

RU6-E-3465/001-2024

Betrifft:

ÖBB-Strecken

1. Wiener Neustadt Hbf - Puchberg am Schneeberg, km 0,000 bis km 28,205

2. Bad Fischau-Brunn - Wöllersdorf, km 0,000 bis km 5,000

Vorhaben "Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn", Ansuchen um eisenbahnrechtliche Baugenehmigung, wasserrechtliche Bewilligung und Rodungsbewilligung

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

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, am 30. Jänner 2025 in Winzendorf

Beginn der Verhandlung: 9.00 Uhr

A) Anwesend

Mag. Alois Steinkellner

als Verhandlungsleiter

Julia Gruber

als Schriftführerin

Dipl.-Ing. (FH) David Ungersböck

als Amtssachverständiger für Eisenbahntechnik und -betrieb

Dipl.-Ing. Dr. Florian Ehrlich

als Amtssachverständiger für Bautechnik

Dipl.-Ing. Johannes Tatzber

als Amtssachverständiger 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

Ing. Bernhard Lautner

als Sachverständiger für Brandschutz, Landesstelle für Brandverhütung des Bundeslandes Niederösterreich

Dipl.-Ing. Stefan Spinka	als Amtssachverständiger für Forsttechnik der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen
Dipl.-Ing. Helmut Wagner	als Amtssachverständiger für Forsttechnik der Bezirkshauptmannschaft Wiener Neustadt
Sebastian Goldfuß, BSc. und Mag. (FH) Alexander Spannbauer	als Vertreter der Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn
Peter Mayer	als Vertreter der Marktgemeinde Winzendorf-Muthmannsdorf
Dipl.-Ing. Manfred Korzil	als Vertreter der Stadt Wiener Neustadt
Michael Petschk	als Vertreter der Straßenmeisterei Wiener Neustadt
Dipl.-Ing. (FH) Johann Kollmayer	als Vertreter des Landes Niederösterreich, Abteilung Landesstraßenbau und -verwaltung
Dipl.-Ing. Thomas Setznagel	als Vertreter der Stella & Setznagel GmbH als Verfasserin des Gutachtens gemäß § 31a EisbG
Dipl.-Ing. Dieter Nusterer	als Vertreter der zieritz + partner ZT GmbH
Dipl.-Ing. Christoph Feuchtenhofer	als Vertreter der Feuchtenhofer Architekten ZT-GmbH
Dipl.-Ing. Robert Pfisterer	als Planer für Wasserbautechnik
Dipl.-Ing. Joachim S t e p h a n	als Vertreter der Schimetta Consult ZT GmbH

Ing. Helmut Wiesinger	als Vertreter der TAS SV-GmbH
Dipl.-Ing. Wolfgang Steinhauser	als Vertreter der Steinhauser Consulting Engineers ZT GmbH
Mario Plank	als Vertreter der tb Gruber Technisches Büro GmbH
Lukas Eder und Stefan Tiefengrabner	als Vertreter der OPUS Bauconsult GmbH
Ing. Martin Grossbauer	als Vertreter der Stoik & Partner ZT-GmbH
Christian Eder	als Vertreter der BGG Consult Dr. Peter Waibel ZT-GmbH
Lejla Djurdjevic Elisabeth Gruber Mag. Michaela Haas Heinz Höller Michael Kuntner Ing. Nicolas Kuntner Tanja Mittermüller Martin P a u l Ing. Johann Pausakerl und Matthias Pferschy	als Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG
Michael Artner Meinrad Csenar Karl Flechl Johannes Goldfuß Eva Greiner Andreas Nicolini Hermine Postl Waltraud Schagginger und Dipl.Tzt. Nadja Wöhrer	als Anrainer

Dipl.-Ing. Dr. Erwin Reidinger

als Zuhörer

B) Gegenstand

Der Verhandlungsleiter eröffnet die Verhandlung am 30. Jänner 2025, um 9.00 Uhr, im Volksheim, Volksheimstraße 396, 2722 Winzendorf, 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. Bernhard Lautner)
- Eisenbahntechnik und -betrieb (Dipl.-Ing. (FH) David Ungersböck)
- Elektrotechnik (Ing. Christoph Dier)
- Lärmtechnik (Mag. Werner Daxböck)
- Wasserbautechnik (Dipl.-Ing. Johannes Tatzber)

Es wird darauf hingewiesen, dass die verfahrenseinleitenden Anträge der ÖBB-Infrastruktur AG vom 3. September 2024 gemäß den Bestimmungen der §§ 44a ff des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG im Großverfahren mit Edikt der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 23. Oktober 2024 verlaubar wurden. Dieses Edikt wurde am 5. November 2024 jeweils im redaktionellen Teil des „KURIER“ und der „Kronen Zeitung“ sowie im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ verlaubar.

Ergänzend wurden die Standortgemeinden

- Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn,
- Marktgemeinde Grünbach am Schneeberg,
- Gemeinde Höflein an der Hohen Wand,
- Marktgemeinde Puchberg am Schneeberg,
- Gemeinde Schrattenbach,
- Gemeinde Weikersdorf am Steinfelde,
- Stadt Wiener Neustadt,
- Gemeinde Willendorf,
- Marktgemeinde Winzendorf-Muthmannsdorf und

- Marktgemeinde Wöllersdorf-Steinabrückl

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 23. Oktober 2024 wurde auch die Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung für den 30. und (bei Bedarf) 31. Jänner 2025 kundgemacht.

Der Verhandlungsleiter stellt somit fest, dass alle Behörden, Parteien und Beteiligten zu der am 30. und (allenfalls) 31. Jänner 2025 stattfindenden Verhandlung rechtzeitig und ordnungsgemäß geladen wurden.

Neben dem Aufliegen der Anträge und der weiteren Projektunterlagen (Bauentwurf und Gutachten gemäß § 31a EibG) bei der Eisenbahnbehörde und den vorstehend angeführten Standortgemeinden wurde in diesem Edikt die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben im Zeitraum Montag, den 11. November 2024, bis einschließlich Freitag, den 20. Dezember 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 hat die Republik Österreich (Land- und Forstwirtschaftsverwaltung – Wasserbau) mit Schreiben vom 6. November 2024, WA1-ÖWG-56501/1088-2024, (= Beilage A) Gebrauch gemacht.

Innerhalb der Auflagefrist (11. November 2024 bis 20. Dezember 2024) sind Einwendungen (= Beilage B) von

1. Herrn Michael Artner, Brunner Hauptstraße 14, 2721 Bad Fischau-Brunn, vom 19. Dezember 2024,
2. Herrn Johannes Goldfuß, Ungarfeldgasse 841, 2721 Bad Fischau-Brunn, vom 19. Dezember 2024,
3. Frau Eva Greiner, Brunner Hauptstraße 2, 2721 Bad Fischau-Brunn, vom 19. Dezember 2024,

4. der Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn, Hauptstraße 2/3, 2721 Bad Fischau-Brunn, vom 19. Dezember 2024,
5. Frau Dipl.Tzt. Nadja Wöhrer, Ungarfeldgasse 28, 2721 Bad Fischau-Brunn, vom 19. Dezember 2024,
6. Herrn Karl Flechl, Wiener-Neustädter-Straße 5, 2721 Bad Fischau-Brunn, vom 20. Dezember 2024 und
7. Frau Maria Kreiderits, Wiener-Neustädter-Straße 31, 2721 Bad Fischau-Brunn, vom 20. Dezember 2024

eingelangt.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs. 1 AVG öffentlich ist, weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass im Rahmen dieser Verhandlung nur Parteien und Beteiligten das Recht zusteht, Fragen zum 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 und zur Erfassung der Verhandlungsteilnehmer um eine vollständige Angabe von Vor- und Zunamen, eventuell Titel und je nach Erfordernis Anführung der Anschrift, der Dienststelle, der Firma oder um Bekanntgabe der Grundstücksnummer ersucht wird.

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

Antrag, Gegenstand:

Mit Eingabe vom 3. September 2024 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG bei der Landeshauptfrau von Niederösterreich die Erteilung

- der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff EisbG unter Mitanderwendung der §§ 20, 48 und 49 EisbG,
- der wasserrechtlichen Bewilligung gemäß § 127 iVm §§ 32 und 38 WRG 1959,
- der Rodungsbewilligung gemäß § 170 Abs. 2 iVm § 17 ForstG und
- aller für die Ausführung des Vorhabens sonst erforderlichen und in ihre Zuständigkeit fallenden Genehmigungen

für das Vorhaben „Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn“ entlang der ÖBB-Strecken

1. Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg, km 0,000 bis km 28,205, und
2. Bad Fischau-Brunn – Wöllersdorf, ca. km 5,000.

Den Anträgen waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Bauentwurf und Gutachten gemäß § 31a EisbG, erstellt von der Stella & Setznagel GmbH am 22. August 2024) angeschlossen.

Mit Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 18. September 2024, RU6-E-3465/001-2024, 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 Stella & Setznagel GmbH gemäß § 31a EisbG erstattete Gutachten vom 22. August 2024 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 29. Dezember 2024 (= Beilage C).

Mit Eingabe vom 22. Jänner 2025 hat die ÖBB-Infrastruktur AG den verfahrensleitenden Antrag ohne Änderung der Sache ihrem Wesen nach abgeändert. Diese Änderungen beziehen sich im Wesentlichen auf die Vorgaben des Schrankenschließens (gleichzeitig oder versetzt) sowie die Notwendigkeit der Errichtung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen auf Fremdgrund (Entfall der Bewilligungsfreiheit).

Beschreibung des Vorhabens:

Die ÖBB-Infrastruktur AG beabsichtigt mit dem gegenständlichen Vorhaben im Wesentlichen die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit sowie die Attraktivierung von Verkehrsstationen. Außerdem werden auf der gesamten Strecke P&R und B&R sowie 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 „Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg“ und „Bad Fischau-Brunn – Wöllersdorf“ 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 § 31f Abs. 1 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, der wasserrechtlichen Bewilligungen sowie der Rodungsbewilligung** für das Vorhaben „Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn“ entlang der ÖBB-Strecken „Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg, km 0,000 bis km 28,205“ und „Bad Fischau-Brunn – Wöllersdorf, km 0,000 bis km 5,000“.

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

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

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

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

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

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

Als ergänzende Rechtsbelehrung erläutert der Verhandlungsleiter, dass seitens der direkt 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 30. (und bei Bedarf 31.) Jänner 2025 stattfindenden Ortsverhandlung erläutert der Verhandlungsleiter die im Sinne einer ökonomischen und zweckmäßigen Abwicklung weiteren beabsichtigten einzelnen Verfahrensschritte.

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

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

C) Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Lärmtechnik

Befund

Die ÖBB-Infrastruktur AG beantragt die Bewilligung für das Vorhaben „Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn“.

Im Wesentlichen umfasst das Projekt die Implementierung von elektronischen Stellwerken und den Umbau und die Attraktivierung der bestehenden Bahnhöfe und Haltestellen.

Der lärmtechnischen Beurteilung liegen ein „Schalltechnik – Einreichprojekt: Puchbergerbahn Bestandsattraktivierung“ der TAS SV-GmbH vom 5. Mai 2024 sowie ein „§ 31a-Gutachten“ (Revision 1) der Stella & Setznagel GmbH vom 10. Jänner 2025 zu Grunde.

Ab S. 6 der schalltechnischen Untersuchung „Schalltechnik-Einreichprojekt“, in der Folge kurz SU genannt, wird das Umbauvorhaben kurz beschrieben. Das Projekt umfasst gemäß dieser Beschreibung im Wesentlichen die Implementierung von elektronischen Stellwerken (ESTW) sowie den Umbau und damit die Attraktivierung der bestehenden Bahnhöfe und Haltestellen.

Ab S. 9 wird unter „Rechenmethode“ dargelegt, dass die Untersuchung primär auf die Überprüfung des 2-dB-Kriteriums gemäß SchIV abzielt. Gemäß Beschreibung berücksichtigt das Projekt neben diverser Veränderungen von Gleisanlagen auch die Anpassung der Gleisanlage und -höhen sowohl im Streckenbereich als auch im Bereich von Haltestellen und Bahnhöfen und ggf. auch die geplante Änderung des Geschwindigkeitsprofils.

Ergänzend zum 2-dB-Nachweis wird in der SU die Veränderung der Ist-Situation durch die Änderungen bzw. Erweiterung von Park & Ride-Anlagen durchgeführt (Beschreibung ab S. 10 der SU).

Die dem Projekt zu Grunde liegenden Emissionsdaten werden ab S. 12 der SU dargelegt. Die relevanten Zugzahlen der Strecke 16301 Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg wurden lt. SU seitens der ÖBB-Infrastruktur AG/Asset Management und Strategische Planung bekannt gegeben und in den Berechnungen berücksichtigt. Zudem wurden gemäß S. 12 der SU die Verkehre der unmittelbar angrenzenden Strecke 16601 Bad Fischau-Brunn – Wöllersdorf (soweit relevant) betrachtet.

In der SU werden die „bestehende Bahnanlage“ vor den Umbaumaßnahmen als Regelfall (Nullvariante) und die „künftige Bahnanlage“ nach Realisierung des Umbaus als Planfall (Prognose) bezeichnet.

Die Geschwindigkeitsprofile für den Regel- bzw. Planfall sowie die Zugverteilungen werden ab S. 13 der SU dargelegt. Ab S. 14 der SU werden die Schallemissionen des Schienenverkehrs und der „sonstigen Emissionsquellen“ (wie z.B. Weichen, Schienenstöße, Bogengeräusche ...) im Detail beschrieben.

Impulshaltige Geräusche bei Weichen mit Fahrkantenunterbrechung, Kreuzungen oder Stoßlückengleisen wurden entsprechend den Vorgaben der RVE bei Geschwindigkeiten ≥ 50 km/h über die jeweilige Länge berücksichtigt.

Gemäß der Beschreibung ab S. 17 der SU werden die Park & Ride-Anlagen in Bad Fischau-Brunn, Willendorf und Grünbach am Schneeberg neu angeordnet und erweitert, jene in Urschendorf und Grünbach-Kohlenweg mit geringer Stellplatzanzahl neu errichtet.

Die Berechnung der Verkehrsbelastungen auf den umliegenden Straßen sowie die Emissionsansätze für die Park & Ride-Anlagen werden ab S. 18 der SU beschrieben.

Es werden die Schallemissionsansätze der Bayerischen Parkplatzlärmstudie für die „Parkplatzemissionen“ herangezogen. Die Stellplatz-Wechselrate stellt Vorgaben bzw. Erfahrungswerte der Verkehrsplaner dar.

Die schalltechnischen Emissionsansätze für die Park & Ride-Anlagen finden sich ab S. 19 der SU.

Die beantragten Schallemissionen für die Technikgebäude, insbesondere Lüftungs-, Kälte- und elektrotechnische Anlagen, sind ab S. 20 der SU angeführt bzw. aufgelistet.

Die detaillierten Berechnungsergebnisse für den Schienenverkehr werden ab S. 23 der SU dargelegt. Die lokalen Veränderungen bzw. die lokal bedingte Erhöhung der bahnbedingten Immissionssituation werden durch das teilweise veränderte Geschwindigkeitsprofil sowie durch die geänderte Gleis- und Weichenlage verursacht.

Es wird angeführt, dass aus den erstellten Differenzlärmkarten sowie der Überprüfung an den Gebäudefassaden ersichtlich ist, dass immissionsseitig im Bereich der umliegenden Wohnobjekte vereinzelt Veränderungen der bahnbedingten Immissionen verursacht werden, welche über 2 dB liegen. Das „2-dB-Kriterium“ gemäß SchIV wird somit im gegenständlichen Untersuchungsbereich teilweise erfüllt.

Es sind daher weiterführende schalltechnische Untersuchungen und gegebenenfalls Maßnahmen (z.B. Schallschutzfenster oder Lärmschutzwände) gemäß SchIV zu prüfen. Gemäß SchIV sind für all jene Wohngebäude schalltechnische Maßnahmen zu setzen, an welchen das 2-dB-Kriterium nach den Differenzlärmkarten und Fassadenberechnungen erfüllt ist und der Grenzwert gemäß SchIV überschritten wird.

Ab. S. 38 der SU wird das Beurteilungsschema bezüglich der Straßenverkehrsimmissionen (Park & Ride) beschrieben. Diesbezüglich wurde auf Basis einer Verkehrszählung eine schalltechnische Untersuchung ausgehend vom Verkehrsträger Straße (inkl. Park & Ride) für die Park & Ride-Anlagen in Bad Fischau-Brunn und Willendorf durchgeführt. Die Berechnungen wurden gemäß der RVS 04.02.11 durchgeführt. Gemäß Beschreibung werden die Immissionen der berechneten Straßen und der Park & Ride-Anlagen berücksichtigt. Es werden die Grenzwerte der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung herangezogen.

Die Gegenüberstellung der Schallimmissionen für den L_{den} und L_{night} sowohl für den Referenz- als auch den Prognosefall sowie die Ausweisung der Veränderung werden in der Tabelle ab S. 39 angegeben.

Gemäß S. 42 sind an einem Wohnobjekt objektseitige Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Am betroffenen Wohnobjekt, Wiener-Neustädter-Straße 1, sind gemäß der schalltechnischen Untersuchung Maßnahmen in Form von Schallschutzfenstern (Mindestschalldämmmaß von 38 dB) sowie Schalldämmlüftern nach entsprechenden Förderrichtlinien erforderlich und projektsgemäß vorgesehen.

Die Schallimmissionen der geplanten Park & Ride-Anlagen in Urschendorf, Grünbach am Schneeberg und Grünbach-Kohlenwerk (jeweils 10 Stellplätze) werden im Projekt nicht ausgewiesen. Im Rahmen der Verhandlung wurden die Schallimmissionen für den jeweils exponiertesten Wohnnachbarschaftspunkt vom schalltechnischen Projektanten berechnet. Für die jeweils exponiertesten Wohnnachbarschaftspunkte wird für diese Park & Ride-Anlagen ein L_{night} von maximal 30 dB angegeben.

Im Kapitel „Haustechnische Anlagen“, ab S. 43 der SU, werden die Auswirkungen der geplanten Technikgebäude, welche mit haustechnischen Anlagen ausgestattet sind, auf die

exponiertesten Wohnnachbarschaften betrachtet. Im am meisten betroffenen Wohnnachbarschaftspunkt wird im leisesten Nachtzeitraum ein Dauerschallpegel $L_{A,eq}$, ausgehend von den haustechnischen Anlagen von maximal $L_{Aeq} = 28$ dB, abgeleitet.

Im „§ 31a-Gutachten“ wird festgehalten: Zitat: „Aus Sicht des § 31a-Gutachters für das Fachgebiet Schallschutztechnik bestehen gegen die eisenbahnrechtliche Genehmigung des Projektes keine Einwände.“

Gutachten

Die Beurteilung der Schienenverkehrsimmissionen erfolgt gemäß der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV, BGBl. Nr. 415/1993, sowie den zugehörigen Durchführungsbestimmungen zur SchIV (DB-SchIV).

