

RU6-E-3483/001-2025
RU6-E-3484/001-2025
RU6-E-3485/001-2025

Betrifft:

ÖBB-Strecke Wien Zvbf-Ausfahrgruppe – Felixdorf

1. Vorhaben „Attraktivierung Traiskirchen Aspangbahn“, km 23,000 bis km 26,100
2. Vorhaben „Attraktivierung Trumau“, km 28,470 bis km 31,500
3. Vorhaben „Attraktivierung Tattendorf“, km 32,000 bis km 38,700

Ansuchen um eisenbahnrechtliche Baugenehmigung u.a.

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 21.
Jänner 2026 in Traiskirchen

Beginn der Verhandlung: 9.00 Uhr

A) Anwesend

Mag. Dahlia Riebenbauer	als Verhandlungsleiterin
Dipl.-Ing. Dr. Florian Ehrlich	als Amtssachverständiger für Bautechnik
Ing. Christian Paur	als Amtssachverständiger für Lärmtechnik
Dipl.-Ing. Maximilian Wanzenböck	als Amtssachverständiger für Forsttechnik der Bezirkshauptmannschaft Baden
Ing. Christoph Dier	als Amtssachverständiger für Elektrotech- nik
Dipl.-Ing. (FH) David Ungersböck	als Amtssachverständiger für Eisenbahn- technik und -betrieb

Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch	als nichtamtlicher Sachverständiger für das Fachgebiet Erschütterungstechnik
Ing. Mario Haas	als Sachverständiger für Brandschutz, Landesstelle für Brandverhütung des Bundeslandes Niederösterreich
Ing. Michelle Antonino	
Ing. Sara Damjancic	
Mag. Michaela Haas	
Stefan Jokl	
Ing. Nicolas Kuntner	
Martin Lechner	
Ing. Tanja Mittermüller	
Mag. Andreas Netzer	
Ing. Johann Pausakerl und	
Ing. Christian Wagner	als Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG
Dipl.-Ing. Thomas Setznagel	als Verfasser des Gutachtens gemäß § 31a EisbG
Ing. Wilhelm Lampel	als § 31a Gutachter (Elektrotechnik)
Dipl.-Ing. Othmar Kral	als § 31a Gutachter (Wasserbautechnik)
Michael Österreicher	als Vertreter der iC consulenten Ziviltech- niker GmbH
Dipl.-Ing. Christoph Feuchtenhofer	als Vertreter der Feuchtenhofer Architek- ten ZT-GmbH
Ing. Stefan Tiefengrabner	als Vertreter der OPUS Bauconsult GmbH
Ing. Martin Grossbauer	als Vertreter der Stoik & Partner ZT GmbH

Dipl.-Ing. Robert Pfisterer	als Planer für Wasserbautechnik
Ing. Helmut Wiesinger	als Vertreter der TAS Sachverständigenbüro für Technische Akustik SV-GmbH
Ing. Martina Zuderell	als Vertreterin der Netz Niederösterreich GmbH

B) Gegenstand

Die Verhandlungsleiterin eröffnet die Verhandlung am 21. Jänner 2026, um 9.00 Uhr, im „Großen Stadtsaal“ in 2514 Traiskirchen 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. Mario Haas)
- Eisenbahntechnik und -betrieb (Dipl.-Ing. (FH) David Ungersböck)
- Elektrotechnik (Ing. Christoph Dier)
- Erschütterungstechnik (Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch)
- Forsttechnik (Dipl.-Ing. Maximilian Wanzenböck)
- Lärmschutz (Ing. Christian Paur)

Der zuständige Bearbeiter der Eisenbahnbehörde, Herr MMMag. Eduard Schadinger, und der Amtssachverständige für Wasserbautechnik, Herr Dipl.-Ing. Johannes Tatzber, sind erkrankt.

Es wird darauf hingewiesen, dass die verfahrenseinleitenden Anträge der ÖBB-Infrastruktur AG vom 14. November 2025 gemäß den Bestimmungen der §§ 44a ff des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG im Großverfahren mit Edikt der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 21. November 2025 verlautbart

wurden. Dieses Edikt wurde am 26. November 2025 jeweils im redaktionellen Teil des „KURIER“ und der „Kronen Zeitung“ sowie im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ verlautbart.

Ergänzend wurden die Standortgemeinden Traiskirchen, Oberwaltersdorf, Trumau, Günselsdorf, Schönau an der Triesting, Tattendorf und Teesdorf ersucht, dieses Edikt an der 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 21. November 2025 wurde auch die Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung für den 21. Jänner 2026 kundgemacht.

Die Verhandlungsleiterin stellt somit fest, dass alle Behörden, Parteien und Beteiligten zu der am heutigen Tag 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 vom 1. Dezember 2025 bis einschließlich 9. Jänner 2026 kundgemacht.

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

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

- Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, mit Schreiben vom 26. November 2025, Geschäftszahlen: 2025-0.959.791, 2025-0.959.796 und 2025-0.959.794
- Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Wasser, Abteilung Wasserrecht und Schifffahrt, Verwaltung des Öffentlichen Wassergutes, vom 27. November 2025, GZ WA1-ÖWG-56009/059-2025
- Netz Niederösterreich GmbH vom 29. Dezember 2025

Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs. 1 AVG öffentlich ist.

Die Verhandlungsleiterin weist ausdrücklich darauf hin, dass Beteiligte mit Ausnahme von Formalparteien (z.B. wasserwirtschaftliches Planungsorgan, Verkehrs-Arbeitsinspektorat) im gegenständlichen Ediktalverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit ihre Parteistellung verloren haben.

Die Verhandlungsleiterin hält zusammenfassend fest, dass bloß als Teilnehmer an der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretende Personen Zuhörer sind und diese keinerlei Mitwirkungsbefugnisse haben.

Die Verhandlungsleiterin gibt bekannt, dass die Verhandlungsschrift gemäß § 44e Abs. 3 AVG spätestens eine Woche nach Abschluss der mündlichen Verhandlung bei der Behörde und den Standortgemeinden während der Amtsstunden mindestens drei Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen und nach Maßgabe der technischen Möglichkeiten im Internet bereitzustellen ist. Wurde eine Aufzeichnung in Vollschrift übertragen, so können die Beteiligten während der Einsichtsfrist bei der Behörde Einwendungen wegen behaupteter Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Übertragung erheben.

Zuletzt weist die Verhandlungsleiterin 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 die Verhandlungsleiterin die bisher erfolgten Verfahrensschritte zusammen und führt zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung Nachstehendes aus:

Antrag, Gegenstand

Mit den Eingaben vom 14. November 2025 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG bei der Landeshauptfrau von Niederösterreich die Erteilung

- der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff EisbG und
- aller für die Ausführung des Vorhabens sonst erforderlichen und in ihre Zuständigkeit fallenden Genehmigungen für das

a) Vorhaben „Attraktivierung Traiskirchen Aspangbahn“, km 23,000 bis km 26,100,

b) Vorhaben „Attraktivierung Trumau“, km 28,470 bis km 31,500, und

c) Vorhaben „Attraktivierung Tattendorf“, km 32,000 bis km 38,700,

jeweils entlang der ÖBB-Strecke Wien Zvbf-Ausfahrgruppe – Felixdorf.

Beschreibung der Vorhaben

a) Vorhaben „Attraktivierung Traiskirchen Aspangbahn“

Dieses hat die Attraktivierung des Bahnhofes Traiskirchen Aspangbahn mit der Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes, der Revitalisierung der Gleisanlagen, der Errichtung eines neuen 100 m langen Mittelbahnsteiges und der Realisierung einer neuen fernsteuerbaren elektronischen Eisenbahnsicherungsanlage zum Gegenstand.

b) Vorhaben „Attraktivierung Trumau“

Das Projekt umfasst im Wesentlichen die Attraktivierung der Betriebsstelle Trumau mit der Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes, der Revitalisierung der Gleisanlagen, der Errichtung eines 100 m langen Mittelbahnsteiges und der Realisierung einer neuen fernsteuerbaren elektronischen Eisenbahnsicherungsanlage.

c) Vorhaben „Attraktivierung Tattendorf“

Die ÖBB-Infrastruktur AG beabsichtigt damit die Attraktivierung des Bahnhofes Tattendorf mit der Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes, der Revitalisierung der Gleisanlagen, der Errichtung eines neuen 100 m langen Mittelbahnsteiges und der Realisierung einer neuen fernsteuerbaren elektronischen Eisenbahnsicherungsanlage.

Bei allen drei Vorhaben werden Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen einerseits neu errichtet und andererseits angepasst.

Den Anträgen waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Bauentwurf und Gutachten gemäß § 31a EisbG, erstellt von Dipl. Ing. Thomas Setznagel am 3. November 2025 angeschlossen.

Mit den Bescheiden der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 24. November 2025, RU6-E-3483/001-2025, RU6-E-3484/001-2025, RU6-E-3485/001-2025, wurde Herr Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch zum nichtamtlichen Sachverständigen für das Fachgebiet Erschütterungstechnik und Sekundärschall bestellt. Zur Frage, ob die von Herrn Dipl. Ing. Setznagel gemäß § 31a EisbG erstatteten Gutachten vom 3. November 2025 als schlüssig und vollständig anzusehen sind 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 die Gutachten vom 9., 10. bzw. 11. Jänner 2026 (= Beilage B).

Von 10.00 Uhr bis 11.10 Uhr wurde ein Ortsaugenschein durchgeführt.

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

Die Verhandlung erbrachte keine neuen Erkenntnisse. Es sind keine Ergänzungen zu meinen Gutachten erforderlich.

D) Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Forsttechnik

Befund

Gemäß den Einreichunterlagen werden für das Vorhaben „Attraktivierung Tattendorf“ eine dauernde Rodung von 2.680 m² und eine befristete Rodung von 1.290 m² benötigt (siehe Tabelle 1):

Tabelle 1: Rodungsausmaß (vgl. Einreichunterlagen)

Gst. Nr.	KG Nr.	KG Name	Ausmaß [m ²]	
			dauernd	befristet
645	04040	Tattendorf	2.680	1.290

Auf der Bezirkshauptmannschaft Baden wurde für das gegenständliche Grundstück Ende 2025 ein Waldfeststellungsverfahren (BNL1-V-162/078) geführt. Im Zuge der heutigen Verhandlung erfolgte auf der beantragten Rodungsfläche ein Lokalaugenschein durch den gefertigten Amtssachverständigen für Forstwesen im Beisein von Herrn Ing. Nicolas Kuntner.

Als Rodungszweck wird der öffentliche Eisenbahnverkehr angeführt. Das vorliegende Projekt soll der Verbesserung der Infrastruktur im Bereich des Bahnhofes Tattendorf dienen und eine nachhaltige Verbesserung des schienengebundenen Regional- und Nahverkehrs bewirken.

Antragsstellerin ist die grundbücherliche Eigentümerin, die ÖBB-Infrastruktur AG. Fremdnachbarliche Waldanrainer sind gemäß den Bestimmungen des § 19 Abs. 4 unter Berücksichtigung des § 14 Abs. 3 ForstG nicht vorhanden.

Die zu rodenden Waldflächen befinden sich auf einer Seehöhe von rund 225 m ü.A.. Die mittleren Hangquerneigungen liegen bei 6 %. Die für die Rodung vorgesehenen Flächen sind derzeit in der Natur mit einem 15- bis 50jährigen Holzbestand der Baumarten Esche, Robinie, Pappel, Hainbuche, Feldahorn und mit Beimischung von Feldulme bestanden, welcher eine durchschnittliche Überschirmung von 8/10 bewirkt – in allen Beständen findet sich eine begleitende autochthone Strauchgesellschaft, insbesondere durch die Art Gemeiner Liguster und im östlichen kleinräumigen Bereich durch die Art Gemeiner Holunder. Die Oberhöhe beträgt rund 20 m. Die vorherrschenden Baumarten weisen einen vitalen Gesamteindruck auf. Der geologische Untergrund besteht vorwiegend aus Steinfeldschotter. Der Waldboden ist nährstoffarm ausgebildet und hat ein geringes Wasserrückhaltevermögen.

