inkl. barrierefreier Stellplatz) können nicht nachvollzogen werden.

„§ 31a-Gutachten“:

- Es fehlt eine Aussage über die geplante Barrierefreiheit der Haltestellen Mühling und Saffen bzw. die Beschreibung der geplanten Alternativmaßnahmen.

Strecke: Wieselburg an der Erlauf – Gresten-Gleisgruppe 101, Nr. 15801

- Es liegen keine gesonderten Unterlagen vor.

Hinweis:

Hinsichtlich des geplanten Abbruchs der historischen Aufnahmegebäude der Haltestelle Erlauf ist zu prüfen, ob dieses Objekt aus heutiger Sicht unter Denkmalschutz steht und der geplante Abtrag aus Sicht des Bundesdenkmalamtes zulässig ist.

K) (Vorläufiges) Gutachten der Amtssachverständigen für Wasserbautechnik

Befund

Folgende Bahnstrecke ist von dem Vorhaben in wasserbautechnischer Hinsicht umfasst:

Strecke 15501 Bf. Pöchlarn - Bf. Scheibbs, km 0,000 bis km 27,214

Das Projekt ist in 3 Abschnitte gegliedert:

Abschnitt 1: Bf. Pöchlarn – Bf. Wieselburg (km 0,000 bis km 11,700)

Abschnitt 2: Bf. Wieselburg – Bf. Schauboden (km 11,700 bis km 19,000)

Abschnitt 3: Bf. Schauboden – Bf. Scheibbs (km 19,000 bis km 27,214)

Aufgrund der Klima- und Energiestrategie der österreichischen Bundesregierung sind die Elektrifizierung dieser Bahnstrecken und deren Attraktivierung hinsichtlich der Mobilitätsbedürfnisse des 21. Jahrhunderts vorgesehen. Im Zuge dessen und zum Teil durch das fortgeschrittene Alter der Objekte (Eröffnung Erlauftalbahn 1877!) müssen teilweise Durchlässe,

Brücken und Entwässerungsmaßnahmen erneuert werden, damit der Stand der Technik sowie die ÖBB-Regelplanung eingehalten werden können.

Für die wasserbautechnische Begutachtung wurden folgende Unterlagen aus dem Einreichprojekt herangezogen (Änderungen vom Mai 2025 erfolgten aufgrund der Nachforderungen in der wasserbautechnischen Vorbegutachtung vom 23. April 2025):

- Diverse Durchlässe, Technischer Bericht, erstellt von der PULSE Engineering GmbH im Dezember 2024, mit Änderung vom Mai 2025
- Übersichtskarte Bauwerke, erstellt von der PULSE Engineering GmbH im Dezember 2024
- dazu die Bauwerkspläne, erstellt zum Teil von der PULSE Engineering GmbH im Dezember 2024 sowie zum Teil von der IBBS ZT-GmbH, 1040 Wien, im Dezember 2024, ergänzt mit Änderung vom Mai 2025
- Technischer Bericht und Bauwerksplan EB Werkskanal km 4,827, erstellt von der TECTON Consult Engineering ZT GmbH, 1050 Wien, im Dezember 2024, mit Änderung vom Mai 2025
- Technischer Bericht und Bauwerksplan Neubau Eisenbahnbrücke Schlarassingbach km 20,767 (ALT km 20,801), erstellt von der IBBS ZT GmbH, 1040 Wien, im Dezember 2024, mit Änderung vom Mai 2025
- Technischer Bericht und Bauwerksplan Neubau Eisenbahnbrücke Saffenbach km 24,617 (ALT km 24,652), erstellt von der IBBS ZT gmbH, 1040 Wien, im Dezember 2024, mit Änderung vom Mai 2025
- Technischer Bericht und Bauwerksplan Neubau Straßenbrücke Saffenbach km 24,617 (ALT km 24,652), erstellt von der IBBS ZT gmbH, 1040 Wien, im Dezember 2024, mit Änderung vom Mai 2025
- Geotechnisch-hydrogeologisches Gutachten, erstellt von der BGG Consult ZT-GmbH, 1070 Wien, im Dezember 2024
- Entwässerungsplanung (Hydraulische Berechnung und Einzugsflächenlageplan), erstellt von ISP ZT GmbH, 1080 Wien, im Dezember 2024
- Wasserbauliche Maßnahmen / Hochwasserschutz km 8,300 – 9,200 (Technischer Bericht, Lageplan und Profile), erstellt von der iC consulenten Ziviltechniker GesmbH, 9500 Villach, im Dezember 2024, mit Änderung vom Mai 2025, sowie ergänzende Planunterlagen zu den Auswirkungen im Hochwasserabflussbereich (Überflutungsflächen Bestand – Projekt, Wassertiefen HQ30 und HQ100, Differenzen Bestand – Projekt) vom Mai 2025 und Lageplan und Querprofile Umlegung Krottenbach vom Mai 2025

- Wasserbauliche Maßnahmen / Hochwasserschutz km 23,600 – km 24,100 (Technischer Bericht, Lageplan und Profile), erstellt von der iC consulenten Ziviltechniker GesmbH, 9500 Villach, im Dezember 2024
- Technischer Bericht und Bauwerksplan Wannenbauwerk Unterführung L B25 km 23,950, erstellt von der TECTON Consult Engineering ZT GmbH, 1050 Wien, im Dezember 2024
- Technischer Bericht inkl. erforderlicher Angaben gemäß EBEV, erstellt von der ISP ZT GmbH, im Dezember 2024
- Gutachten gemäß § 31a EisbG, erstellt von der Arsenal Railway Certification GmbH, 1210 Wien, vom 26. Mai 2025

Am 16. April 2025 wurde ein Lokalaugenschein durchgeführt, der 14 halbe Stunden dauerte.

Zusammenfassung der geplanten wasserbautechnischen Maßnahmen:

Abschnitt 1: Pöchlarn – Wieselburg, von km 0,000 – 11,700

Folgende zwei bestehenden Rohrdurchlässe werden verlängert oder erneuert:

Objekt km 8,636 befindet sich direkt unterhalb eines Straßendurchlasses und wird mit einer Vorsatzmauer verlängert

Objekt km 8,745 erneuert

Folgende bestehende Eisenbahnbrücke wird abgerissen und neu gebaut:

Eisenbahnbrücke Werkskanal km 4,827

Wasserbauliche Maßnahmen im Bereich km 8,300 – 9,200:

Durch Geländeänderungen im Zuge des Neubaus des Bahnhofs Petzenkirchen und der Errichtung einer neuen Zufahrtsstraße wird künftig der Bereich nordwestlich des Bahnhofes nicht mehr überflutet. Bei HQ100 sind ca. 20.000 m³ künftig hochwasserfrei.

Die Auswirkungen dieser Maßnahme wurde im Einreichprojekt „Wasserbau / Hochwasserschutz“ dargestellt. Als Grundlage wurde der Gefahrenzonenplan Große Erlauf und Dollbach aus dem Jahr 2001 (1-D Modellierung IB Lang) zur derzeit gültigen Ausweisung der Hochwasserabflussbereiche herangezogen. Die hydrologischen Grundlagenwerte aus diesem GZP wurden mit den aktuell vorliegenden Erwartungswerten aus einer naheliegenden Pegel-Messstation (Pegel Niederndorf) verglichen. Die aktuellen Erwartungswerte liegen deutlich unter den Werten des GZP aus 2001.

Im Projekt wurde eine hydraulische 2D-Berechnung mittels Hydro_AS-2D sowohl mit den hydrologischen Ansätzen aus dem GZP als auch mit den aktuellen Erwartungswerten durchgeführt. Das Überflutungsbild blieb im Wesentlichen wie im GZP dargestellt. In weiterer Folge wurden ausschließlich die aktuellen Erwartungswerte wie nachfolgend herangezogen:

HQ100	=	570 m ³ /s
HQ30	=	470 m ³ /s

Gemäß Projekt ist als Ausgleich für den ausgeschalteten Überflutungsraum (ca. 23.000 m³ bei HQ100) vorgesehen, eine Fläche von 2 ha um ca. 0,50 m abzusenken (betroffene Grundstücke lt. TB 120/1, 120/2 und 117/7, alle KG Petzenkirchen), dies ergibt ca. 10.000 m³ Retentionsraum. Diese Ausgleichsmaßnahme ist gemäß Herrn Dipl.-Ing. Niederbichler, iC consulenten Ziviltechniker GesmbH, allerdings nur beschrieben, die Auswirkungen sind nicht im Berechnungsmodell erfasst und dargestellt.

Etwa bei km 8,700 bis km 9,200 ist auf ca. 550 lfm eine Bachumlegung des Krottenbachs durch die Errichtung eines zweiten Gleises erforderlich. Im Zuge dessen wird der Krottenbach auf insgesamt ca. 70 m verrohrt (derzeit ca. 78 m verrohrt). Ca. 56 m werden als Kastengerinne (b = 1,20 m, h = 1,60 m) mit natürlichem Sohlsubstrat ausgeführt. Ansonsten soll der Krottenbach als naturnahes Gerinne mit leicht pendelndem Verlauf ausgeführt werden.

Abschnitt 2: Wieselburg – Schauboden, von km 11,700 – 19,000

Folgender bestehender Rohrdurchlass wird erneuert:

Objekt km 15,639

Abschnitt 3: Schauboden – Scheibbs, von km 19,000 – 27,200

Folgende sechs bestehenden Rohrdurchlässe werden verlängert oder erneuert:

Objekt km 22,001 erneuert

Objekt km 22,303 erneuert

Objekt km 22,494 verlängert

Objekt km 22,652 erneuert

Objekt km 23,382 erneuert

Objekt km 23,767 erneuert

Folgender Rohrdurchlass soll neu errichtet werden:

Objekt km 24,469

Folgende bestehenden Eisenbahnbrücken werden abgerissen und neu gebaut:

Eisenbahnbrücke Schlarassingbach km 20,767

Eisenbahnbrücke Saffenbach km 24,617

Als Ersatz für eine aufzulassende Eisenbahnkreuzung (um die Zufahrtsmöglichkeit zu einem landwirtschaftlich genutzten Grundstück zu ermöglichen) soll eine neue Straßenbrücke über den Saffenbach errichtet werden.

Beim bestehenden konstruktiven Durchlass (Objekt km 25,467) soll (im Zuge der Auflösung einer Eisenbahnkreuzung) ein zusätzliches Durchlassbauwerk (mit 13,55 m Länge) neu errichtet werden. Damit soll parallel zur Bahn ein asphaltierter Ersatzweg inkl. Geh- und Radweg angelegt werden. Der geplante Durchlass hat eine lichte Weite von 1,80 m und eine lichte Höhe von 0,55 m. Die Sohle ist gemäß Schnittdarstellung gepflastert. Angaben über hydrologische Kennwerte (HQ100-Reinwasser) liegen nicht vor.

HWS-Maßnahmen im Bereich der Straßenbrücke L B25:

Bei km 23,950 der Erlaufbahn quert die L B25 die Bahn mittels einer Straßenbrücke. Durch die geplante Elektrifizierung wird in diesem Bereich eine Oberleitungsanlage errichtet, daher ist die bestehende lichte Höhe unter der Straßenbrücke nicht mehr ausreichend und die Bahntrasse muss in diesem Bereich um max. ca. 0,65 m abgesenkt werden. Die Bahntrasse verläuft in diesem Bereich direkt neben der Großen Erlauf. Im Bestand reicht die Ausuferung bei HQ 30 bis zum Bahndamm, bei HQ 100 wird der Bahndamm überströmt. Durch die geplante Absenkung der Bahn verschlechtert sich die Hochwassersituation, der Bahndamm würde bereits bei HQ30 überströmt werden. Daher werden bei km 23,950 ein Betonwannenbauwerk als wasserdichte Wanne und ein HQ30-Hochwasserschutz (km 23,840 – 23,990, Wände bis auf Anschlaglinie HQ30 + 20 cm Freibord hochgezogen) mit einer Gesamtlänge von 150 m errichtet. Die Entwässerung erfolgt mittels Hebeanlage (Pumpe) am Tiefpunkt. Zusätzlich ist flussab von km 23,670 bis km 23,840 auf einer Länge von 170 m ein HQ30-Schutz in Form einer Spundwand vorgesehen.

Die Auswirkungen dieser Maßnahme wurden im Einreichprojekt „Wasserbau wasserbauliche Maßnahmen km 23,600 – km 24,100“ dargestellt. Als Grundlage wurde das hydraulische Modell der Abflußuntersuchung ABU II Große Erlauf aus dem Jahr 2011 (Pöyry Energy GmbH) zur derzeit gültigen Ausweisung der Hochwasserabflussbereiche herangezogen. Die hydrologischen Grundlagenwerte aus dieser ABU wurden mit den aktuell vorliegenden Erwartungswerten aus einer naheliegenden Pegel-Messstation (Pegel Scheibbs) verglichen.