In der schalltechnischen Untersuchung wird gezeigt, dass die Erfüllung des 2-dB-Kriteriums in Kombination mit einer Überschreitung der Grenzwerte gemäß SchIV an keinem Wohnobjekt vorliegt.

In der schalltechnischen Untersuchung wurden die Auswirkungen der neuen bzw. geänderten Park & Ride-Anlagen betrachtet. Das Prozedere der Beurteilung der Immissionen der Park & Ride-Anlagen (Kfz-Immissionen) hinsichtlich der Grenzwerte der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung erscheint im vorliegenden Fall plausibel. Teilweise kommt es laut der schalltechnischen Untersuchung zu Erhöhungen der straßenverkehrsbedingten Immissionen. An allen Immissionspunkten, an denen es zu Erhöhungen der straßenverkehrsbedingten Immissionen von mehr als 1 dB kommt, werden aber bis auf den Immissionspunkt im Bereich Willendorf (Ecke Wiener-Neustädter-Straße, Bahnstraße) die Grenzwerte für den L_{den} und den L_{night} (gemäß Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung) eingehalten.

Aufgrund der zu erwartenden Veränderung sind gemäß Projekt für dieses Wohnobjekt objektseitige Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Für die Park & Ride-Anlagen in Urschendorf, Grünbach am Schneeberg und Grünbach-Kohlewerk unterschreiten die Immissionen von Seiten der Park & Ride-Anlagen mitsamt Zufahrt die Grenzwerte (L_{den} , L_{night}) deutlich.

Die Schallimmissionen der haustechnischen Anlagen liegen im Nachtzeitraum im Bereich der exponiertesten Wohnnachbarschaften bei maximal $L_{Aeq} = 28$ dB. Es liegen keine Umgebungsgeräuschmessdaten vor. Aus Erfahrung des lärmtechnischen Amtssachverständigen ist davon auszugehen, dass der Basispegel im leisesten Nachtzeitraum in den gegenständli-

chen Bereichen nicht unter $L_{A95} = 25$ dB absinkt. Somit kommen die konstanten Immissionen auch im leisesten Nachtzeitraum maximal im Bereich des Basispegels L_{A95} zu liegen. Eine etwaige Auffälligkeit von Seiten der Immissionen der haustechnischen Anlagen ist somit nicht zu erwarten.

Es liegen keine Einwendungen hinsichtlich Lärm – bis auf eine Stellungnahme des Magistrats Wiener Neustadt – vor. In der schalltechnischen Untersuchung wird dargelegt, dass es im Bereich des Stadtgebietes von Wiener Neustadt zu keinen projektgegenständlichen Änderungen kommt.

Es wird der folgende Auflagenpunkt zur Erfüllung vorgeschlagen:

- Für jenes Objekt an der Wiener-Neustädter-Straße 1, für welches gemäß der schalltechnischen Untersuchung passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich erscheinen, ist auf Anforderung der Behörde der Nachweis über die Information des Eigentümers des betreffenden Objekts hinsichtlich der Möglichkeit der Umsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen zu übermitteln.

D) Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Wasserbautechnik

Befund

Geplant ist die Bestandsattraktivierung der „Puchbergerbahn“, Strecke 1 von Wiener Neustadt Hbf bis Puchberg am Schneeberg, km 0,000 bis km 28,205, sowie Strecke 2 von Bad Fischau-Brunn bis Wöllersdorf, km 0,000 bis km 5,000. Im Zuge der Bestandsattraktivierung sind folgende Maßnahmen geplant:

- die Implementierung von elektronischen Stellwerken
- der Um- bzw. Neubau von Bahnhöfen und Haltestellen

Im Zuge des eisenbahnrechtlichen Verfahrens wurde auch um Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligung angesucht.

Folgende geplanten Maßnahmen des Einreichprojektes werden wasserrechtlich von der Bezirkshauptmannschaft Wiener Neustadt behandelt und sind nicht Gegenstand der wasserbautechnischen Stellungnahme:

- Errichtung einer Vorreinigungsanlage für Bahnwässer und Bahnsteigwässer im Bereich Bhf. Bad Fischau-Brunn mit Versickerung in den Untergrund bzw. das Grundwasser
- Sammlung der Bahnwässer und Bahnsteigwässer im Bereich Bhf. Winzendorf mit Ableitung in den Prosetbach

Folgende geplanten Maßnahmen des Einreichprojektes werden wasserrechtlich von der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen behandelt und sind nicht Gegenstand der wasserbautechnischen Stellungnahme:

- Errichtung von zwei Sickerkörpern für Bahnwässer im Bereich Bhf. Willendorf mit Versickerung in den Untergrund bzw. das Grundwasser
- Errichtung eines Sickerkörpers für Bahnwässer im Bereich Bhf. Puchberg mit Versickerung in den Untergrund bzw. das Grundwasser
- Sammlung von Bahnsteigwässern im Bereich Bhf. Puchberg mit Ableitung in den kommunalen Regenwasserkanal
- Sammlung von Bahnsteigwässern im Bereich Bhf. Willendorf mit Ableitung in den Frauenbach Werkskanal
- Sammlung von Bahnwässern, Bahnsteigwässern und Außeneinzugsgebietswässern im Bereich Bhf. Grünberg Kohlewerk mit Ableitung in den kommunalen Regenwasserkanal

Anzumerken bleibt, dass die Niederschlagswässer auf der freien Strecke generell über den nicht abgedichteten Oberbau in den Untergrund versickern und daher aus wasserbaufachlicher Sicht auch für die Versickerung über die Sickerkörper keine Vorreinigung erforderlich ist.

Im Zuge des eisenbahnrechtlichen Verfahrens wird im Projekt um Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligung für folgende Maßnahmen ersucht:

1. Bauten im HW₃₀-Abflussbereich gemäß § 38 WRG 1959
 - a. Technikgebäude km 5,260, Gst.-Nr. 1430/1, KG Bad Fischau, Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn, Fläche 75 m², Gemeindegraben
 - b. Technikgebäude km 27,850, Gst.-Nr. 1705/1, KG Stolzenwörth, Marktgemeinde Puchberg am Schneeberg, Fläche 72 m², Schoberbach
 - c. Bahnsteig km 15,315 bis km 15,415, Gst.-Nr. 1684, 1680/4 und 1685, KG Willendorf, Gemeinde Willendorf, 400 m², Frauenbach

- d. Bahnsteig km 27,898 bis km 27,920, Gst.-Nr. 1705/1, KG Stolzenwörth, Marktgemeinde Puchberg am Schneeberg, und Gst. Nr. 2543/1, KG Puchberg, Marktgemeinde Puchberg an Schneeberg, 100 m², Schoberbach
- e. Brückenobjekt über die 1. Wiener Hochquellwasserleitung, km 8,793, Prosssetbach
- f. Bahnbegleitweg km 12,911 bis km 13,055, 400 m²

Alle anderen Bauten (z. B. Gewässerschutzanlage km 5,229) und Trassenbereiche sind niveaugleich bzw. tiefer als das umgebende Gelände und daher wasserbaufachlich ohne Relevanz in Hinblick auf eine mögliche nachteilige Auswirkung des Hochwasserabflussgeschehens.

2. Brücken und Durchlässe gemäß § 38 WRG 1959

- a. Eisenbahnbrücke über den Prosssetbach, km 6,863, Gst.-Nr. 1089/3, KG Brunn, Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn, lichte Weite 3,0 m, lichte Höhe 1,2 m
- b. Eisenbahnbrücke über den Prosssetbach, km 8,558, Gst.-Nr. 1088/2, KG Brunn, Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn, lichte Weite 3,0 m, lichte Höhe 1,2 m
- c. Eisenbahnbrücke über den Schoberbach, km 27,835, Gst.-Nr. 1705/1, KG Stolzenwörth, Marktgemeinde Puchberg am Schneeberg, lichte Weite 4,0 m, lichte Höhe 1,9 m
- d. Fußgängerbrücke über den Schoberbach, km 27,835, Gst.-Nr. 884/5, 1657/10 und 1705/1, KG Stolzenwörth, Marktgemeinde Puchberg am Schneeberg, lichte Weite 8,3 m, lichte Höhe 1,96 m
- e. Zwei Rohrdurchlässe für einen unbenannten Graben als rechten Zubringer zum Prosssetbach km 8,159, Gst.-Nr. 1088/2, KG Brunn an der Schneebergbahn, Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn, 2 x DN 1000
- f. Zwei Rohrdurchlässe für den Frauenbach Werkskanal km 15,264, Gst.-Nr. 551/3, 551/4 und 1684, KG Willendorf, Gemeinde Willendorf, 2 x DN 800

3. Retentionsmaßnahmen für ein Hangwassereinzugsgebiet

Rohrdurchlass mit Retentionsbecken km 16,475 auf Gst.-Nr. 173 und 48/2, KG Rothengrub, Gemeinde Willendorf, Einzugsfläche 2,1 ha, 100 m³

4. Temporäre Gerinneverlegungen gemäß § 9 WRG 1959

- a. Prosssetbach Fluss-km 3,426, Gst.-Nr. 1089/3, KG Brunn an der Schneebergbahn, Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn
- b. Prosssetbach Fluss-km 5,261, Gst.-Nr. 334/13, 1089 und 1088/2, KG Brunn an der Schneebergbahn, Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn

- c. Frauenbach Werkskanal, Gst.-Nr. 551/3, 551/4 und 1684, KG Willendorf, Gemeinde Willendorf
- d. Schoberbach Fluss-km 0,410, Gst.-Nr. 1705/1, Stolzenwörth, Marktgemeinde Puchberg am Schneeberg
- e. Schoberbach Fluss-km 0,395, Gst.-Nr. 884/5, 1657/10 und 1705/1, Stolzenwörth, Marktgemeinde Puchberg am Schneeberg

Gutachten

ad 1. a)

Das Hochwasserabflussgeschehen wurde auf Grundlage der Abflussuntersuchung Fischa II mit einer Einstauhöhe von rechnerisch etwa 13 cm am Standort des Technikgebäudes ermittelt. Daraus resultiert ein theoretischer Retentionsraumverlust von etwa 10 m³. Mit der tiefer als das Gelände liegenden etwa 30 m entfernten Gewässerschutzanlage wird ein zusätzliches Retentionsvolumen von etwa 500 bis 1.000 m³ geschaffen. Ausgleichsmaßnahmen und auch Bau- oder Betriebsauflagen sind daher nicht erforderlich.

ad 1. b)

Das Hochwasserabflussgeschehen wurde auf Grundlage der Abflussuntersuchung der Perzplan von 2018 mit einer Einstauhöhe von rechnerisch etwa 1 bis 10 cm am Standort des Technikgebäudes bei HQ₁₀₀ ermittelt. Daraus resultiert ein theoretischer Retentionsraumverlust von geschätzt 1 bis 5 m³ bei HQ₃₀. In dieser Größenordnung bewirkt der Retentionsraumverlust ohne gesonderten Nachweis mit Sicherheit keine nachteiligen Auswirkungen auf fremde Rechte. Ausgleichsmaßnahmen und auch Bau- oder Betriebsauflagen sind daher nicht erforderlich.

ad 1. c)

Das Hochwasserabflussgeschehen des Frauenbaches im Bereich des Bahnsteiges wurde ohne Hochwassermodellierung mit etwa 10 cm abgeschätzt, wodurch sich ein Retentionsraumverlust von etwa 40 m³ ergibt. Aufgrund dieser Größenordnung ist eine vertiefende und aufwendige Abflussmodellierung nicht gerechtfertigt. Da sich der Hochwasserabflussbereich für HQ₃₀ des Frauenbaches in Form eines langgestreckten schmalen Streifens im Gleis- und Bahnsteigbereich des Bahnhofes Willendorf erstreckt, wird sich die Aufspiegelung aufgrund des Retentionsraumverlustes auf diesen Bereich beschränken. Aus dem abgeschätzten Retentionsraumverlust würde sich eine Erhöhung des Wasserspiegels beim HQ₃₀ von 2 cm bei einer Fläche von 2.000 m² errechnen. In dieser Größenordnung bewirkt der Retentionsraumverlust ohne gesonderten Nachweis mit Sicherheit keine nachteiligen Auswirkungen auf

fremde Rechte. Ausgleichsmaßnahmen und auch Bau- oder Betriebsauflagen sind daher nicht erforderlich.

ad 1. d)

Das Hochwasserabflussgeschehen wurde auf Grundlage der Abflussuntersuchung der Perzplan von 2018 mit einer Einstauhöhe von rechnerisch etwa 1 bis 10 cm am Standort des Bahnsteiges bei HQ_{100} ermittelt. Daraus resultiert ein theoretischer Retentionsraumverlust von geschätzt 1 bis 5 m^3 bei HQ_{30} . In dieser Größenordnung bewirkt der Retentionsraumverlust ohne gesonderten Nachweis mit Sicherheit keine nachteiligen Auswirkungen auf fremde Rechte. Ausgleichsmaßnahmen und auch Bau- oder Betriebsauflagen sind daher nicht erforderlich.

ad 1.e)

Die Eisenbahnbrücke als Überspannung der 1. Wiener Hochquellwasserleitung ist nicht als wasserrechtlich bewilligungspflichtiges Brückenbauwerk im Sinne des § 38 WRG 1959 zu bewerten, da mit dieser Brücke kein Gewässer berührt wird. Die Brücke als solche liegt jedoch im HQ_{30} -Abflussbereich des Prosetbaches. Mit dem Neubau der Brücke als solche wird kein relevantes Retentionsraumvolumen reduziert. Da für die Hochquellwasserleitung auch ein Begleitweg zu Wartungszwecken unter der Brücke errichtet werden soll, wird südseitig der Brücke ein kleiner Damm mit etwa 0,5 m Höhe errichtet. Im Zuge der heutigen Verhandlung wurde als Projektergänzung angeführt, dass der Damm mit einer befestigten vertieften Überströmstrecke ausgeführt wird, mit der ein Abfluss nördlich der Eisenbahntrasse bei HQ_{30} gewährleistet wird. Der Damm selbst bewirkt als solcher wie das Brückenbauwerk keinen relevanten Retentionsvolumenverlust. Mit der Überströmstrecke wird auch der bestehende Hochwasserabflussbereich nördlich der Eisenbahntrasse unverändert erhalten. Ausgleichsmaßnahmen und auch Bau- oder Betriebsauflagen sind daher nicht erforderlich.

ad 1. f)

Das Hochwasserabflussgeschehen wurde auf Grundlage der Abflussuntersuchung Frauenbach, Warme Fische mit einer Einstauhöhe von rechnerisch etwa 10 bis 11 cm im Bereich des Begleitweges bei HQ_{30} ermittelt. Daraus resultiert ein theoretischer Retentionsraumverlust von etwa 40 m^3 bei HQ_{30} . In dieser Größenordnung bewirkt der Retentionsraumverlust ohne gesonderten Nachweis mit Sicherheit keine nachteiligen Auswirkungen auf fremde Rechte. Ausgleichsmaßnahmen und auch Bau- oder Betriebsauflagen sind daher nicht erforderlich.

ad 2. a)

Das Lichtraumprofil der neuen Brücke bleibt unverändert, die KUK wird um 6 cm angehoben und das Mindestfreibord von 50 cm wird bei HQ₁₀₀ mit 68 cm deutlich eingehalten. Damit wird der bestehende Abflussquerschnitt nicht verringert und der erforderliche Durchfluss des HQ₁₀₀ mit Freibord > 50 cm ist gewährleistet.

ad 2. b)

Mit dem bestehenden Brückenobjekt ist der Durchfluss für ein HQ₃₀ nicht möglich. Das Lichtraumprofil der neuen Brücke wird um etwa 50 % erhöht. Das derzeitige Freibord von 23 cm kann damit zumindest eingehalten werden. Für die Einhaltung eines Freibordes von 50 cm wäre eine Anhebung des Brückenbauwerkes erforderlich, was allerdings durch die Höhenverhältnisse des Gleiskörpers nicht möglich ist. Daher wird in einer Auflage die Erstellung eines Betriebskonzeptes für den Hochwasserfall mit Maßnahmen zur Verhinderung von Verklausungen eingefordert.

ad 2. c)

Das Lichtraumprofil der neuen Brücke wird um etwa 15 % erhöht, die KUK wird um 11 cm abgesenkt, allerdings die Bachsohle im Brückenbereich um 20 cm abgesenkt. Für die Einhaltung eines Freibordes von 50 cm wäre eine Anhebung des Brückenbauwerkes erforderlich, was allerdings durch die Höhenverhältnisse des Gleiskörpers nicht möglich ist. Daher wird in einer Auflage die Erstellung eines Betriebskonzeptes für den Hochwasserfall mit Maßnahmen zur Verhinderung von Verklausungen eingefordert.

ad 2. d)

Das Lichtraumprofil der neuen Brücke wird mehr als verdoppelt, die KUK wird allerdings um 29 cm abgesenkt. Für die Einhaltung eines Freibordes von 50 cm wäre eine Anhebung des Brückenbauwerkes erforderlich, was allerdings durch die Höhenverhältnisse des Gleiskörpers nicht möglich ist. Daher wird in einer Auflage die Erstellung eines Betriebskonzeptes für den Hochwasserfall mit Maßnahmen zur Verhinderung von Verklausungen eingefordert.

ad 2. e)

Mit den beiden Rohren DN 1000 kann ein etwas größerer Durchfluss erzielt werden, als dies mit dem bestehenden Lichtraumprofil der Brücke möglich ist. Da der Graben nur als Flutöffnung für Ausuferungen des Prossetbaches dient, besteht keine Gefahr der Verklausung.

ad 2. f)

Mit den beiden Rohren DN 800 kann ein etwas größerer Durchfluss erzielt werden, als dies mit dem bestehenden Durchlass möglich ist. Im Frauenbach-Werkskanal besteht nur eine geringe Gefahr von Verklausungen.

ad 3.)

Derzeit werden die Niederschlagswässer eines Hanges mit 2,1 ha links der Bahntrasse über einen Bahndurchlass auf die nördliche Seite mit freiem Auslauf in Richtung Gemeindestraße geführt. Dieser Durchlass soll um etwa 20 m verlegt werden. Die Spitzenabflüsse sollen an der Nordseite mit einem Retentionsbecken mit 100 m³ reduziert werden. Mit der Verlegung des Bahndurchlasses und dem zusätzlichen Retentionsbecken wird der bestehende natürliche Abfluss nicht nachteilig für Ober- oder Unterlieger verändert. Mit dem Retentionsbecken können die derzeit unretendiert auf die Gemeindestraße abfließenden Wassermengen etwas gepuffert werden. Aus wasserbaufachlicher Sicht stellen weder die Verlegung des bestehenden Durchlasses noch die positive Verbesserung der Abflussverhältnisse durch das Retentionsbecken eine wasserrechtlich bewilligungspflichtige Maßnahme dar.

ad 4. a bis e)

Die temporären Gerinneverlegungen sind im Zuge des Neubaus der Brückenobjekte erforderlich. Für diese temporären Baumaßnahmen sind keine gesonderten Auflagen erforderlich. Die Maßnahmen werden gemäß Projektangaben mit bestmöglichem Schutz des Fließgewässers gesetzt.