Bei der gegenständlichen Fläche handelt es sich um eine Waldfläche mit Standort- und Objektschutzfunktion im Sinne des § 21 Abs. 1 und 2 ForstG. Der Waldbereich ist als Schutzwald OSWI 301007 Ebreichsdorf (BNL1-A-086/019) ausgewiesen.

Im rechtskräftigen Waldentwicklungsplan (WEP-Teilplan für Baden - Amt der NÖ Landesregierung, genehmigt durch BMLUK im Dezember 2025) ist der verfahrensgegenständliche Bereich mit den WEP-Kennziffern 331 bewertet. Dies bedeutet, dass die Schutzfunktion die Leitfunktion darstellt und eine hohe Wohlfahrtsfunktion vorliegt. Diese Bewertungen sind aus forstfachlicher Sicht zu bestätigen und ist folglich dieser Gegebenheiten das anhängige Forstverfahren nach § 17 Abs. 3 – 5 ForstG durchzuführen.

Die Waldausstattung der Gemeinde/KG Tattendorf beträgt 6,7 %. Somit liegt der Bewaldungsprozentsatz weit unter dem Bezirksdurchschnitt. Die Waldflächenbilanz in der verfahrensgegenständlichen Gemeinde ist gleichbleibend. Die Waldausstattung beträgt in der gegenständlichen Funktionsfläche Nr. 91 laut Waldentwicklungsplan 6,2 %.

Das Projekt liegt in keinem Landschaftsschutzgebiet, nicht im Biosphärenpark Wienerwald oder im Geltungsbereich des Bodenschutz- und Bergwaldprotokolls der Alpenkonvention und in keinem Europaschutzgebiet.

Für die beantragte permanente Rodung wurden seitens der Antragstellerin Ersatzaufforstungsflächen in folgenden Gemeinden/Bereichen angeboten:

- Nichtwaldflächen auf Gst.-Nr. 645, KG Tattendorf
- Gemeindegebiet Tattendorf und umliegende Gemeinden
- Gst.-Nr. 193/5, KG Braiten

Die konkreten Flächen werden vor Inangriffnahme der Rodungstätigkeiten mit einem Amtssachverständigen für Forstwesen abgestimmt.

Gutachten

Der Rodungszweck für die Verbesserung der Infrastruktur im Bereich des Bahnhofes Tattendorf (Modernisierung des Bahnhofes) ist im Eisenbahnverkehr zu sehen.

Auf Grund des vom Landeshauptmann erstellten Waldentwicklungsplans, welcher vom Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft genehmigt wurde, ist das forstpolitische Ziel in diesem Bereich die Erhaltung von Waldflächen. Deshalb ist auch die Wertziffer 3 bei der Schutz- und Wohlfahrtsfunktion im Waldentwicklungsplan ausgewiesen. Ebenso ist die Waldausstattung der vom Projekt betroffenen Gemeinde zu berücksichtigen. Auf Grund der Bestimmungen des Forstgesetzes i.V.m. dem Rodungserlass ist daher ein überwiegendes öffentliches Interesse an der anderweitigen Verwendung von Waldboden gegenüber dem besonderen öffentlichen Interesse an der Walderhaltung durch die Forstbehörde abzuwägen.

Der Ausbau der Inneren Aspangbahn und die Verbesserung des öffentlichen Eisenbahnverkehrs dienen unmittelbar dem Klimaschutz. Durch die attraktiveren Zugverbindungen werden sowohl der Pendlerverkehr verbessert als auch die Treibhausemissionen gesenkt.

Unter Würdigung der vorstehend beschriebenen Umstände ist der Ausbau der Bahnstrecke in Tattendorf als höherwertiges öffentliches Interesse als jenes der Walderhaltung zu bewerten. Darüber hinaus wird die Waldbewirtschaftung durch die Rodung nicht nachteilig beeinflusst. Nachteile für die an die Rodungsfläche angrenzenden Waldbestände, etwa durch Randwirkung und eine offensichtliche Windgefährdung, sind aufgrund der sehr kleinräumigen Rodungsfläche und deren Situierung nicht zu erwarten.

Aufgrund der hohen Wertigkeit des Waldes im verfahrensgegenständlichen Bereich ist nach den Bestimmungen des Forstgesetzes für den Waldabgang in Folge der permanenten Rodung eine Ersatzaufforstung im Verhältnis von 1:3 erforderlich. Dies ergäbe eine Ersatzaufforstungsfläche von mindestens 8.040 m². Entsprechende Ersatzaufforstungsflächen wurde namhaft gemacht, müssen jedoch noch nach Verfügbarkeit geprüft werden. Aufgrund der schwierigen Verfügbarkeit von Ersatzaufforstungsflächen im Nahbereich (Naturschutz und hochwertige landwirtschaftliche Böden) ist es auch zulässig, fehlende Ersatzaufforstungsflächen mittels Rodungersatzgeld abzugelten. Zumindest müssen jedoch 5.000 m² als Ausgleichsfläche neu aufgeforstet werden. Für die verbleibende, nicht ausgeglichene dauernde Rodungsfläche ist ein Rodungersatzgeld in der Höhe von € 3,--/m² Rodungsfläche vorzuschreiben.

Zusammenfassend kann der Rodung zur Verbesserung der Infrastruktur im Bereich des Bahnhofes Tattendorf aus forstfachlicher Sicht im Sinne des § 17 Abs. 3 – 5 ForstG wie beantragt bei Vorschreibung nachstehender Auflagen zugestimmt werden:

- 1) Der Rodungszweck muss bis spätestens 31. Dezember 2028 erfüllt sein.
- 2) Die Rodungsfläche auf dem Gst.-Nr. 645, KG Tattendorf, im Ausmaß von insgesamt 3.970 m² (permanent 2.680 m² und temporär 1.290 m²) ist ausschließlich zur Realisierung des beantragten Rodungszweckes, nämlich zur Verbesserung der Infrastruktur im Bereich des Bahnhofes Tattendorf, zu verwenden.
- 3) Die Lage, Figur und Größe der Rodung ist im Rodungsplan dargestellt und exakt einzuhalten.

- 4) Zum Ausgleich des Waldabganges auf den im Befund angeführten Flächen/Bereichen ist bis spätestens 31. Dezember 2028 eine Ersatzaufforstung im Ausmaß von 8.040 m² durchzuführen. Als Mindestanforderung für die Ersatzaufforstung sind geeignete Laubgehölze in einem Pflanzverband von maximal 2,5 m x 2,5 m zu setzen. Die Beimischung von heimischen Sträuchern ist zulässig. Die Kultur ist so lange zu pflegen und nachzubessern, bis die Kultursicherung eintritt.
- 5) Sollte die Ersatzaufforstung bzw. Teile davon nicht bis spätestens 31. Dezember 2028 angelegt worden sein, so ist für die Flächendifferenz ein Rodungsersatzgeld in der Höhe von € 3.--/m² (offene Rodungsfläche) zu erlegen. 5.000 m² Ersatzaufforstungsfläche sind jedoch zwingend erforderlich.
- 6) Nach Abschluss der Bauarbeiten ist die befristete Rodungsfläche für die Bauausführung im Ausmaß von 1.290 m² wiederum der Waldkultur im Sinne der forstgesetzlichen Bestimmungen zuzuführen.
- 7) Die Rodungs- und Bauarbeiten haben ausschließlich innerhalb des jeweiligen Rodungsstreifens zu erfolgen. Das Abstellen von Maschinen und Gerätschaften, Materialzwischenlagerungen etc. ist außerhalb der Rodungsflächen nicht zulässig.
- 8) Der Beginn der Errichtungsarbeiten ist dem Fachgebiet Forstwesen der Bezirkshauptmannschaft Baden schriftlich zu melden. Ebenso ist eine Fertigstellungsmeldung erforderlich.

E) Befund und Gutachten des Sachverständigen für Brandschutz

1. Attraktivierung Traiskirchen Aspangbahn

Befund

Wie den vorliegenden Projektunterlagen zu entnehmen ist, plant die ÖBB-Infrastruktur AG die Attraktivierung der Betriebsstelle Bahnhof Traiskirchen Aspangbahn im Verlauf der eingleisigen und nicht elektrifizierten VzG-Strecke 16101, Kledering (in Zur) – Felixdorf, km 23,000 bis km 26,100.

Angaben betreffend Brandschutz sind insbesondere im technischen Bericht Hochbau und in den Einreichplänen enthalten.

Traiskirchen

Der Warteunterstand am Mittelbahnsteig mit einer Größe von zirka 7,70 m x 4,00 m wird auf zwei Seiten komplett verglast. Die Überdachungen werden mit einer blechgedeckten Holzkonstruktion (gleichwertig BROOF (t1)) ausgebildet.

Die maximale Fluchtweglänge bis in das sichere Freie liegt unter 40 m.

Gutachten

Dieses Gutachten bezieht sich ausschließlich auf die projektierte Attraktivierung der Betriebsstelle Bahnhof Traiskirchen Aspangbahn im Verlauf der eingleisigen und nicht elektrifizierten VzG-Strecke 16101; Kledering (in Zur) – Felixdorf, km 23,000 bis km 26,100.

Hinsichtlich der Technikgebäude sowie des Funkmastes wird in den Einreichplänen auf ein Kontextprojekt verwiesen, weshalb diese nicht Gegenstand der Beurteilung sind.

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

Aus brandschutztechnischer Sicht besteht gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kein Einwand.

2. Attraktivierung Trumau

Befund

Wie den vorliegenden Projektunterlagen zu entnehmen ist, plant die ÖBB-Infrastruktur AG die Attraktivierung der Betriebsstelle Halte- und Ladestelle Trumau (H-Lst Trumau) im Verlauf der eingleisigen und nicht elektrifizierten VzG-Strecke 16101, Kledering (in Zur) – Felixdorf, km 28,470 bis km 31,500.

Angaben betreffend Brandschutz sind insbesondere im technischen Bericht Hochbau und in den Einreichplänen angeführt.

Trumau

Die Technikgebäude bzw. -räume werden in Massivbauweise mit einer Doppelbodenabsenkung (Linol) errichtet. Dabei werden die Technikräume unterschiedlicher Fachdienste gegenüber anderen Fachdiensträumen als jeweils eigene Unterbrandabschnitte (Innenwände mit einem Feuerwiderstand von REI/EI 90) ausgeführt. Die Decke wird einen Feuerwiderstand von REI/EI 60 aufweisen. Öffnungen nach außen werden ohne Brandschutzanforderungen ausgeführt. Die horizontale Brandübertragung wird durch ausreichenden Abstand ($\geq 1,00$ m) bzw. bei geringerem Abstand mittels äquivalenten Brandschutzmaßnahmen (Brandschutztüren, Brandschutzklappen) hintangehalten.

Entsprechend dem Hochbauprojekt werden die Abstände von mindestens 2 m zu den Grundgrenzen bzw. von mindestens 4 m zu anderen Gebäuden eingehalten.

Die maximale Fluchtweglänge aus den Technikräumen ins Freie oder auf den Bahnsteig von 40 m in das sichere Freie wird aufgrund der geringen Abmessungen der Räume jedenfalls eingehalten. Der Technikraum TK wird mit einem Klima-Außensplitgerät klimatisiert.

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

Bei Baufertigstellung werden für die Technikgebäude in Abstimmung mit der örtlich zuständigen Feuerwehr Brandschutzpläne nach TRVB O 121 erstellt.