Die in der Abflußuntersuchung angesetzten Werte stimmen mit den aktuellen Erwartungswerten gemäß Projekt überein.

Im Projekt wurde eine hydraulische 2D-Berechnung mittels Hydro_AS-2D mit den hydrologischen Werten aus der ABU durchgeführt.

Betroffene Grundwasserschutz- bzw. -schongebiete:

Gemäß dem vorliegenden geotechnisch-hydrogeologischen Gutachten wurden bestehende Grundwassernutzungen mit Eintrag im Wasserbuch im Umfeld der relevanten Tiefbaumaßnahmen (Objekte, Stützmauern, Versickerungsbecken) in einem Umkreis von ca. 100 m erhoben und tabellarisch sowie in Lageplänen dargestellt. Demnach ist lediglich im Bereich der Eisenbahnbrücke über den Werkskanal sowie im Bereich des Versickerungsbeckens bei ca. km 9,12 eine Brunnenanlage für eine Wasser-Wasser-Wärmepumpe anzutreffen.

Weiters befinden sich gemäß dem geotechnisch-hydrogeologischen Gutachten im näheren Umfeld (Entfernung ca. <100 m zur Bahntrasse) folgende Grundwasserschutzgebiete:

- Schutzgebiet Brunnen 1, WVA Pöchlarn (Postzahl ME-1390)
- Schutzgebiet Brunnen, WVA MG Erlauf (Postzahl ME-1980)
- Schutzgebiet Brunnen, WVA MG Petzenkirchen (Postzahl ME-1310)
- Schutzgebiet Brunnen I, II, III und IV Brauerei Wieselburg (Postzahl SB-1240)
- Schutzgebiet Brunnen 2 Moser GmbH & Co (Postzahl SB-1913)
- Schutzgebiet Brunnen Busatis GesmbH (Postzahl SB-923)
- Schutzgebiet Zehnfachbrunnen WVA Purgstall (Postzahl SB-1123)
- Schutzgebiet Brunnen Hofmarcher und Lengauer (Postzahl SB-1307)

Innerhalb des Schutzgebietes für den Brunnen 1, WVA Pöchlarn, ist die Errichtung eines unbefestigten Ersatzweges (Breite 3,0 m) geplant. In den restlichen angeführten Schutzgebieten sind keine Baumaßnahmen vorgesehen.

Die Eisenbahntrasse befindet sich zwischen km 4,45 und km 6,58 innerhalb des „Grundwasserschongebietes Erlauf – Golling an der Erlauf – Bergland“ (Postzahl ME-3026) und zwischen km 10,37 und km 13,28 innerhalb des „Grundwasserschongebietes Wieselburg“ (Postzahl SB-2156). Die Eisenbahnbrücke über den Werkskanal befindet sich innerhalb des „Grundwasserschongebietes Erlauf – Golling an der Erlauf – Bergland“ und wird mittels Tiefgründung mit Bohrpfählen (lt. Schnittdarstellung bis ins GW) hergestellt.

Durchlässe allgemein:

Die Durchlässe wurden im Projekt hydraulisch untersucht, damit keine Verschlechterung der Abflussverhältnisse bei Ober- und Unterlieger eintritt.

Brücken:Eisenbahnbrücke Werkskanal km 4,827

Es ist geplant, bei der auf dem Gst.-Nr. 852/1, KG Erlauf, bestehenden Eisenbahnbrücke das bestehende Tragwerk zu entfernen und durch ein tieffundiertes Stahlbetonrahmentragwerk mit einer Gesamtlänge von 11,56 m zu ersetzen. Die neue Eisenbahnbrücke spannt sich somit über die Widerlager der alten Brücke und über den Werkskanal.

Der Wasserspiegel im Werkskanal befindet sich gemäß Projekt bei 226,90 m ü.A. Die geplante Konstruktionsunterkante KUK befindet sich auf 227,20 m ü.A. und somit tiefer als im Bestand ($KUK_{alt} = 227,59$ m ü.A.). Der neue Freibord beträgt somit 30 cm.

Eisenbahnbrücke Schlarassingbach km 20,801:

Die bestehende Gewölbebrücke über den Schlarassingbach mit 3,00 m Durchflussbreite entspricht nicht mehr dem Stand der Technik und soll durch einen Neubau auf den Gst.-Nr. 846/1 und 1058, beide KG Purgstall, ersetzt werden.

Gemäß Projekt soll ein integrales Stahlbetontragwerk mit einer lichten Weite von 5,00 m errichtet werden. Gegründet wird das Brückenbauwerk mittels Tieffundierung (Mikropfähle). Im Bereich der Brückenportale werden zur Böschungssicherung Flusswasserbausteine angeordnet.

Aufgrund fehlender Daten zu Wasserständen des vorliegenden Gerinnes wurden im Projekt keine Angaben zu HQ100-Wasserspiegel oder Freibord gemacht.

Durch das geplante Bauvorhaben kommt es zu einer deutlichen Aufweitung des Gerinnequerschnittes unter der Brücke und es wird daher im Projekt davon ausgegangen, dass es zu einer deutlichen Verbesserung bei der Hochwasserabfuhr kommt und ein ausreichendes Freibord unter der Tragwerksunterkante vorhanden ist.

Gemäß Projekt wird ein Alarmpegel eingerichtet, damit eine zeitgerechte Räumung der Baustelle bei Hochwasser gewährleistet wird.

Ein konstruktiver Schutz des Gerinnes verhindert erhöhten Materialeintrag und Eintrübungen.

Die gesamte Bauherstellung erfolgt gemäß Projekt in Abstimmung mit der ökologischen Bauaufsicht und berücksichtigt die Laichschonzeiten der angesiedelten Lebewesen.

Eisenbahnbrücke Saffenbach km 24,617:

Die bestehende Gewölbebrücke über den Saffenbach mit 3,50 m Durchflussbreite entspricht nicht mehr dem Stand der Technik und soll durch einen Neubau auf dem Gst.-Nr. 1413, KG Brandstatt, ersetzt werden.

Gemäß Projekt soll ein integrales Stahlbetontragwerk mit einer lichten Weite von 8,00 m errichtet werden. Gegründet wird das Brückenbauwerk mittels Tieffundierung (Mikropfähle). Im Bereich der Brückenportale werden zur Böschungssicherung Flusswasserbausteine angeordnet

Aufgrund fehlender Daten zu Wasserständen des vorliegenden Gerinnes wurden im Projekt keine Angaben zu HQ100-Wasserspiegel oder Freibord gemacht.

Durch das geplante Bauvorhaben kommt es zu einer deutlichen Aufweitung des Gerinnequerschnittes unter der Brücke und es wird daher im Projekt davon ausgegangen, dass es zu einer deutlichen Verbesserung bei der Hochwasserabfuhr kommt und ein ausreichendes Freibord unter der Tragwerksunterkante vorhanden ist.

Gemäß Projekt wird ein Alarmpegel eingerichtet, damit eine zeitgerechte Räumung der Baustelle bei Hochwasser gewährleistet wird.

Ein konstruktiver Schutz des Gerinnes verhindert erhöhten Materialeintrag und Eintrübungen.

Die gesamte Bauherstellung erfolgt gemäß Projekt in Abstimmung mit der ökologischen Bauaufsicht und berücksichtigt die Laichschonzeiten der angesiedelten Lebewesen.

Neubau Straßenbrücke Saffenbach km 24,617:

Die derzeitige Eisenbahnüberfahrt unmittelbar vor der Eisenbahnbrücke über den Saffenbach (km 24,617) soll aufgelassen werden und als Ersatz soll eine neue Straßenbrücke über den Saffenbach, ca. 18 m westlich bzw. oberhalb der Eisenbahnbrücke, auf dem Gst.-Nr. 1403, KG Brandstatt, im Eigentum des Öffentlichen Wassergutes (ÖWG), errichtet werden.

Die neue Brücke verbindet somit die Gst.-Nr. 1212 und 1154, beide KG Brandstatt, und ermöglicht die Bewirtschaftung des Gst.-Nr. 1154.

Gemäß Projekt soll ein integrales Stahlbetontragwerk mit einer lichten Weite von 7,30 m errichtet werden. Gegründet wird das Brückenbauwerk mittels Tieffundierung (Mikropfähle).

Aufgrund fehlender Daten zu Wasserständen des vorliegenden Gerinnes wurden im Projekt keine Angaben zu HQ100-Wasserspiegel oder Freibord gemacht.

Der geplante Abflussquerschnitt entspricht gemäß Schnittdarstellung ca. dem Abflussquerschnitt der neuen Eisenbahnbrücke, die ca. 18 m flussab situiert ist. Gemäß Projekt werden daher keine negativen Auswirkungen auf die Hochwasserabfuhr erwartet.

Gemäß Projekt wird ein Alarmpegel eingerichtet, damit eine zeitgerechte Räumung der Baustelle bei Hochwasser gewährleistet wird.

Ein konstruktiver Schutz des Gerinnes verhindert erhöhten Materialeintrag und Eintrübungen.

Die gesamte Bauherstellung erfolgt gemäß Projekt in Abstimmung mit der ökologischen Bauaufsicht und berücksichtigt die Laichschonzeiten der angesiedelten Lebewesen.

Gleisentwässerung allgemein:

Zur Ertüchtigung der bestehenden Längsentwässerung wird in den meisten Streckenbereichen nur der Bestand nachgezogen, um eine Durchnässung des bestehenden Unterbaues zu verhindern. Wo aus Platzgründen kein Bahngraben möglich ist, werden teilweise Grabenmauern (= Längsrigole aus Betonfertigteilen) anstatt bestehender Entwässerungsgräben errichtet.

In den Kreuzungsbahnhöfen Petzenkirchen und Schauboden sind Versickerungsbecken mit 30 cm Bodenfilter vorgesehen.

P&R allgemein:

Gemäß Projekt werden bereits bestehende Entwässerungsanlagen erneuert und auf den aktuellen Stand der Technik gebracht sowie teilweise neu errichtet.

Die Entwässerung der Verkehrsflächen (Fahrbahn Asphalt) sowie der Parkflächen (Rasengittersteine) erfolgt entgegen der Darstellung auf den Regelquerschnitten der Hst. Mühling – Plaika und des Bf. Schauboden immer in Versickerungsmulden mit begrünten Bodenfilter von mindestens 30 cm Stärke (gemäß Aussage von Herrn Dipl.-Ing. Tatzber, ISP ZT GmbH, bei der heutigen Verhandlung).

Dachentwässerung allgemein:

Bei allen drei Bahnstrecken ist für die Dachentwässerung neu errichteter Gebäude (Technikgebäude, überdachte Fahrradabstellbereiche...) die Entwässerung in Sickerschächte vorgesehen. Eine genaue Bemessung soll erst im Zuge der Detailplanung nach Verifizierung der Versickerungskennwerte erfolgen.

Begutachtung im § 31a-Gutachten:

Das vorliegende Einreichprojekt wurde hinsichtlich Geotechnik und Wasserbau als ausreichend beschrieben und in sich widerspruchsfrei beurteilt. Die Planung wurde als gemäß dem Stand der Technik beurteilt. Das vorliegende Einreichprojekt wurde als zur Ausführung geeignet befunden.

(vorläufiges) Gutachten

Generell sieht das Einreichprojekt nicht den Neubau einer Eisenbahnstrecke vor, sondern es handelt sich um Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen an einer fast seit 150 Jahren bestehenden Eisenbahnstrecke.

Die Planunterlagen sind aus wasserbautechnischer Sicht als schlüssig und nachvollziehbar anzusehen.

Bauten im Hochwasserabflussbereich bzw. Hochwasserschutzmaßnahmen:Geländeveränderungen im Zuge des Neubaus des Bahnhofs Petzenkirchen (km 8,300 bis km 9,200):

Die geplanten Maßnahmen befinden sich im HQ30-Abflussbereich der Erlauf und bewirken eine Hochwasserfreimachung. Gemäß dem Einreichprojekt, erstellt von der IC consulenten Ziviltechniker GesmbH, wurde eine hydraulische 2D-Berechnung mittels Hydro_AS-2D durchgeführt.

Aus fachlicher Sicht ist dies als erprobtes zweidimensionales Spiegellinienprogramm und als Stand der Technik anzusehen. Die Ergebnisse sind in einem fachkundig erstellten Projekt dargestellt, plausibel und nachvollziehbar.