Zusammenfassend besteht daher aus wasserbaufachlicher Sicht bei Einhaltung nachstehender Auflagen und projektgemäßer Ausführung kein Einwand gegen die Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligung entsprechend dem Konsensvorschlag.

Abschließend wird festgehalten, dass

- die Vorreinigungsanlage für Bahnwässer und Bahnsteigwässer im Bereich Bhf. Bad Fischau-Brunn,
- die Sickerkörper für die Bahnwässer im Bereich Bhf. Willendorf,
- die Sickerkörper für die Bahnwässer im Bereich Bhf. Puchberg und
- das Retentionsbecken für das Hangwassereinzugsgebiet in der KG Rothgrub

aus wasserbaufachlicher Sicht als Anlagen zu bewerten sind, die unbeschadet der wasserrechtlichen Relevanz für die Ableitung dieser Wässer und den Eisenbahnbetrieb erforderlich sind.

Projektbeschreibung:

1. Maßnahmen in den Hochwasserabflußflächen

1.1. Bhf. Bad Fischau-Brunn, km 5,289

Beim Bahnhof Bad Fischau-Brunn, km 5,289, sind folgende Anlagenteile in den HW30-Ausuferungsflächen des Gemeindegrabens (Gew. ID 300812) geplant:

Anlagenteil	beanspruchte HW30-Fläche	Anhebung über GOK
Lagerplatz links der Bahn (Bahn-km 5,257 bis Bahn-km 5,295)	A = 260 m ²	niveaugleich mit Gelände
Technikgebäude, links der Bahn, km 5,260	A = 70 m ²	Gebäudehöhe ca. 3 m
Absetzbecken km 5,249 und Versickerungsbecken km 5,227, l.d.B.	A = ca. 600 m ²	Beckensohle befindet sich 1,8 bis 2,3 m unterhalb des bestehenden Geländeniveaus

In Bezug auf den Retentionsraumverlust durch die geplanten Anlagenteile haben alle niveaugleichen Anlagenteile keine Auswirkungen gegenüber dem Bestand.

Der Gemeindegraben ist in der Abflussuntersuchung Warme Fische II untersucht worden. Auf Höhe des geplanten Vorhabens ist das Profil 44 (Fluss-km 1,719) der Abflussuntersuchung maßgebend. An diesem Profil sind folgenden hydraulischen Kennwerte angegeben:

HQ		HW / Ufer		
HQ _{30ges}	1,66 m ³ /s	HQ _{30, linkes Vorland}	0,12 m ³ /s	HW ₃₀ 280,430 m ü.A.
HQ _{100ges}	1,74 m ³ /s	HQ _{100, linkes Vorland}	0,06 m ³ /s	HW ₁₀₀ 280,493 m ü.A.
HQ _{30Fluss}	1,48 m ³ /s	HQ _{30, rechtes Vorland}	0,06 m ³ /s	Ufer links 280,482 m ü.A.
HQ _{100Fluss}	1,56 m ³ /s	HQ _{100, rechtes Vorland}	0,13 m ³ /s	Ufer rechts 280,586 m ü.A.

Demnach beträgt die Differenz des HW₃₀ und des HW₁₀₀-Wasserspiegels ca. 6 cm. Die HQ₁₀₀ Ausuferung links des Gemeindegrabens, bahnseitig, beträgt ca. 19 cm.

Durch die Errichtung des Technikgebäudes kommt es zu einem vernachlässigbar kleinen Retentionsraumverlust. Die Beckenanlage selbst trägt zu einer geringen Erhöhung des Retentionsvolumens bei Ausuferungen bei.

Es wird davon ausgegangen, dass es durch die Errichtung der oben genannten Anlagenteile im Bahnhof Bad Fischau-Brunn zu keiner Änderung der unmittelbaren HW₃₀- und der HW₁₀₀-Anschlagslinien auf fremde Rechte kommt.

1.2. Eisenbahnbrücke km 6,863 (Prosetbach bei Fluss-km 3,426)

Diese Eisenbahnbrücke wird in km 6,858 abgetragen und in km 6,863 gänzlich erneuert, das Objekt quert den Prosetbach bei ca. Fluss-km 3,426.

Das bestehende Objekt quert den Prosetbach schräg, das neue Objekt wird nahezu mit 90° zur Bachachse errichtet.

Folgender Querschnitt ist für das Oberflächengewässer vorgesehen:

- o Lichte Weite: LW = 3,0 m vgl. Bestand: LW ≈ 3,0 m
- o Lichte Höhe: LH ≥ 1,2 m vgl. Bestand: LH ≈ 0,85 bis 1,3 m
- o Gesamtlänge: L = 7,15 m vgl. Bestand: L ≈ 5,5 m
- o Konstruktions-UK KUK: 288,58 m ü.A. vgl. Bestand: KUK: 288,52 m ü.A.

1.2.1. Beschreibung der Abflussverhältnisse

Nach den zur Verfügung stehenden Unterlagen hat der Prosetbach folgende Abflussverhältnisse:

- o HQ₃₀ = 1,85 m³/s

Der Wasserspiegel HW₃₀ liegt beim bestehenden Querschnitt bei ca. 287,85 m ü.A., der verbleibende Freibord zur Konstruktionsunterkante bei ca. 67 cm. Bei gleichbleibendem Durchflussquerschnitt erhöht sich der Freibord nun auf 73 cm.

Gemäß dem NÖGIS kommt es im Ober- und Unterlauf der bestehenden EB-Brücke zu HW₃₀-Ausuferungen.

Im Brückenbereich selbst kommt es zu keinen flächigen Ausuferungen.

In der ABU Warme Fische II sind bei dem Vorhaben folgende hydraulischen Kennwerte angegeben:

$HQ_{100} = 1,94 \text{ m}^3/\text{s}$ (= Interpolierter Wert zwischen Profil 48 (km 3,259) mit $HQ_{100} = 1,93 \text{ m}^3/\text{s}$ und dem Profil 47 (Profil 3,057) mit $HQ_{100} = 1,96 \text{ m}^3/\text{s}$)

Der Wasserspiegel HW_{100} befindet sich wie im Bestand ca. 5 cm über dem HW_{30} . Damit verringert sich der Freibord bei HQ_{100} auf ca. 68 cm.

1.2.2. Beschreibung des Gewässerverlaufs

Das Oberflächengewässer wird an die neue Lage des Brückenobjektes angepasst. Im Bachverlauf schwenkt das Gewässerbett im Oberlauf nach rechts, unterquert das Objekt auf einer Länge von ca. 8 m und schwenkt dann nahezu rechtwinklig nach links und schließt an den alten Bachlauf an. Die Sohle und die Böschungen werden im Ober- und Unterlauf mit einer Bruchsteinpflasterung gesichert. Die Sohlsicherung unterhalb der Brücke wird mit 10 cm Sohlsubstrat überdeckt.

1.2.3. Beschreibung der Bauphase

Im Zuge der Errichtung der neuen Eisenbahnbrücke ist eine provisorische Gerinneumleitung, teilweise im alten Bachbett, herzustellen. Diese kann entweder verrohrt oder in einem offenen Graben hergestellt werden. Die Ein- und Auslaufbereiche sind gegen Auskolkung zu sichern. Bei einem offenen Gerinne hat der Abflussquerschnitt in etwa dem bestehenden Abflussquerschnitt zu betragen.

1.3. Eisenbahnbrücke km 8,159

Diese Eisenbahnbrücke wird in km 8,159 abgetragen und an selber Stelle als Rohrdurchlass errichtet. Das Objekt quert einen Graben, welcher ein rechter Zubringer zum Prossetbach ist.

Der Bestandsdurchlass hat folgende Abmessungen

- o Lichte Weite: $LW \approx 2,7 \text{ m}$
- o Lichte Höhe: $LH \approx 1,25 \text{ m}$
- o Gesamtlänge: $L = 5 \text{ m}$
- o Konstruktions-UK $KUK: 301,57 \text{ m ü.A.}$
- o Fläche: $A = 3,38 \text{ m}^2$

Folgender Querschnitt des neuen Rohrdurchlasses ist für den Graben vorgesehen:

- o Lichter Durchmesser: $2 \times DN = 1000 \text{ mm}$
- o Rohrsohle Einlauf: $300,50 \text{ m ü.A.}$

- o Rohrsohle Auslauf: 300,11 m ü.A.
- o Längsgefälle: $I = 3,5 \%$
- o Länge: 11,2 m

1.3.1. Beschreibung der Abflussverhältnisse

Gemäß dem NÖGIS kommt es im Ober- und Unterlauf der bestehenden EB-Brücke zu HW₃₀-Ausuferungen.

Der Graben selbst ist nicht wasserführend, er dient als Flutöffnung für rechtsufrige Ausuferungen des Prosetbachs im Oberlauf. Die Abflussverhältnisse selbst im Durchlass können nur abgeschätzt werden.

Im Ober- und Unterlauf hat der nördlich gelegene Prosetbach ein HQ₃₀ von 1,9 bis 2,3 m³/s. Nach den beschriebenen Abflusskapazitäten für Vollfüllungen verhält sich der Bestand zum Vorhaben wie folgt.

$$Q_{\text{voll, Bestand}} \approx Q_{\text{voll, Vorhaben}}$$

$$9,84 \text{ m}^3/\text{s} \approx 10,28 \text{ m}^3/\text{s}$$

Die Abflusskapazitäten des Vorhabens (Rohrdurchlass) entsprechen jenes des Bestandes (Eisenbahnbrücke). Eine Verschlechterung der Abflussverhältnisse durch den neuen Rohrdurchlass ist nicht erkennbar.

1.3.2. Beschreibung des Gewässerverlaufs

Der Rohrdurchlass (2 x DN1000) wird an gleicher Stelle neu errichtet. Die Sohle und die Böschungen werden im Ober- und Unterlauf mit einer Bruchsteinpflasterung gesichert.

1.3.3. Beschreibung der Bauphase

Im Zuge der Errichtung des neuen Rohrdurchlasses ist keine provisorische Gerinneumleitung erforderlich. Nach dem Abbruch der bestehenden Eisenbahnbrücke wird die Unterbetonung der neuen Rohre hergestellt. Auf diesen werden die beiden Stahlrohre und die beiden Böschungsköpfe versetzt.

1.4. Eisenbahnbrücke km 8,558 (Prosetbach bei Fluss-km 5,261)

Diese Eisenbahnbrücke wird an gleicher Stelle gänzlich erneuert, das Objekt quert den Prosetbach bei ca. Fluss-km 5,261.

Das bestehende Objekt quert den Prosetbach nahezu mit 90° zur Bachachse, das neue Objekt wird an derselben Stelle errichtet.

Folgender Querschnitt ist für das Oberflächengewässer vorgesehen:

o Lichte Weite:	LW = 3,0 m	vgl. Bestand: LW ≈ 1,8 m
o Lichte Höhe:	LH ≥ 1,19 m	vgl. Bestand: LH ≈ 1,3 m
o Gesamtlänge:	L = 7,15 m	vgl. Bestand: L ≈ 5,6 m
o Konstruktions-UK	KUK: 305,97 m ü.A.	vgl. Bestand: KUK: 306,11 m ü.A.
o Fläche:	A = 3 x 1,19 = 3,6 m ² A = 1,8 x 1,3 = 2,3 m ²	

1.4.1. Beschreibung der Abflussverhältnisse

Nach den zur Verfügung stehenden Unterlagen hat der Prosetbach folgende Abflussverhältnisse:

o $HQ_{30} = 2,31 \text{ m}^3/\text{s}$

Der Wasserspiegel HW30 liegt beim bestehenden Querschnitt bei ca. 305,88 m ü.A., der verbleibende Freibord zur Konstruktionsunterkante bei ca. 23 cm.

Eine Anpassung der Sohlängsneigung ist aufgrund des geringen Gefälles nicht möglich. Das neue Brückenobjekt wurde gegenüber dem Bestand von 1,8 m auf 3 m aufgeweitet. Die Konstruktionsunterkante wurde dagegen um 14 cm abgesenkt, sodass die lichte Höhe von ca. 1,25 m auf ca. 1,1 m reduziert wird.

Durch die Maßnahmen konnte der Abflussquerschnitt unter dem Brückenobjekt um ca. 30 % vergrößert werden.

Der Abflussquerschnitt des Objektes mit seiner lichten Weite von ca. 1,8 m hat den HQ_{30} Abfluss im Bestand nicht abführen können. Gemäß dem NÖGIS kommt es im Oberlauf der bestehenden EB-Brücke zu HW_{30} Ausuferungen. Im Brückenbereich selbst kommt es rechtsufrig zu Ausuferungen.

In der ABU Warme Fische II sind bei dem Vorhaben folgende hydraulischen Kennwerte angegeben:

$HQ_{100} = 2,45 \text{ m}^3/\text{s}$ (= Interpolierter Wert zwischen Profil 52 (km 5,685) mit $HQ_{100} = 2,24 \text{ m}^3/\text{s}$ und dem Profil 51 (Profil 4,976) mit $HQ_{100} = 2,59 \text{ m}^3/\text{s}$)

Der Wasserspiegel HW_{100} befindet sich wie im Bestand ca. 5 cm über dem HW_{30} .

Durch die Verbreiterung der lichten Weite gegenüber dem Bestand wird der Abflussquerschnitt vergrößert und die Wasserspiegel für HW_{30} und HW_{100} im Brückenbereich gesenkt. Aufgrund des geringen Längsgefälles kommt es zu keiner wesentlichen Abflussbeschleunigung.

1.4.2. Beschreibung des Gewässerverlaufs

Der Bachbettverlauf bleibt gegenüber dem Bestand unverändert. Die Sohle und die Böschungen werden im Ober- und Unterlauf mit einer Bruchsteinpflasterung gesichert. Die Sohlsicherung unterhalb der Brücke wird mit 30 cm Sohlsubstrat überdeckt.

1.4.3. Beschreibung der Bauphase

Im Zuge der Errichtung der neuen Eisenbahnbrücke ist eine provisorische Gerinneumleitung herzustellen. Diese kann entweder verrohrt oder in einem offenen Graben hergestellt werden. Die Ein- und Auslaufbereiche sind gegen Auskolkung zu sichern. Bei einem offenen Gerinne hat der Abflussquerschnitt in etwa den bestehenden Abflussquerschnitt zu betragen.

1.5. Eisenbahnbrücke km 8,793 (1. Wiener Hochquellleitung)

Diese Eisenbahnbrücke wird gänzlich an selber Stelle erneuert, das Objekt quert die 1. Wiener Hochquellleitung und befindet sich in den HW_{30} -Ausuferungsflächen des südlichen Prossetbachs.

Gemäß dem NÖGIS kommt es im Bereich EB-Brücke zu HW_{30} Ausuferungen des Prossetbachs, welcher eine flächige linksufrige Ausuferung hat. Die Oberflächenwässer gelangen entlang des Bahndammes erst später wieder ins Bachbett. Im Brückenbereich selbst kommt es rechtsufrig zu einer flächigen Ausuferung auf die nördliche Bahnseite.

Das Objekt dient der statischen Überspannung der 1. Wiener Hochquellleitung. Im Brückenbereich hat die gemauerte Wasserleitung eine Erdüberdeckung von ca. 1,5 m. Die bestehende Brücke selbst hat von der Geländeoberfläche zur Konstruktionsunterkante einen lichten Abstand von ca. 1 m. Das bedeutet, dass die Bahntrasse für Wartungszwecke an der Hochquellleitung überquert werden muss.

Die neue Eisenbahnbrücke km 8,793 hat den Zweck, einen begehbaren Wartungsstreifen parallel zur Wasserleitung herzustellen. Zu diesem Zweck werden die neue Konstruktionsunterkante und das Gelände unterhalb der Brücke abgesenkt. Da die bestehende Brücke auch als Flutöffnung für die Ausuferungen des Prossetbachs dient, sind nun Maßnahmen zu setzen, dass es zu keinem Oberflächenabfluss unterhalb der Brücke kommt.

Zu diesem Zweck wird südseitig der Brücke, über die gesamte Brückenlänge, ein HW-Schutzdamm mit einer Höhe von max. 50 cm errichtet. Dieser Damm hat den Zweck, die Vorlandausuferungen hintanzuhalten. Der Verlust an Retentionsraum infolge der Abtrennung der nördlich gelegenen Ausuferungsflächen kann wie folgt ermittelt werden.

Durch die bestehende Eisenbahnbrücke kommt es auf den nördlich gelegenen Grundstücken-Nr. 1924, 1926, 1927, 1936, 1938, 1939, 1940, 1941, 1942, 1998 und 2011 der Katastralgemeinde Weikersdorf (23439) zu einer flächigen Ausuferung von ca. 3.400 m² bei einem HQ₃₀. Bei einem HQ₁₀₀ kommt es zu einem Verlust an Retentionsfläche von ca. 3.950 m².

Durch die Errichtung eines max. 50 cm hohen HW-Schutzdammes vor dem neuen Brückenobjekt werden die Wasserflächen auf der Nordseite der Bahn hintangehalten, es kommt zum Abfluss entlang des Bahndammes in nordöstlicher Richtung und zum Zurückfließen in das Bachbett des Prossetbachs.

Eine Bewertung des Verlustes an Retentionsfläche erfolgt nach dem Leitfaden der NÖ Hochwasserschutzpläne im Kapitel 8.

1.6. Bhf. Winzendorf, km 10,545

Beim Bahnhof Winzendorf, km 10,545, sind keine Bahnanlagenteile in den HW₃₀-Ausuferungsflächen des Prossetbachs (Gew. ID 321832) geplant.

1.7. Hst. Urschendorf, km 13,260

Bei der neuen Haltestelle in Urschendorf, km 13,260, sind folgende Anlagenteile in den HW₃₀-Ausuferungsflächen des Frauenbaches (Gew. ID 300947) geplant:

Anlagenteil	beanspruchte HW30-Fläche	Anhebung über GOK
Begleitweg links der Bahn (Bahn-km 12,911 bis Bahn-km 13,055)	A = 400 m ²	ca. 50 cm über Gelände

Der links der Bahn befindliche Begleitweg wird max. 50 cm über dem Geländeniveau errichtet.

Es wird davon ausgegangen, dass es durch die Errichtung des Begleitweges links der Bahn zu keiner Änderung der unmittelbaren HW₃₀ und HW₁₀₀-Anschlagslinien auf fremde Rechte kommt.

Der Frauenbach ist in der ABU Frauenbach, Warme Fische untersucht worden. Auf Höhe des geplanten Begleitweges ist das Profil 21 (Fluss-km 9,846) der Abflussuntersuchung

maßgebend. An diesem Profil sind folgende hydraulischen Kennwerte angegeben. Das ABU-Profil befindet sich bei dem Bahnprofil 13,300.