Der Warteunterstand am Mittelbahnsteig mit einer Größe von zirka 7,70 m x 4,00 m wird auf zwei Seiten komplett verglast. Die Überdachungen werden mit einer blechgedeckten Holzkonstruktion (gleichwertig BROOF (t1)) ausgebildet.

Gutachten

Dieses Gutachten bezieht sich ausschließlich auf die projektierte Attraktivierung der Betriebsstelle Halte- und Ladestelle Trumau (H-Lst Trumau) im Verlauf der eingleisigen und nicht elektrifizierten VzG-Strecke 16101, Kledering (in Zur) – Felixdorf, km 28,470 bis km 31,500

Weiters wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Fachbereiche Bautechnik, Maschinenbau oder Elektrotechnik nicht Gegenstand der Beurteilung sind.

Aus brandschutztechnischer Sicht besteht gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kein Einwand, wenn der Behörde folgende Nachweise vorgelegt werden:

- a) Nachweis über die ordnungsgemäße Herstellung der Bauteile mit festgelegter Feuerwiderstandsdauer, ausgestellt durch einen befugten Fachmann (z.B. Bauführerbescheinigung, Ingenieurbüro, Ziviltechniker)
- b) Nachweis über die ordnungsgemäße Abschottung sämtlicher Kabel- und Leitungsführungen durch Bauteile mit Anforderungen an den Feuerwiderstand (z.B. gemäß TRVB 110 B 15, Stand 2020, Anhang C), ausgestellt durch die jeweils ausführende Fachfirma

3. Attraktivierung Tattendorf

Befund

Wie den vorliegenden Projektunterlagen zu entnehmen ist, plant die ÖBB-Infrastruktur AG die Attraktivierung der Betriebsstelle Bahnhof Tattendorf im Verlauf der eingleisigen und nicht elektrifizierten VzG-Strecke 16101, Kledering (in Zur) – Felixdorf, km 32,000 bis km 38,700.

Angaben betreffend Brandschutz sind insbesondere im technischen Bericht Hochbau und in den Einreichplänen enthalten.

Tattendorf

Der Warteunterstand am Mittelbahnsteig mit einer Größe von zirka 7,70 m x 4,00 m wird auf zwei Seiten komplett verglast. Die Überdachungen werden mit einer blechgedeckten Holzkonstruktion (gleichwertig BROOF (t1)) ausgebildet.

Die maximale Fluchtweglänge bis in das sichere Freie liegt unter 40 m.

Gutachten

Dieses Gutachten bezieht sich ausschließlich auf die projektierte Attraktivierung der Betriebsstelle Bahnhof Tattendorf im Verlauf der eingleisigen und nicht elektrifizierten VzG-Strecke 16101; Kledering (in Zur) – Felixdorf, km 32,000 bis km 38,700.

Hinsichtlich der Technikgebäude sowie des Funkmastes wird in den Einreichplänen auf ein Kontextprojekt verwiesen, weshalb diese nicht Gegenstand der Beurteilung sind.

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

Aus brandschutztechnischer Sicht besteht gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kein Einwand.

F) Stellungnahme des Amtssachverständigen für Lärmtechnik

1. Attraktivierung Traiskirchen Aspangbahn

Befund

Die ÖBB-Infrastruktur AG plant die Attraktivierung des Bahnhofes Traiskirchen Aspangbahn durch die Neuerrichtung der Eisenbahnsicherungsanlage, der Gleisanlagen inkl. Entwässerungsanlagen, des Mittelbahnsteiges sowie der Energie- und Beleuchtungsanlagen. Die eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen beziehen sich auf folgenden Streckenabschnitt:

- ÖBB-Strecke 16101, Kledering (in Zur)=Felixdorf von Bestands-km 23,000 bis Bestands-km 26,100

Den Einreichunterlagen liegt eine in Eigenverantwortung erstellte schalltechnische Untersuchung der TAS Sachverständigenbüro für technische Akustik SV-GmbH vom 21. Oktober 2025, Zahl GZ 24-0209T, bei. Dieser Bericht, in weiterer Folge kurz als „STU“ bezeichnet, stellt die wesentliche Beurteilungsgrundlage für den lärmtechnischen Amtssachverständigen dar. Weiters liegt den Einreichunterlagen ein „§ 31a-Gutachten“ bei, in welchem unter Punkt 2.8 auf die lärmtechnischen Auswirkungen des Projekts eingegangen wird.

Unter Punkt 1.6 der STU wird das geplante Vorhaben in Form einer Kurzbeschreibung dargestellt, wobei u.a. Folgendes geplant ist:

- die Neuerrichtung der Gleisanlagen mit den Bezeichnungen Gleis 1, Gleis 2, Gleis 3, Gleis 2a und Gleis 1 WLB auf den jeweils angegebenen Streckenabschnitten,
- die Neuerrichtung des Mittelbahnsteigs 1/2,
- die Neuerrichtung von Schaltstationen, Weichenheizungen, der Sicherungsanlage und Entwässerungsanlagen und
- der Abtrag des Aufnahmegebäudes, des Stellwerksgebäudes und des Magazins

Zur Erhebung der ortsüblichen Schallimmissionen wird unter Punkt 2 der STU eine Umgebungsgeräuschemessung dokumentiert. Die Messungen wurden vom Projektanten im Zeitraum 18. Februar 2025, 10.00 Uhr, bis 19. Februar 2025, 10.00 Uhr, an einem Messpunkt durchgeführt. Dieser Messpunkt wurde an der südwestlichen Grundstücksgrenze des Grundstücks-Nr. 1064/9, KG Traiskirchen, gewählt. Die Lage des Messpunktes ist auf den Seiten 8 und 9 in der STU im Detail dargestellt. Die Mikrofonhöhe betrug 5,0 m über Boden. Die Ergebnisse der Messungen werden vom Amtssachverständigen in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

	L _{A,95} [dB]	L _{A,eq} [dB]	L _{A,01} [dB]
Tagzeitraum 6.00 – 19.00 Uhr von bis Mittelwert	38-47	53-57 55	62-66
Abendzeitraum 19.00 – 22.00 Uhr von bis Mittelwert	36-38	51-52 52	61-62
Nachtzeitraum 22.00 – 6.00 Uhr leiseste Nachtstunde	33	40	47

Bezüglich der subjektiven Höreindrücke wird in der STU beschrieben, dass primär Bahnverkehr auf der Inneren Aspangbahn und entfernte Straßenverkehrsgeräusche pegelbestimmend waren. Weiters werden lokale Verkehrsgeräusche, Flugbewegungen, Anrainer- und Naturgeräusche beschrieben. Im Zuge der Verhandlung wurde

vom Vertreter der Projekterstellerin erklärt, dass der Basispegel im leisesten Nachtzeitraum durch den Straßenverkehr auf der Südautobahn A2 bestimmt wurde.

Zur Prognose der projektbedingten Schallimmissionen wurde vom schalltechnischen Projektanten eine EDV-gestützte Ausbreitungsberechnung angestellt. Die angewendete Rechenmethode ist unter Punkt 3 in der STU beschrieben. Die Schallausbreitungsberechnung im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr erfolgte gemäß RVE 04.01.02, wobei die Bahnanlage vor und nach Umbau im Rechenmodell abgebildet bzw. simuliert wurde. Der Berechnung wurde jeweils das gleiche Prognose-Zugaufkommen („Betriebsprogramm 2035+“) zugrunde gelegt. Die Ergebnisse der Berechnungen werden in der STU in Form von Rasterlärmkarten dargestellt. Zur Prognose der projektbedingten Schallimmissionen der geplanten „ortsfesten Anlagen“ (Klimageräte, Trafo) wurde vom schalltechnischen Projektanten eine Ausbreitungsberechnung gemäß der ÖAL-Richtlinie 28 angestellt. Die dabei angewendete Rechenmethode ist auf Seite 13 der STU beschrieben.

Unter Punkt 4 der STU werden die der Ausbreitungsberechnung zugrunde gelegten Schallemissionen dargestellt. Unter Punkt 4.1.1 wird das Geschwindigkeitsprofil, unter Punkt 4.1.2 die Verteilung der Züge auf die einzelnen Gleise beschrieben. Unter Punkt 4.1.3 werden die berechneten längenbezogenen Schallleistungspegel L_w' vor und nach Umbau (Referenz-/Planfall) dargestellt. Unter Punkt 4.1.4 werden die in der Berechnung berücksichtigten „sonstigen Emissionsquellen“ beschrieben.

Laut den Ausführungen unter Punkt 4.1.4.7 in der STU finden im Bereich des Bahnhofs Traiskirchen Aspangbahn werktags zur Tagzeit planmäßige Verschubaktivitäten statt. Der Referenz- und der Planfall dieser Verschubaktivitäten werden auf den Seiten 18 und 19 der STU beschrieben. Die in der Berechnung berücksichtigten Schallemissionen der Verschubaktivitäten werden auf Seite 19 der STU dargestellt.

Unter Punkt 5 der STU wird auf die Ergebnisse der Rasterlärmberechnung eingegangen. Die Rasterlärmkarten für den Tagzeitraum (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) befinden sich in Anlage 1 der STU, jene des Nachtzeitraums (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) in Anlage 2. Für beide Zeiträume wird jeweils eine Rasterlärmkarte für den Referenzfall, den

Planfall und eine Differenzlärmkarte (Darstellung der Pegeldifferenz aus Referenz- und Planfall) dargestellt.

Auf Seite 20 der STU wird ausgeführt, dass immissionsseitig im Bereich der umliegenden Wohnobjekte vereinzelt projektbedingte Veränderungen der Bahnschallimmissionen verursacht werden, welche über 2 dB liegen. Das „2-dB-Kriterium“ gemäß SchIV ist somit im gegenständlichen Untersuchungsbereich erfüllt.

Ergänzend dazu wird in der STU angegeben, dass es durch das gegenständliche Projekt zu keiner Änderung der Schallemission kommt - das Geschwindigkeitsprofil am Hauptgleis bleibt unverändert. Die projektbedingten Änderungen der Bahnschallimmissionen werden durch geänderte Gleis- und Weichenanlagen, die Errichtung eines Inselbahnsteiges und der Bahnentwässerungen, die Ausgestaltung von Böschungen bzw. den Abbruch von Gebäuden (Abtrag Aufnahmegebäude, Stellwerksgebäude und Magazin) verursacht.

Unter Punkt 6 der STU wird geprüft, ob im Bereich der relevanten Wohnobjekte die Immissionsgrenzwerte gemäß § 4 SchIV eingehalten werden. Vom Projektanten wurde auf eine gesonderte Berechnung der bahnbedingten Vorbelastung verzichtet – es wurden die strengst möglichen Grenzwerte der SchIV mit $L_{r,Tag} = 60$ dB und $L_{r,Nacht} = 50$ dB angewendet.

Die bahnbedingten Schallimmissionen im Bereich der ausgewählten, bahnnahe Wohnobjekte sind – sowohl für den Referenz- wie auch für den Planfall – in der Tabelle auf den Seiten 23 und 24 der STU dargestellt.