Durch die Geländeänderungen beim Neubau Bhf. Petzenkirchen kommt es auf umliegenden Flächen zu Wasserspiegelerhöhungen im Hochwasserfall. Diese sind mittels Differenzpläne für HQ30 und HQ100 sowie für höherwertige Flächen tabellarisch im technischen Bericht dargestellt.

Bei HQ30 kommt es zu maximalen Wasserspiegelerhöhungen von 4 cm, bei HQ100 treten Erhöhungen beim Wasserspiegel von max. 9 cm auf. Es werden keine zusätzlichen Flächen neu überflutet.

Aus wasserbautechnischer Sicht sind diese Wasserspiegelerhöhungen als eindeutig wahrnehmbar und jedenfalls mehr als geringfügig einzustufen. Es sind die Zustimmungserklärungen aller betroffenen Grundeigentümer zu den Wasserspiegelerhöhungen im Zuge des Neubaus des Bahnhofs erforderlich.

HWS-Maßnahmen durch Wannenbauwerk und Spundwand (km 23,670 bis km 23,990):

Die geplanten Maßnahmen bewirken einen Schutz vor einem HQ30 der Erlauf. Gemäß dem Einreichprojekt, erstellt von der IC consulenten Ziviltechniker GesmbH, wurde eine hydraulische 2D-Berechnung mittels Hydro_AS-2D durchgeführt.

Aus fachlicher Sicht ist dies als erprobtes zweidimensionales Spiegellinienprogramm und als Stand der Technik anzusehen. Es wurden hydrologische Eingangsparameter aus der ABU Erlauf 2006 bzw. 2011 herangezogen.

Im fachkundig erstellten Projekt ist nachvollziehbar dargestellt, dass es bei HQ30 zu keiner Veränderung der Abflusssituation im Vergleich zum Bestand kommt. Die Auswirkungen bei HQ100 sind gemäß Projekt so gering ($< 1\text{cm}$), dass auf eine Darstellung mittels Differenzpläne verzichtet wurde. Es werden gemäß Projekt keine zusätzlichen Flächen überflutet.

Umlegung Krottenbach:

Die Abmessungen von Verrohrungen entsprechen entweder dem Bestand oder werden größer ausgeführt. Das Kastengerinne weist einen mehr als doppelt so großen Abflussquerschnitt als der Durchlass DN 1000 auf.

Durch die Strukturierungsmaßnahmen wird der gewässerökologische Zustand verbessert. Es ist keine Verschlechterung beim Hochwasserabfluss zu erwarten.

Brücken:

Bei der Eisenbahnbrücke über den Werkskanal in km 4,827 handelt es sich um eine Brücke über ein künstliches Gewässer mit konstantem Wasserspiegel aufgrund festgelegter Ausleitmenge. Die Notwendigkeit einer Betrachtung des Hochwasserabfuhrvermögens ist daher nicht gegeben.

Für die übrigen Brückenbauwerke sind gemäß Projekt keine Änderungen der Hochwasserverhältnisse zu erwarten, da gemäß Schnittdarstellung eine eindeutige Vergrößerung des Abflussquerschnittes und somit eine Verbesserung zum Bestand zu erkennen ist.

Für die Bauphase wurden schlüssige Konzepte vorgelegt, sodass auch während des Baus der Brücken keine Beeinträchtigung der Hochwasserabfuhr zu erwarten ist.

Es sind keine Änderungen an der Gewässersohle vorgesehen.

Erneuerung bzw. Verlängerung Durchlässe:

Die Situierung der Durchlässe ist unverändert. Im Zuge der Instandsetzungsmaßnahme wird eine Anpassung an geänderte Vorgaben (hinsichtlich Größe, Länge etc.) vorgenommen.

In den Projektunterlagen wurden bei der Erneuerung des Durchlasses das Abflussvermögen im Bestand und jenes gemäß Projekt gegenübergestellt. Die angesetzte betriebliche Rauigkeit ($k_b = 1,5$) ist aus fachlicher Sicht passend. Es ist festzustellen, dass überall eine Verbesserung des Durchflussvermögens zum Bestand vorliegt.

Die erneuerten Durchlässe können zwar vom Querschnitt her größere Wassermengen aufnehmen, allerdings ändern sich die Einzugsgebiete der Durchlässe nicht.

Neuerrichtung Durchlässe:

Der Neubau des Durchlasses bei km 24,469 ist im Projekt ausführlich beschrieben und hydraulisch bemessen. Durch diesen Neubau wird lediglich die Einleitstelle in den Saffenbach verändert, die abgeleitete Wassermenge (keine Änderung beim Einzugsgebiet) bleibt gleich.

Aus wasserbautechnischer Sicht sind die geplanten Maßnahmen bei den Durchlässen als Verbesserung anzusehen, es sind keine Verschlechterungen für öffentliche Interessen und fremde Rechte (sowohl Ober- als auch Unterlieger der Durchlässe) zu erwarten.

Die im Projekt als Verlängerung beschriebene Maßnahme beim bestehenden Durchlass bei km 25,467 ist aus wasserbautechnischer Sicht als Neubau eines Straßendurchlasses oberhalb eines bestehenden Bahndurchlasses zu sehen. Gemäß Projekt werden das Sohlgefälle und der Gerinnequerschnitt analog zum bestehenden Eisenbahndurchlass errichtet, es ist daher keine Verschlechterung bei den hydraulischen Verhältnissen zu erwarten.

Das betroffene Gewässer ist der Bichelgraben (gemäß IMAP-Karte „Gewässernetz“). Für den Bichelgraben existiert ein Gefahrenzonenplan der Wildbach- und Lawinenverbauung

(GZP Scheibbs, Rev. 2014). Demgemäß befindet sich der gegenständliche Projektbereich in der roten Gefahrenzone. **Es ist eine Stellungnahme der Wildbach- und Lawinenverbauung zu der geplanten Verrohrung einzuholen.**

Gemäß genereller Stellungnahme des WPO vom 12/2021 hinsichtlich Gewässerverrohrungen können Verrohrungen von Fließgewässern aus wasserwirtschaftlicher Sicht nur in begründeten Ausnahmefällen akzeptiert werden. Es ist jedenfalls die Einbringung von naturnahem Sohlsubstrat vorzusehen.

Bezüglich des Neubaus des Straßendurchlasses ist auch (wie bereits in der Vorbegutachtung gefordert) eine Stellungnahme des Amtssachverständigen für Gewässerbiologie einzuholen.

P&R und Oberflächenentwässerung bei Haltestellen und Bahnhöfen:

Die entwässerten Flächen sind hinsichtlich der möglichen Verschmutzung als F2-Fläche gemäß ÖWAV Regelblatt 45 einzuordnen.

Aus wasserbautechnischer Sicht entspricht die geplante Oberflächenentwässerung über begrünte Sickermulden mit mindestens 30 cm Humusfilter dem aktuellen Stand der Technik.

Die Versickerung von gering verschmutzten Dachwässern über Sickerschächte entspricht ebenfalls dem Stand der Technik.

Gleisentwässerung:

Aus wasserbautechnischer Sicht ist die Sanierung der bestehenden Entwässerungssysteme, auch bei Einbau von Fertigteilen (Grabenmauern), für den ordnungsgemäßen Betrieb einer Bahnanlage und für künftige Wartungsmaßnahmen jedenfalls erforderlich. Da sich durch diese Maßnahmen die Einzugsgebiete und anfallenden Wassermengen nicht ändern, sind keine Verschlechterungen für öffentliche Interessen und fremde Rechte zu erwarten.

Zum Grundwasser:

Im „Grundwasserschongebiet Erlauf – Golling an der Erlauf – Bergland“ (LGBl. 6950/28-0) ist für Eingriffe in den Boden, die eine Tiefe von 3,0 m überschreiten, eine wasserrechtliche Bewilligung erforderlich. Die Tieffundierung der Eisenbahnbrücke über den Werkskanal mittels Bohrpfählen ist aus wasserbautechnischer Sicht als derartiger Eingriff anzusehen. Gemäß geotechnisch-hydrogeologischem Gutachten sind weder quantitative noch qualitative Auswirkungen auf das Grundwasserregime zu erwarten.

Hinsichtlich der Herstellung des unbefestigten Ersatzweges innerhalb des Grundwasserschutzgebietes Brunnen 1, WVA Pöchlarn, sind gemäß geotechnisch-hydrogeologischem Gutachten keine nennenswerten Auswirkungen auf die Grundwasserqualität zu erwarten.

Zu den vorgebrachten Einwendungen von:

- Herrn Dipl.-Ing. (FH) Reinhard Sollböck, MBA vom 29. Mai 2025
 Er äußert Zweifel, ob die verwendeten HQ30- und HQ100-Bemessungsgrundlagen die tatsächlichen Risiken aufgrund der Zunahme von Starkregenereignissen noch adäquat abbilden.
 Für Bauten im HWA liegen zwei Projektbestandteile vor: wasserbauliche Maßnahmen bei km 8,300 – 9,200 (Bhf. Petzenkirchen) und wasserbauliche Maßnahmen bei km 23,600 – 24,100 (Wannenbauwerk und Spundwand).
 In beiden Projekten wurden die angesetzten hydrologischen Grundlagenwerte mit den aktuell vorliegenden Erwartungswerten aus einer naheliegenden Pegel-Messstation verglichen und auf Plausibilität geprüft. Aus wasserbautechnischer Sicht entspricht diese Vorgehensweise dem aktuellen Stand der Technik und es sind daher die im Projekt angesetzten Werte für den Hochwasserabfluss als plausibel zu erachten.
- Frau Dipl.-Ing. Ilse Derfler vom 2. Mai 2025:
 Sie bemängelt die hydrologische IST-Situation beim Durchlass in km 25,467 (Bichelgraben) als zu klein dimensioniert.
 Nun ist die Verlängerung dieses Durchlasses durch einen zusätzlichen Straßendurchlass geplant.
 Ich verweise dazu auf meine Ausführungen im Gutachten und dass diesbezüglich noch Stellungnahmen der Wildbach- und Lawinenverbauung und des Amtssachverständigen für Gewässerbiologie einzuholen sind.
- Herrn Johann Gröss vom 2. Mai 2025:
 Er befürchtet, dass aufgrund der Verlegung des Bahnsteiges bei km 22,5 der Abfluss von seinem Gst.-Nr. 566, KG Sölling, in den Bahngraben nicht mehr möglich ist.
 Aus wasserbautechnischer Sicht fließt gemäß der IMAK-Karte „Hangwasser“ bereits im IST-Zustand das Oberflächenwasser nicht in Richtung Bahn, sondern in Richtung der nördlich gelegenen Straße und in weiterer Folge in Richtung Erlauf. Eine negative Beeinträchtigung des Oberflächenabflusses ist nicht erkennbar. Auf das wasserwirtschaftliche Ziel der Versickerung der anfallenden Niederschlagswässer auf Eigengrund wird hingewiesen.

Zusammenfassend zeigen die Unterlagen aus wasserbautechnischer Sicht, dass

- keine Verschlechterung der Hochwasserabfuhr bei Brücken und Durchlässen im Vergleich zum Bestand,
- keine Beeinträchtigung der Hochwasserabfuhr durch die Errichtung des Wannenbauwerkes bei km 23,950 im Vergleich zum Bestand und
- die Oberflächenentwässerung dem aktuellen Stand der Technik entspricht und daher keine mehr als geringfügige Beeinträchtigung des Schutzgutes Grundwasser

zu erwarten ist.

Hinsichtlich des Straßendurchlasses bei km 25,467 kann eine abschließende Begutachtung erst nach Vorlage der Stellungnahmen der Wildbach- und Lawinenverbauung und des Amtssachverständigen für Gewässerbiologie erfolgen.

