

RU6-E-3445/001-2023

Betrifft:

ÖBB-Strecken

1. Bf. Hainfeld - Bf. Traisen, km 43,587 bis km 55,994

2. Bf. Traisen - Bf. St. Pölten, km 56,000 bis km 75,163

3. Bf. Traisen - Lst. Freiland, km 0,000 bis km 12,725

Vorhaben "Traisentalbahn Elektrifizierung, Attraktivierung und Ertüchtigung", Ansuchen um eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und wasserrechtliche Bewilligung

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 28. August 2024 in Traisen

Beginn der Verhandlung: 9.00 Uhr

A) Anwesend

MMMag. Eduard Schadinger

als Verhandlungsleiter

Dipl.-Ing. (FH) David Ungersböck

als Amtssachverständiger für Eisenbahntechnik und -betrieb

Dipl.-Ing. Dr. Florian Ehrlich

als Amtssachverständiger für Bautechnik

Dipl.-Ing. (FH) Christoph Gamerith

als Amtssachverständiger für Bautechnik in Ausbildung

Dipl.-Ing. Ursula Wecht

als Amtssachverständige für Wasserbautechnik und als Kommissionsmitglied gemäß § 127 Abs. 1 lit. b WRG 1959

Mag. Werner Daxböck

als Amtssachverständiger für Lärmtechnik

Ing. Christoph Dier	als Amtssachverständiger für Elektrotechnik
Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch	als nichtamtlicher Sachverständiger für Erschütterungsschutz
Ing. Alexander Grasmann-Thür	als Sachverständiger für Brandschutz, Landesstelle für Brandverhütung des Bundeslandes Niederösterreich
Bmstr. Ing. Andreas Cibena	
Ing. Manuel Fleck	
Alexander Frouz	
Josef Gilits	
Dipl.-Ing. Heinz Gschnitzer	
Stefan Jagereder	
Karin Kientzl	
Ing. Christian Ocak	
Dipl.-Ing. Simon Ransmayr	
David Scheiblauer	
Ing. Rudolf Teix	
Mag. (FH) Alexandra Wallner	
Dipl.-Ing. Kurt Wilhelm und Mag. Brigitte Winter	als Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG
Dipl.-Ing. Patrick Goban	als Vertreter der Arsenal Railway Certification GmbH als Verfasserin des Gutachtens gemäß § 31a EisbG
Dipl.-Ing. Manfred Haider	als Vertreter der AIT Austrian Institute of Technology GmbH
Mag. Anton Barth	als Vertreter der Geologie Weixelberger GmbH

Dipl.-Ing. Christoph Feuchtenhofer	als Vertreter der Feuchtenhofer Architekten ZT-GmbH
Dipl.-Ing. Clemens Tatzber	als Vertreter der ISP ZT GmbH
Bmstr. Dipl.-Ing. Dr. techn. Johannes Kirchhofer	als Vertreter der a+t ingenieure gmbH
Markus Klaffl	als Vertreter der pk stabil engineering ziviltechniker gmbh
Dipl.-Ing. Andreas Ehrenhöfer	als Vertreter der tb Gruber Technisches Büro GmbH
Dipl.-Ing. Alexander Hofmann	als Vertreter des ZT-Büros Dipl.-Ing. Manfred Wurzinger
Priv.-Doz. Dipl.-Ing. Dr. techn. Michael Reiterer	als Vertreter der REVOTEC zt gmbh
Dipl.-Ing. Roland Pichler	als Vertreter der BGG Consult Dr. Peter Waibel ZT GmbH
Bmstr. Ing. Shahzad Rafiq	als Vertreter der RAFIQ GmbH
Dipl.-Ing. Wolfgang Emmer Dipl.-Ing. Dr. techn. Christof Riedmann und Dipl. -Ing. Dr. Ernst Schmutzer	als Vertreter der ESC Engineering Services & Consulting GmbH
Dipl.-Ing. (FH) Johann Kollmayer	als Vertreter des Landes NÖ, Abteilung Landesstraßenbau und -verwaltung (ST4)
Petra Probszt und Ing. Georg Sommer	als Vertreter der ÖBB-Immobilienmanagement GmbH
Friedrich Hilpert	als Anrainer

Erich Lang

als Zuhörer

B) Gegenstand

Der Verhandlungsleiter eröffnet die Verhandlung am 28. August 2024, um 9.00 Uhr, im Volksheim Traisen, Rathausplatz 3, 3160 Traisen, 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)
- Erschütterungsschutz (Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch)
- Lärmtechnik (Mag. Werner Daxböck)
- Wasserbautechnik (Dipl.-Ing. Ursula Wecht)

Es wird darauf hingewiesen, dass die verfahrenseinleitenden Anträge der ÖBB-Infrastruktur AG vom 19. Dezember 2023 gemäß den Bestimmungen der §§ 44a ff. des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG im Großverfahren mit Edikt der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 7. Mai 2024 verlautbart wurden. Dieses Edikt wurde am 14. Mai 2024 jeweils im redaktionellen Teil des „KURIER“ und der „Kronen Zeitung“ sowie im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ verlautbart.

Ergänzend wurden die Standortgemeinden

- Stadtgemeinde Hainfeld,
- Stadtgemeinde Lilienfeld,
- Gemeinde Rohrbach an der Gölsen,
- Stadtgemeinde St. Pölten,
- Marktgemeinde St. Veit an der Gölsen,
- Marktgemeinde Traisen,
- Marktgemeinde Türnitz und
- Stadtgemeinde Wilhelmsburg

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.noe.gv.at/noe/AlleKundmachungen.html>) kundgemacht.

Im Edikt vom 7. Mai 2024 wurde auch die Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung für den 28. und 29. August 2024 (bei Bedarf) kundgemacht.

Der Verhandlungsleiter stellt somit fest, dass alle Behörden, Parteien und Beteiligten zu der am 28. und (allenfalls) 29. August 2024 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 27. Mai 2024, bis einschließlich Freitag, den 12. Juli 2024, 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

- die Republik Österreich (Land- und Forstwirtschaftsverwaltung – Wasserbau) mit Schreiben vom 21. Mai 2024, WA1-ÖWG-16009/316-2024, (= Beilage A) und
- die Netz Niederösterreich GmbH mit E-Mail vom 23. Mai 2024 (Beilage B) und
- das Bundesministerium für Arbeit und Wirtschaft, Arbeitsrecht und Zentral-Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, mit Schreiben vom 27. August 2024, Geschäftszahl: 2024-0.377.231, (= Beilage C)

Gebrauch gemacht.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs. 1 AVG öffentlich ist, weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass im Rahmen die-

ser Verhandlung nur Parteien und Beteiligten das Recht zusteht, Fragen zum gegenständlichen 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 wird und zur Erfassung der Verhandlungsteilnehmer um eine vollständige Angabe von Vor- und Zuname, 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 19. Dezember 2023 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG bei der Landeshauptfrau von Niederösterreich die Erteilung

- der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff iVm § 20 EisbG und
- der wasserrechtlichen Genehmigung gemäß § 127 iVm § 38 WRG 1959

für das Vorhaben „Traisentalbahn Elektrifizierung, Attraktivierung und Ertüchtigung“ entlang der ÖBB-Strecken 1. Bf. Hainfeld - Bf. Traisen, km 43,587 bis km 55,994, 2. Bf. Traisen - Bf. St. Pölten, km 56,000 bis km 75,163, und 3. Bf. Traisen - Lst. Freiland, km 0,000 bis km 12,725.

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 20. Dezember 2023) angeschlossen.

Mit ha. Bescheid vom 29. Februar 2024, RU6-E-3445/001-2023, wurde Herr Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch, Simmeringer Hauptstraße 38/10/22, 1110 Wien, im Rahmen des

gegenständlichen Verfahrens zum nichtamtlichen Sachverständigen für das Fachgebiet Erschütterungstechnik und Sekundärschall bestellt. Zur Frage, ob das von der Arsenal Railway Certification GmbH gemäß § 31a Eisenbahngesetz 1957 erstattete Gutachten vom 20. Dezember 2023 aus erschütterungstechnischer Sicht 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 30. April 2024 (= Beilage D).

Mit Eingabe vom 19. August 2024 gab die ÖBB-Infrastruktur AG bekannt, dass sich Abänderungen bzw. eine Weiterentwicklung des Projekts ergeben haben. Im Wesentlichen sind dadurch folgende Bereiche betroffen:

- Bahnhof Lilienfeld:
Änderung der Gleisgeometrie, Weichenneulage und Änderung der Kabelwege, Umbau des Bahnsteigs, Umbau der Eisenbahnkreuzung
- Eisenbahnkreuzung km 6,299:
Anpassung der Sicherungsanlage
- Durchlass km 47,158:
Herstellung eines Rohrdurchlasses
- Durchlass km 47,302:
Herstellung eines Rechteckprofils als Stahlbetonrahmen mit einer lichten Weite/Höhe von 1,4 bzw. 1,6 m

Gleichzeitig wiederholte die ÖBB-Infrastruktur AG unter Berücksichtigung der in den Einreichunterlagen dargestellten Ergänzungen und Änderungen die Anträge auf Erteilung

- der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff iVm § 20 EisbG und
- der wasserrechtlichen Genehmigung gemäß § 127 iVm § 38 WRG 1959

für das gegenständliche Vorhaben.

Beschreibung des Vorhabens:

Die ÖBB-Infrastruktur AG beabsichtigt mit dem gegenständlichen Vorhaben im Wesentlichen die Elektrifizierung der Streckenäste Hainfeld bis St. Pölten und Traisen bis Schrambach sowie die Attraktivierung von Verkehrsstationen. Außerdem werden auf der gesamten Strecke ein Bedienweg und ein Kabeltrog errichtet. Weiters werden Verkehrsstationen, 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: Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie), die Zuständigkeit für Nebenbahnen beim jeweiligen Landeshauptmann. Bei den ÖBB-Strecken Bf. Hainfeld - Bf. Traisen, Bf. Traisen - Bf. St. Pölten und Bf. Traisen - Lst. Freiland 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 EisbG.

Dem Antrag sind gemäß § 31a EisbG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und projektrelevante 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 EisbG normiert.

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

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

Die Gutachter gemäß § 31a EisbG 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 § 31 f EisbG 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 und der wasserrechtlichen Bewilligungen** für das Vorhaben "Traisentalbahn Elektrifizierung, Attraktivierung und Ertüchtigung".

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 Feuerbe-

reich 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 berührten 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 28. und 29. August 2024 (bei Bedarf) 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 des Gutachtens der Sachverständigen.

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

C) Stellungnahme des nichtamtlichen Sachverständigen für Erschütterungsschutz

Die Erschütterungen zufolge KFZ-Fahrten im Bereich der Park & Ride Anlagen sind für den Erschütterungsschutz nicht relevant. Das Gutachten vom 30. April 2024 wird daher vollinhaltlich aufrechterhalten.

D) Stellungnahme des Amtssachverständigen für Lärmtechnik

Die ÖBB-Infrastruktur AG beantragt die Bewilligung des Einreichprojektes „Traisentalbahn, Attraktivierung und Elektrifizierung“.

Den Einreichunterlagen liegt eine in Eigenverantwortung erstellte „Schalltechnische Untersuchung“ von Dipl.-Ing. Wurzinger vom Dezember 2023 bei.

In der schalltechnischen Untersuchung wird dargelegt, dass für die „Bahnlärmimmissionen“ das 2-dB-Kriterium gemäß SchIV nicht für sämtliche Streckenbereiche erfüllt wird. Es wird in der Beurteilung gezeigt, dass für die Abschnitte, für die das 2-dB-Kriterium erfüllt wird, und für alle Abschnitte, an denen laut schalltechnischer Untersuchung ein relevanter Umbau stattfindet, die Grenzwerte gemäß SchIV eingehalten werden. Die Untersuchung kann in dieser Hinsicht als nachvollziehbar erachtet werden.

Der „Bahnbereich“ der Untersuchung gehört noch um die folgenden Punkte ergänzt:

- Im Rahmen der Verhandlung wurden Änderungen bzw. ein Umbau im Bereich des Bahnhofes Lilienfeld (Stützmauer? zweites Gleis? ...) vorgestellt. Eine entsprechende Detailbetrachtung wäre in die schalltechnische Beurteilung mitaufzunehmen.
- Weiter wäre der Bereich „Bahnhof Traisen“ (Wegfall bzw. teilweiser Wegfall eines Bahnhofgebäudes) in die Detailbetrachtung mitaufzunehmen.
- Laut Projekt findet auch ein größerer Umbau im Bereich Porschestraße statt. Ist dies in der Untersuchung vollständig berücksichtigt?
- Der Abschnitt „Wilhelmsburg – Kreisbach“ (ab S. 72) bedarf einer ergänzenden Erklärung (Begründung der Vergabe der Zuschläge; Bezug zu Messergebnissen bzw. Differenz zur Berechnung).

In der schalltechnischen Untersuchung werden keine Aussagen über die Schallemissionen und Fahr- und Parkfrequenzen bezüglich verschiedenster Park & Ride-Anlagen bzw. der Auswirkungen dieser auf die exponiertesten Wohnnachbarschaftsbereiche getroffen. Dies wäre in die schalltechnische Untersuchung mitaufzunehmen.

Weiter fehlen in der schalltechnischen Untersuchung die Schallemissionen der „Haustechnikanlagen“, wie z.B. Klimageräte, Lüftungen, Transformatoren. Die Schallemissionen dieser Emittenten wären in die Untersuchung mitaufzunehmen und die Auswirkungen für die exponiertesten Wohnnachbarschaftsbereiche zu beurteilen.

Eine abschließende Begutachtung kann erst nach der Einarbeitung der angesprochenen offenen Punkte in die schalltechnische Untersuchung vorgenommen werden.

E) Befund und Gutachten der Amtssachverständigen für Wasserbautechnik

Befund

Folgende ÖBB-Strecken sind von dem Vorhaben umfasst:

- Strecke 10701: Bf. Hainfeld - Bf. Traisen, km 43,587 bis km 55,994
- Strecke 10702 Bf. Traisen - Hbf. St. Pölten, km 56,000 bis km 75,163
- Strecke 15101 Bf. Traisen - Lst. Freiland, km 0,000 bis km 12,725

Bei den gegenständlichen Bahnstrecken handelt es sich gemäß Projekt um Hauptstrecken der ÖBB-Regionalbahnen. 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 (teilweise bereits vor 1900 errichtet) müssen Durchlässe, Brücken und Entwässerungsmaßnahmen erneuert werden, damit der Stand der Technik sowie die ÖBB-Regelplanung eingehalten werden kann.