Zusammenfassend wird auf Seite 24 der STU ausgeführt, dass aufgrund der Rechenergebnisse zwar an mehreren Gebäuden bzw. deren Fassaden eine projektbedingte Pegelveränderung von mehr als 2 dB zu erwarten ist, jedoch an keinem der Gebäude eine Kombination aus Pegelveränderung und Überschreitung der Grenzwert gemäß § 4 SchIV vorliegt. Aufgrund der zu erwartenden Einhaltung der Grenzwerte für schienenverkehrsbedingte Schallimmissionen gemäß SchIV sind laut STU keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Unter Punkt 7 der STU wird beschrieben, dass neben der zu errichtenden Eisenbahnanlage im Bereich Bahnhof Traiskirchen Aspangbahn die Errichtung eines Technikgebäudes geplant ist, welches mit haustechnischen Anlagen – insbesondere kälte- und elektrotechnischen Anlagen – ausgestattet ist. Folgende schalltechnisch relevante Anlagen sind laut STU geplant:

Schallquelle	Schallemission
Split-Klima Außengerät (2 Stück)	$L_{WA} = 69 \text{ dB (je)}$
Split-Klima Außengerät (1 Stück)	$L_{WA} = 67 \text{ dB}$
Lüftungsöffnungen in der Zugangstür zum Zwischen-/Trenntrafo	$L_{WA} = 52 \text{ dB}$

Die Split-Klima Außengeräte sollen laut STU im Bereich der bahnzugewandten Fassadenseite des Technikraums errichtet werden, wobei diese „optional“ auch an der südseitigen Außenwand des Technikraums situiert werden könnten. Im Zuge der Verhandlung wurde vom Vertreter der Projekterstellerin konkretisierend angegeben, dass eine Errichtung der Split-Klima Außengeräte im Bereich der bahnzugewandten Fassade beantragt wird. Für die haustechnischen Anlagen werden Betriebszeiten rund um die Uhr beantragt.

Laut der STU ist im Bereich der exponiertesten Wohnnachbarschaften in Höhe von maximal $LA_{eq} = 26 \text{ dB}$ (bei Aufstellung der Split-Klima Außengeräte im Bereich der bahnzugewandten Fassade) mit Betriebsschallimmissionen, verursacht durch die haustechnischen Anlagen, zu rechnen. Diese Betriebsgeräusche liegen laut den Ausführungen in der STU unter dem Basispegel der Umgebungsgeräuschsituation in der leisesten Nachtzeit und unter dem Planungsrichtwert für den Widmungsbasispegel gemäß ÖNORM S5021.

Gutachten

Bezüglich der Bahnschallimmissionen kann Folgendes festgestellt werden:

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

schalltechnischen Untersuchung wird gezeigt, dass an diversen untersuchten Immissionspunkten im Bereich der exponiertesten Wohnnachbarschaften das „2-dB-Kriterium“ der SchIV für die Beurteilungspegel der Bahnschallimmissionen erfüllt wird. Festzuhalten ist, dass bei Erfüllung des 2-dB-Kriteriums jedoch die Grenzwerte gemäß § 4 SchIV sowohl im Tag- wie auch im Nachtzeitraum für alle Immissionspunkte eingehalten werden. Gemäß den Ausführungen in der SchIV sind somit keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Das „§ 31a-Gutachten“ kommt zum selben Schluss.

Bezüglich der Betriebsschallimmissionen der haustechnischen Einrichtungen des Technikgebäudes wird festgehalten, dass es sich bei diesen Schallimmissionen um Dauergeräusche („konstante Geräusche“) von haustechnischen Anlagen handelt. Zur Beurteilung dieser wird die ÖAL-Richtlinie 6/18 herangezogen. Gemäß dieser Richtlinie gilt, dass derartige Geräusche unter bzw. im Bereich des Basispegels der Umgebungsgeräuschesituation zu liegen kommen sollen. Sind sie lauter als der vorherrschende Basispegel, muss mit einer Störwirkung gerechnet werden, die umso deutlicher ausfällt, je mehr der Basispegel überschritten wird. Im konkreten Fall liegen die Betriebsschallimmissionen der haustechnischen Einrichtungen im Bereich der untersuchten Immissionspunkte bei maximal $L_{Aeq} = 27$ dB und damit rund 6 dB unter dem herrschenden Basispegel in der leisesten Nachtzeit in Höhe von $L_{A95} = 33$ dB. Die Anforderung gemäß der ÖAL-Richtlinie 6/18 zur Hintanhaltung einer Störwirkung durch Dauergeräusche, verursacht durch haustechnische Anlagen, wird somit eingehalten.

Eine Vorschreibung von Auflagen erscheint aus fachlicher Sicht nicht erforderlich.

2. Attraktivierung Trumau

Befund

Die ÖBB-Infrastruktur AG plant die Attraktivierung der Lade- und Haltestelle Trumau durch die Neuerrichtung der Eisenbahnsicherungsanlage, der Gleisanlagen inkl. Entwässerungsanlagen, des Mittelbahnsteiges, eines Technikgebäudes sowie der

Energie- und Beleuchtungsanlagen. Die eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen beziehen sich auf folgenden Streckenabschnitt:

- ÖBB-Strecke 16101, Kledering (in Zur)=Felixdorf von Bestands-km 28,470 bis Bestands-km 31,500

Den Einreichunterlagen liegt eine in Eigenverantwortung erstellte schalltechnische Untersuchung der TAS Sachverständigenbüro für technische Akustik SV-GmbH vom 15. Oktober 2025, Zahl GZ 24-0209T, bei. Dieser Bericht, in weiterer Folge kurz als „STU“ bezeichnet, stellt die wesentliche Beurteilungsgrundlage für den lärmtechnischen Amtssachverständigen dar. Weiters liegt den Einreichunterlagen ein „§ 31a-Gutachten“ bei, in welchem unter Punkt 2.8 auf die lärmtechnischen Auswirkungen des Projekts eingegangen wird.

Unter Punkt 1.5 der STU wird das geplante Vorhaben in Form einer Kurzbeschreibung dargestellt, wonach u.a. Folgendes geplant ist:

- Neuerrichtung des Gleises 1 inkl. Unterbausanierung von km 28,470 bis km 29,244 inkl. Neuerrichtung der Weichen 201 und 252
- Neuerrichtung des Gleises 3 inkl. Unterbausanierung von km 28,547 bis km 29,112 inkl. Neuerrichtung der Weichen 202, 231, 233 und 251
- Neuerrichtung des Gleises 5b inkl. Unterbausanierung von km 28,698 bis km 28,949
- Neuerrichtung des Gleises 1s inkl. Unterbausanierung von km 28,470 bis km 28,627
- Neuerrichtung des Gleises 3s inkl. Unterbausanierung von km 28,931 bis km 29,008
- Neuerrichtung des Gleises 3b inkl. Unterbausanierung von km 29,031 bis km 29,307
- Neuerrichtung des Mittelbahnsteiges 1/2 inkl. Bahnsteigausstattung von km 28,665 bis km 28,765, Nutzlänge = 100 m, Höhe = 55 cm ü. SOK
- Neuerrichtung eines Technikgebäudes bei km 28,641
- Errichtung von Entwässerungsanlagen, Sicherungsanlagen und Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes

- Abtrag der Gleise 1, 3a, 5, 1s, 3s, 3b und 4a und der Weichen 1, 2, 51, 52, 53 und 54

Zur Prognose der projektbedingten Schallimmissionen wurde vom schalltechnischen Projektanten eine EDV-gestützte Ausbreitungsberechnung angestellt. Die angewendete Rechenmethode ist unter Punkt 2 in der STU beschrieben. Die Schallausbreitungsberechnung im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr erfolgte gemäß RVE 04.01.02, wobei die Bahnanlage vor und nach Umbau im Rechenmodell abgebildet bzw. simuliert wurde. Der Berechnung wurde jeweils das gleiche Prognose-Zugaufkommen („Betriebsprogramm 2035+“) zugrunde gelegt. Die Ergebnisse der Berechnungen werden in der STU in Form von Rasterlärmkarten dargestellt. Zur Prognose der projektbedingten Schallimmissionen der geplanten „ortsfesten Anlagen“ (Klimageräte, Trafo) wurde vom schalltechnischen Projektanten eine Ausbreitungsberechnung gemäß der ÖAL-Richtlinie 28 angestellt. Die dabei angewendete Rechenmethode ist auf Seite 9 der STU beschrieben.

Unter Punkt 3 der STU werden die der Ausbreitungsberechnung zugrunde gelegten Schallemissionen dargestellt. Unter Punkt 3.1.1 wird das Geschwindigkeitsprofil, unter Punkt 3.1.2 die Verteilung der Züge auf die einzelnen Gleise beschrieben. Unter Punkt 3.1.3 werden die berechneten längenbezogenen Schallleistungspegel L_w vor und nach Umbau (Referenz-/Planfall) dargestellt. Unter Punkt 4.1.4 werden die in der Berechnung berücksichtigten „sonstigen Emissionsquellen“ beschrieben.

Laut den Ausführungen unter Punkt 3.1.4.7 in der STU finden im Bereich der Lade- und Haltestelle Trumau werktags zur Tagzeit planmäßige Verschubaktivitäten statt. Der Referenz- und der Planfall dieser Verschubaktivitäten werden auf den Seiten 14 und 15 der STU beschrieben. Die in der Berechnung berücksichtigten Schallemissionen der Verschubaktivitäten werden auf Seite 15 der STU dargestellt.

Unter Punkt 4 der STU wird auf die Ergebnisse der Schallimmissionsberechnung eingegangen. Die Rasterlärmkarten für den Tagzeitraum (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) befinden sich in Anlage 1 der STU, jene des Nachtzeitraums (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) in Anlage 2. Für beide Zeiträume wird jeweils eine Rasterlärmkarte für den Referenz-

fall, den Planfall und eine Differenzlärmkarte (Darstellung der Pegeldifferenz aus Referenz- und Planfall) dargestellt.

Auf Seite 16 der STU wird ausgeführt, dass immissionsseitig im Bereich der umliegenden Wohnobjekte keine projektbedingten Veränderungen der bahnbedingten Schallimmissionen verursacht werden, welche über 2 dB liegen. Das „2-dB-Kriterium“ gemäß SchIV wird somit laut STU im gegenständlichen Untersuchungsbereich nicht erfüllt. Laut STU sind daher keine weiterführenden bahn- oder objektseitigen Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Unter Punkt 5 der STU wird beschrieben, dass neben der zu errichtenden Eisenbahnanlage im Bereich der Lade- und Haltestelle Trumau die Errichtung eines Technikgebäudes geplant ist, welches mit haustechnischen Anlagen – insbesondere kälte- und elektrotechnischen Anlagen – ausgestattet ist. Folgende schalltechnisch relevante Anlagen sind laut STU geplant:

Schallquelle	Schallemission
Split-Klima Außengerät (2 Stück)	$L_{WA} = 69 \text{ dB (je)}$
Split-Klima Außengerät (1 Stück)	$L_{WA} = 67 \text{ dB}$
Lüftungsöffnungen in der Zugangstür zum Zwischen-/Trenntrafo	$L_{WA} = 52 \text{ dB}$

Die Split-Klima Außengeräte sollen laut STU im Bereich der Nordfassade des Technikraums errichtet werden. Für die haustechnischen Anlagen werden Betriebszeiten rund um die Uhr beantragt.

Laut der STU ist im Bereich der exponiertesten Wohnnachbarschaften in Höhe von maximal $L_{Aeq} = 20 \text{ dB}$ mit Betriebsschallimmissionen, verursacht durch die haustechnischen Anlagen, zu rechnen. Diese Betriebsgeräusche liegen laut den Ausführungen in der STU unter dem Planungsrichtwert für den Widmungsbasispegel gemäß ÖNORM S5021 bzw. auch unter dem, im Informationsblatt zum Lärmschutz im Nachbarschaftsbereich von Luftwärmepumpen des Forum Schall aus dem Jahr 2013 genannten Zielwert in Höhe von 25 dB für den Nachtzeitraum im Außenbereich.

Gutachten

Bezüglich der Bahnschallimmissionen kann Folgendes festgestellt werden:

Die Beurteilung der Ergebnisse erfolgt gemäß Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV 1993, BGBl. Nr. 415/1993, sowie den zugehörigen Durchführungsbestimmungen zur SchIV (DB-SchIV). In der gegenständlichen schalltechnischen Untersuchung wird gezeigt, dass an sämtlichen untersuchten Immissionspunkten im Bereich der exponiertesten Wohnnachbarschaften das „2-dB-Kriterium“ der SchIV für die Beurteilungspegel der Bahnschallimmissionen nicht erfüllt wird. Es sind keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich bzw. werden solche im Projekt auch nicht ausgewiesen. Das „§ 31a-Gutachten“ kommt zum selben Schluss.