Vorläufige AUFLAGEN:

Brücken und Durchlässe:

1. Die Bauführungen im Gerinne sowie auf dem öffentlichen Wassergut haben im Einvernehmen mit GrundeigentümerInnen, der zuständigen Wasserbauverwaltung, den Fischereiberechtigten sowie den Erhaltungsverpflichteten zu erfolgen.
2. Die Lagerung oder Manipulation mit wassergefährdenden Stoffen (Treibstoffe, Schmiermittel etc.) im Abflussquerschnitt ist verboten. Ebenso sind das Waschen von Geräten im Abflussquerschnitt und die Einleitung von betonhaltigen Waschwässern in Gewässer verboten. Trübe Baustellenwässer dürfen bei der Einleitung in einen Vorfluter nur jenen Schwebstoffgehalt aufweisen, der nach der Passage dieser Wässer in einem Absetzbecken mit 30minütiger Aufenthaltszeit vorliegt.
3. Bei Hochwassergefahr sind unverzüglich die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen einzuleiten. Die natürlich vorhandene Hochwasserabflusskapazität und ein ungehinderter Abfluss der Hochwasserwelle sind zu gewährleisten. Dafür sind Baugeräte, Bauhilfseinrichtungen und zwischengelagerte Baumaterialien unverzüglich im notwendigen Umfang aus dem Hochwasserabflussbereich zu entfernen bzw. gegen Abschwemmen zu sichern.
4. Bei den Abbrucharbeiten der alten Brücken ist durch geeignete Maßnahmen dafür zu sorgen, dass das Gerinnebett von Bauschutt bzw. Bauteilen frei bleibt.

5. Die Gerinnesohle ist in natürlich vorhandenem Zustand zu belassen bzw. ist der vorhandene Zustand wiederherzustellen
6. Die Gerinnesohle beim Straßendurchlass bei km 25,467 ist mit einer durchgehenden Niederwasserrinne und mit vor Abschwemmen gesichertem Sohlsubstrat herzustellen.
7. Die Widerlager sind hydraulisch günstig in das Abflussprofil einzubinden und gegen Auswaschungen zu sichern.
8. Sämtliche Baumaßnahmen sind unter größtmöglichem Schutz bestehender Strukturen im Bachbett und an den Ufern durchzuführen. Der vorhandene Uferbewuchs ist im Rahmen der Baudurchführung weitgehend zu erhalten bzw. wieder neu auszupflanzen.
9. Die Funktion rechtmäßig bestehender Kanäle und sonstiger Einbauten ist wiederherzustellen. Erforderlichenfalls sind während der Bauzeit entsprechende Ersatzmaßnahmen durchzuführen.
10. Die lichte Höhe des Brückenprofils darf durch Einbauten (Aufhängungen) nicht vermindert werden.
11. Sämtliche absturzgefährlichen Bereiche des Brückenobjekts sind aus Personenschutzgründen durch standsichere und dauerhafte Geländer zu sichern.
12. Vorhandene Grenzzeichen im Arbeitsbereich sind vor Beginn der Arbeiten zu sichern. Nach Abschluss der Bauarbeiten sind zerstörte oder vorübergehend entfernte Grenzzeichen im Einvernehmen mit den betroffenen Grundeigentümern neu zu setzen.
13. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist das Bachprofil unverzüglich zu räumen und sind die Hilfsbauten zu entfernen.
14. Die verursachten Flurschäden sind entsprechend den Richtlinien der NÖ Landwirtschaftskammer zu vergüten.
15. Mit der Fertigstellungsmeldung ist eine Bestätigung über die **Standicherheit** der ausgeführten Brückenobjekte von einer fachkundigen Person vorzulegen.
16. Der Bewilligungsbescheid ist der Bau ausführenden Firma zur Kenntnis zu bringen.

17. Die Entwässerungsanlagen der Bahntrasse und die Durchlässe sind gemäß den internen ÖBB-Richtlinien als Betriebsvorschrift regelmäßig zu reinigen und zu warten, um die Abflussfähigkeit zu erhalten. Die Durchführung ist mit Datumsangabe zu dokumentieren.

Oberflächenentwässerung der Bahnhöfe / Haltestellen und P&R-Anlagen:

18. Die Muldensohle ist waagrecht herzustellen. Bei zu starker Geländeneigung ist die Mulde auf mehrere funktionstüchtige Abschnitte (Kaskaden) zu teilen.
19. Bei punktförmigen Zuläufen (z.B. Kaskaden) sind die Böschungen und der unmittelbar angrenzende Sohlbereich gegen Auskolkung (z.B. durch Platten) zu sichern.
20. Die Versickerungsmulden sind mit einem entsprechenden Überfahrschutz (Hindernisse z.B. unterbrochene Hochborde oder aufgelegte Steinblöcke) auszustatten/zubegrenzen, sodass ein Befahren der Mulden verhindert wird.
21. Vorhandene Schächte (z. B. Kabel- oder Sickerschächte der Dachflächenentwässerung) sind so dicht auszuführen bzw. abzudecken, dass keine verunreinigten Oberflächenwässer in diese gelangen können.
22. Die Muldenoberfläche ist sobald als möglich zu begrünen (geschlossene Gründücke).
23. Eine Betriebsvorschrift für die Entwässerungsanlagen ist durch eine einschlägige Fachperson ausarbeiten zu lassen. Die Vorschrift hat eine Beschreibung der Funktion der einzelnen Anlagenteile zu enthalten. Hinsichtlich der Wartung (Kanalstränge, Schächte und Filtermaterial) sind die notwendigen Kontroll- und Wartungsmaßnahmen und Prüfungen sowie die entsprechenden Zeitintervalle in der Betriebsvorschrift zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist auch auf die erforderlichen Maßnahmen bei Störfällen (z.B. Ölunfälle) einzugehen.
24. Die Durchführung aller nach Betriebsvorschrift notwendigen Maßnahmen und Kontrollen sowie alle die Anlage betreffenden besonderen Vorkommnisse sind mit Datumsangabe im Betriebsbuch festzuhalten.
25. Im Einzugsgebiet der Sickeranlagen ist Folgendes untersagt:
 - das Waschen von Fahrzeugen oder Geräten,
 - die Verwendung von Pestiziden und

- Manipulationen, Lagerungen und das Abstellen von Fahrzeugen und Geräten, bei welchen mit Flüssigkeitsverlusten gerechnet werden kann.
26. Allfällige Verunreinigungen im Bereich der befestigten Flächen und Mulden (z.B. durch Mineralöle) sind umgehend zu entfernen und nachweislich ordnungsgemäß zu entsorgen.
 27. Versickerungsmulden und -becken sind von allen sonstigen Nutzungen (z.B. Lagerflächen, Abstellflächen etc.) freizuhalten. Sie sind regelmäßig auf Zustand, Funktion und Verunreinigung zu kontrollieren und nach Bedarf instandzusetzen bzw. zu säubern.
 28. Im Zuge der Fertigstellungsmeldung ist von der ausführenden Baufirma zu bestätigen, dass die Entwässerungseinrichtung projektgemäß hergestellt wurde. Insbesondere ist auf die für den Muldenaufbau verwendeten Materialien, deren Aufbringung (Untergrundaufbau, Einbindung der Filterschicht, Fotodokumentation, ...) und auf die Mindeststärke der Filterschicht einzugehen. Die Bestätigung ist firmenmäßig zu unterfertigen.
 29. Mit der Fertigstellungsmeldung sind der Behörde folgende Unterlagen vorzulegen:
 - Bestätigung der ausführenden Baufirma, dass die Entwässerungseinrichtung projektgemäß hergestellt wurde. Etwaige Abweichungen sind zu begründen, zu beschreiben und planlich darzustellen.
 - Bestandslageplan der Entwässerungsanlage
 - Betriebsvorschrift
 - Nachweis bzw. Bestätigung der ausführenden Firma, dass die Sickerfähigkeit des Untergrundes den Annahmen laut Projekt entspricht

Umlegung Krottenbach

1. Die Bauführungen im Gerinne sowie auf dem öffentlichen Wassergut haben im Einvernehmen mit dem Grundeigentümer, der zuständigen Wasserbauverwaltung, dem Fischereiberechtigten sowie dem Erhaltungsverpflichteten zu erfolgen. Rechtzeitig vor Baubeginn, d.h., mindestens 14 Tage, ist der Fischereiausübungsberechtigte zu verständigen, um gegebenenfalls Abfischungen vornehmen zu können.

2. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass es zu keiner Trübung des Gewässers im Zuge der Baumaßnahmen kommt. Erforderlichenfalls sind Rückhalte- oder Absetzbecken vorzusehen.
3. Bei Hochwassergefahr sind unverzüglich die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen einzuleiten. Die natürlich vorhandene Hochwasserabflusskapazität und ein ungehinderter Abfluss der Hochwasserwelle sind zu gewährleisten. Dafür sind Baugeräte, Bauhilfseinrichtungen und zwischengelagerte Baumaterialien unverzüglich im notwendigen Umfang aus dem Hochwasserabflussbereich zu entfernen bzw. gegen Abschwemmen zu sichern.
4. Die Verwendung von Bauschutt oder ähnlichem zur Anschüttung der Böschung ist untersagt.
5. Die Böschungen sind ehestmöglich zu begrünen, um Erosionserscheinungen und Bodenabtrag zu vermeiden.
6. Die Lagerung oder Manipulation mit wassergefährdenden Stoffen (Treibstoffe, Schmiermittel etc.) ist im Abflussquerschnitt verboten. Das Waschen von Geräten im Abflussquerschnitt ist untersagt.
7. Nach Abschluss der Bauarbeiten ist der Baustellenbereich unverzüglich zu räumen und sind Hilfsbauten und Bauabfälle zu entfernen.
8. Die im Zuge der Gerinneumlegung errichteten Bauwerke sowie Sohl- und Ufersicherungen sind vom Bewilligungsinhaber zu erhalten.
9. Vorhandene Grenzzeichen im Arbeitsbereich sind vor Beginn der Arbeiten zu sichern. Nach Fertigstellung der Arbeiten sind zerstörte oder vorübergehend entfernte Grenzzeichen im Einvernehmen mit den betroffenen Grundeigentümern neu zu setzen.
10. Der Bewilligungsbescheid ist der bauausführenden Firma zur Kenntnis zu bringen.

Allgemeines

1. Vor Baubeginn ist das Einvernehmen mit nachfolgenden Personen bzw. Verantwortlichen herzustellen und sind folgende Anforderungen zu erfüllen:
 - Grundeigentum
Bei Errichtung von Anlagen der Entwässerung auf Privatgrundstücken ist unter Beiziehung der betroffenen GrundeigentümerInnen, einer Vertretung der Bauaufsicht und der bauausführenden Firma eine Trassenbegehung vorzunehmen. Hierbei ist die Detailplanung festzulegen und der bestehende Kulturzustand der

Grundstücke und der Zustand der bestehenden baulichen Anlagen festzustellen und zu dokumentieren. Nach dem Bau sind die Künetten entsprechend den ursprünglichen Untergrundverhältnissen aufzufüllen und der ursprüngliche Zustand der Oberfläche ist wiederherzustellen.

- Dränagen

Bei Querungen von Dränsträngen ist die Dränage im Querungsbereich wieder funktionsfähig herzustellen. Die ordnungsgemäße Übernahme durch die EigentümerInnen ist zu bestätigen und die schriftliche Bestätigung im Zuge der Fertigstellungsmeldung vorzulegen.

- Einbauten

Sämtliche Einbauten im Projektbereich sind zu erheben und mit den Einbautenträgern die erforderlichen Schutzvorkehrungen, Sicherheitsabstände und sonstigen notwendigen Maßnahmen festzulegen. Eine schriftliche Bestätigung der Einbautenträger über die vereinbarungsgemäße Ausführung ist im Zuge der Fertigstellungsmeldung vorzulegen.

- Erhaltungsverpflichtete

Bauliche Eingriffe an oder Einleitungen in Fließgewässer sind Erhaltungsverpflichteten mindestens 2 Wochen vor Baubeginn bekannt zu geben.

- Fischereiberechtigte

Bauliche Eingriffe an oder Einleitungen in Fließgewässer sind Fischerberechtigten mindestens 2 Wochen vor Baubeginn bekannt zu geben.

2. Die für die Wartung der Durchlässe und Entwässerungsanlagen zuständige Stelle ist im Zuge der Fertigstellungsmeldung bekannt zu geben.
3. In der für die Wartung zuständigen Stelle sind Lagepläne der gesamten Entwässerungen aufzulegen mit Kennzeichnung
 - der Kilometrierung,
 - der Grundstücksgrenzen und
 - aller Entwässerungsanlagen und Durchlässe bis zum Vorfluter.

L) Erklärungen

- des rechtsfreundlichen Vertreters von Frau Andrea Brandl, Mühling 9, 3250 Wieselburg, Frau Ing. Karin Jehle, Hart 1, 3250 Wieselburg, und Frau Eva Prankl, Mühling 10 – 11, 3250 Wieselburg, Herrn Mag. Dr. Klaus Gimpl, Rechtsanwalt:

Für diese Verfahren schreitet meine Kanzlei ein, bis dato liegen keine Pläne oder Unterlagen vor und wurden diese auch nicht übermittelt, sodass zu subjektiven Rechten, die beeinträchtigt sein können oder betroffen sind, noch keine Stellungnahme abgegeben werden kann. Es wird daher um Einräumung einer 14tägigen Frist nach Zustellung des ggst. Verhandlungsprotokolles ersucht und gleichzeitig die Zustellung der Verhandlungsschrift der heutigen Verhandlung beantragt.