Für die wasserbautechnische Begutachtung wurden folgende Unterlagen aus dem Einreichprojekt herangezogen:

- Div. Durchlässe und Objekte, Technischer Bericht und hydraulische Berechnungen, erstellt von pk stabil engineering zt gmbH, 3500 Krems, vom Dezember 2023 mit Abänderung vom August 2024
- dazu die Bauwerkspläne, ebenfalls erstellt von pk stabil engineering zt gmbH, 3500 Krems, vom Dezember 2023. Die Bauwerkspläne für die Durchlässe km 47,158 und km 47,302 sind datiert mit August 2024.
- Technischer Bericht und Bauwerksplan Objekt km 46,105 Durlasbachbrücke, erstellt von a+t ingenieure gmbh, 6200 Jenbach, vom 28. November 2023
- Technischer Bericht und Bauwerksplan Objekt km 52,528 Mühlbachbrücke, erstellt von a+t ingenieure gmbh, 6200 Jenbach, vom 28. November 2023
- Technischer Bericht und Bauwerksplan Objekt km 53,591 Schwarzenbachbrücke, erstellt von a+t ingenieure gmbh, 6200 Jenbach, vom 28. November 2023
- Geotechnisches Gutachten, erstellt von BGG Consult Dr. Peter Waibel ZT-GmbH, 1070 Wien, vom Dezember 2023
- Lagepläne von Haltestellen und Bahnhöfen bezüglich Versitzmulden bei Parkplätzen, erstellt von ISP ZT GmbH, 1080 Wien, vom Dezember 2023
- Regelquerschnitt Entwässerung P&R, erstellt von ISP ZT GmbH, 1080 Wien, vom Dezember 2023
- „§ 31a-Gutachten“, erstellt von Arsenal Railway Certification GmbH, 1210 Wien, vom 20. Dezember 2023

Ergänzende, per E-Mail eingelangte Unterlagen:

- E-Mail der ISP ZT GmbH vom 12. April 2024 über P&R-Entwässerung
- Nachweise Abfluss QS HQ100 während der Bauphase für die Durlas- und Schwarzenbachbrücke, erstellt von a+t ingenieure gmbh, 6200 Jenbach, vom 30. April 2024

Zusammenfassung der geplanten wasserbautechnischen Maßnahmen:**Strecke 10701 Bf. Hainfeld - Bf. Traisen, km 43,587 bis km 55,994**

Folgende 19 bestehenden konstruktiven Durchlässe werden auf Rohrdurchlässe (Stahlbetonrohre samt Betonummantelung) erneuert:

- Objekt km 44,673
- Objekt km 47,157 bzw. 47,158
- Objekt km 47,637
- Objekt km 47,867
- Objekt km 49,019
- Objekt km 49,544
- Objekt km 50,362
- Objekt km 52,086
- Objekt km 52,190
- Objekt km 52,363
- Objekt km 52,552
- Objekt km 52,771
- Objekt km 52,791
- Objekt km 53,040
- Objekt km 53,300
- Objekt km 54,850
- Objekt km 55,581
- Objekt km 55,767
- Objekt km 56,202

Folgende zwei bestehenden konstruktiven Durchlässe werden wieder als konstruktive Rahmendurchlässe aus Stahlbeton erneuert:

- Objekt km 47,736
- Objekt km 55,859

Der bestehende Rohrdurchlass Objekt km 47,302 wird als konstruktiver Rahmendurchlass aus Stahlbeton erneuert.

Beim bestehenden konstruktiven Durchlass Objekt km 55,377 werden nur Instandhaltungsmaßnahmen gesetzt, der Querschnitt bleibt unverändert.

Folgende bestehenden Eisenbahnbrücken werden neu gebaut:

- Eisenbahnbrücke Durlasbach km 46,105
- Eisenbahnbrücke Mühlbach (Auerbachl) km 52,528
- Eisenbahnbrücke Schwarzenbach km 53,591

Beim Bahnhof Hainfeld sollen zwei PKW-Parkplätze errichtet werden.

Bei der Haltestelle St. Veit an der Gölsen sollen zwei PKW-Parkplätze errichtet werden.

Bei der Haltestelle Wiesenfeld-Schwarzenbach soll eine Park & Ride-Anlage mit 11 PKW-Parkplätzen und Versickerung über zwei Versitzbecken errichtet werden.

Strecke 10702 Bf. Traisen - Bf. St. Pölten, km 56,000 bis km 75,163

Folgende drei bestehenden konstruktiven Durchlässe werden auf Rohrdurchlässe (Stahlbetonrohre samt Betonummantelung) erneuert:

- Objekt km 56,942
- Objekt km 57,723
- Objekt km 60,817

Beim Bahnhof Traisen wird die bestehende Park & Ride-Anlage mit 23 PKW-Parkplätzen neu errichtet werden. Die Park- und Verkehrsflächen entwässern entweder weiterhin über den Bestandskanal bzw. über ein neues Versitzbecken mit 50 cm Muldentiefe. Gemäß Lageplan ist eine 2. Ausbauphase nach dem Abtrag des bestehenden Technikgebäudes mit der Errichtung von 25 Stellplätzen vorgesehen. Bei der Verhandlung wurde festgestellt, dass die 2. Ausbaustufe nicht Projektgegenstand ist.

Beim Bahnhof Wilhelmsburg wird die bestehende Park & Ride-Anlage mit 34 PKW-Parkplätzen neu errichtet. Im Bestand existiert keine Entwässerung.

Beim Bahnhof St. Pölten Kaiserwald - Alpenbahnhof sollen zwei PKW-Parkplätze errichtet werden.

Strecke 15101 Bf. Traisen - Lst. Freiland, km 0,000 bis km 12,725

Folgende fünf bestehenden konstruktiven Durchlässe werden auf Rohrdurchlässe (Stahlbetonrohre samt Betonummantelung) erneuert:

- Objekt km 4,591
- Objekt km 5,102
- Objekt km 7,302
- Objekt km 10,784
- Objekt km 12,695

Der bestehende konstruktive Durchlass Objekt km 12,241 soll wegen offensichtlicher Funktionslosigkeit aufgelassen werden.

Bei der Haltestelle Marktl an der Traisen soll eine Park & Ride-Anlage mit 10 PKW-Parkplätzen errichtet werden.

Beim Bahnhof Lilienfeld sollen zwei PKW-Parkplätze errichtet werden.

Beim Bahnhof Schrambach soll eine Park & Ride-Anlage mit 10 PKW-Parkplätzen errichtet werden.

Bei der Ladestelle Freiland sollen zwei PKW-Parkplätze errichtet werden.

Durchlässe allgemein

Die Hochwasserkennwerte für die gegenständlichen Objekte wurden im Zuge der Projekterstellung sowohl beim Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung WA2, als auch bei der Wildbach- und Lawinenverbauung angefragt und – sofern bekannt gegeben – als Planungsgrundlage herangezogen.

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

Brücken

Eisenbahnbrücke Durlasbach km 46,105

Hierbei handelt es sich um eine eingleisige Eisenbahnbrücke. Im Bestand besteht die Brücke aus einem Stahltragwerk mit direkt darauf befestigten Holzschwellen ohne Schotterbett. Gemäß Projekt wurde die Brücke 1877 errichtet und es wäre eine umfangreiche Sanierung zum Erhalt der Widerlager erforderlich. Daher wurde nunmehr ein Neubau des Brückenbauwerks geplant.

Es ist geplant, die auf dem Gst.-Nr. 163, KG Unterrohrbach, bestehende Brücke inklusive der bestehenden Widerlager und Fundamente zu entfernen und durch einen Brückenneubau über den Durlasbach zu ersetzen.

Die Hochwasserkennwerte des Durlasbaches wurden mit Schreiben der Abteilung Wasserwirtschaft vom Amt der NÖ Landesregierung vom 19. Oktober 2023, Zahl WA2-Q-270/987-2023, bekanntgegeben:

$$HQ_{100} = 30,5 \text{ m}^3/\text{s}$$

$$HQ_{30} = 20,1 \text{ m}^3/\text{s}$$

Gemäß Projekt soll eine einfeldrige Brücke mit einer Spannweite von 10,0 m und einer Breite von 5,16 m errichtet werden. Die Konstruktionsunterkante liegt beim bestehenden Tragwerk ($KUK_{\text{Bestand}} = 402,799 \text{ müA}$, $KUK_{\text{Projekt}} = 402,886 \text{ müA}$) um 8,7 cm höher. Die primäre Stahlkonstruktion des Brückentragwerks ist als Trogbücke mit Grobblechplatte geplant. Die beiden Hauptträger bilden geschweißte I-Profile mit geneigten Stegen, zwischen welchen die Grobblechplatte angeordnet ist. Der Oberbau wird mit einem durchlaufenden Schotterbett ausgeführt. Dies führt zu einer Steigerung des Fahrkomforts, erhöht die Nutzungsdauer des Tragwerks und reduziert den Lärm für Anrainer.

Bei den Widerlagern ist eine Rückentwässerung über eine Drainage in einen Sickerschacht vorgesehen.

Es sind keine Änderungen in der Gewässersohle vorgesehen. Das ursprüngliche Bachbett mit Niederwasserrinne und Anschluss an die Bestandssteinschlichtung wird wiederhergestellt

Im Projekt wurden die Wasserspiegelhöhe bei Hochwasser HQ_{100} für den Bestand und den geplanten Projektzustand mittels eindimensionaler Fließformel von Gauckler-Manning-Strickler abgeschätzt: WSP bei $HQ_{100} = \text{ca. } 401,37 \text{ müA}$.

Die lichte Weite wird im Wesentlichen nicht geändert. Der Freibord bei HQ_{100} liegt somit im Bestand bei ca. 1,429 m und im Projekt bei ca. 1,50 m. Gemäß Projekt sind daher keine Änderungen der Hochwasserabflussverhältnisse zu erwarten.

Für die Bauphase (geplant vom März 2025, KW 11, bis April 2025, KW 15) ist geplant, den Durlasbach mittels 4 Stk. Stahlrohren DN 500 in der Mitte des Gerinnes zu verrohren. Diese Rohre werden zur Herstellung eines Arbeitsplanums und einer Überfahrt überschüttet. Bei Hochwassergefahr werden mit einem auf der Baustelle bereitgehaltenen Bagger die Schüttungen entfernt, um den Abfluss-Querschnitt des Gerinnes zu gewährleisten. Für das anfallende Schüttmaterial wird eine Lagerfläche im Baustellenbereich während der Bauphase vorgehalten. Die Stahlrohre sind gegen Verschieben und Abdriften gesichert und verbleiben auch bei Hochwasser im Durlasbach.

Im Projekt ist eine graphische Gegenüberstellung des Abflussquerschnittes bei HQ_{100} im Bestand zum Abflussquerschnitt bei HQ_{100} während der Bauphase dargestellt. Demgemäß ist der Abflussquerschnitt bei HQ_{100} während der Bauphase gegenüber dem Bestand vergrößert.

Eisenbahnbrücke Mühlbach (Auerbachl) km 52,528:

Hierbei handelt es sich um eine eingleisige Eisenbahnbrücke. Im Bestand besteht die Brücke aus einem Stahltragwerk mit direkt darauf befestigten Holzschwellen ohne Schotterbett. Gemäß Projekt wurde die Brücke 1910 errichtet und entspricht nicht mehr dem Stand der Technik. Daher wurde nunmehr ein Neubau des Brückenbauwerks geplant.

Es ist geplant, die auf dem Gst.-Nr. 932, KG Schwarzenbach, bestehende Brücke inklusive der bestehenden Widerlager und Fundamente zu entfernen und durch einen Brückenneubau über das Auerbachl zu ersetzen.

Die Hochwasserkennwerte des Auerbachls wurden mit Schreiben der Abteilung Wasserwirtschaft vom Amt der NÖ Landesregierung vom 19.10.2023, Zahl WA2-Q-270/987-2023, bekanntgegeben:

$$HQ_{100} = 8,0 \text{ m}^3/\text{s}$$

$$HQ_{30} = 5,7 \text{ m}^3/\text{s}$$

Zusätzlich wurden nachfolgende Hochwasserkennwerte des Auerbachls von der Wildbach- und Lawinverbauung übermittelt, diese sind dem derzeit in Ausarbeitung befindlichen neuen Gefahrenzonenplan entnommen:

$HQ_{100} = 10,3 \text{ m}^3/\text{s}$ (Reinwasser)

$BE = HQ_{150}$ inkl. Geschiebe = $12,7 \text{ m}^3/\text{s}$

Im Projekt wurden die höheren Werte der WLV angesetzt.

Gemäß Projekt soll ein geschlossener Rahmen in Fertigteilbauweise mit einer Spannweite von 4,50 m und einer Breite von 6,56 m errichtet werden. Das gesamte Bauwerk ist über eine Sohlplatte flach gegründet. Der Oberbau wird mit einem durchlaufenden Schotterbett ausgeführt. Dies führt zu einer Steigerung des Fahrkomforts, erhöht die Nutzungsdauer des Tragwerks und reduziert den Lärm für Anrainer.

Um die Widerlager zu entwässern, ist eine Drainage mit Ausleitung in das Gerinne vorgesehen.

Für die Gewässersohle ist die Einbringung von 20 cm Sohlsubstrat in den Zwischenräumen von in Beton verlegten Flussbausteinen vorgesehen.

Durch das geplante Bauvorhaben wird die Konstruktionsunterkante der neuen Brücke von 367,47 müA auf 366,98 müA abgesenkt (= 0,49 niedriger). Die lichte Weite wird jedoch von ca. 2,8 m auf 4,0 m erhöht, dies ergibt eine Erhöhung des Abflussquerschnittes von $5,74 \text{ m}^2$ auf $7,24 \text{ m}^2$.

Durch die Vergrößerung des Abflussquerschnittes wird der Freibord bei einem Bemessungsereignis BE inkl. Geschiebefracht von 0,68 m im Bestand auf ca. 0,83 m im Projektzustand erhöht. Der Freibord liegt somit unter dem empfohlenen Wert von 1,0 m. Aufgrund der vorgegebenen Zwangspunkte ist eine weitere Verbreiterung gemäß Projekt nicht zielführend und wird ein Freibord von 80 cm als ausreichend angesehen.

Gemäß Projekt sind daher keine Änderungen der Hochwasserabflussverhältnisse zu erwarten.

Das Auerbachl wird während der geplanten Bauarbeiten (7. bis 21. März 2025) verrohrt geführt.

Eisenbahnbrücke Schwarzenbach km 53,591:

Hierbei handelt es sich um eine eingleisige Eisenbahnbrücke, die sowohl über den Schwarzenbach als auch über die Landstraße L 5201 (Schwarzenbacher Straße) führt. Im Bestand besteht die Brücke aus einem Stahltragwerk mit direkt darauf befestigten Holzschwellen ohne Schotterbett, gelagert auf massiven Betonwiderlagern. Gemäß Projekt wurden die Fun-

dierung und die Widerlager 1891 errichtet. Das Stahltragwerk wurde 1916 an einem anderen Standort erbaut und erst 1955 am aktuellen Standort eingebaut. Aufgrund des Alters und des schlechten Zustandes der Widerlager ist nunmehr ein Neubau des Brückenbauwerks geplant.

Es ist geplant, die auf den Gst.-Nr. 213/1, KG Steinwandleithen, und 932, KG Schwarzenbach, bestehende Brücke inklusive der bestehenden Widerlager und Fundamente zu entfernen und durch einen Brückenneubau über den Schwarzenbach zu ersetzen.

Die Hochwasserkennwerte des Schwarzenbaches wurden mit Schreiben der Abteilung Wasserwirtschaft vom Amt der NÖ Landesregierung vom 19. Oktober 2023, Zahl WA2-Q-270/987-2023, bekanntgegeben:

$$HQ_{100} = 41,0 \text{ m}^3/\text{s}$$

$$HQ_{30} = 29,3 \text{ m}^3/\text{s}$$

Gemäß Projekt soll eine einfeldrige Brücke mit einer Spannweite von 20,85 m und einer Breite von 8,20 m errichtet werden. Die Höhe der Konstruktionsunterkante bleibt unverändert. Folglich bleibt auch die lichte Höhe zum Gerinne mit 3,59 m über HQ100 sowie die Durchfahrthöhe der Landstraße (an ungünstigster Stelle 4,38 m) unverändert. Die primäre Stahlkonstruktion des Brückentragwerks ist als Trogbrücke mit orthotroper Platte geplant. Die beiden Hauptträger bilden geschweißte I-Profile mit geneigten Stegen, zwischen welchen die orthotrope Platte angeordnet ist. Der Oberbau wird mit einem durchlaufenden Schotterbett ausgeführt. Dies führt zu einer Steigerung des Fahrkomforts, erhöht die Nutzungsdauer des Tragwerks und reduziert den Lärm für Anrainer.