HQ			HW / Ufer	Bahn-Pr. 13.300
HQ _{30ges}	7,68 m ³ /s	HQ _{30, linkes Vorland} 3,16 m ³ /s	HW ₃₀ 347,157 m ü.A.	GOK I.d.B. 347,05 m.ü.A. (untere Bahnböschung)
HQ _{100ges}	14,87 m ³ /s	HQ _{100, linkes Vorland} 7,59 m ³ /s	HW ₁₀₀ 347,234 m ü.A.	SOK (Weg) 347,6 m ü.A.
HQ _{30Fluss}	4,45 m ³ /s	HQ _{30, rechtes Vorland} 0,07 m ³ /s	Ufer links 347,43 m ü.A.	
HQ _{100Fluss}	5,11 m ³ /s	HQ _{100, rechtes Vorland} 2,18 m ³ /s	Ufer rechts 347,83 m ü.A.	

Demnach beträgt die Differenz des HW₃₀ und des HW₁₀₀-Wasserspiegels ca. 7 cm. Die Überflutungstiefe beim Bahn-Profil 13,300 (GOK bei Bahn = 347,05 m ü.A.) beträgt bei HQ₃₀ ca. 11 cm und bei HQ₁₀₀ ca. 18 cm.

1.8. Bahndurchlass km 15,264 (Frauenbach Werkskanal in Willendorf)

Dieser Bahndurchlass wird gänzlich erneuert, das bestehende Objekt quert den Frauenbach-Werkskanal.

Der bestehende Rohrdurchlass quert den Werkskanal nahezu mit 90° zur Bachachse, der neue Bahndurchlass wird an derselben Stelle errichtet.

Der Bestandsdurchlass hat folgende Abmessungen

- o Gewölbeprofil: R ≈ 1,0 m
- o Lichte Höhe: LH ≈ 1,0 m
- o Gesamtlänge: L = 10 m
- o Konstruktions-UK KUK: 382,5 m ü.A.
- o Fläche: A = 0,9 m²

Folgender Querschnitt des neuen Rohrdurchlasses ist für das Oberflächengewässer vorgesehen:

- o Lichter Durchmesser: 2 x DN = 800 mm Längsgefälle: I = 1 ‰
- o Rohrsohle Einlauf: 381,50 m ü.A.
- o Rohrsohle Auslauf: 381,34 m ü.A.
- o Konstruktions-UK KUK: 382,30 m ü.A.

- o Länge: 18,1 m
- o Fläche: $A = 2 \times 0,4^2 \cdot \pi = A = 1,0 \text{ m}^2$

1.8.1. Beschreibung der Abflussverhältnisse

Der Einbau von zwei Durchlässen mit einem Durchmesser von 800 mm bedingt, dass der Abflussquerschnitt für den Werkskanal gegenüber dem Bestand gleich bleibt.

Gemäß dem NÖGIS kommt es im Bereich EB-Brücke zu HW₃₀ Ausuferungen. Diese erfolgen nicht durch den Werkskanal selbst (Dotierung zu gering), sondern über ein Ausuferen des Frauenbaches im Ortsgebiet von Willendorf.

1.8.2. Beschreibung des Gewässerverlaufs

Der Werkskanal hat im Bestand Anlandungen im Gewässerbett bzw. Auskolkungen im Unterlauf. Der Bachbettverlauf bleibt gegenüber dem Bestand unverändert. Die Sohle und die Böschungen werden im Ober- und im Unterlauf mit einer Bruchsteinpflasterung gesichert.

1.8.3. Beschreibung der Bauphase

Im Zuge der Errichtung der neuen Eisenbahnbrücke ist eine provisorische Gerinneumleitung herzustellen.

Diese kann entweder verrohrt oder in einem offenen Graben hergestellt werden. Die Ein- und Auslaufbereiche sind gegen Auskolkung zu sichern. Bei einem offenen Gerinne hat der Abflussquerschnitt in etwa den bestehenden Abflussquerschnitt zu betragen.

1.9. Bhf. Willendorf, km 15,410

Beim Bahnhof Willendorf, km 15,410, sind folgende Anlagenteile in den HW30-Ausuferungsflächen des Frauenbaches (Gew. ID 300947):

Anlagenteil	beanspruchte HW30-Fläche	Anhebung über GOK
Gleis 1 (Bahn-km 15,235 bis Bahn-km 15,305) (Bahn-km 15,430 bis Bahn-km 15,635)	k.A.	niveaugleich mit Bestandsgleis
Bahnsteig (Bahn-km 15,315 bis Bahn-km 15,415)	A = 400 m ²	Ca. 70 cm über dem Gelände
Gleis 3 (Bahn-km 15,235 bis Bahn-km 15,557)	k.A.	niveaugleich mit Bestandsgleis

Gleis 5b
(Bahn-km 15,410 bis Bahn-km 15,455)

k.A.

niveaugleich mit
Bestandsgleis

Bei den Gleisanlagen wurde keine Flächenermittlung der beanspruchten HW_{30} -Flächen durchgeführt, da die Gleisanlage niveaugleich gegenüber dem Bestandsgleis errichtet wird. Im Bahnhof Willendorf ist nur der Bahnsteig in Bezug auf einen Retentionsraumverlust von Bedeutung.

Bei einer beanspruchten Fläche von ca. 400 m^2 und einer angenommenen Wassertiefe im rechten Vorland des Frauenbaches von ca. 10 cm wird der Retentionsraumverlust mit max. 40 m^3 abgeschätzt.

Bei diesem Volumen kann davon ausgegangen werden, dass es durch die Errichtung des Bahnsteiges im Bahnhof Willendorf zu keiner Änderung der unmittelbaren HW_{30} -Anschlagslinien auf fremde Rechte kommt.

1.10. Eisenbahnbrücke km 27,835 (Schoberbach bei Fluss-km 0,410)

Diese bestehende Eisenbahnbrücke in km 27,831 quert den Schoberbach, unmittelbar flussabwärts befindet sich eine Fußgängerbrücke. Die beiden Brücken über den Schoberbach werden gänzlich neu errichtet.

Die Eisenbahnbrücke wird um ca. 4 m in Richtung Bahnhof Puchberg verschoben. Der derzeit schräge Kreuzungswinkel mit dem Gewässer wird dann auf nahezu 90° angepasst. Der Bachverlauf ist dementsprechend anzupassen.

Folgender Querschnitt ist für das Oberflächengewässer vorgesehen:

o Lichte Weite:	LW = 4,0 m	vgl. Bestand: LW \approx 3,8 m
o Lichte Höhe:	LH \geq 1,9 m	vgl. Bestand: LH \approx 1,7 m
o Gesamtlänge:	L = 6,4 m	vgl. Bestand: L \approx 9,8 m
o Konstruktions-UK	KUK: 575,209 m ü.A.	vgl. Bestand: KUK: 575,20 m ü.A.
o Fläche:	$A = 4 \times 1,9 = 7,6 \text{ m}^2$	$A = 3,8 \times 1,7 = 6,5 \text{ m}^2$

1.10.1. Beschreibung der Abflussverhältnisse

Nach den zur Verfügung stehenden Unterlagen hat der Prosetbach an der Stelle der neuen Eisenbahnbrücke folgende Abflussverhältnisse:

o $HQ_{100} = 15,0 \text{ m}^3/\text{s}$ im Oberlauf der Brücke

- o $Q_{\text{Bordvoll}} = 12,0 \text{ m}^3/\text{s}$ (Brücke Siebertweg, ca. 28 m oberhalb der EB-Brücke)
- o $Q_{\text{Bordvoll}} = 14,0 \text{ m}^3/\text{s}$ (Brücke ÖBB)

Die bestehende Eisenbahnbrücke kann das HQ_{100} von $15,0 \text{ m}^3/\text{s}$ nahezu abführen. Maßgebend ist aber die Brücke Siebertweg im Oberlauf, da diese nur eine Abflusskapazität von $12,0 \text{ m}^3/\text{s}$ aufweist.

Durch die Vergrößerung des Abflussquerschnitts bei gleichbleibender Konstruktionsunterkante der neuen Eisenbahnbrücke um ca. 15 % wird die Abflusskapazität vergrößert.

Gemäß dem NÖGIS kommt es im Oberlauf der bestehenden EB-Brücke zu HW_{30} Ausuferungen. Im Brückenbereich selbst kommt es rechtsufrig zu Ausuferungen.

1.10.2. Beschreibung des Gewässerverlaufs

Ca. 18 m oberhalb der bestehenden Eisenbahnbrücke, im Anschluss an die Brücke über den Siebertweg, schwenkt der neue Bachverlauf nach rechts und anschließend nach links, um den Versatz von ca. 4 m mit dem neuen Kreuzungspunkt der Bahnstrecke zu erreichen. Der neue Bachverlauf quert nun die Bahntrasse der „Puchbergerbahn“ normal auf die Gleistrasse. Das Bachprofil wird auf dieser Bachstrecke beibehalten (Trapezprofil mit Böschungsneigung von ca. 2:3 beidseits), die Bachsohle unterhalb der Brücke von ca. 573,6 auf ca. 573,4 abgesenkt.

Die Sohle und die Böschungen werden im Ober- und Unterlauf mit einer Bruchsteinpflasterung gesichert. Die Sohlsicherung unterhalb der Brücke wird mit einem Sohlsubstrat von 10 cm überdeckt.

1.10.3. Beschreibung der Bauphase

Die Widerlager der neuen Eisenbahnbrücke werden tiefenfundiert. Das Planum der Gründungen befindet sich auf 572,80 m ü.A., ca. 40 bis 60 cm unterhalb der geplanten Bachsohle. Für die Errichtung der Fundamente und der Aufgehenden ist der Schoberbach entweder zwischen neuen und alten östlichen Widerlagern umzuleiten oder es kann das Mittelwasser auch zwischen den neuen Widerlagern geführt werden.

Zu diesem Zweck sind provisorische Stahlrohre in das Bachbett zu verlegen. Diese sind im Ein- und Auslaufbereich gegen Auskolkungen zu sichern.

Am Schoberbach können an dieser Stelle, vor der Einmündung des Pfenningbachs, ein HQ_{30} mit $9,2 \text{ m}^3/\text{s}$ und ein HQ_{100} mit $15,0 \text{ m}^3/\text{s}$ auftreten. Zudem ist die Straßenbrücke Siebertweg ca. 30 m bachaufwärts der Eisenbahnbrücke mit einem Q_{bord} von ca. $12 \text{ m}^3/\text{s}$ abflussbegrenzend.

Zwei Stahlrohre mit einem Durchmesser von 1.000 mm und einem Längsgefälle von 1 % können ca. 5 m³/s ableiten. Dies reicht bei der kurzen Bauzeit aus, ein Starkregenereignis mit einer höheren Auftrittswahrscheinlichkeit abzuleiten.

1.11. Fußgängerbrücke über den Schoberbach bei Fluss-km 17,824

Unmittelbar nach der Eisenbahnbrücke über den Schoberbach wird die neue Fußgängerbrücke errichtet.

Diese wird zur alten Brückensituation um 8 m bachabwärts errichtet. Der derzeit schräge Kreuzungswinkel mit dem Gewässer wird dann auf nahezu 90° angepasst. Der Bachverlauf ist dementsprechend anzupassen.

Folgender Querschnitt ist für das Oberflächengewässer vorgesehen:

o Lichte Weite:	LW = 8,3 m	vgl. Bestand: LW ≈ 3,8 m
o Lichte Höhe:	LH = 1,96 m	vgl. Bestand: LH ≈ 1,96 m
o Gesamtlänge:	L = 2,5 m	vgl. Bestand: L ≈ 3,3 m
o Konstruktions-UK	KUK: 575,17 m ü.A.	vgl. Bestand: KUK: 575,46 m ü.A.
o Fläche:	A = 8,3 x 1,96 = 16,3 m ²	A = 3,8 x 1,96 = 7,5 m ²

Durch die Errichtung der beiden Widerlager am oberen Böschungsbereich kann die lichte Weite stark vergrößert werden. Zudem wurde die lichte Höhe der neuen Brücke im Vergleich zur bestehenden Brücke beibehalten. Die Vergrößerung des Abflussquerschnittes ist im Vergleich zum Bestand mehr als das Doppelte.

1.11.1. Beschreibung der Abflussverhältnisse

Die Abflussverhältnisse für den Schoberbach entsprechen an der Stelle der Fußgängerbrücke jenen bei der Eisenbahnbrücke.

1.11.2. Beschreibung des Gewässerverlaufs

Der im Oberlauf verschwenkte Bachverlauf des Schoberbachs quert die Fußgängerbrücke nahezu normal.

Das Abflussprofil im Bereich der Brückenquerung hat ein Trapezprofil mit den Böschungseigungen von 2:3. Die Bachsohle unterhalb der Brücke wird über die gesamte Länge um ca. 3 cm abgesenkt.

Die Sohle und die Böschungen werden im Ober- und Unterlauf mit einer Bruchsteinpflasterung gesichert. Die Sohlsicherung unterhalb der Brücke wird mit 10 cm Sohlsubstrat überdeckt.

1.11.3. Beschreibung der Bauphase

Die Widerlager der neuen Fußgängerbrücke befinden sich im oberen Böschungsbereich. Die Aushubsohle der neuen Widerlager befindet sich auf 574,05 m ü.A. Die Bachsohle befindet sich auf etwa 573,20 m ü.A. Die Baugrube kann somit trocken errichtet werden. Eine provisorische Gerinneumleitung bzw. Verrohrung des Bachbettes ist nicht erforderlich.

1.12. Bhf. Puchberg am Schneeberg, km 28,010

Beim Bahnhof Puchberg am Schneeberg, km 28,010, wird aufgrund der Lage in einem Siedlungsgebiet die HW_{100} -Ausuferungsfläche herangezogen. Die Hochwasserabflussuntersuchung vom Schoberbach aus dem Jahr 2018 zeigt, dass es entlang der Gleisanlage in Richtung Bahnhof zu Ausuferungen in geringem Ausmaß kommt. In der Abflussuntersuchung wird eine Wassertiefe von 1 bis 10 cm angegeben.

Es sind folgende Anlagenteile in den HW_{30} -Ausuferungsflächen des Schoberbachs (Gew. ID 301086) geplant:

Anlagenteil	beanspruchte HW_{30} -Fläche	Anhebung über GOK
Gleis 1 (Bahn-km 27,840 bis Bahn-km 27,900)	k.A.	niveaugleich mit Bestandsgleis
Bahnsteig (Bahn-km 27,898 bis Bahn-km 27,920)	A = ca. 100 m ²	Ca. 70 cm über dem Gelände
Gleis 3 (Bahn-km 27,840 bis Bahn-km 27,910)	k.A.	niveaugleich mit Bestandsgleis
Technikgebäude, links der Bahn (Bahn-km 27,850)	A = ca. 70 m ²	Gebäudehöhe ca. 3 m

Bei den Gleisanlagen wurde keine Flächenermittlung der beanspruchten HW_{100} -Flächen durchgeführt, da die Gleisanlage niveaugleich gegenüber dem Bestandsgleis errichtet wird. In der Hochwasserabflussuntersuchung 2018 (Perzplan) vom Schoberbach km 0,000 - 0,550

ist ersichtlich, dass es im Bereich des Bahnhofes zu einer Ausuferung mit Wassertiefen von 1 cm bis 10 cm kommt.

Im Bahnhof Puchberg am Schneeberg ist nur der Bahnsteig in Bezug auf einen Retentionsraumverlust von Bedeutung. Bei einer beanspruchten Fläche von ca. 100 m² und einer angenommenen Wassertiefe des Schoberbachs von max. 10 cm wird der Retentionsraumverlust mit max. 10 m³ abgeschätzt.

Durch die Errichtung des Technikgebäudes kommt es zu einem weiteren vernachlässigbar kleinen Retentionsraumverlust im Ausmaß von geschätzt 14 m³.

Es wird davon ausgegangen, dass es durch die Errichtung der oben genannten Anlagenteile im Bahnhof Puchberg am Schneeberg zu keiner Änderung der unmittelbaren HW₁₀₀-Anschlagslinien auf fremde Rechte kommt.

2. Maßnahmen im Bereich von Oberflächenabflüssen

2.1. Bahndurchlass km 16,475

Im Zuge der Errichtung einer Fußgängerunterführung in Willendorf – Rothengrub bei km 16,451 wird ein bestehender Bahndurchlass abgetragen und an anderer Stelle neu errichtet. Der bestehende Bahndurchlass entwässert einen Bahngraben auf die rechte Bahnseite. Der Bahngraben links der Bahn hat den nächsten Bahndurchlass bei km 16,620 und km 16,830. An den Bahngraben links der Bahn entwässert eine Hangfläche im Ausmaß von ca. 2,0 ha. Maßnahmen für die Retention und Behandlung der Bahnwässer, welche derzeit frei über den Bahndurchlass abfließen, sind nicht vorhanden.

Der Bahndurchlass ist stark verlandet. Die Sohle im Bahndurchlass ist tiefer als das umliegende Gelände, ein verzögerter Abfluss aus dem Bahndurchlass ergibt sich im Bestand.

Im Bestand entwässert der Bahndurchlass direkt in Richtung Gemeindestraße und in weiterer Folge auf ein Betriebsgebäude.

Der Bestandsdurchlass hat folgende Abmessungen

- o Gewölbeprofil: R ≈ 0,75 m
- o Lichte Breite: LW ≈ 1,5 m
- o Lichte Höhe: LH ≈ 1,8 m
- o Gesamtlänge: L ≈ 4,3 m
- o Konstruktions-UK KUK: 410,97 m ü.A.

o Fläche: $A \approx 2,5 \text{ m}^2$ (stark verlandet bzw. eine Senke mit vermindertem Abfluss)

2.1.1. Einzugsflächen

Für den Streckenabschnitt von km 16,451 bis km 16,620 wird folgender Oberflächenwasserabfluss geschätzt:

Einzugsflächen	EZG	A	ψ	Ared
Bahnfläche	A1	850	0,5	425
Außeneinzugsgebiet	C1	20000	0,1	2000
Summe		20850		2425

Für den Gitterpunkt 3723 ergeben sich folgende 15minütigen Spitzenabflüsse bei den unterschiedlichen Wahrscheinlichkeiten aus den abflusswirksamen Einzugsflächen im Ausmaß von 2425 m²:

maßgeblicher Spitzenabfluß

$q_{1,15}$	=	36,11 l/s
$q_{10,15}$	=	94,04 l/s
$q_{30,15}$	=	122,06 l/s
$q_{100,15}$	=	152,24 l/s

2.1.2. Geplanter Rohrdurchlass km 16,475 inkl. Retentionsbecken

Der neue Rohrdurchlass wird in km 16,475 errichtet.