Bezüglich der Betriebsschallimmissionen der haustechnischen Einrichtungen des Technikgebäudes wird festgehalten, dass es sich bei diesen Schallimmissionen um Dauergeräusche („konstante Geräusche“) von haustechnischen Anlagen handelt. Zur Beurteilung dieser wird die ÖAL-Richtlinie 6/18 herangezogen. Gemäß dieser Richtlinie gilt, dass derartige Geräusche unter bzw. im Bereich des Basispegels der Umgebungsgeräuschesituation zu liegen kommen sollen. Sind sie lauter als der vorherrschende Basispegel, muss mit einer Störwirkung gerechnet werden, die umso deutlicher ausfällt, je mehr der Basispegel überschritten wird. Dem Amtssachverständigen liegen zwar keine Umgebungslärmmessungen aus dem Projektgebiet vor, jedoch ist erfahrungsgemäß davon auszugehen, dass der herrschenden Basispegel in der Nachtzeit nicht unter $L_{A95} = 20 \text{ dB}$ absinken wird. Im konkreten Fall liegen die Betriebsschallimmissionen der haustechnischen Anlagen in Höhe von maximal $L_{Aeq} = 20 \text{ dB}$ jedenfalls nicht über dem erfahrungsgemäß zu erwartenden leisesten Basispegel in der Nachtzeit. Die Anforderung gemäß der ÖAL-Richtlinie 6/18 zur Hintanhaltung einer Störwirkung durch Dauergeräusche, verursacht durch haustechnische Anlagen, wird somit eingehalten.

Die Vorschreibung von Auflagen erscheint aus fachlicher Sicht nicht erforderlich.

3. Attraktivierung Tattendorf

Befund

Die ÖBB-Infrastruktur AG plant die Attraktivierung des Bahnhofs Tattendorf Aspangbahn durch die Neuerrichtung der Eisenbahnsicherungsanlage, der Gleisanlagen inkl. Entwässerungsanlagen, des Mittelbahnsteiges sowie der Energie- und Beleuchtungsanlagen. Die eisenbahnrechtlichen Einreichunterlagen beziehen sich auf folgenden Streckenabschnitt:

- ÖBB-Strecke 16101, Kledering (in Zur)=Felixdorf von Bestands-km 32,000 bis Bestands-km 39,000

Den Einreichunterlagen liegt eine in Eigenverantwortung erstellte schalltechnische Untersuchung der TAS Sachverständigenbüro für technische Akustik SV-GmbH vom 15. Oktober 2025, Zahl GZ 24-0209T, bei. Dieser Bericht, in weiter Folge kurz als „STU“ bezeichnet, stellt die wesentliche Beurteilungsgrundlage für den lärmtechnischen Amtssachverständigen dar. Weiters liegt den Einreichunterlagen ein „§ 31a-Gutachten“ bei, in welchem unter Punkt 3.7 auf die lärmtechnischen Auswirkungen des Projekts eingegangen wird.

Unter Punkt 1.6 der STU wird das geplante Vorhaben in Form einer Kurzbeschreibung dargestellt, wobei u.a. Folgendes geplant ist:

- die Neuerrichtung des Gleises 1 inkl. Unterbausanierung von km 32,986 bis km 33,568 inkl. Neuerrichtung der Weiche 101,
- die Neuerrichtung des Gleises 2 inkl. Unterbausanierung von km 32,986 bis km 33,568 inkl. Neuerrichtung der Weiche 131,
- die Neuerrichtung des Gleises 4b inkl. Unterbausanierung von km 33,183 bis km 33,399,
- die Neuerrichtung des Mittelbahnsteiges 1/2 inkl. Bahnsteigausstattung von km 33,318 bis km 33,418, Nutzlänge = 100 m, Höhe = 55 cm ü. SOK,
- die Neuerrichtung von Schaltstationen für die neuen Eisenbahnkreuzungsicherungsanlagen, Weichenheizungen und die Sicherungsanlage im Bf. Tattendorf,

- die Errichtung von Entwässerungsanlagen und ein Versickerungsbecken in km 33,148 und
- der Abtrag der Gleise 1, 2 und 4a und der Weichen 1 und 31

Zur Erhebung der ortsüblichen Schallimmissionen wird unter Punkt 2 der STU eine Umgebungsgeräuschmessung dokumentiert. Die Messungen wurden vom Projektanten im Zeitraum 18. Februar 2025, 10.00 Uhr, bis 19. Februar 2025, 10.00 Uhr, an einem Messpunkt durchgeführt. Dieser Messpunkt wurde im südwestlichen Bereich des Grundstücks-Nr. 299/8, KG Tattendorf, gewählt. Die Lage des Messpunktes ist auf den Seiten 8 und 9 in der STU im Detail dargestellt. Die Mikrofonhöhe betrug 5,0 m über Boden. Die Ergebnisse der Messungen werden vom Amtssachverständigen in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

	LA,95 [dB]	LA,eq [dB]	LA,01 [dB]
Tagzeitraum 6.00 – 19.00 Uhr von bis Mittelwert	35-43	49-54 51	60-66
Abendzeitraum 19.00 – 22.00 Uhr von bis Mittelwert	31-34	45-49 47	56-62
Nachtzeitraum 22.00 – 6.00 Uhr leiseste Nachtstunde	25	31	39

Bezüglich der subjektiven Höreindrücke wird in der STU beschrieben, dass primär Bahnverkehr auf der Inneren Aspangbahn und entfernte Straßenverkehrsgeräusche pegelbestimmend waren. Weiters werden lokale Verkehrsgeräusche, Flugbewegungen, Anrainer- und Naturgeräusche beschrieben.

Zur Prognose der projektbedingten Schallimmissionen wurde vom schalltechnischen Projektanten eine EDV-gestützte Ausbreitungsberechnung angestellt. Die angewendete Rechenmethode ist unter Punkt 3 in der STU beschrieben. Die Schallausbreitungsberechnung im Zusammenhang mit dem Schienenverkehr erfolgte gemäß RVE 04.01.02, wobei die Bahnanlage vor und nach Umbau im Rechenmodell abgebildet bzw. simuliert wurde. Der Berechnung wurde jeweils das gleiche Prognose-

Zugaufkommen („Betriebsprogramm 2035+“) zugrunde gelegt. Die Ergebnisse der Berechnungen werden in der STU in Form von Rasterlärmkarten dargestellt. Zur Prognose der projektbedingten Schallimmissionen der geplanten „ortsfesten Anlagen“ (Klimageräte, Trafo) wurde vom schalltechnischen Projektanten eine Ausbreitungsberechnung gemäß der ÖAL-Richtlinie 28 angestellt. Die dabei angewendete Rechenmethode ist auf Seite 13 der STU beschrieben.

Unter Punkt 4 der STU werden die der Ausbreitungsberechnung zugrunde gelegten Schallemissionen dargestellt. Unter Punkt 4.1.1 wird das Geschwindigkeitsprofil, unter Punkt 4.1.2 die Verteilung der Züge auf die einzelnen Gleise beschrieben. Unter Punkt 4.1.3 werden die berechneten längenbezogenen Schallleistungspegel L_w vor und nach Umbau (Referenz-/Planfall) dargestellt. Unter Punkt 4.1.4 werden die in der Berechnung berücksichtigten „sonstigen Emissionsquellen“ beschrieben.

Laut den Ausführungen unter Punkt 4.1.4.7 in der STU finden im Bereich des Bahnhofes Tattendorf keine planmäßigen Verschubaktivitäten statt und sind auch keine geplant.

Unter Punkt 5 der STU wird auf die Ergebnisse der Rasterlärmberechnung eingegangen. Die Rasterlärmkarten für den Tagzeitraum (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) befinden sich in Anlage 1 der STU, jene des Nachtzeitraums (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) in Anlage 2. Für beide Zeiträume wird jeweils eine Rasterlärmkarte für den Referenzfall, den Planfall und eine Differenzlärmkarte (Darstellung der Pegeldifferenz aus Referenzfall und Planfall) dargestellt.

Auf Seite 19 der STU wird ausgeführt, dass immissionsseitig im Bereich der umliegenden Wohnobjekte vereinzelt projektbedingte Veränderungen der Bahnschallimmissionen verursacht werden, welche über 2 dB liegen. Das „2-dB-Kriterium“ gemäß SchIV ist somit im gegenständlichen Untersuchungsbereich erfüllt.

Ergänzend dazu wird in der STU angegeben, dass es durch das gegenständliche Projekt zu *einer geringfügigen Verringerung der Emission infolge der Verteilung der Regionalverkehre auf den Gleisen 1 und 2 kommt. Das Geschwindigkeitsprofil am Hauptgleis bleibt unverändert.* Die projektbedingten Änderungen der Bahnschal-

Immissionen werden durch geänderte Gleis- und Weichenanlagen, die Errichtung eines Inselbahnsteiges und der Bahnentwässerungen bzw. die Ausgestaltung von Böschungen verursacht.

Unter Punkt 6 der STU wird geprüft, ob im Bereich der relevanten Wohnobjekte die Immissionsgrenzwerte gemäß § 4 SchIV eingehalten werden. Vom Projektanten wurde auf eine gesonderte Berechnung der bahnbedingten Vorbelastung verzichtet – es wurden die strengst möglichen Grenzwerte der SchIV mit $L_{r,Tag} = 60$ dB und $L_{r,Nacht} = 50$ dB angewendet.

Die bahnbedingten Schallimmissionen im Bereich der ausgewählten, bahnnahe Wohnobjekte sind – sowohl für den Referenz- wie auch für den Planfall – in der Tabelle auf den Seiten 22 und 23 der STU dargestellt.

Zusammenfassend wird auf Seite 23 der STU ausgeführt, dass aufgrund der Rechenergebnisse zwar an mehreren Gebäuden bzw. deren Fassaden eine projektbedingte Pegelveränderung von mehr als 2 dB zu erwarten ist, jedoch an keinem der Gebäude eine Kombination aus Pegelveränderung und Überschreitung der Grenzwert gemäß § 4 SchIV vorliegt. Aufgrund der zu erwartenden Einhaltung der Grenzwerte für schienenverkehrsbedingte Schallimmissionen gemäß SchIV sind laut STU keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Unter Punkt 7 der STU wird beschrieben, dass neben der zu errichtenden Eisenbahnanlage im Bereich Bahnhof Tattendorf die Errichtung eines Technikgebäudes geplant ist, welches mit haustechnischen Anlagen – insbesondere kälte- und elektrotechnischen Anlagen – ausgestattet ist. Folgende schalltechnisch relevante Anlagen sind laut STU geplant:

Schallquelle	Schallemission
Split-Klima Außengerät (2 Stück)	$L_{WA} = 69$ dB (je)
Split-Klima Außengerät (1 Stück)	$L_{WA} = 67$ dB
Lüftungsöffnungen in der Zugangstür zum Zwischen-/Trenntrafo	$L_{WA} = 52$ dB

Die Split-Klima Außengeräte sollen laut STU im Bereich der bahnabgewandten Fassadenseite des Technikraums errichtet werden. Für die haustechnischen Anlagen werden Betriebszeiten rund um die Uhr beantragt.

Laut der STU ist mit Betriebsschallimmissionen, verursacht durch die haustechnischen Anlagen, im Bereich der exponiertesten Wohnnachbarschaften in Höhe von maximal $L_{Aeq} = 26$ dB zu rechnen. Diese Betriebsgeräusche liegen laut den Ausführungen in der STU im Bereich des Basispegels der Umgebungsgeräuschsituation in der leisesten Nachtzeit und unter dem Planungsrichtwert für den Widmungsbasispegel gemäß ÖNORM S 5021.