Bei den Widerlagern ist eine rückwärtige Entwässerung über eine Drainage vorgesehen.

Es sind keine Änderungen in der Gewässersohle vorgesehen. Im Brückenbereich befindet sich der Schwarzenbach im Rückstaubereich des unterliegenden Kraftwerks.

Beim geplanten Bauvorhaben bleibt die Konstruktionsunterkante der neuen Brücke unverändert bei 363,65 müA. Ebenso wird die lichte Weite beim Gerinne nicht verändert. Folglich liegt der neue Freibord unverändert bei 3,59 m. Gemäß Projekt sind daher keine Änderungen der Hochwasserabflussverhältnisse zu erwarten.

Für die Bauphase (geplant vom April 2025, KW 17, bis Juni 2025, KW 22) ist geplant, den Schwarzenbach mittels 4 Stk. Stahlrohren DN 1000 in der Mitte des Gerinnes zu verrohren. Diese Rohre werden zur Herstellung eines Arbeitsplanums und einer Überfahrt mit Kies

überschüttet. Zusätzlich ist eine temporäre Schüttung (1 - 2 Wochen) als Arbeitsplanum für die Errichtung eines temporären Fangedammes notwendig.

Als Frühwarnsystem wird bei einer vorgelagerten Brücke des Schwarzenbaches ein Ultraschall-Messgerät zur permanenten Überwachung des Pegelstandes installiert. Bei einem Anstieg des Wasserspiegels um ca. 1 m erfolgt eine Alarmmeldung an den Polier des ausführenden Bauunternehmens. Bei Hochwassergefahr wird zuerst das bestehende Stützbauwerk zwischen der Landesstraße und dem Schwarzenbach provisorisch geschlossen. Weiters werden mit einem auf der Baustelle bereitgehaltenen Bagger die Schüttungen entfernt, um den Abflussquerschnitt des Gerinnes zu gewährleisten. Für das anfallende Schüttmaterial wird eine Lagerfläche im Baustellenbereich während der Bauphase vorgehalten. Die Stahlrohre sind gegen Verschieben und Abdriften gesichert und verbleiben auch bei Hochwasser im Schwarzenbach. Der Überlauf auf die Luftseite des Fangedammes (= Baugrube Widerlager) bietet zusätzlichen Abflussquerschnitt.

Im Projekt ist eine graphische Gegenüberstellung des Abflussquerschnittes bei HQ₁₀₀ im Bestand zum Abflussquerschnitt bei HQ₁₀₀ während der Bauphase dargestellt. Demgemäß ist der Abflussquerschnitt bei HQ₁₀₀ während der Bauphase gegenüber dem Bestand vergrößert.

Direkt flussabwärts der geplanten ÖBB-Brücke befindet sich der Gölsen-Mühlbach mit der Wasserkraftanlage Karnermühle der E-Werk Altenfelden GmbH (Wasserbuch PZ LF-206). Da keine Änderungen an der Gewässersohle und keine wesentlichen Änderungen des Abflussquerschnittes vorliegen, sind gemäß Projekt keine Auswirkungen auf fremde Wasserrechte zu erwarten.

Gleisentwässerung allgemein:

Zur Ertüchtigung der bestehenden Längsentwässerung werden teilweise Grabenmauern anstatt bestehender Entwässerungsgräben errichtet. Als Grabenmauern werden gemäß Videokonferenz am 26. Juni 2024 mit Herrn Klafel (pk stabil engineering ziviltechniker gmbh) Längsrigole aus Betonfertigteilen bezeichnet. Diese werden in Bereichen eingesetzt, wo zu wenig Platz neben dem Bahndamm ist, um eine Längsentwässerung mittels Begleitgraben zu errichten.

P&R allgemein

Gemäß Projekt werden bereits bestehende Entwässerungsanlagen erneuert bzw. auf den aktuellen Stand der Technik gebracht.

Die Verkehrsflächen (Fahrbahn Asphalt) sowie die Parkflächen (Rasengittersteine) entwässern gemäß Regelquerschnitt P&R in Versitzmulden mit 50 cm Muldentiefe. Als Bodenfilter ist mindestens 30 cm sandiger Humus vorgesehen.

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 schlüssig und in sich widerspruchsfrei beurteilt. Die Planung wurde als nachvollziehbar sowie gemäß den aktuellen Normen und Richtlinien beurteilt. Zusammenfassend wurde das vorliegende Einreichprojekt als zur Ausführung geeignet befunden.

Gutachten

Generell sieht das Einreichprojekt nicht den Neubau einer Eisenbahnstrecke vor, sondern es handelt sich um Sanierungsmaßnahmen an einer seit über 100 Jahre bestehenden Eisenbahnstrecke.

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

Durchlässe

Die Situierung der Durchlässe ist unverändert, es ist lediglich eine Erneuerung als Instandsetzungsmaßnahme geplant und es wird im Zuge dessen eine Anpassung an geänderte Vorgaben (hinsichtlich Größe etc.) vorgenommen.

In der beigefügten Tabelle (= Beilage E) sind für die projektierten Durchlässe die erhobenen Wasserführungsdaten bei HQ_{100} (sofern vorhanden) sowie das Abflussvermögen im Bestand und das Abflussvermögen gemäß Projekt gegenübergestellt. Die verwendeten Rauigkeitsbeiwerte im Bestand ($k = 55 - 60$) und im Projekt (Stahlbetonrohr: $k = 90$ und neuer Rechteckdurchlass: $k = 70$) sind aus fachlicher Sicht plausibel. Es ist festzustellen, dass mit Ausnahme des Durchlasses beim Bernreitergraben (Bahn-km 47,158, alter Bahn-km 47,157) überall eine Verbesserung des Durchflussvermögens zum Bestand vorliegt. Sofern konkrete

Hochwasserwerte vorliegen, sind die Durchlässe in der Lage, Hochwässer mit einer 100-jährlichen Wiederkehrswahrscheinlichkeit (HQ_{100}) abzuführen.

Der neue Durchlass beim Bernreitergraben (Bahn-km 47,158, alter Bahn-km 47,157) ist gemäß Projekt in der Lage, eine Durchflussmenge von 3,97 m³/s abzuführen. Dies ist zwar geringer als die Durchflussmenge im Bestand (13,46 m³/s), allerdings auch weitaus mehr als die Durchflussmenge bei HQ_{100} von 0,6 m³/s. Weiters befinden sich bachabwärts des Bahndurchlasses zwei Überfahrten, die ebenfalls mittels DN-1000-Rohr hergestellt sind. Aus wasserbautechnischen Sicht ist daher beim Durchlass Bernreitergraben keine Verschlechterung der Abflussverhältnisse zu erwarten.

Die erneuerten Durchlässe können zwar vom Querschnitt her größere Wassermengen aufnehmen (Ausnahme Durchlass beim Bernreitergraben), allerdings ändern sich die Einzugsgebiete der Durchlässe nicht. Aus wasserbautechnischen 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.

Brücken

Gemäß Projekt sind keine Änderungen der Hochwasserverhältnisse zu erwarten. Aus wasserbautechnischen Sicht ist dies in den vorliegenden Unterlagen dazu ausreichend und schlüssig begründet.

Für die Bauphase wurden schlüssige Konzepte vorgelegt, dass auch während des Baus der Brücken keine Beeinträchtigungen der Hochwasserabfuhr zu erwarten sind.

Beim Durlasbach und beim Schwarzenbach sind keine Änderungen an der Gewässersohle vorgesehen. Beim Auerbachl wird eine Niederwasserrinne und eingebrachtes, gegen Abschwemmung gesichertes Sohlsubstrat vorgesehen.

P&R und Oberflächenentwässerung bei Haltestellen und Bahnhöfen

Gemäß Projekt kommt es zu keinen Änderungen bei den Entwässerungsflächen, es werden keine Flächen zusätzlich versiegelt, die anfallenden Wassermengen bleiben somit gleich. Die entwässerten Flächen sind hinsichtlich der möglichen Verschmutzung als F2-Fläche (Parkfläche für PKW größer 20 und nicht größer als 75 Parkplätze mit nicht häufigem Fahrzeugwechsel z.B. Park-and-Ride-Anlagen) gemäß ÖWAV Regelblatt 45 einzuordnen.

Aus wasserbautechnischen Sicht wird die Oberflächenentwässerung somit auf den aktuellen Stand der Technik gebracht.

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

Gleisentwässerung

Aus wasserbautechnischen Sicht ist die Sanierung der bestehenden Entwässerungssysteme, auch bei Einbau von Fertigteilen (Grabenmauern), für den ordnungsgemäßen Betrieb der 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.

Zusammenfassend zeigen die Unterlagen aus wasserbautechnischen Sicht, dass

- keine Beeinträchtigungen der Hochwasserabfuhr bei Brücken und Durchlässen zu erwarten sind
- die Oberflächenentwässerung auf den aktuellen Stand der Technik gebracht wird und daher keine mehr als geringfügige Beeinträchtigung des Schutzgutes Grundwasser zu erwarten ist

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 die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen unverzüglich 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 im Brückenbereich von Durlasbach und Schwarzenbach in natürlich vorhandenem Zustand zu belassen bzw. ist der vorhandene Zustand wiederherzustellen
6. Die Gerinnesohle im Brückenbereich des Auerbachls 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 über die Standsicherheit der ausgeführten Brückenobjekte von einer fachkundigen Person eine Bestätigung 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 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 Überfahrerschutz (Hindernisse, z.B. unterbrochene Hochborde oder aufgelegte Steinblöcke) auszustatten/zu begrenzen, 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 Gründcke).
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 Betriebsvor-

schrift 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
 - 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

Allgemeines

30. 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 zwei Wochen vor Baubeginn bekannt zu geben.

31. Die für die Wartung der Durchlässe und Entwässerungsanlagen zuständige Stelle ist im Zuge der Fertigstellungsmeldung bekannt zu geben.

32. In der für die Wartung zuständigen Stelle sind Lagepläne der gesamten Entwässerungen aufzulegen mit Kennzeichnung

- der Kilometrierung
- der Grundstücksgrenzen

- aller Entwässerungsanlagen und Durchlässe bis zum Vorfluter

F) Befund und Gutachten des Sachverständigen für Brandschutz, Landesstelle für Brandverhütung

Befund

Wie den vorliegenden Projektunterlagen zu entnehmen ist, plant die ÖBB-Infrastruktur AG die Elektrifizierung, Attraktivierung und Ertüchtigung der Traisentalbahn entlang der ÖBB-Strecken 1. Bf. Hainfeld - Bf. Traisen, km 43,587 bis km 55,994, 2. Bf. Traisen - Bf. St. Pölten, km 56,000 bis km 75,163, und 3. Bf. Traisen - Lst. Freiland, km 0,000 bis km 12,725.

Angaben betreffend Brandschutz sind insbesondere im technischen Bericht Hochbau, in der Ergänzung zum technischen Bericht Hochbau und in den Einreichplänen angeführt.

Im Zuge der Elektrifizierung sollen entlang der Streckenführung Haltestellen, Technikgebäude, offene Warteunterstände und 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 gemäß den OIB-Begriffsbestimmungen der Gebäudeklasse 1.

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 nicht konditionierten Raum neben dem Technikräumen.

Die Technikräume der unterschiedlichen Fachdienste werden gegenüber anderen Fachdiensträumen als eigene Unterbrandabschnitte ausgeführt und durch Bauteile in REI 60 bzw. EI 60 getrennt. Es werden 2 m Abstand zu 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 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.

Eine Sicherheitsbeleuchtung ist entsprechend dem ÖBB-Regelwerk 12.08, Punkt 4.6, in Einzelräumen, welche eine Türe direkt ins Freie besitzen, nicht 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 hinterlüftete 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

Gebäude Schaltposten Kaiserwald

Das Gebäude „Schaltposten Kaiserwald“ soll in Stahlbetonbauweise errichtet werden. Die Dacheindeckung erfolgt mit einer Blechdeckung. In diesem Gebäude ist eine Sicherheitsbeleuchtung vorgesehen. Der Batterieraum wird als Raum mit erhöhter Brandgefahr im Sinne der OIB-Richtlinie 2 ausgeführt. Der Projektant gibt im Zuge der Verhandlung bekannt, dass entgegen dem Einreichplan die Türe des Batterieraumes als Feuerschutztüre EI₂ 30-C ausgeführt werden soll.

Nach Fertigstellung des Vorhabens werden für die Anlagen Brandschutzpläne gemäß der TRVB 121 O 15 erstellt und der örtlich zuständigen Feuerwehr 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

Das Gutachten bezieht sich ausschließlich auf die projektierte Elektrifizierung, Attraktivierung und Ertüchtigung der Traisentalbahn entlang der ÖBB-Strecken 1. Bf. Hainfeld - Bf. Traisen, km 43,587 bis km 55,994, 2. Bf. Traisen - Bf. St. Pölten, km 56,000 bis km 75,163, und 3. Bf. Traisen - Lst. Freiland, km 0,000 bis km 12,725.

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 Bauwerberin auf das ÖBB-Regelwerk 12.08 verwiesen, wonach 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. **Zur Abklärung, ob in den Technikräumen eine Sicherheitsbeleuchtung oder Orientierungshilfen (z.B. nachleuchtende Rettungszeichen) aus arbeitnehmerschutzrechtlichen Belangen erforderlich sind, ist das Einvernehmen mit dem zuständigen Verkehrs-Arbeitsinspektorat herzustellen.**

Im Übrigen werden aus brandschutztechnischer Sicht die wesentlichen Anforderungen im Sinne des Eisenbahngesetzes erfüllt, 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. Eine Parie aktueller Brandschutzpläne gemäß TRVB 121 O 15 samt Nachweis über die Übergabe der Brandschutzpläne an die örtlich zuständige Feuerwehr

G) 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 der Arsenal Railway Certification GmbH, Version 3.0, vom 12. August 2024 zur Verfügung.

Gegenstand der eisenbahntechnischen Beurteilung gemäß § 31a EISbG ist 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 Eisenbahntechnik und -betrieb. Von der eisenbahntechnischen Beurteilung sind keine bautechnischen Belange von Stützmauern, Durchlässe, Eisenbahnbrücken etc. umfasst.