Als Dimension wird ein Betonrohr mit einem Durchmesser von 1.000 mm gewählt. Links der Bahn wird ein Bahngrabeneinlaufschacht mit Schlammfang errichtet. Das Betonrohr hat ein Gefälle von 1 %. Die Auslaufhöhe befindet sich bei 409,50 m ü.A.

Bemessung

DN1000, Be ($k_{st} = 0,50 \text{ mm}$), $I = 10 \%$	$Q_{voll} = 2.675 \text{ l/s}$
	$V_{voll} = 3,4 \text{ m/s}$

Der Rohrdurchlass km 16,475 kann ein 100jähriges Starkregenereignis schadlos ableiten. Durch die Verlegung des bestehenden Bahndurchlasses in km 16,475 gibt es nun die Möglichkeit, im Auslauf des Rohrdurchlasses, auf einer freien Fläche rechts der Bahn, eine Retentionsmaßnahme herzustellen. Diese Retentionsmaßnahme besteht aus einem Erdbecken mit einem 1 m hohen Damm zur Gemeindestraße. Bei Vollfüllung des Beckens kommt es

wie im Bestand zu einer Ableitung auf die Gemeindestraße. Eine gepflasterte Überströmsektion im Begrenzungsdamm dient der kontrollierten Ableitung.

Beckenaufbau Retentionsbecken km 16,475, r.d.B.:

- Beckensohle: Fläche ca. 93 m², mittlere Sohlhöhe bei 408,50 m ü.A.
 - o 10 cm Bodenfilter (Oberboden mit einem sehr geringen Tonanteil unter Beimischung von ca. 25 % Sand), kf zwischen 10⁻⁴ und 10⁻⁵m/s
 - o Geotextil (Trennvlies)
 - o 10 cm Sandausgleichsschicht
- Beckenböschungen:
 - o 10 cm Oberboden mit Begrünung

Mit dem Retentionsbecken im Ausmaß von ca. 100 m³ wird der Spitzenzufluss im Ausmaß von $q_{15,10} = 95$ l/s wesentlich reduziert.

Bei einem 1jährlichen Niederschlagsereignis wird das Retentionsbecken nach ca. 6 Stunden, bei einem 10jährlichen Niederschlagsereignis nach ca. 20 Minuten gefüllt sein bzw. kommt es zum Abfließen über den Begleitdamm auf die Gemeindestraße.

Der 1jährliche Oberflächenabfluss wird durch die Retentionsmaßnahme wie folgt reduziert

$$q_{\text{Überlauf,max.,n=1}} = \frac{V_{\text{erf (bei 9h)}} - V_{\text{vorh (6h)}}}{t} = \frac{((111,2 \text{ m}^3 - 100 \text{ m}^3) \times 1.000)}{(9 \text{ h} - 6 \text{ h}) / 60 \text{ min} / 60 \text{ s}} = 1,0 \text{ l/s}$$

Die Reduktion erfolgt bei einem 1jährlichen Starkregenniederschlag im Ausmaß von 36 l/s auf einen Abfluss von 1 l/s.

Der 10jährliche Oberflächenabfluss wird durch die Retentionsmaßnahme wie folgt reduziert

$$q_{\text{Überlauf,max.,n=10}} = \frac{V_{\text{erf (bei 30min)}} - V_{\text{vorh (20 min)}}}{t} = \frac{((123,3 \text{ m}^3 - 100 \text{ m}^3) \times 1.000)}{(30 \text{ min} - 20 \text{ min}) / 60 \text{ s}} = 38,8 \text{ l/s}$$

Die Reduktion erfolgt bei einem 10jährlichen Starkregenniederschlag im Ausmaß von 94 l/s auf einen Abfluss von 39 l/s

Die Gemeindestraße wird durch das Vorhaben mit dem Quergefälle so gestaltet, dass ein flächiges Abströmen über die Straßenfläche nicht erfolgt. Die Oberflächenwässer fließen zwischen Becken-Begleitdamm und Straße ab.

Die Begleitmulden neben der Straße haben einen maximalen Wasserstand von 10 cm. Durch die Maßnahme wird eine Verbesserung gegenüber dem Bestand erzielt.

Konsensvorschlag:

Wasserrechtliche Bewilligung für folgende Bauten im HW₃₀-Abflussbereich gemäß § 38 WRG 1959

- Technikgebäude mit 75 m², km 5,260, Gst.-Nr. 1430/1, KG Bad Fischau, Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn, im Hochwasserabflussbereich des Gemeindegabens
- Technikgebäude mit 72 m², km 27,850, Gst.-Nr. 1705/1, KG Stolzenwörth, Marktgemeinde Puchberg am Schneeberg, im Hochwasserabflussbereich des Schoberbaches
- Bahnsteig mit 400 m², km 15,315 bis km 15,415, Gst.-Nr. 1684, 1680/4 und 1685, KG Willendorf, Gemeinde Willendorf, im Hochwasserabflussbereich des Frauenbaches
- Bahnsteig mit 100 m², km 27,898 bis km 27,920, Gst.-Nr. 1705/1, KG Stolzenwörth, Marktgemeinde Puchberg am Schneeberg, und Gst. Nr. 2543/1, KG Puchberg, Marktgemeinde Puchberg am Schneeberg, im Hochwasserabflussbereich des Schoberbaches
- Brückenobjekt über die 1. Wiener Hochquellwasserleitung, km 8,793, im Hochwasserabflussbereich des Prossetbach
- Bahnbegleitweg km 12,911 bis km 13,055 im Hochwasserabflussbereich des Frauenbaches

Wasserrechtliche Bewilligung für folgende Brücken und Durchlässe gemäß § 38 WRG 1959

- Eisenbahnbrücke über den Prossetbach, km 6,863, Gst.-Nr. 1089/3, KG Brunn, Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn, lichte Weite 3,0 m, lichte Höhe 1,2 m
- Eisenbahnbrücke über den Prossetbach, km 8,558, Gst.-Nr. 1088/2, KG Brunn, Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn, lichte Weite 3,0 m, lichte Höhe 1,2 m
- Eisenbahnbrücke über den Schoberbach, km 27,835, Gst.-Nr. 1705/1, KG Stolzenwörth, Marktgemeinde Puchberg am Schneeberg, lichte Weite 4,0 m, lichte Höhe 1,9 m
- Fußgängerbrücke über den Schoberbach, km 27,835, Gst.-Nr. 884/5, 1657/10 und 1705/1, KG Stolzenwörth, Marktgemeinde Puchberg am Schneeberg, lichte Weite 8,3 m, lichte Höhe 1,96 m

- 2 Rohrdurchlässe für einen unbenannten Graben als rechten Zubringer zum Prossetbach km 8,159, Gst.-Nr. 1088/2, KG Brunn an der Schneebergbahn, Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn, 2 x DN 1000
- Zwei Rohrdurchlässe für den Frauenbach-Werkskanal km 15,264, Gst.-Nr. 551/3, 551/4 und 1684, KG Willendorf, Gemeinde Willendorf, 2 x DN 800

Wasserrechtliche Bewilligung für folgende temporäre Gerinneverlegungen gemäß § 9 WRG 1959

- Prossetbach Fluss-km 3,426, Gst.-Nr. 1089/3, KG Brunn an der Schneebergbahn, Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn
- Prossetbach Fluss-km 5,261, Gst.-Nr. 334/13, 1089 und 1088/2, KG Brunn an der Schneebergbahn, Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn
- Frauenbach Werkskanal, Gst.-Nr. 551/3, 551/4 und 1684, KG Willendorf, Gemeinde Willendorf
- Schoberbach Fluss-km 0,410, Gst.-Nr. 1705/1, Stolzenwörth, Marktgemeinde Puchberg am Schneeberg
- Schoberbach Fluss-km 0,395, Gst.-Nr. 884/5, 1657/10 und 1705/1, Stolzenwörth, Marktgemeinde Puchberg am Schneeberg

Fristen:

Für die im Befund angeführten Maßnahmen im Sinne des § 38 WRG 1959 ist keine Befristung des Wasserrechtes vorzuschreiben, da es sich dabei um keine Wasserbenutzungen im Sinne des § 21 WRG 1959 handelt.

Für die Wasserbenutzungen in Form von temporären Gerinneverlegungen gemäß § 9 WRG 1959 werden eine Gesamtbefristung und auch Bauvollendung bis zur geplanten Fertigstellung des gesamten Bauvorhabens vorgeschlagen.

Auflagen – Brücken und Durchlässe:

1. Für die Brückenbauwerke ist ein Betriebskonzept (Hochwasseralarmplan) für den Hochwasserfall zu erstellen, das insbesondere die Kontrolle und Beseitigung von Verkläuerungen organisatorisch beinhaltet.
2. Für die beiden Brücken über den Schoberbach ist ein Hochwasseralarmplan für die Bauphase zu erstellen.

3. Die Bauführungen im Gerinne sowie auf dem öffentlichen Wassergut haben im Einvernehmen mit Grundeigentümern, der zuständigen Wasserbauverwaltung, den Fischereiberechtigten sowie den Erhaltungsverpflichteten zu erfolgen.
4. Die Lagerung oder Manipulation von wassergefährdenden Stoffen (Treibstoffe, Schmiermittel etc.) im Abflussquerschnitt ist verboten. Ebenso sind das Waschen von Geräten im Abflussquerschnitt und die Einleitung von betonhältigen 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.

5. 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.
6. Bei den Abbrucharbeiten der alten Brücke ist durch geeignete Maßnahmen dafür zu sorgen, dass das Gerinnebett von Bauschutt bzw. Bauteilen frei bleibt.
7. Die Gerinnesohle ist im Brückenbereich in natürlich vorhandenem Zustand zu belassen.
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 Landes-Landwirtschaftskammer zu vergüten.
15. Der Bewilligungsbescheid ist der den Bau ausführenden Firma zur Kenntnis zu bringen.

E) Befund und Gutachten des Sachverständigen für Brandschutz, Landesstelle für Brandverhütung des Bundeslandes Niederösterreich

Befund

Wie den vorliegenden Projektunterlagen zu entnehmen ist, plant die ÖBB-Infrastruktur AG die Bestandsattraktivierung der „Puchbergerbahn“ entlang der ÖBB-Strecken Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg, km 0,000 bis km 28,205, und Bad Fischau-Brunn – Wöllersdorf, km 0,000 bis km 5,000.

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

Folgende brandschutztechnisch relevanten Sachverhalte sind geplant:

Bahnhof Bad Fischau-Brunn

Das Technikgebäude (63,6 m² BGF, eingeschossig) ist der Gebäudeklasse 1 gemäß OIB-Begriffsbestimmungen zuzuordnen und gemäß OIB-Richtlinie 2 in brandschutztechnischer Hinsicht zu beurteilen.

Das Gebäude wird in Fertigteilbauweise (Stahlbeton) errichtet.

Das Brandverhalten sowie der Feuerwiderstand der Bauteile für die angegebene Gebäudeklasse und die maximal zulässige Brandabschnittsfläche von 1.200 m² werden eingehalten.

Die erste Löschhilfe wird gemäß TRVB 124 F dimensioniert, es werden tragbare Feuerlöscher gemäß ÖNORM EN 3 vorgesehen.

Erforderliche Abstände zu Gebäuden sowie zu Grundstücksgrenzen zum gegenständlichen Gebäude werden eingehalten.

Die maximale Fluchtweglänge von 40 m wird eingehalten.

Der Zugang des Gebäudes zur Brandbekämpfung ist in weniger als 80 m von der angrenzenden Straße möglich.

Es werden Brandschutzpläne gemäß TRVB 121 O erstellt.

Bahnhof Winzendorf

Das Technik- und Verkaufsgebäude (161,05 m² BGF, eingeschossig) ist der Gebäudeklasse 2 gemäß OIB-Begriffsbestimmungen zuzuordnen und gemäß OIB-Richtlinie 2 in brandschutztechnischer Hinsicht zu beurteilen. Das Gebäude wird in Holzbauweise mit massivem Stahlbetonsockel (Stahlbeton bis 30 cm über Niveau, darüber Brettsperrholz, Klassifikation EI 60) errichtet. Das Dach wird als blechgedeckte Holzkonstruktion (gleichwertig B_{ROOF} (t1)) mit Hinterlüftungsebene und darunterliegender Brettsperrholzdecke (Klassifikation EI 60) ausgebildet. Die Fassade wird mit einer gedämmten, hinterlüfteten Fassadenverkleidung (Holzlamellen) versehen. Die Technikräume (TK, 50 Hz und LS) werden als eigene Abschnitte (EI 60) untereinander ausgeführt. Nach außen werden die Öffnungen (Türen, Lüftungsöffnungen) des Gebäudes ohne Brandschutzanforderungen ausgebildet. Die Technikräume werden mit einem Doppelboden (Linol) ausgestattet.

Das Brandverhalten sowie der Feuerwiderstand der Bauteile für die angegebene Gebäudeklasse und die maximal zulässige Brandabschnittsfläche von 1.200 m² werden eingehalten. Abschottungen durch Bauteile mit festgelegter Feuerwiderstandsdauer werden mit geeigneten Materialien in derselben Feuerwiderstandsdauer verschlossen.

Die erste Löschhilfe wird gemäß TRVB 124 F dimensioniert, es werden tragbare Feuerlöcher gemäß ÖNORM EN 3 vorgesehen.

Erforderliche Abstände zu Gebäuden sowie zu Grundstücksgrenzen zum gegenständlichen Gebäude werden eingehalten.

Die maximale Fluchtweglänge von 40 m wird eingehalten.

Der Zugang des Gebäudes zur Brandbekämpfung ist in weniger als 80 m von der angrenzenden Straße möglich.

Es werden Brandschutzpläne gemäß TRVB 121 O erstellt.

Die Überdachungen im Bahnsteigbereich werden mit blechgedeckten Holzkonstruktionen (gleichwertig B_{ROOF} (t1)) ausgebildet.

Haltstelle Urschendorf

Das Haltestellengebäude (121,41 m² BGF, eingeschossig) ist der Gebäudeklasse 1 gemäß OIB-Begriffsbestimmungen zuzuordnen und gemäß OIB-Richtlinie 2 in brandschutztechnischer Hinsicht zu beurteilen. Das Gebäude wird in Holzbauweise mit massivem Stahlbetonsockel (Stahlbeton bis 30 cm über Niveau, darüber Brettsperrholz) errichtet. Das Dach bzw. die Überdachung wird als blechgedeckte Holzkonstruktion (gleichwertig B_{ROOF} (t1)) mit

Hinterlüftungsebene und darunterliegender Brettsperrholzdecke ausgebildet. Die Technikräume (TK, 50 Hz und LS) werden als eigene Abschnitte (EI 60) untereinander ausgeführt. Die Fassade der Technikräume wird mit einer gedämmten, hinterlüfteten Fassadenverkleidung (Holzlamellen) versehen. Nach außen werden die Öffnungen (Türen, Lüftungsöffnungen) des Gebäudes ohne Brandschutzanforderungen ausgebildet. Die Technikräume werden mit einem Doppelboden (Linol) ausgestattet.

Das Brandverhalten sowie der Feuerwiderstand der Bauteile für die angegebene Gebäudeklasse und die maximal zulässige Brandabschnittsfläche von 1.200 m² werden eingehalten. Abschottungen durch Bauteile mit festgelegter Feuerwiderstandsdauer werden mit geeigneten Materialien in derselben Feuerwiderstandsdauer verschlossen.

Die erste Löschhilfe wird gemäß TRVB 124 F dimensioniert, es werden tragbare Feuerlöcher gemäß ÖNORM EN 3 vorgesehen.

Erforderliche Abstände zu Gebäuden sowie zu Grundstücksgrenzen zum gegenständlichen Gebäude werden eingehalten.

Die maximale Fluchtweglänge von 40 m wird eingehalten.

Der Zugang des Gebäudes zur Brandbekämpfung ist in weniger als 80 m von der angrenzenden Straße möglich.

Es werden Brandschutzpläne gemäß TRVB 121 O erstellt.

Bahnhof Willendorf

Das Technikgebäude (50,4 m² BGF, eingeschößig) ist der Gebäudeklasse 1 gemäß OIB-Begriffsbestimmungen zuzuordnen und gemäß OIB-Richtlinie 2 in brandschutztechnischer Hinsicht zu beurteilen. Das Gebäude wird in Fertigteilbauweise (Stahlbeton) errichtet.

Das Brandverhalten sowie der Feuerwiderstand der Bauteile für die angegebene Gebäudeklasse und die maximal zulässige Brandabschnittsfläche von 1.200 m² werden eingehalten. Abschottungen durch Bauteile mit festgelegter Feuerwiderstandsdauer werden mit geeigneten Materialien in derselben Feuerwiderstandsdauer verschlossen.

Die erste Löschhilfe wird gemäß TRVB 124 F dimensioniert, es werden tragbare Feuerlöcher gemäß ÖNORM EN 3 vorgesehen.

Erforderliche Abstände zu Gebäuden sowie zu Grundstücksgrenzen zum gegenständlichen Gebäude werden eingehalten.

Die maximale Fluchtweglänge von 40 m wird eingehalten.

Der Zugang des Gebäudes zur Brandbekämpfung ist in weniger als 80 m von der angrenzenden Straße möglich.

Es werden Brandschutzpläne gemäß TRVB 121 O erstellt.

Die Überdachungen im Bahnsteigbereich bzw. für die Fahrradabstellplätze werden mit einer blechgedeckten Holzkonstruktion (gleichwertig B_{ROOF} (t1)) ausgebildet.

Haltestelle Grünbach am Schneeberg

Das Haltestellengebäude (121,41 m² BGF, eingeschößig) ist der Gebäudeklasse 1 gemäß OIB-Begriffsbestimmungen zuzuordnen und gemäß OIB-Richtlinie 2 in brandschutztechnischer Hinsicht zu beurteilen. Das Gebäude wird in Holzbauweise mit massivem Stahlbetonsockel (Stahlbeton bis 30 cm über Niveau, darüber Brettsperrholz) errichtet. Das Dach bzw. die Überdachung wird als blechgedeckte Holzkonstruktion (gleichwertig B_{ROOF} (t1)) mit Hinterlüftungsebene und darunterliegender Brettsperrholzdecke ausgebildet. Die Technikräume (TK, 50 Hz und LS) werden als eigene Abschnitte (EI 60) untereinander ausgeführt. Die Fassade der Technikräume wird mit einer gedämmten, hinterlüfteten Fassadenverkleidung (Holzlamellen) versehen. Nach außen werden die Öffnungen (Türen, Lüftungsöffnungen) des Gebäudes ohne Brandschutzanforderungen ausgebildet. Die Technikräume werden mit einem Doppelboden (Linol) ausgestattet.

Das Brandverhalten sowie der Feuerwiderstand der Bauteile für die angegebene Gebäudeklasse und die maximal zulässige Brandabschnittsfläche von 1.200 m² werden eingehalten. Abschottungen durch Bauteile mit festgelegter Feuerwiderstandsdauer werden mit geeigneten Materialien in derselben Feuerwiderstandsdauer verschlossen.