Insbesondere ist die Übersendung von Plänen im Bereich Mühling 9 - 11 bzw. dieses Streckenabschnittes bis dato nicht erfolgt.

Weiters wurden die Pläne nicht, so wie sie von der Antragstellerin an die Behörde übermittelt wurde, an den rechtsfreundlichen Vertreter übermittelt, sodass auch aus diesem Grund bis dato keine Stellungnahme übermittelt werden konnte.

Insbesondere wird in Bezug auf die Anrainerin Eva Prankl vorgebracht, dass bei einer Inanspruchnahme der möglicherweise zu errichteten Begleitstraße eine Benutzung derselbigen unzumutbar ist, zumal bereits jetzt durch die Unternehmung der Firma Brandl etwa 100 LKW-Querungen und 80 Radladerquerungen über die bestehende Bahn getätigt werden. Diese Nutzung wird auch künftig aufrecht zu halten sein. Weitere Stellungnahmen bleiben vorbehalten.

Insbesondere wird sich im Namen von Frau Ing. Karin Jehle gegen die Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 15,688 ausgesprochen. Dies deshalb, zumal kein gleichwertiger Ersatzweg zur Verfügung gestellt werden kann. Auch diesbezüglich bleiben weitere Stellungnahmen vorbehalten.

Es wird ausdrücklich um die Übermittlung der Bezug habenden Pläne gebeten.

- von Herrn René Bicker, E-Werkgasse 2, 3253 Erlauf, in Vertretung von Herrn Anton und Frau Berta Bicker:

Laut den Entwurfsunterlagen soll der Ersatzweg auf den Grundstücken der o.a. Eigentümer (Gst.-Nr. 805, 804/1, 801/2 und 800/6, alle KG Erlauf) geführt werden.

Es ist nunmehr geplant, den Ersatzweg auf den Gst.-Nr. 801/1, 800/1, 798/1, KG Erlauf, (Eigentümer Otto Fendt, Erlauf) zu führen.

Aufgrund der Wegeänderung entfallen die Grundstücksbeanspruchungen der Gst.-Nr. 807 und 806, KG Erlauf (Fam. Bicker).

Das Gst.-Nr. 857, KG Erlauf, (Eigentümer: ÖBB Infrastruktur AG) wird abgegolten mit Teilen des Ersatzweges auf den Gst.-Nr. 805, 804/1, 801/2 und 800/6, KG Erlauf.

Die Inanspruchnahme des Gst.-Nr. 781/2, KG Erlauf, (anderer Grundstückseigentümer) entfällt, da der Ersatzweg verlegt wird.

- des Vertreters der Stadtgemeinde Wieselburg:

Es gibt den Einwand hinsichtlich der Errichtung des Funkmastes im Bereich des Bahnhofsa-reals. Hierfür soll ein neuer Standort gesucht werden. Mögliche Alternativen werden durch die Stadtgemeinde Wieselburg vorgeschlagen. Hierfür ist es seitens der Antragstellerin notwendig, im Vorfeld die Regelpläne der Funkmasten an die Stadtgemeinde zu übermitteln, um mit den möglichen Grundeigentümern Gespräche zu führen.

- der Vertreter der Marktgemeinde Purgstall an der Erlauf:

Seitens der Antragsstellerin wurde zugesagt, dass in Schauboden ein Fußgängerübergang errichtet wird. Es wird daher um die Übermittlung der aktualisierten Pläne ersucht.

- von Herrn Christoph Haselberger:

Der nichtöffentliche Eisenbahnübergang in km 16,897 der ÖBB-Strecke Pöchlarn – Scheibbs soll aufgrund der vielen notwendigen landwirtschaftlichen Fahrten aufrechterhalten werden, weil ansonsten auf der L B25 mehr Gefahren entstehen. Dieser Bahnübergang ermöglicht ein gerades Überqueren der L B25.

- der Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG:

Einleitend wird auf den Antrag vom 17. Dezember 2024, alle nachfolgenden Stellungnahmen, Ergänzungen und Informationen sowie die vorgelegten Planunterlagen, Berichte und das Gutachten gemäß § 31a EisbG verwiesen; hervorzuheben ist dabei, dass aufgrund der bis zur Verhandlung eingelangten Stellungnahmen der Amtssachverständigen bereits ergänzende Unterlagen vorgelegt wurden.

Soweit von einzelnen Parteien oder Beteiligten gegen das Vorhaben Einwendungen oder widersprechende oder verspätete Anträge erstattet wurden, mögen diese, sofern die Projektwerberin ihnen nicht ausdrücklich zustimmte, ab- bzw. zurückgewiesen bzw. auf den Zivilrechtsweg verwiesen werden.

Es wird um antragsgemäße Entscheidung ersucht.

I. ALLGEMEINE THEMEN:

1. Lärm- und Erschütterungsschutz

Lärm:

Die SchIV stellt auf den Schutz der menschlichen Gesundheit ab. Ihre Grenzwerte bilden eine ausreichende Grundlage für die Beschreibung und Bewertung lärmbedingter Auswirkungen eines Eisenbahnvorhabens; sie genügen der Anforderung einer sachlich gerechtfertigten, bundesweit einheitlichen Anwendung von Lärmschutzstandards gemäß dem Stand der Technik. Die Anwendung der Kriterien der SchIV widerspricht auch nicht den unionsrechtlichen Vorgaben, da diese keine spezifischen Vorgaben hinsichtlich einzuhaltender Grenzwerte normieren. Die Guidelines der WHO haben grundsätzlich lediglich empfehlenden Charakter und sind nicht unmittelbar anwendbar.

Laut Prognoseberechnungen werden die Grenzwerte der SchIV auch nach der Realisierung des Projekts eingehalten. Für die Betriebsphase ist die Setzung von aktiven oder passiven Lärmschutzmaßnahmen daher nicht vorgesehen.

Erschütterungen:

Bei projektgemäßer Ausführung des Vorhabens ist sowohl für Anrainer als auch für Bauwerke ein ausreichender Erschütterungsschutz gemäß den relevanten ÖNORMEN gegeben.

2. Information über die Bauabwicklung

Die teilweise Durchführung der zur Umsetzung des Vorhabens erforderlichen Baumaßnahmen zu Nachtzeiten und am Wochenende ist aufgrund der das Eisenbahnunternehmen treffenden Betriebspflicht zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs unvermeidlich, wird aber gemäß dem Bauprogramm auf das baulegistisch mögliche Minimum reduziert, um Belästigungen von Anrainern möglichst gering zu halten. Die Projektwerberin wird die Anrainer über die Bauabwicklung ausreichend und zeitgerecht informieren und auch eine Ansprechperson vor Ort namhaft machen.

3. Schäden

Das Projekt beinhaltet ausreichende Schutzvorkehrungen zur Vermeidung von Schäden. Allenfalls dennoch auftretende Schäden werden nach Maßgabe der zivilrechtlichen Bestimmungen abgehandelt.

4. Hochbaubeweissicherung

Die Projektwerberin lässt Beweissicherungen von Objekten innerhalb des determinierten Nahebereiches durch unabhängige Sachverständige durchführen. Das Ergebnis der Beweissicherung wird den Betroffenen zur Verfügung gestellt.

5. Brunnen

Das Projekt sieht auch Beweissicherungen für Brunnen vor. Dabei soll festgestellt werden, ob und inwieweit Wassernutzungen durch das Projekt quantitativ und qualitativ beeinflusst werden. Soweit es zu nachteiligen Auswirkungen kommt, wird hierfür im Rahmen der geltenden Rechtslage Ersatz geleistet.

Soweit ein Eingriff in wasserrechtlich geschützte Rechte (siehe § 12 WRG 1959) erforderlich wird, sind der Projektwerberin gegebenenfalls die Zwangsrechte im Sinne der §§ 60 ff leg.cit. einzuräumen.

6. Einbauten

Mit den Eigentümern von Einbauten wird zeitgerecht Kontakt aufgenommen und erforderlichenfalls die Verlegung von Einbauten veranlasst. Die Kostentragung erfolgt auf Basis der vorliegenden Vereinbarungen.

7. Zufahrten und Wege

Berührte Zufahrten und Wege werden gemäß § 20 EibG aufrechterhalten bzw. wiederhergestellt. Mögliche Einschränkungen während der Bauphase erfolgen in Abstimmung mit den Grundeigentümern.

8. Oberflächenabflussverhältnisse

Die Aufrechterhaltung der Oberflächenabflussverhältnisse bzw. die schadlose Abfuhr der anfallenden Oberflächenwässer ist projektgemäß sichergestellt.

9. Luft

Durch die Elektrifizierung der Strecke wird die Dieseltraktion weitgehend entfallen; es ist daher mit einer Verbesserung der Luftqualität zu rechnen.

10. Grundeinlöse

Der Erwerb der erforderlichen Grundstücke und Rechte erfolgt auf Basis von Gutachten gerichtlich beeideter bzw. zertifizierter Sachverständiger. Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen werden nach Maßgabe der getroffenen Vereinbarungen rekultiviert zurückgestellt.

Erforderlichenfalls werden Grenzzeichen im Baubereich gesichert und nach Baufertigstellung wiederhergestellt. Die Auswahl bzw. Versetzung von Grenzzeichen erfolgt nach Maßgabe des Bestandes und nach den Vorgaben des Vermessungsgesetzes.

Bei Dienstbarkeiten ist das Ausmaß der Einschränkungen durch die jeweilige Dienstbarkeitsdefinition beschränkt.

Die Projektwerberin strebt privatrechtliche Einigungen mit den Liegenschaftseigentümern auf Basis der Gutachten an und wird mit den Betroffenen Kontakt aufnehmen, um die weitere Vorgehensweise abzustimmen.

II. STELLUNGNAHME ZU DEN AUSFÜHRUNGEN DER VON DER BEHÖRDE BEIGEZOGENEN AMTSSACHVERSTÄNDIGEN UND NICHTAMTLICHEN SACHVERSTÄNDIGEN:

Die Projektunterlagen wurden den von der Behörde beigezogenen Sachverständigen bereits im Vorfeld übermittelt. Soweit Ergänzungen/Änderungen erforderlich waren, wurden das Einreichprojekt überarbeitet. Die überarbeiteten Unterlagen wurden der Behörde bereits übermittelt.

Zur Stellungnahme des Amtssachverständigen für Elektrotechnik vom 17. April 2025:

Zu den Ausführungen des Amtssachverständigen für Elektrotechnik wurde mit Schreiben vom 19. Mai 2025 Stellung genommen und das Einreichoperat sowie das Gutachten gemäß § 31a EISbG wurden diesbezüglich ergänzt.

Zur Stellungnahme der Amtssachverständigen für Wasserbautechnik vom 23. April 2025:

Zu den Ausführungen der Amtssachverständigen für Wasserbautechnik wurde mit Schreiben vom 27. Mai 2025 Stellung genommen und das Einreichoperat sowie das Gutachten gemäß § 31a EisbG wurden diesbezüglich ergänzt.

Zum Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen für Erschütterungsschutz und Sekundärschall vom 16. April 2025:

Die Ausführungen des nichtamtlichen Sachverständigen werden zur Kenntnis genommen.

Zur Stellungnahme des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb vom 13. Mai 2025:

Zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen gemäß § 49 EisbG:

Soweit durch das Projekt geänderte Sicherungen von Eisenbahnkreuzungen erforderlich sind, ist die Art der Sicherung in einem gesonderten Verfahren gemäß § 49 EisbG festzulegen. Im gegenständlichen Projekt ist lediglich die Genehmigung jener baulichen Maßnahmen beantragt, die durch die Verlegung von Einschaltkontakten bei ansonsten gleichbleibender Sicherungsart iSd § 49 EisbG erforderlich sind. Diesbezüglich werden die aufrechten Sicherungsbescheide gemäß § 49 EisbG noch anzupassen sein.

Soweit eine Anpassung der Einschaltkontakte durch die neue Stellwerkstechnologie (Fernsteuerung durch die BFZ) sowie Abänderung der Geschwindigkeiten auf der Strecke aufgrund der Trassierungsanpassungen im Zuge des Attraktivierungsprojekts erfolgen, werden die Bescheide gemäß § 49 EisbG ebenfalls anzupassen sein.