2. Befund

Der Projektbereich des ggst. Vorhabens umfasst die Attraktivierung und Ertüchtigung sowie Elektrifizierung der „Traisentalbahn“, wovon nachfolgende Streckenabschnitte betroffen sind:

- Strecke 10701 Bf. Hainfeld – Bf. Traisen km 43,587 – km 55,994 ($V_{\max} = 80$ km/h)
- Strecke 10702 Bf. Traisen - St. Pölten Hbf. km 56,000 - km 75,163 ($V_{\max} = 120$ km/h)
- Strecke 15101 Bf. Traisen - Lst. Freiland km 00,000 - km 12,725 ($V_{\max} = 80$ km/h)

Im Rahmen des ggst. Projekts erfolgen eine Elektrifizierung und Neu-ausrüstung der Eisenbahnsicherungsanlage des gesamten Streckenbereichs. Die bestehenden Verkehrsstationen werden umgebaut und attraktiviert und umfassen nachstehende wesentliche Einzelbaumaßnahmen:

Strecke 10701 Hainfeld – Traisen

- Errichtung einer durchgängigen Oberleitung sowie eines Kabeltroges, der auch als Randweg fungiert
- Herstellung der Barrierefreiheit bei den Verkehrsstationen mit mindestens 100 m langen Bahnsteigen im Bf. Hainfeld, Hst. Rohrbach an der Gölsern, Hst. Rainfeld-Kleinzell, Hst. St Veit an der Gölsern, Hst. Wiesenfeld-Schwarzenbach
- Errichtung eines Kreuzungsbahnhofes in Bernreit
- Errichtung elektronischer Stellwerke (ESTW) für Nebenbahntechnik in Hainfeld und Bernreit
- Errichtung von Technikgebäuden und Masten für den Zugfunk (GSM R)
- Errichtung von drei Brückenobjekten

- Objekt km 53,591 Eisenbahnbrücke über den Schwarzenbach und die Landesstraße L5201
- Objekt km 46,105 Eisenbahnbrücke über den Durlasbach
- Objekt km 52,528 Eisenbahnbrücke über den Mühlbach
- Neubau bzw. Tausch von bestehenden Durchlässen
- Erneuerung von Eisenbahnkreuzungen auf den Stand der Technik bzw. Anpassung der Einschaltkontakte aufgrund der Erhöhung der Geschwindigkeiten (gemäß Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten – abgekürzt VZG)

Strecke 10702 Traisen – St Pölten

- Errichtung einer durchgängigen Oberleitung sowie eines Kabeltroges, der auch als Randweg fungiert
- Herstellung der Barrierefreiheit bei den Verkehrsstationen mit mindestens 160 m langen Bahnsteigen im Bf. Traisen, Hst. Kreisbach, Bf. Wilhelmsburg an der Traisen, PZH (Personenzughalt) St. Georgen im Steinfeld, St. Pölten Porschestraße, St. Pölten Bildungscampus, St. Pölten Kaiserwald.
- Der Bahnhof Traisen und die Haltestellen Kreisbach und St. Pölten Porschestraße werden im größeren Rahmen umgebaut, alle anderen Verkehrsstationen nur im geringeren Umfang.
- Abtrag der Haltestelle Hart Wörth
- Errichtung von elektronischen Stellwerken (ESTWs) in den Bahnhöfen Spratzern und Kaiserwald (hier erfolgt kein Neubau, es wird die bestehende Infrastruktur verwendet)
- Errichtung von Technikgebäuden und Masten für den Zugfunk (GSM R)
- Errichtung eines Kreuzungsbahnhofes in Spratzern. Dazu wird das Bahnhofsgleis 2 Richtung Traisen verlängert.
- Neubau bzw. Tausch von bestehenden Durchlässen
- Erneuerung von Eisenbahnkreuzungen auf den Stand der Technik bzw. Anpassung der Einschaltkontakte aufgrund der Erhöhung der Geschwindigkeiten gemäß VZG

Strecke 15101 Traisen – Freiland

- Errichtung einer durchgängigen Oberleitung bis Bf. Schrambach
- Herstellung eines durchgängigen Kabeltroges bis Freiland
- Umbau des Bahnhofes Freiland in eine Verladestelle
- Weichenneulage bzw. Veränderung der Gleisgeometrie im Bf. Lilienfeld

- Herstellung der Barrierefreiheit bei den Verkehrsstationen mit mindestens 100 m langen Bahnsteigen in Marktl, Lilienfeld, Lilienfeld Krankenhaus und Schrambach. Die Haltestelle Traisen Markt verbleibt mit einer Bahnsteigkantenhöhe von 38 cm über Schienenoberkante (SOK) und wird nicht barrierefrei ausgeführt.
- Errichtung von ESTWs Nebenbahntechnik in Lilienfeld und Schrambach
- Errichtung von Technikgebäuden und GSM R Masten
- Neubau bzw. Tausch von bestehenden Durchlässen
- Erneuerung von Eisenbahnkreuzungen auf den Stand der Technik bzw. Anpassung der Einschaltkontakte aufgrund der Erhöhung der Geschwindigkeiten gemäß VZG

Strecke 10701 Bf. Hainfeld – Bf. Traisen km 43,587 – km 55,994

Gleisanlagen:

Gleis Nr.	Gleisart	von km	bis km	V _{max} [km/h]	Anmerkungen
1	Freie Strecke (Hauptgleis)	44,300	44,480	70	geringe Lageänderung aufgrund Erhöhung VzG
1	Freie Strecke (Hauptgleis)	44,700	45,120	80	geringe Lageänderung aufgrund Erhöhung VzG
1	Freie Strecke (Hauptgleis)	45,830	46,280	80	geringe Lageänderung aufgrund Erhöhung VzG
3	Bf. Bernreit (Hauptgleis)	47,056	47,501	80	Kreuzungsbahnhof
1	Freie Strecke (Hauptgleis)	49,980	50,210	70	geringe Lageänderung aufgrund Erhöhung VzG
1	Freie Strecke (Hauptgleis)	51,290	51,460	70	geringe Lageänderung aufgrund Erhöhung VzG
1	Freie Strecke (Hauptgleis)	53,300	53,980	40	geringe Lageänderung aufgrund Erhöhung VzG

Weichen:

Weichen Nr.	Weichenbezeichnung	WA [km]	V _{Abzw.} [km/h]	Anmerkungen
1	EW 54 E2 300 1:9	47,056	50	Bf. Bernreit
2	EW 54 E2 300 1:9	47,501	50	Bf. Bernreit

Bahnsteige:

Bahnsteig Nr.	Bahnhof	von km	bis km	Länge [m]	Anmerkungen
1	HSt. Wiesenfeld-Schwarzenbach	53,505	53,625	120	Errichtung barrierefreier Randbahnsteig

Strecke 10702 Bf. Traisen - St. Pölten Hbf. km 56,000 - km 75,163

Gleisanlagen:

Gleis Nr.	Gleisart	von km	bis km	V _{max} [km/h]	Anmerkungen
3	Bf. Traisen	56,241	56,668	60	Kreuzungsbahnhof
1	Bf. Traisen	56,241	56,668	60	Kreuzungsbahnhof

1	Hauptgleis freie Strecke	60,235	60,690	70	Lageänderung aufgrund VzG - Erhöhung
1	Hauptgleis freie Strecke	64,200	64,690	110	Gleisneulage
1	Hauptgleis freie Strecke	64,730	65,240	110	Lageänderung aufgrund VzG - Erhöhung
1	Hauptgleis freie Strecke	66,320	66,480	110	Einbau besohlter Schwellen
1	Hauptgleis freie Strecke	66,790	67,000	110	Einbau besohlter Schwellen
1	Hauptgleis freie Strecke	66,980	67,390	110	Kreuzungsbahnhof Spratzern Gleisneulage
2	Hauptgleis freie Strecke	66,980	68,310	120	Kreuzungsbahnhof Spratzern Gleisneulage
Anschlussgleis	Nebengleis	73,100	73,150	40	Anschlussbahn Bahnhof St.Pölten Kaiserwald
2	Hauptgleis	73,400	73,500	100	Bahnhof St.Pölten Kaiserwald

Weichen:

Weichen Nr.	Weichenbezeichnung	WA [km]	V _{Abzw.} [km/h]	Anmerkungen
1	EW 54 E2 500 1:14	67,020	60	Bf. Spratzern
2	EW 49 E1 300 1:9	68,310	50	Bf. Spratzern
6	EW 54E2 190 1:9	73,095	40	HSt. St. Pölten Kaiserwald

Bahnsteig:

Bahnsteig Nr.	Bahnhof	von km	bis km	Länge [m]	Anmerkungen
1/2	Bf. Traisen	56,465	56,635	170	Kürzung des Mittelbahnsteiges
1	HSt. Kreisbach	62,212	62,372	160	Neuerrichtung Randbahnsteig
1/2	Bf. Wilhelmsburg	63,527	63,687	160	Kürzung des Mittelbahnsteiges
1	HSt. St. Pölten Porschestraße	71,445	71,614	169	Neuerrichtung Randbahnsteig

Strecke 15101 Bf. Traisen - Lst. Freiland km 00,000 - km 12,725

Gleisanlagen:

Gleis Nr.	Gleisart	von km	bis km	V _{max} [km/h]	Anmerkungen
1	durchgehendes Hauptgleis	0,750	0,850	60	Geringe Lageänderung aufgrund VzG Erhöhung
1	durchgehendes Hauptgleis	0,850	1,050	90	Absenkung der Gradienten unter Brücke B18
1	durchgehendes Hauptgleis	2,550	2,770	70	Geringe Lageänderung aufgrund VzG Erhöhung
1	durchgehendes Hauptgleis	2,790	2,940	70	Geringe Lageänderung aufgrund VzG Erhöhung
1	durchgehendes Hauptgleis	3,280	3,680	60	Geringe Lageänderung aufgrund VzG Erhöhung
1	durchgehendes Hauptgleis	3,910	4,160	60	Geringe Lageänderung aufgrund VzG Erhöhung
1	durchgehendes Hauptgleis	4,310	4,550	60	Geringe Lageänderung aufgrund VzG Erhöhung
1	durchgehendes Hauptgleis	5,650	6,020	60	Geringe Lageänderung aufgrund VzG Erhöhung
1	durchgehendes Hauptgleis	7,090	7,140	60	Geringe Lageänderung aufgrund VzG Erhöhung
1	durchgehendes Hauptgleis	8,690	8,790	65	Geringe Lageänderung
1	durchgehendes Hauptgleis	9,420	9,660	40	Geringe Lageänderung aufgrund VzG Erhöhung
1	durchgehendes Hauptgleis	9,780	10,010	40	Geringe Lageänderung
1	durchgehendes Hauptgleis	10,640	11,140	40	Geringe Lageänderung
1	durchgehendes Hauptgleis	11,180	11,590	40	Geringe Lageänderung

Bahnsteige:

Bahnsteig Nr.	Bahnhof	von km	bis km	Länge [m]	Anmerkungen
1	HSt. Traisen - Markt	2,097	2,217	120	<ul style="list-style-type: none"> • Informations- und Wegeleitsystem wird angepasst. • Erneuerung Gefahrenraumlinie
2	HSt. Markt an der Traisen	4,932	5,032	100	<ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteigneuerrichtung 55 cm über SOK • Änderung der Gleisgeometrie
3	Bf. Lilienfeld	6,417	6,537	120	<ul style="list-style-type: none"> • Informations- und Wegeleitsystem wird angepasst. • Erneuerung Gefahrenraumlinie
4	HSt. Lilienfeld Krankenhaus	7,728	7,828	100	<ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteigneuerrichtung 55 cm über SOK • Änderung der Gleisgeometrie
5	Bf. Schrambach	8,684	8,784	100	<ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteigneuerrichtung 55 cm über SOK

Bahnsteige

Die Höhe der Bahnsteigkante beträgt grundsätzlich 55 cm über SOK mit Ausnahme der Hst Traisen Markt, welche eine Höhe von 38 cm über SOK aufweist. Laut Auskunft der Vertreter der Antragstellerin wurde ein Umbau auf eine Bahnsteigkante mit 55 cm über SOK geprüft, da dies jedoch eine größere Umtrassierung mit entsprechender Fremdgrundinanspruchnahme bedeuten würde und der Bahnsteig noch nicht am Ende der technischen Nutzungsdauer ist, bleibt dieser unverändert.

Trassierung (Mindestradien, Neigungen, Geschwindigkeit u.a.)

Die Gleislage wird, um eine Erhöhung der maximal zulässigen Geschwindigkeiten (VZG) zu erreichen, an vielen Stellen verändert werden, wobei die Bögen der Bahntrasse gegenüber dem Bestand geringfügig vergrößert werden.

Auf der Strecke 10701 Hainfeld – Traisen wird in Bernreit ein Kreuzungsbahnhof mit einer sicherungstechnischen Nutzlänge von 195 m errichtet.

Die Nivelette im Bereich Wiesenfeld Schwarzenbach wird von km 53,348 – 53,863 durch Anheben des Gleises und Reduktion der Überhöhung angepasst.

Auf der Strecke 10702 Traisen – St. Pölten wird in Spratzern ein Kreuzungsbahnhof durch Zulegung von Gleis 2 errichtet. Die Trasse im Bereich Hst. Kreisbach wird auf einen Bogenradius >325 m erweitert. Auf der Strecke 15101 Traisen – Freiland wird die Nivelette beim

Brückenobjekt der L B18 in km 0,94 angepasst. Im Bahnhof Lilienfeld wird die bestehende Weiche in km 6,328 um 50 m in Richtung Norden verschoben, um eine sicherungstechnische Nutzlänge von 360 m im Bf. Lilienfeld zu erreichen.

V_{\max} : Die VzG-Geschwindigkeiten beträgt im Bestand max. 90 km/h. Ziel-VZG in der Projektierung max. 120 km/h auf der Strecke von Hainfeld nach St. Pölten und im Streckenabschnitt Traisen – Freiland 80 km/h.

Maximale Neigung: im Bestand 17 ‰.

Bei allen Bogenradien <250 m wurden Breitenzuschläge auf das Einheitslichtraumprofil gemäß RW 01.04 berücksichtigt.

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

Sämtliche Gleise werden auf das Regellichtraumprofil LPR 1 gem. ÖBB-RW 01.04 ausgelegt. Mindestgleisabstand 4,0 m für Streckengleise.

Elemente der Streckenausrüstung (wie Maste und Rahmen für die Oberleitung) werden licht-raumfrei ausgeführt.

Bedienungsräume werden unter Einhaltung der EisbAV an folgenden Stellen angeordnet:

Strecke 10701 Hainfeld – Traisen

Gleis Nr.	links/rechts d. Bahn	von km	bis km	V_{\max} [km/h]	Anmerkungen
1	KT III entlang Traisentalbahn Strecke	43,587	55,994	90	durchgehendes Hauptgleis
1 / 2 / 4	Verschieberbahnsteig Bf. Hainfeld	44,010	44,010	40	zwischen Gleis 1 und 2 sowie zwischen Gleis 2 und 4
1 / 3	Verschieberbahnsteig Bf. Hainfeld	47,300	47,300	80	zw. Gleis 1 und 3

Strecke 10702 Bf. Traisen - St. Pölten Hbf.