Die erste Löschhilfe wird gemäß TRVB 124 F dimensioniert, es werden tragbare Feuerlöcher gemäß ÖNORM EN 3 vorgesehen.

Erforderliche Abstände zu Gebäuden sowie zu Grundstücksgrenzen zum gegenständlichen Gebäude werden eingehalten.

Die maximale Fluchtweglänge von 40 m wird eingehalten.

Der Zugang des Gebäudes zur Brandbekämpfung ist in weniger als 80 m von der angrenzenden Straße möglich.

Es werden Brandschutzpläne gemäß TRVB 121 O erstellt.

Bahnhof Grünbach-Kohlenwerk

Das Technikgebäude (50,4 m² BGF, eingeschößig) ist der Gebäudeklasse 1 gemäß OIB-Begriffsbestimmungen zuzuordnen und gemäß OIB-Richtlinie 2 in brandschutztechnischer Hinsicht zu beurteilen. Das Gebäude wird in Fertigteilbauweise (Stahlbeton) errichtet.

Das Brandverhalten sowie der Feuerwiderstand der Bauteile für die angegebene Gebäudeklasse sowie die maximal zulässige Brandabschnittsfläche von 1.200 m² werden eingehalten. Abschottungen durch Bauteile mit festgelegter Feuerwiderstandsdauer werden mit geeigneten Materialien in derselben Feuerwiderstandsdauer verschlossen.

Die erste Löschhilfe wird gemäß TRVB 124 F dimensioniert, es werden tragbare Feuerlöcher gemäß ÖNORM EN 3 vorgesehen.

Erforderliche Abstände zu Gebäuden sowie zu Grundstücksgrenzen zum gegenständlichen Gebäude werden eingehalten.

Die maximale Fluchtweglänge von 40 m wird eingehalten.

Der Zugang des Gebäudes zur Brandbekämpfung ist in weniger als 80 m von der angrenzenden Straße möglich.

Es werden Brandschutzpläne gemäß TRVB 121 O erstellt.

Der Personendurchgang wird in nichtbrennbarer massiver Bauweise (Stahlbeton) geplant, die Oberflächen werden mit Natursteinen (nichtbrennbar) gebildet. Abweichend von den vorliegenden Planunterlagen wird der Raum unterhalb der Treppe mit einer Feuerschutztür EI₂ 30-C gegenüber dem Personendurchgang abgetrennt.

Die Überdachungen im Bahnsteigbereich bzw. für die Fahrradabstellplätze und der Personenaufgänge werden mit einer blechgedeckten Holzkonstruktion (gleichwertig B_{ROOF} (t1)) ausgebildet.

Bahnhof Puchberg am Schneeberg

Das Technikgebäude (86,26 m² BGF, eingeschößig) ist der Gebäudeklasse 1 gemäß OIB-Begriffsbestimmungen zuzuordnen und gemäß OIB-Richtlinie 2 in brandschutztechnischer Hinsicht zu beurteilen. Das Technikgebäude wird in Holzbauweise mit massiven Stahlbetonsockeln (Stahlbeton bis 30 cm über Niveau, darüber Brettsperrholz) errichtet. Das Dach bzw. die Überdachung wird als blechgedeckte Holzkonstruktion (gleichwertig B_{ROOF} (t1)) mit Hinterlüftungsebene und darunterliegender Brettsperrholzdecke ausgebildet. Die Technikräume (TK, 50 Hz und LS) werden als eigene Abschnitte (EI 60) untereinander ausgeführt. Die Fassade der Technikräume wird mit einer gedämmten, hinterlüfteten Fassadenverkleidung (Holzlamellen) versehen. Nach außen werden die Öffnungen (Türen, Lüftungsöffnungen) des Gebäudes ohne Brandschutzanforderungen ausgebildet. Die Technikräume werden mit einem Doppelboden (Linol) ausgestattet.

Das Brandverhalten sowie der Feuerwiderstand der Bauteile für die angegebene Gebäudeklasse und die maximal zulässige Brandabschnittsfläche von 1.200 m² werden eingehalten. Abschottungen durch Bauteile mit festgelegter Feuerwiderstandsdauer werden mit geeigneten Materialien in derselben Feuerwiderstandsdauer verschlossen.

Die erste Löschhilfe wird gemäß TRVB 124 F dimensioniert, es werden tragbare Feuerlöscher gemäß ÖNORM EN 3 vorgesehen.

Erforderliche Abstände zu Gebäuden sowie zu Grundstücksgrenzen zum gegenständlichen Gebäude werden eingehalten.

Die maximale Fluchtweglänge von 40 m wird eingehalten.

Der Zugang des Gebäudes zur Brandbekämpfung ist in weniger als 80 m von der angrenzenden Straße möglich.

Es werden Brandschutzpläne gemäß TRVB 121 O erstellt.

Die Überdachung des Wartebereiches am Bahnsteig wird mittels einer blechgedeckten Holzdachkonstruktion (gleichwertig $B_{\text{ROOF}}(t1)$) auf Stahlstützen gebildet.

Gutachten

Das Gutachten bezieht sich ausschließlich auf die projektierte Bestandsattraktivierung der „Puchbergerbahn“ entlang der ÖBB-Strecken Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg, km 0,000 bis km 28,205, und Bad Fischau-Brunn – Wöllersdorf, km 0,000 bis km 5,000. Weiters wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Fachbereiche Bautechnik, Maschinenbau, Elektrotechnik und Explosionsschutz nicht Gegenstand dieses Gutachtens sind.

Aus brandschutztechnischer Sicht besteht gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kein Einwand, wenn das Vorhaben projektgemäß umgesetzt wird und folgende Nachweise erbracht werden:

1. Nachweis über die projekt- und bescheidgemäße sowie fachgerechte Herstellung sämtlicher Bauteile mit Anforderungen an den Feuerwiderstand und das Brandverhalten, allenfalls 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. Nachweis der Übergabe einer Parie aktueller Brandschutzpläne gemäß TRVB 121 O 15 an die örtlich zuständigen Feuerwehren

F) Befund und (vorläufiges) Gutachten des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb

(Vorläufiger) Befund

Das ggst. Vorhaben umfasst die Attraktivierung und Neuerrichtung von elektronischen Stellwerken, den Umbau der Eisenbahnsicherungsanlage Wiener Neustadt, die technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen, die Auffassung und Niveaufreimachung von Eisenbahn-

kreuzungen sowie den Umbau diverser Verkehrsstationen. Die eisenbahnrechtliche Einreichung bezieht sich auf folgende Streckenabschnitte:

- Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg, Bestands km 0,000 – km 28,205
- Strecke Bad Fischau-Brunn – Wöllersdorf, Bestands km 0,000 – km 5,000

Das Einreichprojekt umfasst aus fachlicher Sicht nachfolgende wesentliche Einzelbaumaßnahmen:

Maßnahmen bei den Gleisanlagen:

- Umtrassierung Gleis 1 im Bereich Bf Bad Fischau-Brunn von km 5,073 bis km 5,372 (Strecke 16301) sowie von km 0,161 bis km 0,303 (Strecke 16601)
- Zweigleisiger Ausbau (Neubau Gleis 12) im Bereich Bf Bad Fischau-Brunn von km 4,305 bis km 5,008 (Strecke 16301)
- Umtrassierung Gleis 2 im Bereich Bf Bad Fischau-Brunn von km 5,073 bis km 5,372 (Strecke 16301)
- Neubau Gleis 3a im Bereich Bf Bad Fischau-Brunn von km 5,120 bis km 5,441 (Strecke 16301)
- Neubau Gleis 4b im Bereich Bf Bad Fischau-Brunn von km 0,045 bis km 0,215 (Strecke 16601)
- Umtrassierung Gleis 1 im Bereich Bf Winzendorf von km 10,389 bis km 10,799
- Umtrassierung Gleis 3 im Bereich Bf Winzendorf von km 10,450 bis km 10,754
- Umtrassierung Gleis 1 im Bereich Bf Willendorf von km 15,077 bis km 15,635
- Umtrassierung Gleis 3 im Bereich Bf Willendorf von km 15,141 bis km 15,557
- Neubau Gleis 5b im Bereich Bf Willendorf von km 15,269 bis km 15,463
- Umtrassierung Gleis 1 im Bereich Hst Grünbach am Schneeberg von km 20,433 bis km 20,733
- Umtrassierung Gleis 1 im Bereich Bf Grünbach Kohlenwerk von km 22,914 bis km 23,308
- Zweigleisiger Ausbau (Neubau Gleis 2) im Bereich Bf Grünbach Kohlenwerk von km 23,012 bis km 23,302
- Umtrassierung Gleis 1 im Bereich Bf Puchberg am Schneeberg von km 27,841 bis km 28,201
- Umtrassierung Gleis 3 im Bereich Bf Puchberg am Schneeberg von km 27,841 bis km 28,189

Bahnsteige:

- Neuerrichtung eines Mittelbahnsteiges von km 5,197 bis km 5,297 im Bf Bad Fischau-Brunn
- Neuerrichtung eines Mittelbahnsteiges von km 10,549 bis km 10,649 im Bf Winzendorf
- Neuerrichtung eines Randbahnsteiges von km 13,192 bis km 13,292 in der Hst Urschendorf
- Neuerrichtung eines Mittelbahnsteiges von km 15,315 bis km 15,415 im Bf Willendorf
- Neuerrichtung eines Randbahnsteiges von km 20,565 bis km 20,665 in der Hst Grünbach am Schneeberg
- Neuerrichtung eines Inselbahnsteiges von km 23,122 bis km 23,226 im Bf Grünbach Kohlenwerk
- Neuerrichtung eines Mittelbahnsteiges von km 27,898 bis km 27,998 im Bf Puchberg am Schneeberg

Eisenbahnbrücken:

- Neubau einer Eisenbahnbrücke über den Prosetbach bei km 6,863
- Neubau einer Eisenbahnbrücke über den Prosetbach bei km 8,558
- Neubau einer Eisenbahnbrücke über die 1. Wiener Hochquellwasserleitung bei km 8,793
- Neubau einer Eisenbahnbrücke über eine Fußgängerunterführung bei km 16,465
- Neubau einer Eisenbahnbrücke über den Personendurchgang bei km 23,106
- Neubau einer Eisenbahnbrücke über eine Gemeindestraße bei km 23,325
- Neubau einer Eisenbahnbrücke über den Schoberbach bei km 27,835

Durchlässe:

- Neuerrichtung Durchlass bei km 8,195
- Abtrag und Neuerrichtung Durchlass bei km 15,264
- Abtrag und Neuerrichtung Durchlass bei km 16,475
- Abtrag und Neuerrichtung Durchlass bei km 22,970

Stützkonstruktionen:

- Errichtung von Stützmauern r.d.B von km 4,335 bis km 4,481

Nebenanlagen:

- Errichtung einer Park & Ride-Anlage beim Bf Bad Fischau-Brunn r.d.B.
- Errichtung einer Park & Ride-Anlage bei der Hst Urschendorf r.d.B.
- Errichtung einer Park & Ride-Anlage beim Bf Willendorf l.d.B .
- Errichtung einer Park & Ride-Anlage bei der Hst Grünbach am Schneeberg l.d.B.
- Errichtung einer Park & Ride-Anlage beim Bf Grünbach Kohlenwerk l.d.B.

SFE-Anlagen:

- Änderung und Neuerrichtung der Eisenbahnsicherungsanlagen im Verlauf der ÖBB VzG-Strecke 16301 von Projekt-km 1,295 (Blockvorsignal ap11) bis Projekt-km 28,201 (Ende Gleisumbau Gleis 1 im Bf Puchberg am Schneeberg, Gleisprellbock)

Eisenbahnkreuzungen:

Vorgesehene Auflassung und Abtrag von Eisenbahnkreuzungen sowie Ersatzmaßnahmen

- mit einer Gemeindestraße in km 6,161
 - o Als Ersatzmaßnahme wird rechts der Bahn ein Wirtschaftsweg von ca. Bahn-km 6,161 bis km 6,337 errichtet.
- mit einer Gemeindestraße in km 6,890
 - o Keine Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Der Verkehr soll auf dem bestehenden Güterwegenetz abgewickelt werden.
- mit einer Gemeindestraße in km 12,911
 - o Als Ersatzmaßnahme soll ein Fußweg zur neu zu errichtenden Fußgänger-Eisenbahnkreuzung in km 13,020 errichtet werden. Weiters soll ein Wirtschaftsweg von der aufzulassenden Eisenbahnkreuzung bis zur HST Urschendorf und in weiterer Folge bis Bahn-km 13,390 hergestellt werden.
- mit einer Gemeindestraße in km 14,012
 - o Keine Ersatzmaßnahmen vorgesehen.
- mit einer Gemeindestraße in km 16,440
 - o Als Ersatzmaßnahme soll in km 16,465 eine Fußgänger- und Radwegunterführung errichtet werden.
- mit einer Gemeindestraße in km 20,398
 - o Als Ersatzmaßnahme soll die Gemeindestraße verlegt werden und eine neue Eisenbahnkreuzung in km 20,412 errichtet werden.
- mit einer Gemeindestraße in km 20,491
 - o Keine Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

- mit einem Fußweg in km 23,105
 - o Keine Ersatzmaßnahmen vorgesehen.
- mit einer Gemeindestraße in km 23,434
 - o Als Ersatzmaßnahme soll in km 23,325 eine neue Straßenunterführung der Gemeindestraße errichtet werden.
- mit einer Gemeindestraße in km 24,066
 - o Als Ersatzmaßnahme soll ein Ersatzweg (Gemeindestraße) l.d.B. von km 24,066 bis km 24,236 hergestellt werden.
- mit einer Gemeindestraße in km 27,100
 - o Als Ersatzmaßnahme soll ein Ersatzweg (Gemeindestraße) l.d.B. von km 27,100 bis km 27,140 sowie von km 27,252 bis km 27,518 hergestellt werden.
- mit einer Gemeindestraße in km 27,683
 - o Als Ersatzmaßnahme soll l.d.B. ein Ersatzweg (Gemeindestraße) von km 27,683 bis km 27,730 zur nächsten Querungsmöglichkeit hergestellt werden.

Vorgesehene Auflassung und Abtrag von nicht öffentlichen Eisenbahnübergängen

- mit einem Wirtschaftsweg in km 8,767
- mit einem Wirtschaftsweg in km 15,205

Änderung von Eisenbahnkreuzungen und Neubau von Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen:

Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg Bestands-km 0,000 bis km 28,205

Eisenbahnkreuzung in km 1,600 mit der L4069

Eisenbahnkreuzung in km 5,019 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 5,494 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 5,851 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 6,337 mit der L137

Eisenbahnkreuzung in km 6,630 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 7,340 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 8,648 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 9,386 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 10,439 mit der L87

Eisenbahnkreuzung in km 10,663 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 11,513 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 13,407 mit der L4111

Eisenbahnkreuzung in km 14,954 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 15,672 mit der L B26

Eisenbahnkreuzung in km 16,084 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 16,205 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 17,787 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 19,730 mit der L B26

Eisenbahnkreuzung in km 20,412 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 20,742 mit einer Gemeindestraße

- Beibehaltung der bestehenden Art der Sicherung. Ein versetztes Schließen der Schranken ist aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht möglich.

Eisenbahnkreuzung in km 21,223 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 22,103 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 23,916 mit der L B26

- Entgegen dem Bescheidspruch ist ein gleichzeitiges Schließen der Schranken vorgesehen.

Eisenbahnkreuzung in km 24,236 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 25,243 mit der Landesstraße B26

Eisenbahnkreuzung in km 25,942 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 26,221 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 26,618 mit der L138

Eisenbahnkreuzung in km 26,654 mit der L B26

- Die Eisenbahnkreuzungen in km 26,618 und km 26,654 sind im Sinne des § 6 Abs. 1 EISbKrV als eine Eisenbahnkreuzung zu sichern. Die Sicherung soll durch Lichtzeichen mit Schranken mit gleichzeitigem Schließen erfolgen.

Eisenbahnkreuzung in km 27,252 mit einer Gemeindestraße

- Rückbau zu einer Fußgänger-Eisenbahnkreuzung

Eisenbahnkreuzung in km 27,518 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 27,730 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 27,820 mit der L B26

Strecke Bad Fischau-Brunn – Wöllersdorf Bestands-km 0,000 bis km 5,000

Eisenbahnkreuzung in km 0,445 mit der L4096

- Entgegen dem Bescheidspruch ist ein gleichzeitiges Schließen der Schranken vorgesehen.

Eisenbahnkreuzung in km 1,045 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 1,338 mit der L137

Eisenbahnkreuzung in km 1,835 mit einer Gemeindestraße

Eisenbahnkreuzung in km 2,800 mit einer Gemeindestraße

- Die Sicherung der Eisenbahnkreuzung soll entgegen dem Bescheid durch Lichtzeichen mit Schranken mit versetztem Schließen erfolgen, da aufgrund der fahrstraßen-

geschalteten Einschaltung in Richtung 2 § 37 Z. 2 EisbKrV nicht eingehalten werden kann.

Die Errichtung einer neuen Eisenbahnkreuzung ist in km 13,020 mit einem Fußweg vorgesehen.

Trassierung:

Die Geschwindigkeitsanhebungen erfolgen weitestgehend ohne Maßnahmen an der Gleisinfrastruktur und resultieren vorwiegend aus der Auflassung oder technischen Sicherung von Eisenbahnkreuzungen. Umtrassierungen und Gleisneulagen sind im Projekt detailliert dargestellt bzw. beschrieben.

Die VzG-Geschwindigkeiten werden im Bereich von Bahn-km 4,887 bis km 24,340 verändert. Ein SFE-Schema in Form eines Streckenbandes für beide Richtungen liegt vor.

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

Sämtliche Gleise werden auf das Regellichtraumprofil LPR 1 und LPR 2 (jeweils ohne Oberleitung) gemäß ÖBB-RW 01.04 ausgelegt. Im Bereich der Gleisneulagen und Gleisumtrassierungen wird grundsätzlich ein durchgängiger Randweg (Sicherheitsraum gemäß EisbAV) hergestellt.

Nähere technische Einzelheiten sind den Einreichunterlagen zu entnehmen.

(Vorläufiges) Gutachten

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

Weiters wird im Fachgebiet „Eisenbahnbautechnik“ des Gutachtens gemäß § 31a EisbG festgehalten, dass die Trassierung und die geplante Ausführung des Ober- und Unterbaus des Projekts den relevanten technischen Richtlinien, Regelwerken und Vorschriften entsprechen. Weiters entspricht die Querschnittsgestaltung den Anforderungen bezüglich des

Lichtraumprofils und des Arbeitnehmerschutzes. Die Vorgaben bezüglich der Sicherheitsräume, der seitlichen Sicherheitsabstände und der Bedienungsräume werden erfüllt.