Zur Auflassung von Eisenbahnkreuzungen:

Anlässlich der Projektumsetzung sollen auch Eisenbahnkreuzungen aufgelassen werden, für die bereits rechtskräftige Anordnungen gemäß § 48 EisbG vorliegen.

Soweit hinsichtlich der Auflassung von Eisenbahnkreuzungen noch keine rechtskräftigen Anordnungen gemäß § 48 EisbG vorliegen, ist darauf zu verweisen, dass eine Genehmigung dieser Maßnahmen gemäß der Judikatur des VwGH (VwGH 21. Oktober 2014, GZ 2012/03/0178) im eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren gemäß §§ 31 ff iVm § 20 EisbG miterteilt werden kann. Nachdem laut derzeitigem Kenntnisstand die Umsetzung des Bauvorhabens nicht wie ursprünglich

vorgesehen bereits ab 2026 erfolgen soll, wird der Antrag auf Auflassung der Eisenbahnkreuzungen noch ergänzend auf § 48 leg.cit. gestützt.

In diesem Zusammenhang wird angemerkt, dass die Auflassung folgender Eisenbahnkreuzungen erst nach den im Projekt vorgesehenen Umbaumaßnahmen möglich ist:

- km 4,094 (der Rückbau in eine Fußgänger-EK setzt den Rückbau des Bahnhofs Erlauf in eine Haltestelle voraus)
- km 4,258 (die vollständige Auflassung setzt den Rückbau des Bahnhofs Erlauf in eine Haltestelle voraus)
- km 4,535 (die vollständige Auflassung setzt den Rückbau des Bahnhofs Erlauf in eine Haltestelle voraus)
- km 9,202 (der Rückbau in eine Fußgänger-EK setzt die Errichtung des neuen Kreuzungsbahnhofs Petzenkirchen voraus)
- km 17,150 (die vollständige Auflassung dieser EK setzt die Neutrassierung der Strecke von ca. km 16,975 bis km 17,723 voraus)
- km 17,367 (die vollständige Auflassung dieser EK setzt die Neutrassierung der Strecke von ca. km 16,975 bis km 17,723 voraus)
- km 17,723 (der Rückbau in eine Fußgänger-EK setzt die Errichtung des neuen Kreuzungsbahnhofs Schauboden voraus)
- km 18,098 (die vollständige Auflassung setzt die Errichtung des neuen Kreuzungsbahnhofs Schauboden voraus)
- km 18,633 (die vollständige Auflassung setzt die Errichtung des neuen Kreuzungsbahnhofs Schauboden voraus)
- km 18,786 (die vollständige Auflassung setzt die Errichtung des neuen Kreuzungsbahnhofs Schauboden voraus)
- km 18,961 (die vollständige Auflassung setzt die Errichtung des neuen Kreuzungsbahnhofs Schauboden voraus)

Zur Stellungnahme des Sachverständigen für Brandschutz vom 24. März 2025:

Die Ausführungen des Sachverständigen werden zur Kenntnis genommen.

Zur Stellungnahme des Amtssachverständigen für Forst der Bezirkshauptmannschaft Melk vom 2. April 2025:

Zu den Ausführungen wurde mit E-Mail vom 17. April 2025 Stellung genommen.

III. STELLUNGNAHME ZU DEN FRISTGERECHT ABGEGEBENEN STELLUNGNAHMEN VON PARTEIEN UND BETEILIGTEN:

1. Zur Stellungnahme des Landes Niederösterreich, NÖ Straßendienst und der Abteilung Brückenbau, vom 30. April 2025:

Die Projektwerberin strebt den Abschluss eines Übereinkommens (u.a. zur Kostenfrage) mit dem NÖ Straßendienst an und wird diesbezüglich zeitgerecht den Kontakt zu ihm herstellen. Ebenso wird die Durchführung von Massentransporten, Beweissicherungen udgl. zeitgerecht mit dem NÖ Straßendienst abgestimmt. Die straßenrechtliche Bewilligung gemäß § 12 NÖ Straßengesetz ist vom NÖ Straßendienst zu beantragen.

2. Zur Stellungnahme der Netz NÖ GmbH vom 19. März 2025 bzw. 15. April 2025:

Zu den Ausführungen der Netz NÖ GmbH wurde bereits mit E-Mail vom 17. April 2025 Stellung genommen.

3. Zur Stellungnahme der Republik Österreich (Land- und Forstwirtschaftsverwaltung – Wasserbau) vom 18. März 2025:

Die Anfrage wurde mit E-Mail vom 23. April 2025 beantwortet.

4. Zur Stellungnahme der Austrian Power Grid AG, vertreten durch Christoph Dachs, vom 29. April 2025:

Die Projektwerberin nimmt die Ausführungen der APG zur Kenntnis. Die Einhaltung der geforderten Sicherheitsabstände wird bei der Ausarbeitung des Detailprojekts berücksichtigt. Hinsichtlich der sicherungstechnischen Unterweisung wird zeitgerecht Kontakt mit den Vertretern der APG aufgenommen. Fragen der Kostentragung sind nicht Gegenstand des Baugenehmigungsverfahrens, sondern zivilrechtlich zu behandeln.

5. Zur Stellungnahme von Ing. Karin Jehle, Hart 1, 3250 Wieselburg, vertreten durch Herrn Mag. Dr. Klaus Gimpl, Rechtsanwalt, vom 2. Mai 2025:

Frau Ing. Jehle ist Eigentümerin der Gst.-Nr. 1065/2, 1066, 1073/2, 1376 und 1377, KG Mühling, die zum Teil für die Errichtung von Bahngräben und der Oberleitung in Anspruch genommen werden müssen; im Fall des Gst.-Nr. 1065/2 beträgt diese Fläche rund 77 m², vom Gst.-Nr. 1073/2 sind 57 m² und vom Gst.-Nr. 1066 sind 8 m² betroffen. Bei den Gst.-Nr. 1375 und 1377 kommt es zu Änderungen des

Bauverbotsbereichs. Die Projektwerberin wird mit Frau Ing. Jehle bzw. ihrem rechtsfreundlichen Vertreter zeitgerecht Kontakt aufnehmen, um die erforderlichen Grundeinlösen einvernehmlich zu regeln.

Der Antrag auf eisenbahnrechtliche Baugenehmigung wurde bereits mit Edikt vom 5. März 2025 veröffentlicht, das Angaben zu Zeit und Ort einer möglichen Einsichtnahme enthielt.

6. Zur Stellungnahme von Brigitte Künstle-Schönhofer, Schauboden 57, 3251 Purgstall, vom 25. April 2025:

Die Projektwerberin beabsichtigt, die Eisenbahnkreuzung in km 17,723 für den Fußgängerverkehr aufrechtzuerhalten. Der „Weg des Friedens“ müsste in einem kleinen Teilbereich verlegt werden. Diesbezüglich werden noch geänderte Einreichunterlagen vorgelegt.

Die Querungsmöglichkeiten über die Bundesstraße sind allerdings nicht Teil des Projekts. Derartige Fragen wären mit dem Straßenerhalter zu klären; die Projektwerberin hat diesbezüglich keine Gestaltungsmöglichkeiten. Die Situierung der Bushaltestelle bedarf einer Regelung zwischen VOR und Land NÖ; die Projektwerberin kann diesbezügliche Anregungen der Parteien allenfalls weiterleiten.

7. Zur Stellungnahme von Johann Buchmasser, Schauboden 59, 3251 Purgstall, vom 29. April 2025 und weiteren Anrainern im Bereich von Schauboden:

Die Projektwerberin beabsichtigt, die Eisenbahnkreuzung in km 17,723 für den Fußgängerverkehr aufrechtzuerhalten. Der „Weg des Friedens“ müsste in einem kleinen Teilbereich verlegt werden. Diesbezüglich werden noch geänderte Einreichunterlagen vorgelegt.

Die Querungsmöglichkeiten über die Bundesstraße sind allerdings nicht Teil des Projekts. Derartige Fragen wären mit dem Straßenerhalter zu klären; die Projektwerberin hat diesbezüglich keine Gestaltungsmöglichkeiten. Die Situierung der Bushaltestelle bedarf einer Regelung zwischen VOR und Land NÖ; die Projektwerberin kann diesbezügliche Anregungen der Parteien allenfalls weiterleiten.

8. Zur Stellungnahme von Johann Gröss, Sölling 6, 3251 Purgstall, vom 2. Mai 2025:

Herr Gröss ist Eigentümer des Gst.-Nr. 568/3, KG Sölling. Zwischen dem Straßendurchlass bei km 22,528 und dem Durchlass bei km 22,494 ist noch eine Verbindung erforderlich, die im Projekt auch umgesetzt wird. Ein um diese Verbindung ergänzter Lageplan wird noch vorgelegt. Bei der Eisenbahnkreuzung in

km 22,7 (richtig: km 22,688) handelt es sich um einen nicht-öffentlichen Eisenbahnübergang, der nur von einem bestimmten Personenkreis benutzt werden darf. Durch die Auflassung dieses nicht-öffentlichen Eisenbahnübergangs wird es daher – auch laut Ausführungen der Verkehrsplaner bzw. der Sachverständigen für Verkehr - zu keiner signifikanten Erhöhung des Verkehrsaufkommens kommen.

Die Frist für die Fertigstellung der Lagerhalle zwischen km 22,580 und km 22,160 links der Bahn betrug drei Jahre und ist mittlerweile abgelaufen. Sollte Herr Gröss noch Interesse an der Errichtung bestehen, wäre der Abschluss eines neuerlichen Übereinkommens erforderlich.

9. Zur Stellungnahme von Dipl.-Ing. (FH) Reinhard Sollböck, MBA, Unterer Saffenweg 14, 3270 Scheibbs, vom 29. April 2025:

Allgemeine Anmerkungen:

Der Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG wurde mit Edikt vom 5. März 2025 kundgemacht, das auch Angaben zu Zeit und Ort einer möglichen Einsichtnahme in die Projektunterlagen enthielt. Die Parteien haben die Möglichkeit, Kopien anzufertigen bzw. auf eigene Kosten anfertigen zu lassen.

Durch das Informationsblatt sollte nicht der Eindruck erweckt werden, dass es sich um die Mitteilung einer Behörde handelt. Demzufolge war im Impressum die ÖBB-Infrastruktur AG angeführt.

Zur UVP-Pflicht des Vorhabens:

Bei der Erlaubtalbahn handelt es sich um eine Nebenbahn, sodass für die Beurteilung einer allfälligen UVP-Pflicht des Vorhabens die Tatbestände nach Anhang 1 Z 10 UVP-G 2000 zu betrachten waren. Die Prüfung ergab, dass durch das Vorhaben kein Tatbestand des Anhangs 1 Z 10 UVP-G 2000 erfüllt wird.

Zu den Lärmimmissionen:

Für die schalltechnische Untersuchung wurden die Betriebsdaten der ÖBB-Infrastruktur AG mit den Jahresdurchschnittswerten von 2019 herangezogen. Da mittlerweile auch die Betriebsdaten aus dem Jahr 2023 (Bestandsverkehr) und – für das Dimensionierungsprogramm die Prognosedaten für die Jahre 2035+ – vorliegen, wurden die dort angeführten Jahresdurchschnittswerte des Zugverkehrs in die schalltechnische Untersuchung übernommen und die Schallemissionen und -immissionen rechnerisch neu ermittelt. Die neu ermittelten Werte sind in den Untersuchungsbericht (Datum Mai 2025) der Nachreichung eingeflossen.

Auf der Erlaufalbahn werden im Personenverkehr überwiegend Dieseltriebwagen der Baureihe BR 5047 eingesetzt. Bei der Emissionsermittlung des Bestandsverkehrs wurden daher auch Personenzüge der BR 5047 berücksichtigt. Der Einsatz von Personenzügen mit scheibengebremsten Wagen mit Dieseltriebfahrzeug (z.B. BR 2016) ergibt im Rechenansatz etwa gleich hohe bzw. geringfügig höhere Emissionswerte. Da die Ermittlung der Bestandslärmbelastung ausschließlich zur Festlegung der Immissionsgrenzwerte für die Immissionsbelastung des künftigen Betriebs nach der Projektumsetzung dient, liegt der gewählte Emissionsansatz mit Dieseltriebwagen BR 5047 im Sinne des Anrainerschutzes „auf der sicheren Seite“, weil sich dadurch niedrigere Grenzwerte für die Lärmimmissionen nach der Projektumsetzung ergeben. In der Untersuchung wurde die durchschnittliche Zuglänge mit 40 m berücksichtigt; diese Länge ist ein Durchschnittswert für Dieseltriebwagenzüge mit 1 bis 2 Wagen.