Gleis Nr.	links/rechts d. Bahn	von km	bis km	V _{max} [km/h]	Anmerkungen
1	KT III entlang Traisentalbahn Strecke	56,000	75,163	120	durchgehendes Hauptgleis
1 / 2 / 3 / 4 / 5	Verschieberbahnsteig Bf. Traisen	56,549	56,549	60	zwischen Gleis 1 und 2, Gleis 2 und 4 sowie Gleis 3 und 5
1 / 2	Verschieberbahnsteig Bf. Wilhelmsburg	63,602	63,602	100	zwischen Gleis 1 und 2
2 / 4 / 6	Verschieberbahnsteig Bf. Spratzern	68,700	68,700	120	zwischen Gleis 2 und 4 sowie zw. Gleis 4 und 6
1 / 3	Verschieberbahnsteig Bf. St. Pölten Kaiserwald	73,300	73,300	100	zwischen Gleis 1 und 3

Strecke 15101 Bf. Traisen - Lst. Freiland

Gleis Nr.	links/rechts d. Bahn	von km	bis km	V _{max} [km/h]	Anmerkungen
1	KT III entlang Traisentalbahn Strecke	0,000	12,725	80	durchgehendes Hauptgleis
1 / 3	Verschieberbahnsteig Bf. Schrambach	8,734	8,734	65	zwischen Gleis 1 und 3

Eisenbahnkreuzungen:

Im betroffenen Abschnitt befinden sich im Bestand nachfolgende Eisenbahnkreuzungen und Straßenquerungen:

Strecke Hainfeld – Traisen 10701

EK km 44,389; km 44,711; km 45,378; km 45,612; km 46,086; km 46,335; km 47,195; km 47,743; km 48,007; km 48,370; km; km 48,837; km 49,563; km 50,215; km 50,943; km 51,886; km 52,504; km 52,791; km 54,548; km 55,047; km 55,671;

Strecke Traisen – St.Pölten 10702

EK km 56,209; km 57,520; km 58,005; km 58,239; km 58,836; km 59,183; km 60,080; km 60,419; km 60,688; km 60,935; km 61,198; km 61,465; km 62,193; km 63,163; km 64,049; km 65,017; km 66,492; km 66,918; km 67,691; km 70,281; km 72,293; km 73,010; km 73,494; km 74,548

Brücken: km 68,16 Rautekstraße, km 69,41 Ernst Maerker Straße; km 70,9 Westautobahn; km 71,0 Güterzugumfahrung St Pölten; km 73,5 Linzerstraße

Strecke Traisen – Freiland 15101

EK km 1,550; km 2,234; km 3,588; km 4,055; km 4,923; km 5,125; km 5,359; km 6,299; km 6,805; km 6,898; km 6,922; km 7,437; km 7,669; km 7,840; km 7,852; km 8,372; km 8,794; km 9,052; km 9,902; km 11,291; km 11,380; km 11,622; km 11,881; km 12,433

Brücken km 0,94 B18

Nachfolgende Eisenbahnkreuzungen sollen aufgelassen bzw. folgende Ersatzmaßnahmen getroffen werden:

Abschnitt Hainfeld -Traisen 107101

Auflassung der EK km 48,370, links der Bahn ist ein Begleitweg parallel zur Gleisachse von km 48,007 bis 48,370 geplant.

Auflassung der EK 52,791, Aufweitung und Umwidmung des links der Bahn führenden Weges erforderlich.

Auflassung EK km 55,671

Auflassung EK km 58,836

Auflassung EK km 61,198

Abschnitt Traisen – Hainfeld 107102

Spratzern: Ein Begleitweg neben Gleis 2 wird von ca. km 67,040 bis km 67,700 gegenüber der L B20 (St.-Georgener-Hauptstraße) geplant.

Abschnitt Traisen Freiland 15101

Auflassung EK km 4,923, EK km 6,299 Neubau der Sicherungsanlage; Auflassung der EK 6,898 und km 6,922: Um die Auflassung zu ermöglichen, wird ein Umkehrplatz errichtet

Auflassung EK km 7,669

Verschiebung EK 7,840 um ca. 19 m in Richtung Freiland und neue Wegeführung bzw. Umwidmung des Verkehrstreifens bei der L B 20 notwendig.

Nähere Details und technische Einzelheiten sind den Einreichunterlagen zu entnehmen.

3. Gutachten

Den Gutachten gemäß § 31a EISbG aus den Fachgebieten „Eisenbahnbautechnik“ und „Eisenbahnbetrieb“ kann entnommen werden, dass bestätigt wird, dass der vorgelegte Bauentwurf den Anforderungen des § 31a EISbG, also dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schie-

nenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes, entspricht.

Weiters wird im Gutachten des § 31a Gutachters aus dem Fachgebiet „Eisenbahnbautechnik“ 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, seitlichen Sicherheitsabstände und Bedienungsräume werden erfüllt.

Dem Gutachten des § 31a Gutachters aus dem Fachgebiet „Eisenbahnbetrieb“ 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 Anlageteile gemäß dem Stand der Technik zum Einsatz.

Aus Sicht des eisenbahntechnischen Amtssachverständigen erwecken die vorgelegten Projektunterlagen nach stichprobenartiger Überprüfung auf Plausibilität und Nachvollziehbarkeit keine Punkte, die an den vorliegenden fach einschlägigen Gutachten für „Eisenbahnbautechnik“ und „Eisenbahnbetrieb“ zweifeln lassen.

Für Eisenbahnkreuzungen, bei welchen sich die Grundlagen für die Art der Sicherung ändern (wie VZG-Anpassungen bzw. lagemäßige Anpassungen), ist bei der zuständigen Behörde eine Überprüfung gemäß § 49 EISbG zu beantragen.

H) Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Elektrotechnik

Befund

Die gegenständliche elektrotechnische Beschreibung basiert auf den in der heutigen Ortsverhandlung vorliegenden Projektunterlagen (Papierparie) und den digitalen Projektunterlagen am Sharepoint (abgerufen im Zuge der Verhandlung am 28. August 2024)

- 001.0 AMS050-EB-TTBASP-00-0010 F02 Aug. 2024 Einlagenverzeichnis
- 012.1 AMS050-EB-TTBASF-00-0121 F01 Aug. 2024 Technischer Bericht

- 013.1 AMS050-EB-TTBASF-00-0131 F01 Aug. 2024 Technischer Bericht 50 Hz-Anlagen inkl. 50 Hz Versorgungsschema
- 014.1 AMS050-EB-TTBASF-00-0141 F00 Dez. 2023 Technischer Bericht Energie - Schaltposten
- 116.2 AMS050-EB-TTBHHB-02-1162 F00 Dez. 2023 Bhf. Hainfeld - Lageplan, Grundriss
- 116.3 AMS050-EB-TTBHHB-02-1163 F00 Dez. 2023 Bhf. Hainfeld - Technikgebäude - Lageplan, Grundriss, Schnitte
- 116.4 AMS050-EB-TTBHHB-02-1164 F00 Dez. 2023 Hst. Rohrbach an der Gölsen - Lageplan, Grundriss
- 116.5 AMS050-EB-TTBHHB-02-1165 F00 Dez. 2023 Hst. Rainfeld-Kleinzell - Lageplan, Grundriss
- 116.6 AMS050-EB-TTBHHB-02-1166 F00 Dez. 2023 Hst. St. Veit an der Gölsen - Lageplan, Grundriss, Schnitte
- 116.7 AMS050-EB-TTBHHB-02-1167 F00 Dez. 2023 Hst. Wiesenfeld-Schwarzenbach - Lageplan, Grundriss, Schnitte
- 216.2 AMS050-EB-TTBPHB-02-2162 F00 Dez. 2023 Bf. Traisen - Lageplan, Grundriss, Schnitte
- 216.3 AMS050-EB-TTBPHB-02-2163 F00 Dez. 2023 Bf. Traisen - Technikgebäude - Lageplan, Grundriss, Schnitte
- 216.4 AMS050-EB-TTBPHB-02-2164 F00 Dez. 2023 Hst. Kreisbach - Lageplan, Grundriss, Schnitte
- 216.5 AMS050-EB-TTBPHB-02-2165 F00 Dez. 2023 Bf. Wilhelmsburg an der Traisen - Lageplan, Grundriss, Schnitte
- 216.6 AMS050-EB-TTBPHB-02-2166 F00 Dez. 2023 PZH St. Georgen am Steinfeld - Lageplan, Grundriss
- 216.7 AMS050-EB-TTBPHB-02-2167 F00 Dez. 2023 Bf. Spratzern - Technikgebäude - Lageplan, Grundriss, Schnitte
- 216.8 AMS050-EB-TTBPHB-02-2168 F00 Dez. 2023 Hst. St. Pölten Porschestraße - Lageplan, Grundriss, Schnitte
- 216.9 AMS050-EB-TTBPHB-02-2169 F00 Dez. 2023 Hst. ÖBB Bildungscampus - Lageplan, Grundriss
- 217.0 AMS050-EB-TTBPHB-02-2170 F00 Dez. 2023 Bf. St. Pölten Kaiserwald - Lageplan, Grundriss
- 217.2 AMS050-EB-TTBPHB-02-2172 F00 Dez. 2023 St. Pölten Kaiserwald - Schaltposten - Lageplan, Grundriss, Schnitte, Ansichten

- 316.2 AMS050-EB-TTBFHB-02-3162 F00 Dez. 2023 Hst. Traisen Markt - Lageplan, Grundriss, Schnitte
- 316.3 AMS050-EB-TTBFHB-02-3163 F00 Dez. 2023 Hst. Marktl - Lageplan, Grundriss, Schnitte, Ansichten
- 316.4 AMS050-EB-TTBFHB-02-3164 F00 Dez. 2023 Bf. Lilienfeld - Lageplan, Grundriss, Schnitte
- 316.5 AMS050-EB-TTBFHB-02-3165 F00 Dez. 2023 Hst. Lilienfeld Krankenhaus - Lageplan, Grundriss, Schnitte
- 316.6 AMS050-EB-TTBFHB-02-3166 F00 Dez. 2023 Bf. Schrambach - Lageplan, Grundriss, Schnitte
- Rückmeldung Fachgebiet Elektrotechnik vom 26.07.2024
- AMS050-EB-TTBASP-00-0001-F00_Gutachten § 31a EisbG

und den heutigen Erläuterungen der Vertreter der Konsenswerberin.

Allgemeines

Beim gegenständlichen Projekt sollen im Rahmen der Elektrifizierung bzw. Attraktivierung der Traisentalbahn auf den Streckenabschnitten Traisen – Freiland, Hainfeld – Traisen und Traisen – St. Pölten die teilweise Neuerrichtung und Erneuerung der elektrotechnischen Ausrüstung und Hauptversorgung erfolgen.

Planung und Errichtung der elektrotechnischen Anlagen sollen gemäß Elektrotechnikgesetz 1992 - ETG 1992, Elektrotechnikverordnung 2020 - ETV 2020 und der Elektroschutzverordnung 2012 - ESV 2012 erfolgen.

Allgemeine elektrische Niederspannungsanlagen

Die Anspeisungen der 50-Hz-Anlagen erfolgt grundsätzlich aus den bestehenden Übergabestationen. Falls an neu zu errichteten EKs und TGs keine Stromanschlüsse zur Verfügung stehen, werden neue hergestellt. Von der Hauptverteilung aus erfolgt eine sternförmige Verkabelung zu den angeführten Verbrauchsanlagen.

Grundsätzlich werden alle Anlagen mit Schutzmaßnahme „Fehlerstromschutzschaltung“ oder Schutzisolierung errichtet. Für alle Steckdosenstromkreise bis 20 A Nennstrom wird FI-Zusatzschutz ausgeführt.

Die zu installierenden elektrischen Anlagen liegen „innerhalb des Einflussbereiches elektrischer Bahnanlagen“. Demzufolge ist bei einer Niederspannungsstromversorgung durch Netz

NÖ (ohne Transformator im Gebäude) nur ein TT-Netzsystem zulässig. Falls innerhalb eines Technikgebäudes ein Zwischentransformator aufgestellt wird und dieser somit für eine Trennung vom Netz des Energieversorgungsunternehmens sorgt, ist die Schutzmaßnahme Nulldung zulässig (TN-Netz). Dabei erfolgt die Versorgung aller Betriebsmittel außerhalb dieses Gebäudes weiterhin im TT-Netz.

Blitzschutz

Es werden für die Bereiche mit Überdachung eine Risikoanalyse auf Basis der ÖVE/ÖNORM EN 62305 und der ÖBB spezifischen Vorgaben durchgeführt und bei Erfordernis eine Blitzschutzanlage in der entsprechenden Blitzschutzklasse ausgeführt. Die Risikoanalyse bzw. Anlagendokumentation wird dem Anlagenbuch beigelegt.

Außerdem wird ergänzt, dass die Oberleitung auf der gesamten Strecke mit Rückleiterseil (geerdetes Seil zur Rückführung von ca. 1/3 des Betriebsstromes) ausgeführt wird. Bis zum jetzigen Zeitpunkt sind noch keine Querprofile vorhanden, sodass eine Berechnung des/der Blitzschutzwinkels bzw. -kugel daher derzeit nicht möglich ist.

Der Schaltposten St. Pölten wird mit einer Blitzschutzanlage in Anlehnung an die ÖVE/ÖNORM EN 62305 ausgeführt.

Sicherheitsbeleuchtungsanlage

In den gegenständlichen Technikgebäuden ist keine Sicherheitsbeleuchtung bzw. nachleuchtende Orientierungshilfe vorgesehen. Die Notausgangstüre ist jeweils die einzige Türe aus dem Raum und der Notausgang führt direkt ins Freie.

Für den Schaltposten St. Pölten wird eine Ersatzbeleuchtung nach ÖNORM EN 1838 ausgeführt, bei Ausfall der 50-Hz-Stromversorgung wird eine automatische Umschaltung der Anspeisung auf 220 V DC durchgeführt. Die Fluchtwege werden durch nachleuchtende Orientierungshilfen gekennzeichnet.

In den Fahrgastbereichen ist keine Sicherheitsbeleuchtung vorgesehen.

Photovoltaikanlage

Im gegenständlichen Projekt sollen nur die Dächer für eine spätere Installation einer Photovoltaikanlage ausreichend dimensioniert werden.

Objekte und Tätigkeiten im Bereich von elektrischen Freileitungen

Die Eisenbahnstrecken werden an folgenden Stellen von 110-kV-Freileitungen der Netz Niederösterreich GmbH überspannt:

- Traisen – Hainfeld km 55,89
- Traisen – St. Pölten km 70,82
- Traisen – Freiland km 4,969

Im Zuge der heutigen Verhandlung wurde von den Vertretern der Konsenswerberin bekanntgegeben, dass die elektrischen Abstände zwischen der Oberleitung und den Leiterseilen der 110-kV-Freileitung bei den Kreuzungen Traisen – Hainfeld km 55,89 und Traisen – Freiland km 4,969 voraussichtlich nicht eingehalten werden können. Die detaillierten Ausführungsunterlagen werden seitens der ÖBB-Infrastruktur AG schrittweise gemeinsam mit der Netz Niederösterreich GmbH abgestimmt. Die Abstände gemäß OVE EN 50341-1:2020-04-01 bzw. OVE EN 50341-2-1:2020-08-01 sollen bei der Detailplanung bzw. Errichtung der Oberleitung eingehalten werden.

Bei Arbeiten mit Großgeräten im Bereich der Freileitung werden die Arbeitsanweisung 59 der Netz Niederösterreich GmbH sowie die ÖVE/ÖNORM EN 50110-1 eingehalten und in den SIGE-Plan eingearbeitet.

Gutachten

Umfasst von der elektrotechnischen Beurteilung sind

- „elektrische Anlagen 50 Hz“ (elektrotechnische Ausstattung von Gebäuden und Bahnsteigen - Allgemeine elektrische Niederspannungsanlagen, Sicherheitsbeleuchtung) und
- der Blitzschutz von Gebäuden und Bahnsteigen.

Nicht im elektrotechnischen Beurteilungsumfang sind

- „elektrische Anlagen 16 2/3 Hz“ (Oberleitungen ...),
- Sicherungstechnik (Stellwerke, Signale ...) und
- der Betrieb von Eisenbahnanlagen.