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

Hingewiesen wird darauf, dass im Fall von Ersatzmaßnahmen bei Auflassung von Eisenbahnkreuzungen Verfahren gemäß § 12 NÖ Straßengesetz zu führen sein werden.

In der Verhandlungsschrift vom 21. Oktober 2020 wurde hinsichtlich der Festlegung der Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 5,019 ein Verkehrsaufkommen von weniger als 200 Fahrzeuge in 24 h auf der querenden Straße (laut Angabe der Gemeinde) zugrunde gelegt.

Im Rahmen der heutigen Verhandlung wurden Einwendungen im Hinblick auf die vorgesehene Erhöhung der Zugfrequenz auf 127 Züge in 24 h sowie eine sichere Abwicklung des Verkehrs vorgebracht.

Es wurde die Durchführung einer Knotenstromzählung im Kreuzungsbereich L4069/querende Gemeindestraße im Bereich der Eisenbahnkreuzung in km 5,019 für die Dauer von einer Woche außerhalb der Wintermonate sowie außerhalb von Schulferien vereinbart.

Für eine Beurteilung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG bedarf es zudem einer Erhebung der Schließzeiten der Schrankenanlage durch die ÖBB-Infrastruktur AG.

Für die vorgesehene Auflassung von Eisenbahnkreuzungen sind noch planliche Darstellungen der Bestandsersatzwege bzw. der Mehrweglängen (im Sinne des Leitfadens der SCHIG) zur Beurteilung vorzulegen.

Beim Bahnhof Bad Fischau-Brunn sieht die Planung eine Anordnung von 24 Senkrechstellplätzen entlang der L4069 vor.

Hierzu ist anzumerken, dass gemäß dem Regelwerk Schnabel-Lohse bei Verkehrsstärken von mehr als 230 KFZ/h auf dem Fahrstreifen, welcher beim Ein- und Ausparken als Manöverstreifen benutzt wird, eine Senkrechtaufstellung im Sinne der Verkehrssicherheit nicht vorzusehen ist. Das Projekt ist diesbezüglich entsprechend zu adaptieren.

Für Eisenbahnkreuzungen, bei welchen sich die Grundlagen für die Art der Sicherung ändern (wie VZG-Anpassungen, lagemäßige Anpassungen, Änderungen weiterer Grundlagen), wird eine Überprüfung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG notwendig werden.

G) Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Elektrotechnik

Befund

Die gegenständliche elektrotechnische Beschreibung basiert auf den in der heutigen Verhandlung vorliegenden Projektsunterlagen (Papierparie G), den digitalen Projektsunterlagen am Sharepoint (abgerufen im Zuge der heutigen Verhandlung):

- 08.401 Technischer Bericht Elektrotechnik 50 Hz
- 08.402 HV-Schema Bf. Bad Fischau-Brunn
- 08.403 HV-Schema Bf. Winzendorf
- 08.404 HV-Schema Bf. Urschendorf
- 08.405 HV-Schema Bf. Willendorf
- 08.406 HV-Schema Hst. Grünbach am Schneeberg
- 08.407 HV-Schema Bf. Grünbach – Kohlenwerk
- 08.408 HV-Schema Bf. Puchberg am Schneeberg
- „§ 31a Gutachten“ der Stella & Setznagel GmbH vom 10. Jänner 2025

und den Erläuterungen der Vertreter der Konsenswerberin im Zuge der heutigen Verhandlung.

Allgemeines

Beim gegenständlichen Projekt sollen im Rahmen der Attraktivierung der „Puchbergerbahn“ die Neuerrichtung und teilweise Erneuerung der Bahnsteige und Technikgebäude inkl. 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 Anspeisung der 50-Hz-Anlagen erfolgt grundsätzlich aus den bestehenden Übergabestationen. Falls an neu zu errichtenden Technikgebäuden keine Stromanschlüsse zur Verfügung stehen, werden neue hergestellt. Von der Hauptverteilung aus erfolgt eine sternförmige Verkabelung zu den Verbrauchsanlagen. Grundsätzlich werden alle Anlagen mit der Schutzmaßnahme „Fehlerstromschutzschaltung“ oder „Schutzisolierung“ errichtet. Die zu installierenden elektrischen Anlagen liegen „innerhalb des Einflussbereiches elektrischer Bahnanlagen“. Demzufolge ist bei einer Niederspannungsstromversorgung durch die Netz Niederösterreich GmbH (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 Nullung zulässig (TN-Netz).

Gemäß Aussage der Vertreter der Konsenswerberin im Zuge der heutigen Verhandlung wird für alle Steckdosenstromkreise bis 20 A Nennstrom ein FI-Zusatzschutz ausgeführt.

Blitzschutz

Es wird 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. Da die „Puchbergbahn“ eine eingleisige, nicht elektrifizierte Strecke ist, kann daher für Blitzschutzanlagen der Schutzbereich der Oberleitungsanlagen nicht angewendet werden. Für neu zu errichtende Technikgebäude (ESTW) wird eine Blitzschutzanlage gemäß ÖVE/ÖNORM EN 62305 in der Blitzschutzklasse I errichtet. Sonstige Schaltstationen werden mit einer Blitzschutzanlage gemäß ÖVE/ÖNORM EN 62305 in der Blitzschutzklasse III ausgerüstet.

Sicherheitsbeleuchtungsanlage

Der Personendurchgang und die zugehörigen Stiegenaufgänge am Bahnhof Grünbach-Kohlenwerk werden mit einer Sicherheitsbeleuchtungsanlage ausgestattet. Als Sicherheitsstromquelle wird ein LPS-System (frühere Bezeichnung Gruppenbatterie) im Niederspannungsraum installiert. In den gegenständlichen Technikgebäuden ist/sind keine Sicherheitsbeleuchtung bzw. nachleuchtende Orientierungshilfen vorgesehen.

Gemäß Aussage der Vertreter der Konsenswerberin im Zuge der heutigen Verhandlung wird bei der Ausführung der Sicherheitsbeleuchtung die ÖNORM EN 1838 berücksichtigt, erfolgt die Aufstellung des LPS-Systems gemäß OVE EN IEC 62485-2, werden Störmeldungen des LPS-Systems mittels Fernwirkanlage an die betriebssteuernde Stelle weitergeleitet und wird die Sicherheitsbeleuchtungsanlage in Dauerschaltung betrieben.

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, ...)
- Betrieb von Eisenbahnanlagen
- die Trafik im Technikgebäude des Bahnhofs Winzendorf

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. Die Notausgangstüre ist jeweils die einzige Türe aus dem Raum und der Notausgang führt direkt ins Freie. Es kann daher auf eine Sicherheitsbeleuchtung bzw. selbst- oder nachleuchtende Orientierungshilfen verzichtet werden.

Das vorliegende „§ 31a Gutachten“ der Stella & Setznagel GmbH vom 10. Jänner 2025 hält unter Punkt 3.5 Elektrotechnik fest: „Die im Projekt angeführten Baumaßnahmen wurden

durch die vorgelegten Entwurfsunterlagen beschrieben und dargestellt. Sie entsprechen dem Stand der Technik und werden positiv beurteilt.“

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 Verhandlung keine Punkte zum Vorschein, die an dem oben angeführten Gutachten zweifeln lassen.

H) Stellungnahme des Amtssachverständigen für Bautechnik

Allgemeines

Mit Eingabe vom 3. September 2024 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG bei der Landeshauptfrau von Niederösterreich die Erteilung

- der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff iVm § 20 EisbG unter Mitwirkung der §§ 20, 48 und 49 EisbG
- der wasserrechtlichen Genehmigung gemäß § 127 iVm §§ 32 und 38 WRG 1959,
- der Rodungsbewilligung gemäß § 170 Abs. 2 iVm § 17 ForstG und
- aller für die Ausführung des Vorhabens sonst erforderlichen und in ihrer Zuständigkeit fallenden Genehmigungen

für das Vorhaben „Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn“ entlang der ÖBB-Strecken:

- 1. Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg, km 0,000 bis km 28,205, und
- 2. Bad Fischau-Brunn – Wöllersdorf, ca. km 3,175.

Seitens der Konsenswerberin wurde in der Eingabe vom 22. Jänner 2025 angeführt, dass sich das eingereichte Vorhaben im Bereich der Strecke Nr. 16601, Bad Fischau-Brunn bis Wöllersdorf, bis zum km 5,000 erstreckt und nicht bei km 3,175 endet.

Mit Schreiben der Behörde vom 24. Jänner 2025 wurden neuerlich Unterlagen vorgelegt.

In der bautechnischen Stellungnahme vom 29. Jänner 2024, BD4-FB-561/001-2024, wurden die ursprünglich eingereichten sowie die abgeänderten Unterlagen vorbegutachtet.

Befund

Es ist geplant, die ÖBB-Strecken Nr. 16301 Bhf. Bad-Fischau-Brunn bis Bhf. Puchberg am Schneeberg, von km 0,000 bis km 28,205, und Nr. 16601 Bhf. Bad-Fischau-Brunn bis Bhf. Wöllersdorf, von km 0,000 bis ca. km 5,000, zu attraktivieren und zu ertüchtigen.

Im „§ 31a Gutachten“ findet sich der Hinweis auf eine negative Abgrenzung für das Verkaufslokal am Bhf. Winzendorf, km 10,545, für das eine gesonderte gewerbebehördliche Genehmigung im Sinne der Gewerbeordnung 1994 erforderlich ist.

Hinsichtlich der geplanten Maßnahmen entlang des Streckenteiles Nr. 16601 zwischen Bad Fischau-Brunn, km 0,000, und Bhf. Wöllersdorf, ca. km 5,000, ist im „§ 31a Gutachten“ keine Aussage enthalten.

In den Unterlagen sind zwei Fassungen des „§ 31a-Gutachtens“, datiert mit 22. August 2024 (Revision 00) und 10. Jänner 2025 (Revision 01) enthalten.

Seitens des Amtssachverständigen (ASV) für Bautechnik wurde am 20. Jänner 2025 gemeinsam mit den Vertretern der Konsenswerberin ein Ortsaugenschein, der 12 halbe Stunden dauerte, durchgeführt. Dabei konnten die in den Projektunterlagen dargestellten Zusammenhänge im Wesentlichen in der Natur vorgefunden werden. Hinsichtlich der Bestandsbauwerke, die durch die geplanten Maßnahmen nicht betroffen sind, kann festgehalten werden, dass sich diese augenscheinlich in einem dem Alter entsprechenden guten Zustand befanden. Seitens des Vertreters der Konsenswerberin wurde bekannt gegeben, dass die Objekte in periodisch wiederkehrenden Zeitabständen überprüft werden.

Am heutigen Tag wurden nachfolgende Zusammenhänge, Konkretisierungen bzw. Abänderungen zu den Projektunterlagen vorgebracht:

- Zum Punkt Darstellung der Grund- und Hochwasserpegel in den Regelquerschnitten wird seitens des Projektanten für Wasserbau vorgebracht, dass sich die geplanten Technikgebäude, Bad Fischau, km 5,260, und Puchberg, km 27,850, im Bereich eines 30-jährlichen Hochwasserabfluss befinden. Es ist geplant, die Gebäude entsprechend so auszubilden, dass das Niveau des Fußbodens über dem Hochwasserpegel liegt. Im Gutachten des Amtssachverständigen für Wasserbau wird die zuvor beschriebene Situation der beiden geplanten Technikgebäude fachlich beschrieben und bewertet.

Beim Bahnhof Winzendorf, km 10,545, wird durch den Projektanten erklärt, dass der geplante Neubau außerhalb des Hochwasserabflussbereiches liegt.

Weiters wird durch den Projektanten erklärt, dass sich das Technikgebäude Willendorf, km 15,278, am Rand des Hochwasserbereiches befindet.

- Im Rahmen der heutigen Verhandlung werden mit den Fachplanern Hochbau, konstruktiver Ingenieurbau und Streckenplanung die offenen Punkte der bautechnischen Stellungnahme vom 29. Jänner 2025 erörtert. Dabei wurde festgehalten, welche ergänzenden Unterlagen nachzureichen sind. Diese sind im Abschnitt Stellungnahme für das jeweilige Fachgebiet angeführt.
- Bezüglich der Fundierung der Funkmasten bei km 23,741 und km 26,840 wird durch den Vertreter der Konsenswerberin bekannt gegeben, dass die Wahl der Fundierung („für guten Boden“ bzw. „schlechten Boden“) auf Basis der Bodenuntersuchungen getroffen wird. Die gewählten Fundierungsmaßnahmen konnten somit nachvollzogen werden.
- Hinsichtlich der geplanten Dachentwässerung der Fahrradabstellanlage im Bahnhof Bhf. Bad-Fischau-Brunn, km 5,420, wird durch den Fachplaner für Wasserbautechnik bekannt gegeben, dass die Dachentwässerung in einen nebenliegenden Sickerschacht vorgesehen ist

Stellungnahme

Aus bautechnischer Sicht kann im Zuge der Verhandlung keine abschließende Stellungnahme abgegeben werden. Nachstehend findet sich eine detaillierte Aufzählung aller für eine abschließende Beurteilung erforderlichen Ergänzungen:

Für die Strecke: Wiener Neustadt – Puchberg am Schneeberg, Nr. 16301

Hochbau:

- Die Fundierung und die Planung des Fußbodenniveaus in Bezug auf den Hochwasserfall sind zu konkretisieren:
 - Technikgebäude Bad Fischau, km 5,260
 - Bahnhof Winzendorf, km 10.545
 - Technikgebäude Willendorf, km 15,278
 - Technikgebäude Puchberg, km 27,850
- Generell konnte eine Absturzsicherung in den nachfolgenden Planunterlagen nicht nachvollzogen werden:
 - Querprofil 04.007-00, km 23,100 (rechts der Bahn)

- Hochbauplan 07.008-00, km 28,027 (beim Bahnsteigzugang)
- Es existiert kein Nachweis der wärmeübertragenden Bauteile des Bhf. Winzendorf.
- Es existiert kein Nachweis über den Schallschutz (Luftschall) des Bhf. Winzendorf.
- Es gibt keine Aussage über die schalltechnische Trennung der Technikräume und des Verkaufsraumes der Trafik.
- Die Fensterflächen der Trafik Bhf. Winzendorf, km 10,545, sind nicht nachvollziehbar (Lichteintrittsflächen, Lüftungsöffnungen).
- Die Lüftung der innenliegenden Räume (AR, WC), Bhf. Winzendorf, km 10,545, ist nicht nachvollziehbar.
- Die Lüftung des innenliegenden Raumes (Wartungsraum), Bhf. Grünbach-Kohlewerk, km 23,283, ist nicht nachvollziehbar.
- Angaben über die Konditionierung (Heizung und Kühlung) der Technikgebäude
- Angabe der Lüftungsöffnungsquerschnitte (Fertigteil-Technikgebäude)
 - Fertigteil-Technikgebäude, Bad Fischau-Brunn, km 5,260
 - Fertigteil-Technikgebäude, Willendorf, km 15,285
 - Fertigteil-Technikgebäude, Grünbach-Kohlewerk, km 23,283
- konkrete Angaben zur Klimatisierung der Technikgebäude
- Wand-, Dach- und Deckenaufbauten der Fertigteil-Technikgebäude
- Breite des Bahnsteigzuganges ist nicht nachvollziehbar:
 - Bhf. Winzendorf, Hochbauplan 07.003-00, km 10,545
 - Hst. Grünbach, Hochbauplan 07.006-00, km 20,598
 - Bhf. Puchberg, Hochbauplan 07.008-00, ca. km 28,027
- Rechts der Bahn sind die Durchgangsbreiten im Bereich des Zuganges zum Personentunnel des Bhf. Grünbach-Kohlewerk, km 23,283, sind nicht nachvollziehbar.

Konstruktiver Ingenieurbau:

- Die Bemessung der Bauwerke (Brücken, Gebäude) für den Hochwasserfall ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich.
- Die statische Berechnung ist nicht nachvollziehbar – Wasserspiegelhöhe in der Berechnung, Erdbebenzone, Temperaturbereich
 - Brücke km 6,863
 - Brücke, km 8,558
 - Brücke, km 27,835
- Nachweis gegen Auftrieb und Wegtreiben im Falle eines Hochwassers, Fußgängerbrücke Schoberbach, km 27,831

Streckenplanung:

- Die Höhe der Absturzsicherung und die Absturzhöhe sind in den nachfolgenden Planunterlagen nicht nachvollziehbar:
 - Querprofil Bad Fischau, Teil 1, 04.001-00, km 4,352 bis km 4,477
 - Querprofil, Willendorf, 04.005-00, km 15,275
 - Querprofil, Bf. Grünbach-Kohlewerk, 04.007-00, km 23,100, km 23,125
- Die Höhe der Absturzsicherung ist in den nachfolgenden Planunterlagen nicht nachvollziehbar:
 - Regelprofil 05.003-00, km 16,465
 - Übersichtsplan 06.052, km 15,264
 - Übersichtsplan 06.102, km 27,83,5
 - Übersichtsplan 06.122, km 8,195
- Generell konnte eine Absturzsicherung in den nachfolgenden Planunterlagen nicht nachvollzogen werden:
 - Schnitt im Übersichtsplan 06.072-00, km 22,970
 - Der geringste Abstand des Technikgebäudes zur Grundgrenze konnte im Lageplan 03.101-00, km 5,260, nicht nachvollzogen werden.
- Die Stellplatzabmessungen des/der
 - Bhf. Bad Fischau-Brunn, km 5,355, (nur barrierefreie Stellplätze),
 - Hst. Urschendorf, km 13,260,
 - Bhf. Willendorf, km 15,475,
 - Hst. Grünbach, km 20,598, und
 - Bhf. Grünbach-Kohlewerk, km 23,283,
 können nicht nachvollzogen werden.

ÖBB:

- Vorlage des ÖBB-Regelwerks 08.01.04. „Dynamische Berechnung von Eisenbahnbrücken“
- Vorlage des ÖBB-Regelwerks 11.01 „Anforderungen an Hochbauten“
- Vorlage des ÖBB-Regelwerks 03.01.14 „Bahnsteigzugang/Treppeneinhausungen“
- Vorlage des ÖBB-Regelplanes 08.01.00.60 (Geländerhöhen)
- Es fehlt eine Aussage über die geplante Barrierefreiheit des Bhf. Grünbach-Kohlewerk bzw. die Beschreibung der geplanten Alternativmaßnahmen.

Strecke: Bad Fischau- Brunn – Wöllersdorf, Nr. 16601

Hochbau:

- Der Umbau der ESTW-Anlage Bhf. Feuerwerksanstalt ist nicht nachvollziehbar. Es gibt keine Plandarstellung

Hinweis:

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

I) Stellungnahmen

- **des Vertreters des NÖ Straßendienstes**

Durch die Attraktivierung der „Puchbergbahn“ kommt es zu häufigeren Schließzeiten der Schrankenanlagen an Landes- und Gemeindestraßen, weshalb sich auf den Straßen vermehrt Staubildungen ergeben werden. Besonders kritisch und somit gefährlich wird diese Situation bei der Eisenbahnkreuzung in km 5,019. Hier wird auf der L4069 wegen der zahlreichen Abbieger in die dortige Gemeindestraße mit hohen Rückstauungen zu rechnen sein, und Auffahrunfälle erscheinen vorprogrammiert. Es sind daher Vorkehrungen zu treffen, die Stauerscheinungen an dieser Stelle verhindern, um dadurch keine Unfallhäufungsstellen auf der L4069 zu generieren.