Gutachten

Bezüglich der Bahnschallimmissionen kann Folgendes festgestellt werden:

Die Beurteilung der Ergebnisse erfolgt gemäß der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung - SchIV 1993, BGBl. Nr. 415/1993, sowie den zugehörigen Durchführungsbestimmungen zur SchIV (DB-SchIV). In der gegenständlichen schalltechnischen Untersuchung wird gezeigt, dass an diversen untersuchten Immissionspunkten im Bereich der exponiertesten Wohnnachbarschaften das „2-dB-Kriterium“ der SchIV für die Beurteilungspegel der Bahnschallimmissionen erfüllt wird. Festzuhalten ist, dass bei Erfüllung des 2-dB-Kriteriums jedoch die Grenzwerte gemäß § 4 SchIV sowohl im Tag- wie auch im Nachtzeitraum für alle Immissionspunkte eingehalten werden. Gemäß den Ausführungen in der SchIV sind somit keine Schallschutzmaßnahmen erforderlich. Das „§ 31a-Gutachten“ kommt zum selben Schluss.

Bezüglich der Betriebsschallimmissionen der haustechnischen Einrichtungen des Technikgebäudes wird festgehalten, dass es sich bei diesen Schallimmissionen um Dauergeräusche („konstante Geräusche“) von haustechnischen Anlagen handelt. Zur Beurteilung dieser wird vom Amtssachverständigen die ÖAL-Richtlinie 6/18 herangezogen. Gemäß dieser Richtlinie gilt, dass derartige Geräusche unter bzw. im Bereich des Basispegels der Umgebungsgeräuschsituation zu liegen kommen sollen. Sind sie lauter als der vorherrschende Basispegel, muss mit einer Störwirkung gerechnet werden, die umso deutlicher ausfällt, je mehr der Basispegel überschritten wird. Im

konkreten Fall liegen die Betriebsschallimmissionen der haustechnischen Einrichtungen im Bereich der untersuchten Immissionspunkte bei maximal $L_{Aeq} = 26$ dB und damit im Bereich des herrschenden Basispegels in der leisesten Nachtzeit in Höhe von $L_{A95} = 25$ dB. Die Anforderung gemäß der ÖAL-Richtlinie 6/18 zur Hintanhaltung einer Störwirkung durch Dauergeräusche, verursacht durch haustechnische Anlagen, wird somit eingehalten.

Eine Vorschreibung von Auflagen erscheint aus fachlicher Sicht nicht erforderlich.

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

1. Allgemeines

Für die eisenbahntechnische Beurteilung stehen ein eisenbahnrechtliches Einreichprojekt in digitaler Form sowie jeweils ein Gutachten gemäß § 31a EisbG für den Abschnitt „Attraktivierung Traiskirchen Aspangbahn“, „Attraktivierung Trumau“ sowie „Attraktivierung Tattendorf“, erstellt von Herrn Dipl.-Ing. Thomas Setznagel, datiert mit 3. November 2025, zur Verfügung.

Gegenstand der eisenbahntechnischen Beurteilung gemäß § 31a EisbG ist die Frage, ob die vorgelegten Unterlagen für eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ausreichend erscheinen und ob Bedenken im Sinne der Eisenbahntechnik bestehen. Aufgrund der umfassenden Projektunterlagen samt Gutachten gemäß § 31a EisbG für die projektrelevanten Fachgebiete kann nur eine stichprobenartige Überprüfung auf Plausibilität und Nachvollziehbarkeit erfolgen.

Die Beurteilung umfasst die Teilgebiete Eisenbahnbautechnik und -betrieb. Von der eisenbahntechnischen Beurteilung sind keine bautechnischen Belange wie etwa Stützmauern und Durchlässe umfasst.

2. Befund

Die eisenbahnrechtliche Einreichung bezieht sich auf folgende Streckenabschnitte:

- Abschnitt Traiskirchen: ÖBB-Strecke 16101, Kledering (in Zur) = Felixdorf von Bestands-km 23,000 bis Bestands-km 26,100
- Abschnitt Trumau: ÖBB-Strecke 16101, Kledering (in Zur) = Felixdorf von Bestands-km 28,470 bis Bestands-km 31,500
- Abschnitt Tattendorf: ÖBB-Strecke 16101, Kledering (in Zur) = Felixdorf von Bestands-km 32,000 bis Bestands-km 39,000

Das Einreichprojekt umfasst nachfolgende wesentliche Maßnahmen in den einzelnen Streckenabschnitten:

Abschnitt Traiskirchen

- Adaptierung der Weichen- und Gleisanlagen
- Neuerrichtung des Mittelbahnsteiges inkl. Bahnsteigausstattung
- Neuerrichtung einer Schaltstation bei km 24,547 für die Eisenbahnkreuzung in km 24,529
- Neuerrichtung einer Schaltstation bei km 25,248 für die Eisenbahnkreuzung in km 25,254
- Neuerrichtung der Sicherungsanlage im Bf. Traiskirchen Aspangbahn
- Errichtung von Entwässerungsanlagen
- Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes unter Berücksichtigung von Bushaltestellen
- Abtrag des bestehenden Aufnahmegebäudes
- Abtrag des bestehenden Stellwerksgebäudes
- Abtrag des bestehenden Magazins
- Verlängerung des Durchlasses in km 25,060
- Anpassung der Gemeindestraße im Bereich der Eisenbahnkreuzung in km 24,529 mitsamt Neuerrichtung einer technischen Sicherung
- Errichtung einer Energie- und Beleuchtungsanlage
- Errichtung von Fernmeldeeinrichtungen

Abschnitt Trumau

- Adaptierung der Weichen- und Gleisanlagen
- Neuerrichtung des Mittelbahnsteiges inkl. Bahnsteigausstattung
- Neuerrichtung der Sicherungsanlage

- Neuerrichtung eines Technikgebäudes bei km 28,641
- Errichtung von Entwässerungsanlagen
- Neugestaltung des Vorplatzes
- Anpassung der technischen Sicherung von Eisenbahnkreuzungen
- Errichtung einer Energie- und Beleuchtungsanlage
- Errichtung von Fernmeldeeinrichtungen

Abschnitt Tattendorf

- Adaptierung der Weichen- und Gleisanlagen
- Neuerrichtung des Mittelbahnsteiges inkl. Bahnsteigausstattung
- Neuerrichtung von Schaltstationen für die neuen Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen
- Neuerrichtung der Sicherungsanlage im Bf Tattendorf
- Neuerrichtung eines Technikgebäudes bei km 33,480
- Errichtung von Entwässerungsanlagen
- Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes
- Errichtung eines Versickerungsbeckens in km 33,148
- Anpassung der technischen Sicherung der Eisenbahnkreuzungen im Stellwerkbereich
- Errichtung einer Energie- und Beleuchtungsanlage
- Errichtung von Fernmeldeeinrichtungen
- Adaptierung der Weichen- und Gleisanlagen

Trassierung

Die VZG-Geschwindigkeit bleibt gegenüber dem Bestand in allen drei Abschnitten unverändert.

Abschnitt Traiskirchen

- Neuerrichtung Gleis 1 inkl. Unterbausanierung von km 24,310 bis km 25,145
- Neuerrichtung Gleis 2 inkl. Unterbausanierung von km 24,547 bis km 24,967 inkl. Neuerrichtung der Weichen 302 und 352
- Neuerrichtung Gleis 3 inkl. Unterbausanierung von km 24,426 bis km 25,005 inkl. Neuerrichtung der Weichen 301 und 353

- Neuerrichtung Gleis 2a inkl. Unterbausanierung von km 24,164 bis km 24,617 inkl. Neuerrichtung der Weiche 303
- Neuerrichtung Gleis 1WLB inkl. Unterbausanierung von km 24,866 bis km 24,952 inkl. Neuerrichtung der Weiche 351

Das Geschwindigkeitsband stellt sich nach Projektumsetzung wie folgt dar:

Gleis 1: km 24,310 bis km 25,145: $V_{\max} = 55 \text{ km/h}$

Gleis 2: km 24,547 bis km 24,967: $V_{\max} = 40 \text{ km/h}$

Gleis 3: km 24,425 bis km 25,005: $V_{\max} = 40 \text{ km/h}$

Gleis 1WLB: km 24,866 bis km 24,952: $V_{\max} = 40 \text{ km/h}$

Gleis 2a: km 24,164 bis km 24,617: $V_{\max} = 40 \text{ km/h}$

Als Übergangsbogen zwischen Gerade und Bogen werden Klothoiden verwendet. Als kleinster Ausrundungsradius im Höhenbild ist ein Radius mit $R = 5556 \text{ m}$ bzw. bei Weichen in Kuppen ein Radius mit $R > 5000 \text{ m}$ vorhanden.

Folgende Weichen werden neu hergestellt:

km 24,426: Abzweigung Gleis 3 von Gleis 1, Weiche 301: EW 300-1:9 li $V_{\text{abzweig}} = 40 \text{ km/h}$

km 24,547: Abz. Gleis 2 von Gleis 1, Weiche 302: EW 300-1:9 re $V_{\text{abzweig}} = 40 \text{ km/h}$

km 24,617: Abz. Gleis 2a von Gleis 2, Weiche 303: EW 190-1:9 li $V_{\text{abzweig}} = 40 \text{ km/h}$

km 24,866: Abz. Gleis 1WLB von Gleis 2, Weiche 351: EW 190-1:9 re $V_{\text{abzweig}} = 40 \text{ km/h}$

km 24,967: Einbindung Gleis 2 in Gleis 1, Weiche 352: ABW 300-1:9 li $V_{\text{abzweig}} = 40 \text{ km/h}$

km 25,005: Einbindung Gleis 3 in Gleis 1, Weiche 353: EW 300-1:9 re $V_{\text{abzweig}} = 40 \text{ km/h}$

Abschnitt Trumau

- Neuerrichtung Gleis 1 inkl. Unterbausanierung von km 28,470 bis km 29,244
- Neuerrichtung Gleis 3 inkl. Unterbausanierung von km 28,547 bis km 29,112 inkl. Neuerrichtung der Weichen 201 und 252
- Neuerrichtung Gleis 5b inkl. Unterbausanierung von km 28,699 bis km 28,949 inkl. Neuerrichtung der Weiche 231

- Neuerrichtung Gleis 1s inkl. Unterbausanierung von km 28,552 bis km 28,627 inkl. Neuerrichtung der Weiche 202
- Neuerrichtung Gleis 3s inkl. Unterbausanierung von km 28,931 bis km 29,008 inkl. Neuerrichtung der Weiche 233
- Neuerrichtung Gleis 3b inkl. Unterbausanierung von km 29,031 bis km 29,307 inkl. Neuerrichtung der Weiche 251

Das Geschwindigkeitsband stellt sich nach Projektumsetzung wie folgt dar:

Gleis 1:	km 28,470 bis km 29,244: $V_{\max} = 60 \text{ km/h}$
Gleis 3:	km 28,547 bis km 29,112: $V_{\max} = 40 \text{ km/h}$
Gleis 3b:	km 29,031 bis km 29,307: $V_{\max} = 40 \text{ km/h}$
Gleis 5b:	km 29,699 bis km 28,949: $V_{\max} = 40 \text{ km/h}$
Gleis 1s:	km 28,552 bis km 28,627: $V_{\max} = 40 \text{ km/h}$
Gleis 3s:	km 28,931 bis km 29,008: $V_{\max} = 40 \text{ km/h}$

Als Übergangsbogen zwischen Gerade und Bogen werden Klothoiden verwendet. Als kleinster Ausrundungsradius im Höhenbild ist ein Radius mit $R = 2759 \text{ m}$ bzw. bei Weichen in Kuppen ein Radius mit $R > 5000 \text{ m}$ vorhanden.