Laut „Kommentierte Arbeitsstättenverordnung“ auf der Homepage der Arbeitsinspektion entsprechen die Technikräume im gegenständlichen Projekt einem „sonstigen Betriebsraum“:

„Keine Arbeitsräume sind Räume, in denen kein ständiger Arbeitsplatz eingerichtet ist, auch wenn dort vorübergehend Arbeiten wie Wartung, Kontrolle etc. verrichtet werden (wie z.B. Fernwärmeschächte, Kanäle, Technikräume, Trafostationen). Hier handelt es sich um „sonstige Betriebsräume“ i.S.d. § 23 ASchG.“

Auch bleibt der „Verkehrsweg“ laut „OVE Fachinformation E08 - Ausführung von Sicherheitsbeleuchtungen und nachleuchtenden Orientierungshilfen“ unter 10 m.

Es kann daher auf eine Sicherheitsbeleuchtung bzw. selbst- oder nachleuchtende Orientierungshilfen verzichtet werden.

Das vorliegende „§ 31a Gutachten“ der Arsenal Railway Certification GmbH vom 12. August 2024 hält unter Punkt 6.5 fest: „Die elektrotechnische Planung erfüllt die Anforderungen des Standes der Technik. Es werden die aktuellen Regeln der Technik für die Errichtung und Dimensionierung der Anlage eingehalten.“

Aus Sicht des Amtssachverständigen für Elektrotechnik kommen nach stichprobenartiger Durchsicht und Prüfung der Einreichunterlagen sowie unter Berücksichtigung der Ergänzungen der Vertreter der Konsenswerberin im Zuge der heutigen Ortsverhandlung keine Punkte zum Vorschein, die an dem oben angeführten zusammenfassenden Gutachten zweifeln lassen.

Folgende Auflagen werden zur Vorschreibung empfohlen:

1. Durch eine Fachfirma ist zu bestätigen, dass für die gesamten elektrischen Anlagen eine Dokumentation der elektrischen Anlage gemäß OVE E 8101 aufliegt.
2. Die mängelfreie Ausführung der projektgegenständlichen Niederspannungsanlagen sowie deren mängelfreie Erstprüfung gemäß den Bestimmungen der OVE E 8101 ist durch eine Fachfirma zu bestätigen.
3. Die Ausführung der erdverlegten Niederspannungskabel gemäß OVE E 8120 ist durch eine Fachfirma zu bestätigen.
4. Die Lage der erdverlegten Niederspannungskabel ist einzumessen und für spätere Einsichtnahmen zu dokumentieren.
5. Die Auswahl der realisierten Blitzschutzklasse der Blitzschutzanlage bzw. das Absehen von der Errichtung einer Blitzschutzanlage ist durch ein Risikomanagement im Sinne der ÖVE/ÖNORM EN 62305-2 zu begründen.
6. Im Sinne von BauV § 6 Z (5) ist bei Arbeiten in den Technikräumen während der Dunkelheit eine von der Beleuchtung unabhängige Notbeleuchtung (z. B. Akku-Handlampen) mitzuführen.

7. Die mängelfreie Ausführung der Sicherheitsbeleuchtungsanlage im Schaltposten St. Pölten sowie deren mängelfreie Erstprüfung gemäß den Bestimmungen der OVE E 8101 ist durch eine Fachfirma zu bestätigen.
8. Gemäß OVE E 8101/AC1:2020-05-01 sind die be- oder hinterleuchteten Sicherheitszeichen der Sicherheitsbeleuchtung für Fluchtwege und gesicherte Fluchtbereiche während der betriebserforderlichen Zeit in Dauerschaltung zu betreiben.
9. Es ist durch Abstandsnachweise zu belegen, dass die Abstände zwischen der Oberleitung und den Leiterseilen der jeweiligen 110-kV-Freileitung gemäß OVE EN 50341 eingehalten sind. Diese Abstandsnachweise sind zur Einsichtnahme bereit zu halten.
10. Personen, die Tätigkeiten im Nahbereich der gegenständlichen 110-kV-Hochspannungsfreileitungen durchführen, sind vorher nachweislich auf die Einhaltung der Mindestabstände gemäß ÖVE/ÖNORM EN 50110-1 (EN 50110-2-100 eingearbeitet) bzw. der Arbeitsanweisung 59 der Netz Niederösterreich GmbH zu unterweisen. Dazu sind Unterlagen zur Einsichtnahme bereit zu halten.

Zur Zuordnung sämtlicher geforderten Atteste, Befunde, Nachweise und Bestätigungen ist ein eindeutiger Bezug auf die behördliche Bewilligung erforderlich.

I) Stellungnahme des Amtssachverständigen für Bautechnik

Allgemeines

Mit Eingabe vom 19. Dezember 2023 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG bei der Landeshauptfrau von Niederösterreich die Erteilung

- der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff iVm § 20 EisbG und
- der wasserrechtlichen Genehmigung gemäß § 127 iVm § 38 WRG 1959

für das Vorhaben „Traisentalbahn Elektrifizierung, Attraktivierung und Ertüchtigung“ entlang der ÖBB-Strecken 1. Bf. Hainfeld - Bf. Traisen, km 43,587 bis km 55,994, 2. Bf. Traisen - Bf. St. Pölten, km 56,000 bis km 75,163, und 3. Bf. Traisen - Lst. Freiland, km 0,000 bis km 12,725.

Der vorgelegte Bauentwurf wurde mit dem Ersuchen um Bekanntgabe übermittelt, ob dieser aus fachlicher Sicht vollständig und beurteilungsfähig für die Durchführung einer Verhandlung ist.

Mit dem oben angeführten Schreiben wurden Einreichunterlagen im Original bzw. in elektronischer Form mittels USB-Stick beigefügt.

Folgende Unterlagen liegen der bautechnischen Beurteilung zugrunde:

- Gutachten gemäß § 31a EisbG 1957 inklusive allgemein verständlicher Zusammenfassung vom Dezember 2023

Strecke 10701 Bhf. Hainfeld - Bhf. Traisen von km 43,587 bis km 55,994

Einlagenverz.-Nr.	Unterlage	Stand:
016.1	Technischer Bericht Hochbau	Dez. 2023
020.1	Techn. Bericht, Div. Durchlässe und Objekte	Dez. 2023
060.1	Geotechnisches Gutachten, Hainfeld – Traisen	Dez. 2023
102.1	Übersichtskarte	Dez. 2023
102.2	Übersichtslageplan, Teil 1, km 43.655 bis 48.498	Dez. 2023
102.3	Übersichtslageplan, Teil 2, km 48.352 bis 52.968	Dez. 2023
102.3	Übersichtslageplan, Teil 3, km 52.908 bis 57.083	Dez. 2023
103.1	Streckenlageplan, Blatt 1, km 43.587 bis 45.360	Dez. 2023
103.2	Streckenlageplan, Blatt 2, km 45.248 bis 46.936	Dez. 2023
103.3	Streckenlageplan, Blatt 3, km 46.809 bis 48.498	Dez. 2023
103.4	Streckenlageplan, Blatt 4, km 48.352 bis 50.055	Dez. 2023
103.5	Streckenlageplan, Blatt 5, km 49.942 bis 51.407	Dez. 2023
103.6	Streckenlageplan, Blatt 6, km 51.292 bis 52.968	Dez. 2023
103.7	Streckenlageplan, Blatt 7, km 52.908 bis 54.813	Dez. 2023
103.8	Streckenlageplan, Blatt 8, km 54.708 bis 56.030	Dez. 2023
103.9	Streckenlageplan, Blatt 9, km 55.824 bis 57.083	Dez. 2023
104.1	Bhf. Hainfeld, Lageplan	Dez. 2023
104.2	Hst. Rohrbach a.d. Gölsen, Lageplan	Dez. 2023
104.3	Bhf. Bernreit, Lageplan	Dez. 2023
104.4	Hst. Rainfeld-Kleinzell, Lageplan	Dez. 2023
104.5	Hst. St. Veit a.d. Gölsen, Lageplan	Dez. 2023
104.6	Hst. Wiesenfeld-Schwarzenbach, Lageplan	Dez. 2023

106.2	Regelquerschnitt, Bf. Hainfeld, Bf. Bernreit	Dez. 2023
106.3	Regelquerschnitt, Hst. Wiesenfeld-Schwarzenbach	Dez. 2023
106.4	Regelquerschnitt, P&R Wiesenfeld-Schwarzenbach	Dez. 2023
116.2	Bhf. Hainfeld, Lageplan, Grundriss	Dez. 2023
116.3	Bhf. Hainfeld, Technikgebäude Lageplan, Grundriss	Dez. 2023
116.4	Hst. Rohrbach an der Gölsen, Lageplan, Grundriss	Dez. 2023
116.5	Hst. Rainfeld-Kleinzell, Lageplan, Grundriss	Dez. 2023
116.6	Hst. St. Veit an der Gölsen, Lageplan, Grundriss	Dez. 2023
116.7	Hst. Wiesenfeld-Schwarzenbach, Lageplan, Grundriss	Dez. 2023
117.1	Techn. Bericht, Durlassbachbrücke, km 46.105	Dez. 2023
117.3	Bauwerksplan, Durlassbachbrücke, km 46.105	Dez. 2023
118.1	Techn. Bericht, Mühlbachbrücke, km 52.528	Dez. 2023
118.3	Bauwerksplan, Mühlbachbrücke, km 52.528	Dez. 2023
119.1	Techn. Bericht, Schwarzenbachbrücke, km 53.591	Dez. 2023
119.3	Bauwerksplan, Schwarzenbachbrücke, km 52.591	Dez. 2023
120.2	Übersichtsplan Objekte	Dez. 2023
120.3	Bauwerksplan, Objekt km 44.673, Durchlass	Dez. 2023
120.4	Bauwerksplan, Objekt km 47.158, Durchlass	Dez. 2023
120.5	Bauwerksplan, Objekt km 47.637, Durchlass	Dez. 2023
120.6	Bauwerksplan, Objekt km 47.736, Durchlass	Dez. 2023
120.7	Bauwerksplan, Objekt km 47.867, Durchlass	Dez. 2023
120.8	Bauwerksplan, Objekt km 49.019, Durchlass	Dez. 2023
120.9	Bauwerksplan, Objekt km 49.544, Durchlass	Dez. 2023
121.0	Bauwerksplan, Objekt km 50.362, Durchlass	Dez. 2023
121.1	Bauwerksplan, Objekt km 52.086, Durchlass	Dez. 2023
121.2	Bauwerksplan, Objekt km 52.190, Durchlass	Dez. 2023
121.3	Bauwerksplan, Objekt km 52.363, Durchlass	Dez. 2023
121.4	Bauwerksplan, Objekt km 52.552, Durchlass	Dez. 2023
121.5	Bauwerksplan, Objekt km 52.771 und km 52.791	Dez. 2023
121.6	Bauwerksplan, Objekt km 53.040, Durchlass	Dez. 2023
121.7	Bauwerksplan, Objekt km 53.300, Durchlass	Dez. 2023
121.8	Bauwerksplan, Objekt km 54.850, Durchlass	Dez. 2023
121.9	Bauwerksplan, Objekt km 55.377, Durchlass	Dez. 2023
122.0	Bauwerksplan, Objekt km 55.581, Durchlass	Dez. 2023
122.1	Bauwerksplan, Objekt km 55.767, Durchlass	Dez. 2023

122.2	Bauwerksplan, Objekt km 55.859, Durchlass	Dez. 2023
122.3	Bauwerksplan, Objekt km 56.202, Durchlass	Dez. 2023

Strecke 10702 Bhf. Traisen – St. Pölten Hbf. von km 56,000 bis km 75,163

Einlagenverz.-Nr.	Unterlage	Stand:
016.1	Technischer Bericht Hochbau	Dez. 2023
020.1	Techn. Bericht, Div. Durchlässe und Objekte	Dez. 2023
060.2	Geotechnisches Gutachten, Traisen – St. Pölten	Dez. 2023
202.1	Übersichtskarte	Dez. 2023
202.2	Übersichtslageplan, Teil 1, km 55.824 bis 61.167	Dez. 2023
202.3	Übersichtslageplan, Teil 2, km 61.012 bis 69.336	Dez. 2023
202.4	Übersichtslageplan, Teil 3, km 69.244 bis 75.163	Dez. 2023
203.0	Streckenlageplan, Blatt 0, km 55.824 bis 57.083	Dez. 2023
203.1	Streckenlageplan, Blatt 1, km 57.004 bis 59.440	Dez. 2023
203.2	Streckenlageplan, Blatt 2, km 59.210 bis 61.167	Dez. 2023
203.3	Streckenlageplan, Blatt 3, km 61.012 bis 63.037	Dez. 2023
203.4	Streckenlageplan, Blatt 4, km 62.759 bis 64.921	Dez. 2023
203.5	Streckenlageplan, Blatt 5, km 64.677 bis 67.002	Dez. 2023
203.6	Streckenlageplan, Blatt 6, km 66.827 bis 69.336	Dez. 2023
203.7	Streckenlageplan, Blatt 7, km 69.244 bis 71.751	Dez. 2023
203.8	Streckenlageplan, Blatt 8, km 71.650 bis 74.534	Dez. 2023
203.9	Streckenlageplan, Blatt 9, km 74.348 bis 75.163	Dez. 2023
204.1	Bhf. Traisen, Lageplan	Dez. 2023
204.2	Hst. Kreisbach, Lageplan	Dez. 2023
204.3	Bhf. Wilhelmsburg, Lageplan	Dez. 2023
204.4	PZH. St. Georgen am Steinfeld, Lageplan	Dez. 2023
204.5	Bhf. Spratzern, Teil 1, Lageplan	Dez. 2023
204.6	Bhf. Spratzern, Teil 2, Lageplan	Dez. 2023
204.7	Hst. St. Pölten-Porschestraße, Lageplan	Dez. 2023
204.8	Hst. St. Pölten-Bildungscampus, Lageplan	Dez. 2023
204.8	Bhf. St. Pölten-Kaiserwald, Lageplan	Dez. 2023
206.4	Regelquerschnitt, Hst. Kreisbach und Porschestr.	Dez. 2023

206.5	Regelquerschnitt, P&R Traisen, Wilhelmsburg .	Dez. 2023
216.2	Bhf. Traisen, Lageplan, Grundriss	Dez. 2023
216.3	Bhf. Traisen, Technikgebäude, Lageplan, Grundriss	Dez. 2023
216.4	Hst. Kreisbach, Lageplan, Grundriss	Dez. 2023
216.5	Bhf. Wilhelmsburg, Lageplan, Grundriss	Dez. 2023
216.6	PzH St. Georgen am Steinfeld Lageplan, Grundriss	Dez. 2023
216.7	Bhf. Spratzern, Technikgebäude, Lageplan, Grundriss	Dez. 2023
216.8	Hst. St. Pölten-Porschestr. Lageplan, Grundriss	Dez. 2023
216.9	Hst. St. Pölten-Bildungscampus. Lage, Grundriss	Dez. 2023
217.0	Hst. St. Pölten-Kaiserwald. Lageplan, Grundriss	Dez. 2023
217.2	Hst. St. Pölten-Kaiserwald, Schaltposten, LP, GR	Dez. 2023
218.3	Bauwerksplan, Objekt, km 56.942, Durchlass	Dez. 2023
218.4	Bauwerksplan, Objekt, km 57.723, Durchlass	Dez. 2023
218.5	Bauwerksplan, Objekt, km 60.817, Durchlass	Dez. 2023