- **der Vertreter der Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn**

Seitens der Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn wird vor Erteilung einer Baubewilligung die Überprüfung des gesamten Verkehrskonzepts im Ortsgebiet von Bad Fischau-Brunn im Zusammenhang mit den Änderungen bei den Eisenbahnkreuzungen (Schrankenschließzeiten und Schrankenschließhäufigkeiten, Erhebung der Verkehrsfrequenz auf der Straße) beantragt.

Für objektive Verkehrszahlen bedarf es der Durchführung einer Knotenstromzählung der Kreuzung L4069 / querende Gemeindestraße im Bereich der Eisenbahnkreuzung in km 5,019.

Nach Vorliegen der Ergebnisse ist seitens der Eisenbahnbehörde zu entscheiden, ob eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt werden kann oder ergänzende Projektänderungen vorzunehmen sind.

ad Eisenbahnkreuzung km 6,890:

Aus Sicht der Gemeinde kann einer Auflassung aus Gründen der möglicherweise erforderlichen Befahrung durch Einsatzfahrzeuge nicht zugestimmt werden, weil die geplante Ausweichroute (Ersatzmaßnahme) stark Hochwasser gefährdet ist.

- **von Herrn Michael Artner**

Herr Michael Artner bekräftigt unter Hinweis auf seine Stellungnahme vom 19. Dezember 2024, dass der Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 6,890 selbst bei Herstellung der im Projekt vorgesehenen Ersatzmaßnahmen nicht zugestimmt wird.

Die Einwendungen von Herrn Flechl, Herrn Goldfuß und Frau Kreiderits beziehen sich auf die vorstehenden Ausführungen und werden im Sinne der Eingabe der Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn erneuert.

- **des Vertreters der Stadt Wiener Neustadt**

Aufgrund des geplanten Vorhabens der „Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn“ kommt es zu einer Takterhöhung auf der ggst. Bahnstrecke.

Die Erhöhung der Anzahl der täglichen Zugfahrten führt zu vermehrten Schließzeiten der Eisenbahnkreuzung beim Kreisverkehr „Futterhaus“ in Wiener Neustadt.

Schon jetzt treten bei geschlossener Eisenbahnkreuzung im ggst. Kreisverkehr Rückstauverhältnisse auf.

Aus Sicht der Stadt Wiener Neustadt ergibt sich durch das geplante Projekt eine weitere Verschlechterung für den öffentlichen Verkehr.

Die Stadt Wiener Neustadt erwartet seitens der Projektwerberin entsprechende Maßnahmen, um diese Verschlechterung zu vermeiden.

Durch die Takterhöhung ergibt sich eine weitere Lärmbelastung der Anrainer entlang der „Puchbergerbahn“.

Die Stadt Wiener Neustadt erwartet, dass auch im ggst. Bereich entsprechende Lärm-schutzmaßnahmen seitens der Antragstellerin veranlasst und umgesetzt werden (z.B. wie beim Projekt Bahnhofeinfahrt Nordkopf)

Nur bei Vorliegen entsprechender Maßnahmen im obigen Sinne kann das Projekt seitens der Stadt Wiener Neustadt positiv bewertet werden.

- der Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG
ad Stellungnahme der Republik Österreich (Land- und Forstwirtschaftsverwaltung – Wasserbau) vom 6. November 2024, WA1-ÖWG-56501/1088-2024:

Wir geben bekannt, dass die Projektwerberin am 11. November 2024 beim Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Wasserrecht und Schifffahrt, um Genehmigung der Grundbenützung angesucht hat.

ad Stellungnahme des Amtssachverständigen für Elektrotechnik vom 21. November 2024, BD4-FB-561/001-2024:

- ad Allgemeine elektrische Niederspannungsanlagen:
 - a) Es werden lt. ÖBB-Regelwerk nur Steckdosenkreise bis 16A realisiert.
- ad Blitzschutz:
 - b) Eine Risikoanalyse wird für alle Bauwerke auf Basis der ÖVE/ÖNORM EN 62305-2 durchgeführt und bei Erfordernis eine Blitzschutzanlage in der entsprechenden Blitzschutzklasse ausgeführt.
- ad Sicherheitsbeleuchtung:
 - c) Die Ausführung der Sicherheitsbeleuchtung in der Fußgängerunterführung Grünbach-Kohlenwerk entspricht der ÖNORM EN 1838.
 - d) Die Aufstellung des LPS für die Sicherheitsbeleuchtung wird nach OVE EN IEC 62485-2 ausgeführt.
 - e) Die Störmeldungen werden mittels Fernwirkanlage an die betriebssteuernde Stelle weitergeleitet. Jede technische Störung wird über das ÖBB SAM-System (Stör- und Arbeits-System) erfasst und an die jeweilige Entstörstelle weitergeleitet.
 - f) Gemäß OVE E 8101 wird die Sicherheitsbeleuchtung in Dauerschaltung ausgeführt.

ad Stellungnahme Dipl.Tzt. Nadja Wöhrer vom 19. Dezember 2024:

Gemäß § 31e EisbG sind Parteien im Sinne des § 8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl. Nr. 51, der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

Frau Dipl.Tzt. Wöhrer kommt keine dieser im Gesetz genannten Eigenschaften zu, sie ist daher keine Partei im Sinne des Eisenbahngesetzes und ihre Einwendung ist daher zurückzuweisen.

Der Ordnung halber merken wir an, dass über die Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 5,019 bereits ein rechtskräftiger Bescheid gemäß § 49 Abs. 2 EisbG vom 21. Juni 2022, RU6-E-3250/001-2020, vorliegt.

Im Verfahren gemäß §§ 48 und 49 EisbG haben die in § 31e EisbG genannten Personen keine Parteistellung.¹

Um Wiederholungen zu vermeiden, verweisen wir auf die ergänzende Stellungnahme des Gutachters gemäß § 31a EisbG vom 23. Jänner 2025, welche der Eisenbahnbehörde in der heutigen mündlichen Verhandlung übergeben wurde (= Beilage D).

ad Stellungnahme Eva Greiner vom 19. Dezember 2024:

Die Einwendungen von Frau Greiner betreffen keine durch das Eisenbahngesetz gewährleisteten subjektiv-öffentlichen Rechte. Die Einwendungen von Frau Greiner sind daher als unzulässig zurückzuweisen.

Darüber hinaus kommt Frau Greiner im Verfahren gemäß §§ 48 und 49 EisbG keine Parteistellung zu.²

Im Übrigen verweisen wir auf die ergänzende Stellungnahme des Gutachters gemäß § 31a EibG vom 23. Jänner 2025.

ad Stellungnahme Johannes Goldfuß vom 19. Dezember 2024:

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zur Stellungnahme von Frau Dipl.Tzt. Wöhler. Die Einwendung von Herrn Goldfuß ist mangels Parteistellung zurückzuweisen.

ad Stellungnahme der Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn vom 19. Dezember 2024, ergänzt in der heutigen mündlichen Verhandlung:

Wir verweisen auf die ergänzende Stellungnahme des Gutachters gemäß § 31a EibG vom 23. Jänner 2025.

Da aus der Anhörung der Gemeinde als iSd § 31d EibG betroffenen Gebietskörperschaft keine fachlich relevanten Argumente hervorgehen, die Anlass zu Zweifeln an der Richtigkeit der der Behörde vorliegenden Gutachten geben, wird antragsgemäß zu entscheiden sein.

Insbesondere verweisen wir auf die ergänzende Stellungnahme des Gutachters gemäß § 31a EibG vom 23. Jänner 2025.

Hinsichtlich der in der Einwendung angeführten Privatgrundstücke ist anzumerken, dass der Fremdgrundbedarf in den Grundeinlöseunterlagen dargestellt ist.

Hinsichtlich des Ersatzwegenetzes ist auszuführen, dass die Grundstücke-Nr. 120 und 121, beide KG 23402 Brunn an der Schneebergbahn, offenkundig auch derzeit bereits dem öffentlichen Verkehr dienen: Eine Straße mit öffentlichem Verkehr liegt dann vor, wenn der Verfügungsberechtigte (Straßenerhalter) auf ihr den allgemeinen, wenn auch uU auf bestimmte Personengruppen (zB Hotelgäste) beschränkten, Fahrzeug- oder Fußgängerverkehr zulässt.³

Dies ist im vorliegenden Fall gegeben, da die Straße mit dem Zusatzschild „ausgenommen landwirtschaftlicher Verkehr“ für bestimmte Personengruppen beschränkt ist. Beispielhaft

¹ Netzer in Altenburger, Kommentar zum Umweltrecht Bd 12, § 49 EibG, Rz 5; VwGH 10.10.2006, 2006/03/0111.

² Netzer in Altenburger, Kommentar zum Umweltrecht Bd 12, § 49 EibG, Rz 5; VwGH 10.10.2006, 2006/03/0111.

³ Pürstl, StVO-On, § 1 Anm 5.

wird auf die umfangreiche Judikatur dazu verwiesen, zB VwGH 14.12.1972, 11/72, und VwGH 19.12.2006, 2006/02/0015.

Des Weiteren merken wir an, dass die Planungen der Gemeinde hinsichtlich eines Radweges durch das gegenständliche Eisenbahnvorhaben nicht verunmöglicht werden.

Die Überprüfung des gesamten Verkehrskonzeptes im Ortsgebiet Bad Fischau-Brunn ist nicht Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens.

Der Ordnung halber merken wir an, dass über die Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 5,019 bereits ein rechtskräftiger Bescheid gemäß § 49 Abs. 2 EisbG vom 21. Juni 2022, RU6-E-3250/001-2020, vorliegt. In diesem Verfahren wurden von der Gemeinde als Trägerin der Straßenbaulast eine Frequenz auf der Straße von weniger als 200 KFZ pro Tag angegeben. Unter dieser Annahme ist eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit auf der Straße nicht anzunehmen.

ad Stellungnahme Michael Artner vom 19. Dezember 2024, ergänzt im Rahmen der heutigen mündlichen Verhandlung:

Die Einwendungen von Herrn Artner betreffen keine durch das Eisenbahngesetz gewährleisteten subjektiv-öffentlichen Rechte. Die Einwendungen von Herrn Artner sind daher als unzulässig zurückzuweisen.

Darüber hinaus kommt Herrn Artner im Verfahren gemäß §§ 48 und 49 EisbG keine Parteistellung zu.⁴

Im Übrigen verweisen wir auf die ergänzende Stellungnahme des Gutachters gemäß § 31a EisbG vom 23. Jänner 2025.

ad Stellungnahme Maria Kreiderits vom 20. Dezember 2024:

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zur Stellungnahme von Frau Dipl.Tzt. Wöhrer.

⁴ *Netzer in Altenburger*, Kommentar zum Umweltrecht Bd 1², § 49 EisbG, Rz 5; VwGH 10.10.2006, 2006/03/0111.

ad Stellungnahme Karl Flechl vom 20. Dezember 2024:

Wir verweisen auf unsere Ausführungen zur Stellungnahme von Herrn Michael Artner.

ad Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen aus dem Fachbereich Erschütterungs- und Sekundärschallschutz, Herrn Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch, vom 29. Dezember 2024, V1.0:

Das Gutachten wird seitens der Projektwerberin zustimmend zur Kenntnis genommen.

ad Stellungnahme der Stadt Wiener Neustadt vom 30. Jänner 2025:

Laut Edikt vom 23. Oktober 2024 sind Einwendungen innerhalb der Auflagefrist (11. November 2024 bis 20. Dezember 2024) schriftlich einzubringen. Die Stellungnahme vom 30. Jänner 2025 ist daher verspätet und zurückzuweisen. § 44b Abs. 1 AVG ordnet expressis verbis an, dass nur schriftliche Einwendungen den Eintritt der Präklusion verhindern.⁵

Darüber hinaus ist die in den Einwendungen angeführte Eisenbahnkreuzung beim Kreisverkehr „Futterhaus“ nicht Vorhabensbestandteil und nicht Antragsgegenstand. Eine rechtzeitige Einwendung wäre daher als unzulässig zurückzuweisen.

ad Stellungnahme des NÖ Straßendienstes vom 30. Jänner 2025:

Hinsichtlich der Rechtzeitigkeit der Stellungnahme verweisen wir auf die Ausführungen zur Stadt Wiener Neustadt. Die Stellungnahme ist daher zurückzuweisen.

ad Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Wasserbautechnik vom 30. Jänner 2025:

Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

⁵ Hengstschläger/Leeb, AVG § 44b Rz 4 (Stand 1.4.2021, rdb.at).

ad (vorläufiges) Gutachten des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb vom 30. Jänner 2025:

Die verfahrensgegenständliche Planung sieht beim Bahnhof Bad Fischau-Brunn eine Anordnung von 24 Senkrechstellplätzen entlang der L4069 vor.

Die Projektwerberin modifiziert das Vorhaben dahingehend, dass die Stellplatzsituation unverändert im Bestand erhalten bleibt.

ad Gutachten des Amtssachverständigen für Lärmtechnik vom 30. Jänner 2025:

Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

ad Gutachten des Sachverständigen für Brandschutz, Landesstelle für Brandverhütung des Bundeslandes Niederösterreich, vom 30. Jänner 2025:

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

ad Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Elektrotechnik vom 30. Jänner 2025:

Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

ad Stellungnahme des Amtssachverständigen für Bautechnik vom 30. Jänner 2025:

Wird zur Kenntnis genommen. Die geforderten Ergänzungen werden dem Amtssachverständigen auf direktem Wege übermittelt werden.

Die ÖBB-Infrastruktur AG ersucht um antragsgemäße Entscheidung unter gleichzeitiger Zurück- in eventu Abweisung entgegenstehender Anträge sowie Verweisung privatrechtlicher Ansprüche auf den Zivilrechtsweg.

Wir regen an, dass den durch die Antragsänderung vom 22. Jänner 2025 neu Betroffenen das Parteiengehör eingeräumt wird.

- **des Verhandlungsleiters:**

Rodungsbewilligung:

Die Mitarbeiter der Forstabteilungen der Bezirkshauptmannschaften Neunkirchen und Wiener Neustadt haben die Verhandlung vor Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme verlassen. Zuvor wurde mündlich mitgeteilt, dass die forstfachliche Beurteilung keine Bedenken gegen die Erteilung der Rodungsbewilligung ergeben hat.

Wasserrechtliche Bewilligung gemäß WRG 1959:

Die Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligung bezieht sich gemäß § 127 Abs. 1 lit. b WRG 1959 auf die projektgemäße Errichtung der wasserbautechnischen Anlagen (Versickerungsbecken Durchlässe) als Eisenbahnanlagen gemäß § 10 EisbG. Für die Einleitung ebenso wie für die Versickerung der Niederschlagswässer von Dach- und Verkehrsflächenwässern ist eine gesonderte Bewilligung der Wasserrechtsbehörde (BVB) einzuholen.

Eisenbahnkreuzungen:

Bei den im Abänderungsansuchen unter Punkt 2.1.3. genannten Eisenbahnkreuzungen kann die Entscheidung über die Art der Sicherung (den angestrebten Zielzustand) erst aufgrund eines Ortsaugenscheines erfolgen.

Für die unter Punkt 2.1. des Abänderungsantrages angeführten Eisenbahnkreuzungen bedarf es einer Baugenehmigung, da eine Herstellung als genehmigungsfreies Bauvorhaben nicht möglich ist. Weiters ist teilweise auch ein Ausspruch über die Art der Sicherung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG erforderlich.

Aufgrund der kurzfristigen Antragsänderung betreffend die Eisenbahnkreuzungen und die Errichtung von Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen auf Fremdgrund besteht die Möglichkeit, dass die Grundeigentümer keine Kenntnis von der Grundinanspruchnahme erlangen konnten und somit übergangene Parteien im Rahmen einer Baugenehmigung sind.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wird vorgeschlagen, die Projektunterlagen zur Einsicht bereitzuhalten und die betroffenen Grundeigentümer auf die Möglichkeit der Inanspruchnahme ihres Grundeigentums hinzuweisen und über die mögliche Einsichtnahme zu informieren.

Die Wortmeldung von Herrn Prof. Dr. Reidinger betreffend die bereits vor mehreren Jahren aufgelassenen Eisenbahnkreuzungen in Winzendorf und die damit verbundenen Mehrwege für Fußgänger wird zur Kenntnis genommen. Seitens des Verhandlungsleiters wird dazu klargelegt, dass diese Thematik nicht Gegenstand der heutigen Verhandlung ist.

J) Bescheid

Der Verhandlungsleiter verkündet folgenden

Bescheid

Es wird wie folgt entschieden:

Spruch

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat Kommissionsgebühren in der Höhe von **€ 1.545,60** [112 halbe Stunden à € 13,80] innerhalb von zwei Wochen ab Rechtskraft dieses Bescheides an das Amt der NÖ Landesregierung zu entrichten.

Rechtsgrundlagen:

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

Begründung

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren stützt sich auf die angeführten Bestimmungen.

Rechtsmittelbelehrung

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

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

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

Hinweise:

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

Bei elektronischer Überweisung der Beschwerdegebühr mit der „Finanzamtszahlung“ ist als Empfänger das Finanzamt 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
Mag. Alois Steinkellner

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: 17.30 Uhr
 Dauer der Verhandlung: 15 halbe Stunden
 Mittagspause von 12.00 Uhr bis 13.00 Uhr

Anwesenheit

- des Amtssachverständigen für Forsttechnik der Bezirkshauptmannschaft Wiener Neustadt (von 9.00 Uhr bis 10.00 Uhr)	2 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Forsttechnik der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen (von 9.00 Uhr bis 12.30 Uhr)	6 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Wasserbautechnik (von 9.00 Uhr bis 13.30 Uhr)	7 halbe Stunden
- des Sachverständigen für Brandschutz (von 9.00 Uhr bis 15.30 Uhr)	11 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Lärmschutz (von 9.00 Uhr bis 16.30 Uhr)	13 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb (von 9.00 Uhr bis 17.00 Uhr)	14 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Bautechnik (von 9.00 Uhr bis 17.00 Uhr)	14 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Elektrotechnik (von 9.00 Uhr bis 17.00 Uhr)	14 halbe Stunden
- des Verhandlungsleiters (von 9.00 Uhr bis 17.30 Uhr)	15 halbe Stunden
- der Schriftführerin (von 9.00 Uhr bis 17.30 Uhr)	15 halbe Stunden

Unterschriften:

Mag. Steinkellner e.h.

4 Unterschriften (unleserlich)