Schallmessungen dienen im Wesentlichen dazu, das erstellte Schallberechnungsmodell punktuell zu überprüfen. Dabei ist es nicht erforderlich, in allen Siedlungsbereichen Messungen durchzuführen. Bei der Auswahl der Messpunkte werden grundsätzlich Standorte gewählt, in denen aufgrund der örtlichen Nähe zur Anlage mit besonders hohen Lärmimmissionen zu rechnen ist.

Grundsätzlich wurde der gesamte antragsgegenständliche Streckenbereich schalltechnisch auf Erhöhungen der Schallemissionen aufgrund der geplanten Geschwindigkeitsanhebungen untersucht. In jenen Bereichen, in denen Erhöhungen von mehr als 2 dB aufgrund der geplanten Geschwindigkeitsanhebung ermittelt wurden, erfolgten eine Detailuntersuchung (unter Berücksichtigung der Topographie sowie von Schallhindernissen und Reflexionsflächen) und Überprüfung, ob die Grenzwerte der SchIV an den beurteilungsrelevanten Immissionspunkten (Wohngebäude entlang der Bahnstrecke) eingehalten werden. In Streckenabschnitten, in denen infolge der geplanten Geschwindigkeitsanhebungen eine emissionsseitige Erhöhung von weniger als 2 dB erfolgt, kann es (bei ansonsten keinen relevanten baulichen Änderungen) auch zu keinen immissionsseitigen Erhöhungen von mehr als 2 dB kommen. Auch in Bereichen mit wesentlichen (schallrelevanten) Lageänderungen und Gleiszulegungen (Kreuzungsbahnhöfen) erfolgten eine Detailuntersuchung und Überprüfung, ob die Grenzwerte der SchIV eingehalten werden. Die Erhöhung der Zugzahlen allein bedingt noch keine Untersuchung der daraus resultierenden Lärmimmissionen oder Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen.

Allgemein ist noch anzumerken, dass das Bau- und Betriebsprogramm den Bau bzw. den Betrieb als „Programm“ oder „Prognose“ insoweit beschreibt, als dies insbesondere für die Verkehrseinschätzung erforderlich ist. So erfolgt die Dimensionierung der erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsschutzkriterien für Lärm, Erschütterungen und Sekundärschall auf Basis der dem Programm zugrundeliegenden Ausgangsdaten zum Verkehrsaufkommen.

Das Bau- und Betriebsprogramm und die darin enthaltenen Zugzahlen selbst sind somit aber nicht Bestandteil des Antrags auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung.

Auch der Streckenbereich von km 23,800 bis km 24,400 wurde in der Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung im Detail näher untersucht. In diesem Abschnitt sind eine Tieferlegung der Gleistrasse (Bereich Brücke L B25) und die Errichtung eines Wannenbauwerks geplant. Weiters ist in diesem Abschnitt eine geringe Geschwindigkeitsanhebung von derzeit 50 km/h auf 60 km/h vorgesehen. Wie die Berechnungen der Immissionspegel zeigen, ergeben sich aufgrund der geplanten Maßnahmen Erhöhungen von weniger als 2 dB, sodass gemäß Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) weder bahn- noch objektseitige Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.

Grundsätzlich können bei Gleisbogenradien von <500 m Bogengeräusche (Kurvenquietschen) auftreten. Die bei eventuellem Auftreten von Bogengeräuschen resultierenden Beurteilungspegel des Bahnverkehrslärms (Bahnverkehrslärm inkl. Bogengeräusche) werden im Rahmen einer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung für die Bestandsituation sowie für die Situation nach Projektumsetzung rechnerisch ermittelt und die Einhaltung der gültigen Grenzwerte wird überprüft.

Zum Standort der Oberleitungsmaste:

Der Standort der Oberleitungsmaste wird erst im Rahmen der Erstellung des Detailprojekts festgelegt. Unabhängig davon wird die Möglichkeit einer Verschiebung der Mastgasse zwischen den Eisenbahnkreuzungen in km 24,035 und km 24,222 vorab geprüft. Sollte dies nicht möglich sein, wird die Projektwerberin zeitgerecht mit Herrn Dipl.-Ing. (FH) Sollböck, MBA Kontakt betreffend die Grundeinlöse aufnehmen. Grundsätzlich erfolgt der Erwerb der erforderlichen Grundstücke und Rechte auf Basis von Gutachten gerichtlich beeideter bzw. zertifizierter Sachverständiger.

Zur Verschlechterung der Abflussverhältnisse:

Entlang des gesamten Projektgebiets und insbesondere auch im Bereich des im Eigentum von Herrn Dipl.-Ing. (FH) Sollböck, MBA stehenden Gst.-Nr. 1115/2, KG Brandstatt, kommt es – wie aus dem „§ 31a-Gutachten“, den wasserbautechnischen Planunterlagen sowie der ergänzenden Stellungnahme der Projektwerberin vom 27. Mai 2025 hervorgeht – zu keinen Verschlechterungen der Abflussverhältnisse. Im Übrigen liegt das Gst.-Nr. 1115/2, KG Brandstatt, auch außerhalb des HQ30- und des HQ100-Bereichs der Erlauf.

10. Zur Stellungnahme von Mag. Barbara Heigl, Unterer Saffenweg 1/2, 3270 Scheibbs, vom 28. und 30. April 2025:

Der Standort der Oberleitungsmaste wird erst im Rahmen der Erstellung des Detailprojekts festgelegt. Bei Errichtung der Mastgasse auf der gegenüberliegenden Seite müsste allerdings ein anderes Privatgrundstück in Anspruch genommen werden. Die Projektwerberin wird zeitgerecht mit Frau Mag. Heigl Kontakt betreffend die Grundeinlöse aufnehmen. Grundsätzlich erfolgt der Erwerb der erforderlichen Grundstücke und Rechte auf Basis von Gutachten gerichtlich beeideter bzw. zertifizierter Sachverständiger. Entschädigungen aufgrund optischer Beeinträchtigungen durch die Oberleitungsmasten sind nicht entschädigungsfähig. Soweit es beim Bau der Anlagen zu Beschädigungen am Eigentum Dritter kommt, wird der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt (z. B. Wiederherstellung von Zäunen).

11. Zur Stellungnahme von Manfred Prinz, Unterer Saffenweg 4, 3270 Scheibbs, vom 29. April 2025:

Der Standort der Oberleitungsmaste wird erst im Rahmen der Erstellung des Detailprojekts festgelegt. Unabhängig davon wird die Möglichkeit einer Verschiebung der Mastgasse zwischen den Eisenbahnkreuzungen in km 24,035 und km 24,222 vorab geprüft.

Sollte dies nicht möglich sein, wird die Projektwerberin zeitgerecht mit Herrn Prinz Kontakt betreffend die Grundeinlöse aufnehmen. Grundsätzlich erfolgt der Erwerb der erforderlichen Grundstücke und Rechte auf Basis von Gutachten gerichtlich beeideter bzw. zertifizierter Sachverständiger. Ablösen für die optische Entwertung des Grundstücks aufgrund der Mastgassen sind allerdings nicht vorgesehen. Soweit es beim Bau der Anlagen zu Beschädigungen am Eigentum Dritter kommt, wird der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt (z. B. Wiederherstellung von Zäunen).

Die Immissionsgrenzwerte der SchIV werden im Bereich der Liegenschaft von Herrn Prinz eingehalten. Die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen ist daher nicht vorgesehen.

12. Zur Stellungnahme von Ing. Reinhard Ekker MA MSc, Unterer Saffenweg 6, 3270 Scheibbs, vom 30. April 2025:

Die Errichtung der Mastgasse auf der gegenüberliegenden Seite des Grundstücks bei km 24,2 wird geprüft. Sollte dies nicht möglich sein, wird die Projektwerberin zeitgerecht mit Herrn Ing. Ekker MA MSc Kontakt betreffend die Grundeinlöse aufnehmen. Grundsätzlich erfolgt der Erwerb der erforderlichen Grundstücke und Rechte auf Basis von Gutachten gerichtlich beeideter bzw. zertifizierter Sachverständiger.

13. Zur Stellungnahme von Michael Schinnerer, Unterer Saffenweg 9, 3270 Scheibbs, vom 28. April 2025:

Eine eventuelle Verschiebung der P&R-Anlage Saffen ist davon abhängig, in welchem Bereich der VOR bzw. das Land NÖ die Bushaltestelle errichtet. Aus Sicht der Projektwerberin muss die P&R-Anlage so situiert sein, dass es zu keiner Häufung von Gleisüberschreitungen kommt.

14. Zur Stellungnahme von Gertraud Pieber und Robert Wenighofer, Oberer Saffenweg 1/2, 3270 Scheibbs, vom 28. April 2025:

Frau Pieber und Herr Wenighofer sind Eigentümer der Gst.-Nr. 1134 und 1143, KG 22103 Brandstatt. Es ist ein Grundstückserwerb im Ausmaß von rund 90 m² erforderlich. Die Projektwerberin wird zeitgerecht mit Frau Pieber und Herrn Wenighofer Kontakt betreffend die Grundeinlöse aufnehmen. Grundsätzlich erfolgt der Erwerb der erforderlichen Grundstücke und Rechte auf Basis von Gutachten gerichtlich beeideter bzw. zertifizierter Sachverständiger.

Soweit durch die Bauarbeiten fremdes Eigentum beschädigt wird, wird der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt (z.B. Wiederherstellung der Gartenmauer, des Komposthaufens und Kabelbeschädigungen).

15. Zur Stellungnahme von Rudolf Sollböck, Saffen 52, 3270 Scheibbs, vom 28. April 2025:

Herr Sollböck ist Eigentümer des Gst.-Nr. 1115/1, KG Brandstatt. Es wird noch geprüft, ob eine Verlegung der Mastgasse auf die andere Seite des Gleises möglich

ist. Gegebenenfalls wäre zumindest eine geringere Inanspruchnahme des Grundstücks erforderlich.

Für die Errichtung eines Zufahrtswegs parallel zur Eisenbahntrasse ist eine Genehmigung gemäß § 42 f EisbG erforderlich. Eine Zufahrt zur Eisenbahnkreuzung in km 24,035 (Bestands-km 24,070) wird nicht zulässig sein.

Soweit es beim Bau der Anlagen zu Beschädigungen am Eigentum Dritter kommt, wird der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt (z. B. Wiederherstellung von Zäunen).

16. Zur Stellungnahme von Dipl.-Ing. Ilse Derfler, Brandstatt 8, 3270 Scheibbs, vom 2. Mai 2025:

Bei Aufrechterhaltung der Eisenbahnkreuzung in km 25,347 wäre eine technische Sicherung erforderlich, die auch von der Gemeinde befürwortet wird. Hinsichtlich der Breite des Ersatzweges wird aber noch Kontakt mit der Gemeinde aufgenommen, um zu klären, ob eine geringere Straßenbreite vertretbar ist.

Durch die Verlängerung des Wasserdurchlasses bei km 25,467 und die Dimensionierung des Durchlasses bei km 25,467 wird der Hochwasserabfluss nicht verändert.

17. Zur Stellungnahme von Maria Prinz, Am Steghof 3, 3270 Scheibbs, vom 28. April 2025:

Aus der Stellungnahme ist nicht ersichtlich, inwieweit subjektiv-öffentliche Rechte von Frau Prinz verletzt werden. Eine Grundinanspruchnahme ist nicht vorgesehen. Es kommt auch zu keiner Veränderung des Bauverbotsbereichs.

18. Zur Stellungnahme von Jennifer Jaidhauser-Hölzl, Am Steghof 3, 3270 Scheibbs, vom 28. April 2025:

Aus der Stellungnahme ist nicht ersichtlich, inwieweit sich Frau Jaidhauser-Hölzl in ihren subjektiv-öffentlichen Rechten als beschwert erachtet. Eine Grundinanspruchnahme ist nicht vorgesehen. Es kommt auch zu keiner Veränderung des Bauverbotsbereichs.

19. Zur Stellungnahme von Horst und Roswitha Kowalczyk, Erlaufstraße 19a, 3270 Scheibbs, vom 1. Mai 2025:

Aus der Stellungnahme ist nicht ersichtlich, inwieweit sich Fam. Kowalczyk in ihren subjektiv-öffentlichen Rechten als beschwert erachtet. Eine Grundinanspruchnahme

ist nicht vorgesehen. Es kommt allenfalls zu einer minimalen Veränderung des Bauverbotsbereichs.