Strecke 15101 Bhf. Traisen – Lst. Freiland von km 0,000 bis km 12,248

Einlagenverz.-Nr.	Unterlage	Stand:
016.1	Technischer Bericht Hochbau	Dez. 2023
020.1	Techn. Bericht, Div. Durchlässe und Objekte	Dez. 2023
060.3	Geotechnisches Gutachten, Traisen – Freiland	Dez. 2023
302.1	Übersichtskarte	Dez. 2023
302.2	Übersichtslageplan, Teil 1, km 0.000 bis 4.533	Dez. 2023
302.3	Übersichtslageplan, Teil 2, km 4.361 bis 7.973	Dez. 2023
302.4	Übersichtslageplan, Teil 3, km 7.664 bis 12.725	Dez. 2023
303.0	Streckenlageplan, Blatt 0, km 0.000 bis 0.675	Dez. 2023
303.1	Streckenlageplan, Blatt 1, km 0.428 bis 2.776	Dez. 2023
303.2	Streckenlageplan, Blatt 2, km 2.524 bis 3.610	Dez. 2023
303.3	Streckenlageplan, Blatt 3, km 3.313 bis 4.533	Dez. 2023
303.4	Streckenlageplan, Blatt 4, km 4.361 bis 5.340	Dez. 2023
303.5	Streckenlageplan, Blatt 5, km 5.077 bis 6.020	Dez. 2023
303.6	Streckenlageplan, Blatt 6, km 5.695 bis 7.973	Dez. 2023
303.7	Streckenlageplan, Blatt 7, km 7.664 bis 10.044	Dez. 2023
303.8	Streckenlageplan, Blatt 8, km 9.710 bis 11.885	Dez. 2023

303.9	Streckenlageplan, Blatt 9, km 11.678 bis 12.725	Dez. 2023
304.2	Hst. Traisen Markt, Lageplan	Dez. 2023
304.3	Hst. Marktl an der Traisen, Lageplan	Dez. 2023
304.4	Bhf. Lilienfeld, Lageplan	Dez. 2023
304.5	Hst. Lilienfeld Krankenhaus, Lageplan	Dez. 2023
304.6	Bhf. Schrambach, Lageplan	Dez. 2023
304.7	Lst. Freiland, Lageplan	Dez. 2023
306.2	Regelquerschnitt, Bhf. Lilienfeld und Schrambach	Dez. 2023
306.3	Regelquerschnitt, Hst. Marktl und LF-Krankenhaus	Dez. 2023
306.4	Regelquerschnitt, P&R Bf. Schrambach und Marktl	Dez. 2023
316.2	Hst. Traisen-Markt, Lageplan, Grundriss	Dez. 2023
316.3	Hst. Marktl, Lageplan, Grundriss	Dez. 2023
316.4	Bhf. Lilienfeld, Lageplan, Grundriss	Dez. 2023
316.5	Hst. Lilienfeld-Krankenhaus, Lageplan, Grundriss	Dez. 2023
316.6	Bhf. Schrambach, Lageplan, Grundriss	Dez. 2023
317.3	Bauwerksplan, Objekt, km 4.591, Durchlass	Dez. 2023
317.4	Bauwerksplan, Objekt, km 5.102, Durchlass	Dez. 2023
317.5	Bauwerksplan, Objekt, km 7.302, Durchlass	Dez. 2023
317.6	Bauwerksplan, Objekt, km 10.784, Durchlass	Dez. 2023
317.7	Bauwerksplan, Objekt, km 12.241, Durchlass	Dez. 2023
317.8	Bauwerksplan, Objekt, km 12.695, Durchlass	Dez. 2023

Am 23. Februar 2024 fand im Rahmen eines Abstimmungstermins zwischen dem Sachverständigen für Brandschutz und den Vertretern der Konsenswerberin eine Projektvorstellung statt. Dabei konnten aus bautechnischer Sicht bereits einige Fragen beantwortet werden. Mit E-Mail vom 7. März 2024 wurde seitens des Projektanten eine Ergänzung hinsichtlich der Ergänzungen des Sachverständigen für Brandschutz vorgelegt:

Mit E-Mail vom 23. August 2024 wurden von der Abteilung Verkehrsrecht (RU6) weitere Unterlagen mit Einreichstand 19. August 2024 zum Download unter <https://transfer.oebb.at/index.php/s/gCQNrdDPcsPpoXW> vorgelegt. Die geänderten Unterlagen weisen bezugnehmend auf die oben angeführten Unterlagen den Stand: August 2024 auf.

Am heutigen Tag fand eine mündliche Verhandlung mit den Vertretern der Konsenswerberin, der Planer und der Behörde statt. Dabei wurden für die Erstellung einer abschließenden bautechnischen Stellungnahme offene Fragen des Amtssachverständigen für Bautechnik erörtert. Ein Ortsaugenschein wurde im Rahmen der Verhandlung nicht durchgeführt. Der Amtssachverständige für Bautechnik wird diesen in Abstimmung mit den Vertretern der Konsenswerberin gesondert durchführen.

Befund

Es ist geplant, die „Traisentalbahn“, also die ÖBB-Strecken 10701 Bhf. Hainfeld – Bhf. Traisen, von km 43,587 bis km 55,994, 10702 Bhf. Traisen – St. Pölten Hbf., von km 56,000 bis km 75,163. und 15101 Bhf. Traisen – Lst. Freiland, von km 0,000 bis km 12,725, zu elektrifizieren, attraktiveren und zu ertüchtigen.

In den Unterlagen finden sich Verweise auf Kontextprojekte bei der Errichtung von konstruktiven Ingenieurbauwerken wie z.B. Sockelbretter, Entwässerungsmaßnahmen mit örtlicher Verrohrung von Bahngräben etc. im Streckenabschnitt Hainfeld – Traisen. Im Streckenabschnitt Traisen – St. Pölten ist ein Buswartehäuschen bei der Hst. St. Pölten Porschestraße, Teil eines baubehördlichen Kontextprojektes. Diese Maßnahmen sind nicht Teil des „§ 31a Gutachtens“.

Stellungnahme

Aus bautechnischer Sicht kann im Zuge der Verhandlung kein Gutachten abgegeben werden. Nachstehend befindet sich eine detaillierte Aufzählung aller für eine abschließende Beurteilung erforderlichen Ergänzungen:

Strecke Hainfeld – Traisen

- Größe bzw. Querschnittsabmessungen der Lüftungsöffnungen im Technikgebäude (Bahn-km 43,856) nicht nachvollziehbar
- Schnittdarstellung der GSM-R-Mast-Fundierung mit höchstem Grundwasserspiegel fehlt (Bhf. Hainfeld, Bahn-km 43,841)
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 44,673), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.

- Brücke über den Durlasbach (Bahn-km 46,105), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Größe bzw. Querschnittsabmessungen der Lüftungsöffnungen im Technikgebäude, Gmundner FT Typ 0-1.4A, (Hst. Rainfeld-Kleinzell, Bahn-km 48,916) nicht nachvollziehbar
- Darstellung des Technikgebäudes, Gmundner FT Typ 0-1.4A, (Hst. Rainfeld-Kleinzell, Bahn-km 48,916) in Grundriss und Schnitt fehlt. Es besteht die Möglichkeit, auch eine Typzeichnung vorzulegen.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 47,158), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 47,637), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 47,736), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 47,867), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 49,019), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 49,544), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 50,362), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Größe bzw. Querschnittsabmessungen der Lüftungsöffnungen im Technikgebäude (Hst. St. Veit an der Gölsen, Bahn-km 51,740) nicht nachvollziehbar
- Schnittdarstellung der GSM-R-Mast-Fundierung mit höchstem Grundwasserspiegel fehlt (Hst. St. Veit an der Gölsen, Bahn-km 51,753)
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 52,086), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 52,190), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 52,363), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Brücke über den Mühlbach (Bahn-km 52,528), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 52,552), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.

- Durchlassbauwerk (Bahn-km 52,771 und km 52,791), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 53,040), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 53,300), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Brücke über den Schwarzenbach (Bahn-km 53,591), Höhe Absturzsicherung
- Park & Ride-Anlage Wiesenfeld-Schwarzenbach (Bahn-km 53,506), Abmessungen der Stellplätze sind nicht nachvollziehbar, Widerspruch zum Stand der Technik.
- Hst. Wiesenfeld-Schwarzenbach (Bahn-km 53,506), Art der Verglasung ist nicht nachvollziehbar.
- Größe bzw. Querschnittsabmessungen der Lüftungsöffnungen im Technikgebäude (Hst. Wiesenfeld-Schwarzenbach, Bahn-km 53,609) sind nicht nachvollziehbar.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 54,850), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 55,377), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 55,581), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 55,767), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 55,859), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 56,202), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.

Strecke Traisen – St. Pölten

- Größe bzw. Querschnittsabmessungen der Lüftungsöffnungen im Technikgebäude (Bahn-km 56,239) nicht nachvollziehbar
- Park & Ride-Anlage Bhf. Traisen (Bahn-km ca. 56,450), Abmessungen der Stellplätze sind nicht nachvollziehbar, Widerspruch zum Stand der Technik.
- Park & Ride-Anlage Bhf. Wilhelmsburg (Bahn-km ca. 63,500), Abmessungen der Stellplätze sind nicht nachvollziehbar, Widerspruch zum Stand der Technik.
- Schnittdarstellung der GSM-R-Mast-Fundierung mit höchstem Grundwasserspiegel fehlt (Bhf. Wilhelmsburg, ca. Bahn-km 63,459)
- Größe bzw. Querschnittsabmessungen der Lüftungsöffnungen im Technikgebäude, Gmundner FT Typ 0-1.4A, (Bahn-km 66,937) sind nicht nachvollziehbar.

- Darstellung des Technikgebäudes, Gmundner FT Typ 0-1.4A, (Bahn-km 66,937) in Grundriss und Schnitt fehlt. Es besteht die Möglichkeit, auch eine Typzeichnung vorzulegen.
- Schnittdarstellung der GSM-R-Mast-Fundierung mit höchstem Grundwasserspiegel fehlt (Bhf. Spratzern, ca. Bahn-km 68,720)
- Größe bzw. Querschnittsabmessungen der Lüftungsöffnungen im Technikgebäude, Gmundner FT Typ 0-1.4B, (Bahn-km 72,990) nicht nachvollziehbar
- Darstellung des Technikgebäudes, Gmundner FT Typ 0-1.4B (Bahn-km 72,990) in Grundriss und Schnitt fehlt. Es besteht die Möglichkeit, auch eine Typzeichnung vorzulegen.
- Charakteristischer Querschnitt durch die Hst. Kreisbach (Bahn-km 62,292), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Charakteristischer Querschnitt durch die P&R-Anlagen Bhf. Traisen (ca. Bahn-km 56,450), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Hst. Kreisbach (Bahn-km 62,292), Art der Verglasung ist nicht nachvollziehbar.
- Schnittdarstellung der bestehenden GSM-R-Mast-Fundierung mit höchstem Grundwasserspiegel fehlt (Bhf. Spratzern, ca. Bahn-km 68,720)
- Breite des Bahnsteigzugangs der Hst. St. Pölten-Porschestraße (Bahn-km 71,534) ist nicht nachvollziehbar.
- Größe bzw. Querschnittsabmessungen der Lüftungsöffnungen im Technikgebäude (Bahn-km 73,035) sind nicht nachvollziehbar.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 56,942), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 57,723), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 60,817), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.

Strecke Traisen – Freiland

- Durchlassbauwerk (Bahn-km 4,591), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Breite des Bahnsteigzugangs der Hst. Marktl an der Traisen (ca. Bahn-km 4,932) ist nicht nachvollziehbar.
- Schnittdarstellung der bestehenden GSM-R-Mast-Fundierung mit höchstem Grundwasserspiegel fehlt (Hst. Marktl an der Traisen, ca. Bahn-km 4,997)
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 5.102), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Größe bzw. Querschnittsabmessungen der Lüftungsöffnungen im Technikgebäude, Gmundner FT, (Bahn-km 6,633) sind nicht nachvollziehbar.

- Darstellung des Technikgebäudes, Gmundner FT, (Bahn-km 6,633) in Grundriss und Schnitt fehlt. Es besteht die Möglichkeit, auch eine Typzeichnung vorzulegen.
- Schnittdarstellung der bestehenden GSM-R-Mast-Fundierung mit höchstem Grundwasserspiegel fehlt (Bhf. Lilienfeld, ca. Bahn-km 6,651)
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 7.302), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Bahnsteigzugang zur Hst. Lilienfeld-Krankenhaus (ca. Bahn-km 7,8), Abmessungen der Breite des Rampenpodests sind nicht nachvollziehbar.
- Hst. Lilienfeld-Krankenhaus (ca. Bahn-km 7,8), Art der Verglasung ist nicht nachvollziehbar.
- Darstellung des Schalthauses (Bahn-km 7,868) in Grundriss und Schnitt fehlt. Es besteht die Möglichkeit, auch eine Typzeichnung vorzulegen.
- Größe bzw. Querschnittsabmessungen der Lüftungsöffnungen im Technikgebäude (Bahn-km 8,775) sind nicht nachvollziehbar.
- Park & Ride-Anlage Bhf. Schrambach (Bahn-km ca. 8,8), Abmessungen der Stellplätze sind nicht nachvollziehbar, Widerspruch zum Stand der Technik.
- Bhf. Schrambach (ca. Bahn-km 8,776), Art der Verglasung ist nicht nachvollziehbar.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 10.784), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Größe bzw. Querschnittsabmessungen der Lüftungsöffnungen im Technikgebäude, Gmundner FT, (Bahn-km 12,285) sind nicht nachvollziehbar.
- Darstellung des Technikgebäudes, Gmundner FT, (Bahn-km 12,285) in Grundriss und Schnitt fehlt. Es besteht die Möglichkeit, auch eine Typzeichnung vorzulegen.
- Schnittdarstellung der bestehenden GSM-R-Mast-Fundierung mit höchstem Grundwasserspiegel fehlt (Lst. Freiland, ca. Bahn-km 12,293)
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 12,241), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.
- Durchlassbauwerk (Bahn-km 12,695), Höhe Absturzsicherung ist nicht nachvollziehbar.

Im Zuge der Verhandlung wurde festgehalten:

Es wurden mit der Konsenswerberin die PKW-Stellplatzgrößen bei den Park & Ride-Anlagen erörtert. Die geplanten Stellplätze weisen eine Länge von 4,30 m mit einem Überhang von 70 cm auf. Dies entspricht nicht mehr dem Stand der Technik. Es wurde festgelegt, dass die Stellplätze in den Bestandsbereichen mit beengten Platzverhältnissen im Sinne der RVS 03.04.12 dahingehend abgeändert werden, dass die Länge der Stellplätze 4,50 m beträgt und ein Überhang von 50 cm berücksichtigt werden kann.

In den Plandarstellungen sind die Abmessungen der Stellplätze zu ergänzen. Ebenfalls darzustellen ist der geplante Überhang der Stellplätze.

Weiters wurde eine Vorgehensweise erörtert, wie die Darstellung von Regelbauteile wie z.B. Geländer, Technikgebäude in Betonbauweise („Gmundner Fertigteil“) zu erfolgen hat. Aus bautechnischer Sicht ist die Darstellung der Gebäude mit Flächenabmessungen und Angabe der Bautype im Lageplan ausreichend. Die Aufbauten, Lüftungsquerschnitte, Abmessungen im Grundriss und die Höhe der Baukörper etc. kann dann aus den vorgelegten Typenplänen nachvollzogen werden.