km 28,547:	Abz. Gleis 3 von Gleis 1, Weiche 201: EW 300-1:9 li $V_{\text{abzweig}} = 40 \text{ km/h}$
km 28,552:	Abz. Gleis 1s von Gleis 3, Weiche 202: EW 190-1:9 re $V_{\text{abzweig}} = 40 \text{ km/h}$
km 28,949:	Abz. Gleis 5b von Gleis 3, Weiche 231: EW 190-1:9 re $V_{\text{abzweig}} = 40 \text{ km/h}$
km 29,008:	Abz. Gleis 3s von Gleis 3, Weiche 233: EW 190-1:9 re $V_{\text{abzweig}} = 40 \text{ km/h}$
km 29,032:	Abz. Gleis 3b von Gleis 3, Weiche 251: EW 300-1:9 re $V_{\text{abzweig}} = 40 \text{ km/h}$
km 29,112:	Einbindung Gleis 3 in Gleis 1, Weiche 252: EW 300-1:9 re $V_{\text{abzweig}} = 40 \text{ km/h}$

Abschnitt Tattendorf

- Neuerrichtung Gleis 1 inkl. Unterbausanierung von km 32,987 bis km 33,568

- Neuerrichtung Gleis 2 inkl. Unterbausanierung von km 32,987 bis km 33,568 inkl. Neuerrichtung der Weiche 101
- Neuerrichtung Gleis 4b inkl. Unterbausanierung von km 33,183 bis km 33,400 inkl. Neuerrichtung der Weiche 131

Das Geschwindigkeitsband stellt sich nach Projektumsetzung wie folgt dar:

Gleis 1: km 32,987 bis km 33,568: $V_{\max} = 60 \text{ km/h}$

Gleis 2: km 32,987 bis km 33,568: $V_{\max} = 40 \text{ km/h}$

Gleis 4b: km 33,183 bis km 33,400: $V_{\max} = 40 \text{ km/h}$

Übergangsbögen kommen im Projektbereich nicht zur Anwendung. Sämtliche Gleise im Projektbereich werden ohne Überhöhung ausgeführt. Das Gleis 4b wird bei km 33,393 mit einem Gleisabschluss Type Bauart Wörth Typ 250N abgeschlossen.

Folgende Weichen werden neu hergestellt:

km 32,987: Abz. Gleis 2 von Gleis 1, Weiche 101: EW 300-1:9 re $V_{\text{abzweig}} = 40 \text{ km/h}$

km 33,183: Abz. Gleis 4b von Gleis 2, Weiche 131: EW 190-1:9 re $V_{\text{abzweig}} = 40 \text{ km/h}$

Unterbau und Oberbau

Für die mit dem Projekt vorgesehenen Oberbaumaßnahmen gilt:

Streckenklasse: C4

Gleisrang: a, b und c

Schienenform: 54-E2 und 49-E1

Schwellenart: Betonschwelle (unbesohlt)

Weichen: 54-E2 auf Betonschwellen

Schotterbettstärke: 45 cm unter Schwellenoberkante Abschnitt Tattendorf und Trumau, > 50 cm unter Schwellenoberkante Abschnitt Traiskirchen

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

Die Bedienungsräume werden unter Einhaltung der EisbAV im Abstand von 1,50 m bis 2,50 m von der Gleisachse (ohne allfällige Bogenzuschläge) auf Höhe der Schwellenoberkante angeordnet.

Die Gestaltung der Regelquerschnitte erfolgt entsprechend der ÖBB-Regelwerke 01.05 – Entwerfen von Bahnanlagen / Streckenquerschnitte sowie 01.06 – Entwerfen von Bahnanlagen / Bahnhofsquerschnitte unter Anwendung des Lichtraumprofils LPR 1 (ohne Oberleitung) gemäß ÖBB-Regelwerk 01.04.

In den Bereichen der Gleisneulagen wird grundsätzlich ein durchgängiger Randweg (Sicherheitsraum gemäß EibAV) hergestellt. Die Sicherheitsräume werden eben ausgeführt und weisen gemäß § 5 EibAV eine Breite von mindestens 0,50 m und eine Höhe von mindestens 2,00 m auf. Wenn der Sicherheitsraum als Zugang dient, wird er mit einer Breite von mindestens 0,60 m ausgeführt.

Eisenbahnkreuzungen

Die VZG-Geschwindigkeiten werden durch das vorliegende Projekt nicht abgeändert.

Abschnitt Traiskirchen

- EK in km 24,529 mit einer Gemeindestraße (Hochmühlstraße): Umbau technische Sicherung
- EK in km 25,254 mit einer Gemeindestraße (Badgasse): Umbau technische Sicherung
- EK in km 25,553 mit einer Gemeindestraße (Trumauer Straße): Anpassung technische Sicherung

Abschnitt Trumau

Die bestehende Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzungen wird beibehalten.

- EK in km 29,435 mit einem Wirtschaftsweg
- EK in km 29,657 mit der L154 – Trumauer Straße
- EK in km 30,115 mit einem Wirtschaftsweg
- EK in km 30,872 mit der L B210 – Ebreichsdorfer Straße

Abschnitt Tattendorf

- EK in km 32,973 mit einem Wirtschaftsweg: Neubau technische Sicherung
- EK in km 33,619 mit der L157: Anpassung technische Sicherung
- EK in km 35,341 mit der L4041: Anpassung technische Sicherung
- EK in km 36,896 mit einer Gemeindestraße (Blumauerstraße): Anpassung technische Sicherung

- EK in km 38,317 mit einem Wirtschaftsweg: Neubau technische Sicherung

Bahnsteige

Die Höhe der Bahnsteigkante der neu zu errichtenden Mittelbahnsteige beträgt 55 cm über der Schienenoberkante.

- Errichtung eines Mittelbahnsteiges von km 24,663 bis km 24,763 im Bahnhof Traiskirchen
- Errichtung eines Mittelbahnsteiges von km 28,665 bis km 28,765 im Bahnhof Trumau
- Errichtung eines Mittelbahnsteiges von km 33,318 bis km 33,418 im Bahnhof Tattendorf

Nähere Details und technische Einzelheiten sind den Einreichunterlagen zu entnehmen.

3. Gutachten

Dem Gutachten gemäß § 31a EisbG (Fachgebiet „Eisenbahnbautechnik“, „Eisenbahnbetrieb“ und „Eisenbahnsicherungstechnik und Eisenbahnkreuzungen“) 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 Gutachten des § 31a Gutachters des Fachgebietes „Eisenbahnbautechnik“ festgehalten, dass die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes, der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2017 (AVO-Verkehr 2017) und der Richtlinie R10 der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau, insbesondere unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Module „Allgemeines“, „Hochbau“ und „Fahrweg“, mit den damit verbundenen Gesetzen und Verordnungen, von der Antragstellerin gewährleistet wird.

Dem Gutachten des § 31a Gutachters des Fachgebietes „Eisenbahnsicherungstechnik und Eisenbahnkreuzungen“ sowie „Eisenbahnbetrieb“ kann im Wesentlichen ent-

nommen werden, dass die Veränderungen an den eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen, diesfalls auch für die Software- und Firmwarekomponenten, 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 entsprechen.

Bezüglich des gegenständlichen Bauvorhabens wird aus gutachterlicher Sicht vom eisenbahnfachlichen Standpunkt für die Fachgebiete Eisenbahnsicherungstechnik und Eisenbahnkreuzungen festgestellt, dass der vorgelegte Bauentwurf zur Ausführung geeignet ist. Die Prüfung des vorgelegten Bauentwurfs wurde mit positivem Ergebnis abgeschlossen.

Die vorgelegt Projektunterlagen erwecken nach stichprobenartiger Überprüfung auf Plausibilität und Nachvollziehbarkeit keine Punkte, die an den vorliegenden facheinschlägigen Gutachten für „Eisenbahnbautechnik“ und „Eisenbahnsicherungstechnik und Eisenbahnkreuzungen“ zweifeln lassen.

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

H) Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Bautechnik

1. Attraktivierung Traiskirchen Aspangbahn

Allgemeines

Mit Schreiben vom 21. November 2025 übermittelt die Eisenbahnbehörde den vorgelegten Bauentwurf der ÖBB-Infrastruktur AG vom 14. November 2025 für das Vorhaben „Attraktivierung Traiskirchen Aspangbahn“, km 23,000 bis km 26,100 der ÖBB-Strecke Wien Zvbf-Ausfahrgruppe – Felixdorf (ÖBB-Strecken-Nr.16101) mit dem Er-

suchen um Bekanntgabe, ob dieser aus jeweiliger fachlicher Sicht vollständig und beurteilungsfähig für die Durchführung einer Verhandlung ist.

Seitens des Amtssachverständigen für Bautechnik wurden die Unterlagen in der Stellungnahme vom 12. Jänner 2026, BD4-FB-664/001-2025, beurteilt. Die offenen Fragen wurden seitens der Konsenswerberin im Schreiben vom 19. Jänner 2026 beantwortet.

Im Rahmen der heutigen Ortsverhandlung wurde auch ein Ortsaugenschein am Bahnhof Traiskirchen durchgeführt.

Befund

Es ist geplant, die ÖBB-Strecke Nr. 16101 von Wien Zvbf. Ausfahrgruppe (in Zur) bis Bhf. Felixdorf, km 23,000 bis km 26,100, im Bereich des Bahnhofs Traiskirchen Aspangbahn zu attraktivieren.

Konkret sollen nachstehende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Schaltstation für die Eisenbahnkreuzung, Bahn-km 24,547 und km 25,248
- Verlängerung eines Rohrdurchlasses DN 600, Bahn-km 25,060
- Mittelbahnsteig mit barrierefreiem Zugang, Bahn-km 24,663 bis km 24,763
- Errichtung eines Warteunterstandes in Stahlbauweise mit verglasten Wänden und einem Dachelement in Holzbauweise, Bahn-km 24,691
- Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, Bahn-km 24,625.

Dabei sollen

- das bestehende Aufnahmegebäude, km 24,640 abgebrochen werden
- ein bestehendes Stellwerksgebäude, km 24,655,
- ein Magazin, km 24,695, abgebrochen sowie
- Fahrradstellplätze und PKW-Stellplätze, ca. km 24,62,
- 2 Bushaltestellen, ca. km 24,63, errichtet

werden.

Den Unterlagen kann entnommen werden, dass der Funkmast bei km 24,703 und das Technikgebäude bei km 24,691 als „Neuerrichtung, bereits in Bau“ ausgewiesen sind und damit nicht als Projektgegenstand angesehen werden.

Eine detaillierte Beschreibung und Darstellung der geplanten Maßnahmen sind in den Unterlagen ersichtlich.

Im Rahmen der Verhandlung werden nachstehende Ergänzungen, Konkretisierungen festgehalten:

- Widerspruch hinsichtlich der Park & Ride-Anlage zwischen „§ 31a-Gutachten“ und EG-Zwischenbericht. In der Verhandlung wird die Konkretisierung aus dem Schreiben der Konsenswerberin vom 19. Jänner 2026 nochmals erläutert. Festgehalten wird, dass der eingereichte Stand der Projektunterlagen (November 2025) mit dem „§ 31a-Gutachten“ übereinstimmt. Der EG-Zwischenbericht stimmt in diesem Punkt nicht mit den Einreichunterlagen überein.
Ein barrierefreier PKW-Stellplatz ist im Zuge des Einreichprojekts nicht geplant.
- Vorplatzgestaltung nördlich des bestehenden Aufnahmegebäudes. Aus den Unterlagen geht nicht hervor, wie die Entwässerung des geplanten Vorplatzes an Stelle des bestehenden Aufnahmegebäudes geplant ist. Auf Rückfrage wird durch den Projektanten für die Streckenplanung ausgeführt, dass die Entwässerungsbauwerke (z.B. Einlaufgitter) an die bestehende Kanalanlage, die die bestehenden Gebäude entwässert, angeschlossen werden. Weiters ist im Inneren des Vorplatzes eine Grünfläche geplant, die die Oberflächenwässer der umliegenden Straßen- und Wegflächen aufnehmen soll und in die diese versickern sollen.
- Aus der Stellungnahme der Konsenswerberin vom 19. Jänner 2026 geht hervor, dass die geplanten Lüftungsöffnungen bei den Schaltstationsgebäuden der Eisenbahnkreuzungen in Bahn-km 25,248 und km 24,547 einen Mindest-

querschnitt von 30 x 30 cm aufweisen und so angeordnet sind, dass eine Querdurchlüftung der Räume ermöglicht wird.