20. Zur Stellungnahme von Vizebürgermeister Mag.arch. Joseph Hofmarcher, 3270 Scheibbs, vom 2. Mai 2025:

Bei Neuerrichtungen ist die Situierung eines Bahnsteigs an der Bogenausseite gemäß dem aktuellen ÖBB-Regelwerk nicht zulässig. Auch die Möglichkeit einer weiteren Abflachung des Gleisbogens wurde geprüft; nachdem hierfür eine weitaus höhere Inanspruchnahme von Fremdgrundstücken erforderlich wäre, wurde dieser Ansatz nicht weiterverfolgt. Aufgrund der Einsicht für Triebfahrzeugführer auf die Einstiegsbereiche bei der Abfahrt sind aus Sicherheitsgründen Bahnsteige bei eingleisigen Strecken auf der Bogeninnenseite anzuordnen.

21. Zur Stellungnahme von Sabine und Thomas Gruber, Alpenlandhof 2, 3270 Scheibbs, vom 1. Mai 2025:

Aus der Stellungnahme ist nicht ersichtlich, inwieweit subjektiv-öffentliche Rechte von Fam. Gruber berührt werden. Eine Grundinanspruchnahme ist nicht erforderlich. Es kommt auch zu keiner Veränderung des Bauverbotsbereichs.

22. Zur Stellungnahme von Martin Zehetner, Flurweg 1/2, 3270 Scheibbs, vom 28. April 2025 und 2. Mai 2025:

Die Eisenbahnkreuzung in km 25,925 mit der Flurgasse ist derzeit nicht-technisch gesichert. Die Festlegung der Art der Sicherung wäre allenfalls Gegenstand eines gesonderten Verfahrens gemäß § 49 EisebG.

IV. STELLUNGNAHME ZU DEM IN DER VERHANDLUNG AM 4. Juni 2025 ABGEGEBENEN VORBRINGEN BZW. DEN EINWENDUNGEN:

Zum Vorbringen von Mag. Dr. Klaus Gimpl, Rechtsanwalt, als rechtsfreundlicher Vertreter von Andrea Brandl, Mühling 9, 3250 Wieselburg, Ing. Karin Jehle, Hart 1, 3250 Wieselburg, und Eva Prankl, Mühling 10, 3250 Wieselburg:

Der Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG wurde mit Edikt vom 5. März 2025 kundgemacht, das auch Angaben zu Zeit und Ort einer möglichen Einsichtnahme in die Projektunterlagen enthielt. Die Parteien haben die Möglichkeit, Kopien

anzufertigen bzw. auf eigene Kosten anfertigen zu lassen. Die Frist für die Erhebung von Einwendungen endete laut Edikt am 2. Mai 2025.

Betreffend Andrea Brandl und Eva Prankl sind die Einwendungen somit jedenfalls verspätet.

Zur Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 15,688: Die Auflassung erfolgt im Einvernehmen mit dem Straßenerhalter (Gemeinde Wieselburg). Die Ersatzweglänge beträgt 629 m und ist laut Ansicht der Projektwerberin zumutbar.

Zum Vorbringen von Herrn René Bicker, E-Werkgasse 2, 3253 Erlauf, als Vertreter von Anton und Berta Bicker:

Die angeregte geänderte Situierung des Ersatzwegs für die Eisenbahnkreuzung in km 15,688 wird geprüft. Sofern ein Einvernehmen mit dem Eigentümer der Gst.-Nr. 801/1, 800/1 und 798/1, KG Erlauf, hergestellt werden kann, ist eine Umsetzung denkbar.

Zum Vorbringen des Vertreters der Stadtgemeinde Wieselburg:

Eine geänderte Situierung des Funkmastes wird geprüft.

Zum Vorbringen der Vertreter der Marktgemeinde Purgstall an der Erlauf:

Die Eisenbahnkreuzung in km 17,723 wird auf einen öffentlichen Fußgängerübergang rückgebaut. Die Art der Sicherung wird in einem gesonderten Verfahren nach § 49 EisbG festzulegen sein. Ergänzende Unterlagen zu dieser Projektänderung werden nachgereicht.

Zum Vorbringen von Herrn Christoph Haselberger:

Der nichtöffentliche Eisenbahnübergang in km 16,897 soll aufgelassen werden. Die Errichtung eines Ersatzwegs ist im Projekt vorgesehen. Die Ersatzweglänge beträgt maximal 1,04 km und ist für den landwirtschaftlichen Verkehr jedenfalls zumutbar.

V. ZU DEN IN DER VERHANDLUNG AM 4. Juni 2025 ERSTATTETEN GUTACHTEN DER VON DEN VON DER BEHÖRDE BEIGEZOGENEN SACHVERSTÄNDIGEN:

Zum Gutachten des Amtssachverständigen für Lärmschutz:

Grundsätzlich können bei Gleisbogenradien von <500 m Bogengeräusche (Kurvenquietschen) auftreten. Die bei eventuellem Auftreten von Bogengeräuschen

resultierenden Beurteilungspegel des Bahnverkehrslärms (Bahnverkehrslärm inkl. Bogengeräusche) werden im Rahmen einer Ergänzung zur schalltechnischen Untersuchung für die Bestandsituation sowie für die Situation nach Projektumsetzung rechnerisch ermittelt und die Einhaltung der gültigen Grenzwerte wird überprüft.

Zum Gutachten des Amtssachverständigen für Elektrotechnik:

Die vom Amtssachverständigen geforderten Ergänzungen des § 31a-Gutachtens werden nachgereicht.

Zum Gutachten der Amtssachverständigen für Wasserbautechnik:

Hinsichtlich der Wasserspiegelerhöhungen im Bereich des Bahnhofs Petzenkirchen, km 8,3 bis 9,2, wird der Projektwerberin versuchen, die Zustimmungserklärungen der betroffenen Eigentümer der höherwertigen Flächen gemäß tabellarischer Darstellung (Tabelle 6.1 und 6.2 des Technischen Berichts Wasserbauliche Maßnahmen, km 8,300 bis 9,200, EZ 135.1) einzuholen.

Die Projektwerberin weist darauf hin, dass es bei Entfernung der Erhebungen (Einebnung) des Firmenareals (Grundstücksnummer: siehe Tabelle 6.1 und 6.2 wie oben) im Zuge der geplanten Absiedelung der Wopfinger Transportbeton GmbH zu keinen Wasserspiegelerhöhungen im Hochwasserfall kommt.

Hinsichtlich der Verlängerung des bestehenden Durchlasses bei km 25,467 wird festgehalten, dass sich hierbei um keine Verrohrung handelt, sondern dieser als rechteckiger Gerinnequerschnitt mit natürlicher Sohlausbildung mit naturnahem Substrat ausgeführt wird. Die Zustimmung der Wildbachverbauung wird eingeholt.

Im Übrigen werden die Ausführungen der Amtssachverständigen für Wasserbautechnik zur Kenntnis genommen.

Zur Stellungnahme des nichtamtlichen Sachverständigen für Erschütterungsschutz und Sekundärschall:

Die Ausführungen des nichtamtlichen Sachverständigen werden zustimmend zur Kenntnis genommen.

Zum Gutachten des Sachverständigen für Eisenbahntechnik und Eisenbahnbetrieb:

Hinsichtlich der Ausführungen zu den Eisenbahnkreuzungen wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme des Amtssachverständigen vom 13. Mai 2025 verwiesen. Im Übrigen werden die Ausführungen des ASV zur Kenntnis genommen.

Zur Stellungnahme des Sachverständigen für Brandschutz der Landesstelle für Brandverhütung des Landes NÖ:

Die Ausführungen und Auflagenvorschläge des Sachverständigen werden zur Kenntnis genommen.

Zur Stellungnahme der Amtssachverständigen für Forsttechnik:

Die relevanten Grundbuchsauszüge wurden in der Verhandlung vorgelegt. Nachgereicht werden die ergänzten Rodungspläne sowie Pläne der Ersatzaufforstungsflächen. Das tatsächliche Ausmaß dieser Ersatzaufforstungen übersteigt die Rodungsflächen dennoch um ein Vielfaches.

Eine Zustimmungserklärung der betroffenen Grundeigentümer ist nicht erforderlich, da die Umsetzung des Vorhabens im öffentlichen Interesse liegt.

Zu den Ausführungen des Amtssachverständigen für Bautechnik:

Das abzutragende Aufnahmegebäude in Erlauf steht laut der vom Bundesdenkmalamt herausgegebenen Liste für unbeweglichen und archäologischen Denkmalschutz (Stand: 28. Mai 2024) nicht unter Denkmalschutz. Die Liste ist auf der Homepage des BDA abrufbar.

Im Übrigen werden die Ausführungen des Amtssachverständigen zur Kenntnis genommen und die angeforderten ergänzenden Auskünfte erteilt bzw. diese Unterlagen nachgereicht.

M) Bescheid

Der Verhandlungsleiter verkündet folgenden

Bescheid

Es wird wie folgt entschieden:

Spruch

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat Kommissionsgebühren in der Höhe von **€ 2.028,60** [147 halbe Stunden à € 13,80] innerhalb von zwei Wochen ab Rechtskraft dieses Bescheides mit dem beigeschlossenen Zahlschein an das Amt der NÖ Landesregierung zu entrichten.

Rechtsgrundlagen:

§ 77 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, § 1 der Landes-Kommissionsgebührenverordnung 1976

Begründung

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren stützt sich auf die angeführten Bestimmungen.

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid **Beschwerde** zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von **vier Wochen** nach Zustellung dieses Bescheides **schriftlich oder in jeder anderen technisch möglichen Weise bei uns einzubringen**. Sie hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

Die Höhe der Pauschalgebühr für Beschwerden, Wiedereinsetzungsanträge und Wiederaufnahmeanträge (samt Beilagen) beträgt 30 Euro.

Hinweise:

Die Gebühr ist auf das Konto des Finanzamtes für Österreich (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUN-DATWW) zu entrichten. Als Verwendungszweck ist das Beschwerdeverfahren (Geschäftszahl des Bescheides) anzugeben.

Bei elektronischer Überweisung der Beschwerdegebühr mit der „Finanzamtszahlung“ ist als Empfänger das Finanzamt für Österreich (IBAN wie zuvor) anzugeben oder auszuwählen. Weiters sind die Steuernummer/Abgabenkontonummer 109999102, die Abgabenart „EEE-Beschwerdegebühr“, das Datum des Bescheides als Zeitraum und der Betrag anzugeben.

Der Eingabe ist - als Nachweis der Entrichtung der Gebühr - der Zahlungsbeleg oder ein Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung anzuschließen. Für jede gebührenpflichtige Eingabe ist vom Beschwerdeführer (Antragsteller) ein gesonderter Beleg vorzulegen.

Für die Landeshauptfrau
MMMag. Schadinger

Auf das Verlesen der Verhandlungsschrift wurde verzichtet.

Jene Verhandlungsteilnehmer, die diese Verhandlungsschrift nicht am Schluss unterfertigten, haben sich nach ihrer Erklärung bzw. ohne Einwände vor Schluss der Verhandlung entfernt.

Dem Verhandlungsleiter bleibt die Verbesserung der Verhandlungsschrift in orthographischer und stilistischer Hinsicht vorbehalten.

Ende der Verhandlung: 19.30 Uhr
Dauer der Verhandlung: 20 halbe Stunden
Mittagspause von 12.30 Uhr bis 13.00 Uhr

Unterschriften:
MMMag. Schadinger e.h.
25 Unterschriften (unleserlich)

Anwesenheit

- des nichtamtlichen Sachverständigen für Erschütterungstechnik
(von 9.00 Uhr bis 12.30 Uhr) 7 halbe Stunden
- des Sachverständigen für Brandschutz
(von 9.00 Uhr bis 13.30 Uhr) 8 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Forsttechnik der Bezirkshauptmannschaft Melk
(von 9.00 Uhr bis 13.30 Uhr) 8 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Forsttechnik der Bezirkshauptmannschaft Scheibbs
(von 9.00 Uhr bis 13.30 Uhr) 8 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Lärmschutz
(von 9.00 Uhr bis 14.15 Uhr) 10 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb

(von 9.00 Uhr bis 16.00 Uhr)	13 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Bautechnik	
(von 9.00 Uhr bis 16.30 Uhr)	14 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Elektrotechnik	
(von 9.00 Uhr bis 16.30 Uhr)	14 halbe Stunden
- der Amtssachverständigen für Wasserbautechnik	
(von 9.00 Uhr bis 17.00 Uhr)	15 halbe Stunden
- der Vertreterin der Eisenbahnbehörde	
(von 9.00 Uhr bis 17.30 Uhr)	16 halbe Stunden
- des Verhandlungsleiters	
(von 9.00 Uhr bis 19.30 Uhr)	20 halbe Stunden