Bei der Darstellung der Geländerhöhen (Absturzsicherungen bei Durchlässen, Brücken etc.) wurde festgehalten, dass die geplanten Höhen der Absturzsicherungen beschrieben und zur leichteren Nachvollziehbarkeit die entsprechenden Typenpläne vorgelegt werden, damit nachvollzogen werden kann, bei welcher Absturzhöhe welche Höhe der Absturzsicherung zur Ausführung gelangt.

Hinsichtlich der Darstellung der GSM-R-Masten wurde im Zuge der Verhandlung folgende Vorgangsweise erörtert: Die Lage inklusive Abmessungen der Fundamente ist in den Lageplänen ersichtlich. Für die Darstellung der Masten im Schnitt inklusive der Breite der Masten sowie die Fundierung wurde festgelegt, dass aussagekräftige Typenpläne, aus denen Abmessungen der Fundamente und des Mastens hervorgehen, beigelegt werden.

Hinweis:

Hinsichtlich des geplanten Abbruchs der historischen Aufnahmegebäude der Bahnhöfe Traisen und Wilhelmsburg ist zu prüfen ob diese Objekte aus heutiger Sicht unter Denkmalschutz stehen und ob der geplante Abtrag aus Sicht des Bundesdenkmalamtes zulässig ist.

J) Erklärungen

- der Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG:

Einleitend wird auf das bisherige Vorbringen, insbesondere die Anträge vom 19. Dezember 2023 und 19. August 2024, alle nachfolgenden Stellungnahmen, Ergänzungen und Informationen sowie die vorgelegten Planunterlagen, Berichte und das Gutachten gemäß § 31a EISbG verwiesen.

Soweit von einzelnen Parteien oder Beteiligten gegen das Vorhaben Einwendungen oder widersprechende oder verspätete Anträge erstattet wurden, mögen diese, sofern die Pro-

jektwerberin 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. Auch laut Gutachten des Sachverständigen für Erschütterungsschutz ist die Vorschreibung von Auflagen aus erschütterungstechnischer Sicht nicht erforderlich.

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 bauphysikalisch 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 Schadenersatzansprüche werden nach Maßgabe der zivilrechtlichen Bestimmungen behandelt.

4. Hochbaubeweissicherung

Die Projektwerberin lässt im erforderlichen Ausmaß Beweissicherungen von Objekten durch unabhängige Sachverständige durchführen. Das Ergebnis der Beweissicherung wird den jeweils Betroffenen zur Verfügung gestellt.

5. Einbauten

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

6. Zufahrten und Wege

Berührte Zufahrten und Wege werden, soweit projektgemäß vorgesehen, gemäß § 20 EisbG 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

Die Projektwerberin hat als Infrastrukturunternehmen keine Möglichkeit, auf die Traktionswahl eines EVU (Eisenbahnverkehrsunternehmens) Einfluss zu nehmen. Dies entspricht auch der Judikatur des VfGH (Entscheidung zur 3. Piste Flughafen Wien). Durch die Elektrifizierung der Strecke wird die Dieseltraktion für den Personenverkehr aber weitgehend entfallen; es ist insgesamt 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 An-

spruch 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.

11. **Sonstiges**

Wie im Bericht gemäß § 6 EBEV und im § 31a-Gutachten ausgeführt sowie vom Amtssachverständigen für Eisenbahnbetrieb beurteilt, wird für den Abschnitt Traisen – Freiland eine V_{\max} von 80 km/h beantragt. Der Antrag vom 19. Dezember 2023 wird in diesem Punkt abgeändert.

Zur Eisenbahnkreuzung im km 6,299:

Die Art der Sicherung gemäß § 49 EisbG kann laut Ansicht der Projektwerberin beibehalten werden. Aufgrund der Zweigleisigkeit des Abschnitts im Bereich der Eisenbahnkreuzung ist jedoch eine Versetzung von Einschaltpunkten erforderlich.

II. **STELLUNGNAHME ZU DEN AUSFÜHRUNGEN DER VON DER BEHÖRDE VOR DER VERHANDLUNG AM HEUTIGEN TAG BEIGEZOGENEN SACHVERSTÄNDIGEN**

Zu den Ausführungen des Amtssachverständigen Für Eisenbahntechnik und -betrieb, Herrn Dipl.-Ing. (FH) Ungersböck, vom 7. März 2024 betreffend Bushaltestelle Traisen und Eisenbahnkreuzungen wurde mit Schreiben vom 26. Juni 2024 Stellung genommen.

Die Stellungnahme der Landesstelle für Brandverhütung vom 12. März 2024 wurde zur Kenntnis genommen.

Das Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen für Erschütterungs- und Sekundärschallschutz, Herrn Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch, vom 30. April 2024 wird zur Kenntnis genommen.

Zu den Ausführungen der Amtssachverständigen für Wasserbau, Frau Dipl.-Ing. Wecht, vom 16. April 2024: Hinsichtlich der Gestaltung der Durchlässe bei km 47,158 und km 47,302 erfolgten die mit Schreiben vom 19. August 2024 beantragten Projektänderungen. Im Übrigen werden die Ausführungen der Amtssachverständigen zur Kenntnis genommen.

Die Ausführungen des Amtssachverständigen für Elektrotechnik, Herrn Ing. Dier, wurde zuletzt mit Schreiben vom 12. August berücksichtigt. Vorab erfolgte mit Schreiben vom 25. März 2024 unter Vorlage entsprechender Unterlagen eine Präzisierung bzw. Ergänzung der Angaben zu den Brandschutzmaßnahmen in den Technikgebäuden.

III. STELLUNGNAHME ZUM SONSTIGEN VORBRINGEN UND ZU EINWENDUNGEN

Zu den Ausführungen des Amtes der NÖ Landesregierung (Öffentliches Wassergut) vom 21. Mai 2024 wurde mit E-Mail vom 20. Juni 2024 Stellung genommen.

Zum Vorbringen des Verkehrs-Arbeitsinspektorats vom 8. Mai 2024 wurde mit Schreiben vom 7. Juni 2024 Stellung genommen.

Zum Vorbringen der Netz Niederösterreich GmbH vom 23. Mai 2024 wurde mit Schreiben vom 17. Juli 2024 Stellung genommen.

IV. STELLUNGNAHME ZU DEM IN DER VERHANDLUNG AM HEUTIGEN TAG ABGEGEBENEN VORBRINGEN DER AMTSSACHVERSTÄNDIGEN

1. Zu den Ausführungen des Amtssachverständigen für Lärmtechnik, Herrn Mag. Daxböck:

Die Planung wird in folgenden Punkten ergänzt:

- Umbau des Bf. Lilienfeld
- Teilabtrag eines Bahnhofgebäudes im Bf. Traisen
- Lärmimmissionen durch den Betrieb von Technikgebäuden
- Die Begründung der Vergabezuschläge für den Abschnitt Wilhelmsburg – Kreisbach wird nochmals ergänzt.

Zum Umbau der Haltestelle Porschestraße:

Es werden lediglich eine Zugangsrampe und der Bahnsteig erneuert und eine Bike-&Ride-Anlage errichtet. Durch den Betrieb der neuen Anlagen sind keine Erhöhungen der Lärmimmissionen zu erwarten. Dies wird in der Planung ergänzt.

Zu allfälligen Lärmimmissionen durch den Betrieb der P&R-Anlagen:

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass durch die P&R-Anlagen die Zu- und Abfahrtsituation im Bereich der Bahnhöfe und Haltestellen - verglichen mit der derzeitigen Situation (Parken auf allen freien Flächen im Zugangsbereich der Bahnhöfe und Haltestellen) - geordnet und damit die Verkehrssicherheit für die Fußgänger erhöht wird. Im Ergebnis wird die Anzahl der Parkplätze, die hinkünftig nur Bahnkunden zur Verfügung stehen sollen, auch nur geringfügig erhöht, in einigen Bereichen sogar verringert:

Bahnhof/Haltestelle:	Parkplätze Bestand	Parkplätze laut Planung
Schrambach	5	10
Traisen	29	23
Marktl	-	10
Wiesenfeld/Schw.	15	11
St. Veit/Gölsen	2	2
Wilhelmsburg	20	34

Die Planung wird hinsichtlich jener P&R-Anlagen ergänzt, bei denen es zu Lageänderungen oder einer Erhöhung der Anzahl der Stellplätze verglichen mit der Bestandsituation kommt.

2. Zu den Ausführungen des Amtssachverständigen für Bautechnik, Herrn Dr. Ehrlich:

Zur Dimensionierung der KFZ-Stellplätze:

Laut der mit allen Bundesländern abgestimmten Richtlinie des BMK für Park-&Ride-Anlagen handelt es sich bei Park-&Ride-Anlagen um Eisenbahnanlagen. Laut Richtlinie soll die Länge für KFZ-Stellplätze grundsätzlich 5 m, die Breite grundsätzlich 2,5 m betragen.

Bei diesen Richtwerten handelt es sich um Empfehlungen, die hinsichtlich der Breite in allen Fällen eingehalten werden. Hinsichtlich der Länge beträgt die Länge 4,3 m + 0,7 m Überhang, was aufgrund der Platzverhältnisse durch die Errichtung der Versickerungsmulden bedingt ist.

Im Hinblick auf die Ausführungen des Amtssachverständigen wird die Planung dahingehend angepasst, dass die (mit Rasenpflastersteinen) befestigten Stellflächen generell eine Länge von mindestens 4,5 m + 0,5 m Überhang aufweisen.

Die vom Amtssachverständigen geforderten ergänzenden Angaben in den P&R-Plänen und Bahnhofsplänen werden (ausgenommen die Verglasung und Breite der Bahnsteigzugänge und des Rampenpodests) durchgeführt und der Behörde und dem Amtssachverständigen vorgelegt.

Die Projektwerberin führt dazu aus:

Verglasung:

Die eingesetzten Materialien sind im Technischen Bericht „Hochbau“ als Sicherheitsglas eingestuft; laut Rücksprache mit dem Amtssachverständigen wurde diese Angaben als ausreichend eingestuft; eine Ergänzung in den Planunterlagen ist nicht erforderlich.

Breite der Bahnsteigzugänge und der Rampenpodeste:

Die Breite der Bahnsteigzugänge und der Rampenpodeste beträgt laut technischem Bericht „Hochbau“ und TSI PRM sowie ÖBB-Regelwerk 03.01 mindestens 1,60 m. Laut Rücksprache mit dem Amtssachverständigen wurden diese Angaben als ausreichend eingestuft; eine Ergänzung in den Planunterlagen ist nicht erforderlich.

Der Vorgangsweise betreffend ergänzende Angaben zu Regelbauteilen, Lüftungsquerschnitten, Geländerhöhen, GSM-R-Masten wird zugestimmt.

Die Erteilung einer Genehmigung nach Bundesdenkmalschutzgesetz ist nicht Gegenstand des Verfahrens. Laut einer mit dem BDA abgestimmten Aufstellung sind die im Projekt zum Abtrag vorgesehenen Anlagen nicht denkmalgeschützt.

3. Zu den Ausführungen der Amtssachverständigen für Wasserbautechnik, Frau Dipl.-Ing. Wecht:

Hinsichtlich des Beginns und des Endes der Bauphasen kann es zu Abweichungen von der derzeitigen Planung kommen. Sofern Arbeiten von wasserbautechnischer Relevanz davon betroffen sind, würde die Projektwerberin vorab die geänderten Zeiträume der Arbeitsdurchführung mit der Amtssachverständigen abstimmen.

Der Auflagenvorschlag 14 betrifft zivilrechtliche Ansprüche; diese sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Die Instandhaltung der Park-&Ride-Anlagen soll hinkünftig an die Gemeinden übertragen werden. Diesbezüglich ist niederösterreichweit ein einheitlicher Standard vorgesehen. Zwecks Gleichbehandlung wird die Projektwerberin noch das Einvernehmen mit der Amtssachverständigen betreffend die Vorgaben zur Wartung, Instandhaltung und Dokumentation suchen.

Allgemein regeln die Auflagenvorschläge 23 und 24 nach Ansicht der Projektwerberin Maßnahmen des Kollaudierungs- bzw. Betriebsbewilligungsverfahrens.

Zum letzten Punkt der Auflage 29: Die Bestätigung der Sickerfähigkeit des Untergrundes sollte nicht von der bauausführenden Firma, sondern durch eine geeignete Fachperson erfolgen.

Zum Auflagenvorschlag 30:

Die Entwässerungsanlagen werden auf Bahngrund errichtet; die betroffenen Grundstücke stehen bereits im Eigentum der ÖBB oder werden erforderlichenfalls erworben.

Die Vorgangsweise betreffend die Drainagen oder sonstige Einbauten, die die Bahn queren, ist vertraglich mit den Einbautenträgern geregelt. Die diesbezüglichen Ansprüche der Einbautenträger sind daher auf Basis der bestehenden Verträge zu beurteilen und nicht Gegenstand des Verfahrens. Dazu kommt, dass eine Erneuerung bzw. Wiederherstellung von außer Betrieb genommenen Einbauten nicht erforderlich bzw. unzweckmäßig ist.

Allgemeiner könnte diesbezüglich formuliert werden, dass der Erwerb der erforderlichen Grundstücke und Rechte rechtzeitig vor Inanspruchnahme der betroffenen Flächen und Anlagen zu erfolgen hat.

4. Zu den Ausführungen des Vertreters der Brandverhütungsstelle, Herrn Ing. Grasmann-Thür:

Die Ausführungen und Auflagenvorschläge werden zur Kenntnis genommen.

5. Zu den Ausführungen des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb, Herrn Dipl.-Ing. (FH) Ungersböck:

Zu Punkt 2 des Befundes:

Die ESTW für Nebenbahntechnik werden in Hainfeld und Bernreit errichtet.

Allgemein:

Die Ergänzungen werden bis spätestens 30. September 2024 nachgereicht.

K) Bescheid

Der Verhandlungsleiter verkündet folgenden

Bescheid

Es wird wie folgt entschieden:

Spruch

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat Kommissionsgebühren in der Höhe von € 1.283,40 [93 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 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 „Finanzamtzahlung“ 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.

Abschließend wird angemerkt, dass der Behörde die Verbesserung orthographischer und stilistischer Fehler in der Verhandlungsschrift vorbehalten bleibt.

Ende der Verhandlung: 19.30 Uhr
 Dauer der Verhandlung: 19 halbe Stunden
 Mittagspause von 11.30 Uhr bis 12.30 Uhr

Anwesenheit

- des nichtamtlichen Sachverständigen für Erschütterungsschutz
 (von 9.00 Uhr bis 11.30 Uhr) 5 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Lärmschutz
 (von 9.00 Uhr bis 14.00 Uhr) 8 halbe Stunden
- der Amtssachverständigen für Wasserbautechnik
 (von 9.00 Uhr bis 14.30 Uhr) 9 halbe Stunden
- des Sachverständigen für Brandschutz
 (von 9.00 Uhr bis 15.00 Uhr) 10 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb
 (von 9.00 Uhr bis 15.00 Uhr) 10 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Bautechnik
 (von 9.00 Uhr bis 18.15 Uhr) 17 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Elektrotechnik
 (von 9.00 Uhr bis 18.15 Uhr) 17 halbe Stunden

Unterschriften:

MMMag. Schadinger e.h.

36 Unterschriften (unleserlich)