Im Zuge des Ortsaugenscheins konnten die in den Projektunterlagen dargestellten Planungsmaßnahmen im Wesentlichen in der Natur vorgefunden werden.

- Die Gebäude südlich des bestehenden Aufnahmegebäudes, an deren Stelle das Technikgebäude und der GSM-R Mast errichtet werden sollen (siehe Kontextprojekt), waren am heutigen Tag bereits abgetragen. Das Technikgebäude und der Funkmast waren am heutigen Tage noch nicht errichtet.

Gutachten

Aus bautechnischer Sicht besteht gegen die Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kein Einwand, wenn nachfolgende Auflagen erfüllt sind:

- a) Für die örtliche Bauaufsicht für den Bereich Bautechnik ist der Behörde spätestens bei Baubeginn eine Person im Sinne des § 40 EisbG schriftlich bekannt zu geben.
- b) Aus der „§ 34b-Prüfbescheinigung“ oder der „§ 40 Leitungserklärung“ (EisbG) hat nach Fertigstellung des Bauvorhabens hervorzugehen, dass die projekt- und fachgerechte Ausführung entsprechend den statischen Berechnungen, Konstruktions- und Bewehrungsplänen durchgeführt wurde.
- c) Vor Baubeginn ist in und an den Gebäuden der direkten Anrainer an das Baugrundstück eine Beweissicherung des Baubestandes durchzuführen und zu dokumentieren. Die Ergebnisse der Beweissicherung sind der Behörde nach Abschluss der Arbeiten zur Einsichtnahme bereitzustellen.
- d) Sämtliche tragenden Stahlbauteile sind mit einem entsprechenden Korrosionsschutz gegen Witterungseinflüsse und anthropogene Einflüsse zu schützen. Ein Nachweis über die fachgerechte Ausführung ist nach Abschluss der Arbeiten für die Behörde zur Einsichtnahme bereitzustellen.
- e) Vor den Betonierarbeiten an tragenden Bauteilen ist die plan- und fachgerechte Verlegung der Bewehrung von hierzu Befugten abzunehmen (Bewehrungsabnahme) und in einem Abnahmeprotokoll zu bestätigen. Eine Zusammenfassung der Abnahmeprotokolle ist nach Abschluss der Arbeiten in übersichtlicher

cher bauwerks- und bauteilbezogener Form für die Behörde zur Einsichtnahme bereitzustellen.

- f) Die Qualität des verwendeten Konstruktionsbetons ist durch Bescheinigungen des Herstellers, Lieferscheine oder durch Eignungsprüfungen nachzuweisen. Von der ausführenden Firma ist zu bestätigen, dass Betonqualitäten gemäß den technischen Vorgaben eingebaut wurden. Die Bestätigungen sind nach Abschluss der Arbeiten zur Einsichtnahme bereitzustellen.
- g) Alle im gewöhnlichen Gebrauch und im Bereich von Fluchtwegen zugänglichen Stellen, bei denen die Gefahr eines Absturzes von Personen besteht, sind fachgerecht mit mindestens 1 m hohen, bei einer Absturzhöhe von mehr als 12 m, mit mindestens 1,10 m hohen standsicheren Geländern oder Brüstungen zu sichern.
- h) Begehbare und befahrbare Abdeckungen (z.B. Schachtabdeckungen, Rigole) sind unter Hinweis auf die in ÖNORM EN 124 festgelegten Verkehrslasten trag- und verkehrssicher auszuführen. Gitterrostabdeckungen, Gitterroststege udgl. müssen gegen Ausheben, Aufkippen oder Verschieben gesichert sein.
- i) Die Bauabschnitte sind so festzulegen, dass die Standsicherheit der Konstruktion zu jedem Zeitpunkt gegeben ist. Die erforderlichen Hilfs- und Stützmaßnahmen (z.B. Baugrubensicherungen udgl.) sind entsprechend den statischen Erfordernissen zu bemessen, zu errichten und von einem befugten Fachmann abzunehmen und in einem Abnahmeprotokoll festzuhalten.
- j) Es ist sicherzustellen, dass die Versickerung von Dach- und Oberflächenwässern die Standsicherheit von Böschungen oder Gebäuden auf Nachbargrundstücken nicht beeinträchtigt.
- k) Von der ausführenden Firma sind Einbau- und Ausführungsnachweise über sämtliche sicherheitsrelevante Verglasungselemente aus Einscheiben- oder Verbundsicherheitsglas (ESG oder VSG) vorzulegen und zur Einsichtnahme durch die Behörde bereitzuhalten.
- l) Im Nahbereich von Gasleitungen, Stromleitungen bzw. sonstigen Netzleitungen ist bei der Durchführung von Baumaßnahmen das Einvernehmen mit den Leitungsnetzbetreibern nachweislich herzustellen.
- m) Bei der Errichtung von Bauwerken in der Nähe von Gebäuden, in denen Anlagen des Stromnetzes, Gasnetzes bzw. anderer Versorgungseinrichtungen un-

tergebracht sind, ist das Einvernehmen mit dem jeweiligen Netzbetreiber nachweislich herzustellen.

- n) Aus der „§ 34b-Prüfbescheinigung“ oder der „§ 40 Leitungserklärung“ (EisbG) hat nach Fertigstellung des Bauvorhabens hervorzugehen, dass die Bauwerke in bautechnischer Hinsicht sowie hinsichtlich der Erfordernisse der Tragsicherheit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit bewilligungsgemäß und fachgerecht ausgeführt wurden.

Der Bescheinigung ist anzuschließen:

- ✓ ein Lageplan mit der Bescheinigung eines Befugten oder der Eintragung der Vermessungsergebnisse über die lagerichtige Ausführung des Gebäudes auf dem Baugrundstück

Es sind zur Einsichtnahme durch die Behörde bereitzuhalten:

- ✓ Prüfzeugnisse über die Betonprüfungen und Aufzeichnungen über die Bodenbeschau und die Bewehrungsabnahmen
- ✓ Einbau- und Ausführungsnachweise über sämtliche sicherheitsrelevante Verglasungselemente aus Einscheiben- oder Verbundsicherheitsglas (ESG oder VSG)

Hinweise:

- a) Auf die Verwendung ausschließlich brauchbarer Bauprodukte (z.B. Bauprodukte mit CE-Kennzeichnung auf Basis harmonisierter europäischer Normen (hEN) oder europäischer technischer Zulassungen (ETA) sowie gemäß den einschlägigen Verwendungsbestimmungen der gültigen Baustofflisten ÖA und ÖE des Österreichischen Instituts für Bautechnik – OIB) wird hingewiesen.
- b) Für die Vorhaben im Kontextprojekt (Technikgebäude, GSM-R-Mast) ist die Standsicherheit und Nutzungssicherheit im Hochwasserfall (HQ100) zu gewährleisten, damit aus fachlicher Sicht die Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn nicht beeinträchtigt ist.

2. Vorhaben Trumau

Allgemeines

Mit Schreiben vom 21. November 2025 übermittelt die Eisenbahnbehörde den vorgelegten Bauentwurf der ÖBB-Infrastruktur AG vom 14. November 2025 für das Vorhaben „Attraktivierung Trumau“, km 28,470 bis km 31,500 der ÖBB-Strecke Wien Zvbf-Ausfahrgruppe – Felixdorf (ÖBB-Strecken-Nr.16101) mit dem Ersuchen um Bekanntgabe, ob dieser aus jeweiliger fachlicher Sicht vollständig und beurteilungsfähig für die Durchführung einer Verhandlung ist.

Seitens des Amtssachverständigen für Bautechnik wurden die Unterlagen in der Stellungnahme vom 12. Jänner 2026, BD4-FB-666/001-2025, beurteilt. Die offenen Fragen wurden seitens der Konsenswerberin im Schreiben vom 19. Jänner 2026 beantwortet.

Im Rahmen der heutigen Ortsverhandlung wurde auch ein Ortsaugenschein am Bahnhof Trumau durchgeführt.

Befund Trumau

Es ist geplant, die ÖBB-Strecke Nr. 16101 von Wien Zvbf. Ausfahrgruppe (in Zur) bis Bhf. Felixdorf, km 28,470 bis km 31,500, im Bereich des Bahnhofs Trumau zu attraktivieren.

Konkret sollen nachstehende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Mittelbahnsteig mit barrierefreiem Zugang, Bahn-km 28,655 bis km 28,765
- Errichtung eines Warteunterstandes in Stahlbauweise mit verglasten Wänden und einem Dachelement in Holzbauweise, Bahn-km 28,693
- Abtrag des bestehenden Haltestellengebäudes, Bahn-km 28,641
- Errichtung eines Technikgebäudes in Betonbauweise, Bahn-km 28,641
- Errichtung von Entwässerungsbauwerken im Bereich km 28,470 bis km 31,500.

- Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, Bahn-km 28,641.

Dabei sollen

- 6 Fahrradstellplätze und
- 5 PKW-Stellplätze, jeweils ca. km 28,64,

errichtet werden.

Den Unterlagen kann entnommen werden, dass die Neuerrichtung von Hochwasserschutzbauwerken im gesamten Projektgebiet (Bahn-km 28,470 bis km 31,500) und darüber hinaus als „Neuerrichtung“ ausgewiesen ist und damit nicht als Projektgegenstand angesehen wird.

Im Rahmen der Verhandlung werden nachstehende Ergänzungen, Konkretisierungen festgehalten:

- Das Entwässerungsprojekt (Kontextprojekt) westlich des Bahnhofes Trumau wurde hinsichtlich der Hochwasserspiegellagen bereits in die Planungen miteinbezogen. Auswirkungen haben die Hochwasserschutzmaßnahmen auf die Bereiche südlich des bestehenden Aufnahmegebäudes. Die geplanten Neubaumaßnahmen befinden sich - abgesehen vom geplanten Warteunterstand - auf dem Mittelbahnsteig nördlich des bestehenden Aufnahmegebäudes.
- Widerspruch hinsichtlich der Park & Ride-Anlage zwischen „§ 31a-Gutachten“ und EG-Zwischenbericht. In der Verhandlung wird die Konkretisierung aus dem Schreiben der Konsenswerberin vom 19. Jänner 2026 nochmals erläutert. Festgehalten wird, dass der eingereichte Stand der Projektunterlagen (November 2025) mit dem „§ 31a Gutachten“ übereinstimmt. Der EG-Zwischenbericht stimmt in diesem Punkt nicht mit den Einreichunterlagen überein.

Ein barrierefreier PKW-Stellplatz ist im Zuge des Einreichprojekts nicht geplant.

- Aus der Stellungnahme der Konsenswerberin vom 19. Jänner 2026 geht hervor, dass die geplanten Lüftungsöffnungen bei den Schaltstationsgebäuden der Eisenbahnkreuzungen, Bahn-km 25,248 und km 24,547, einen Mindestquerschnitt von 30 x 30 cm aufweisen und sie so angeordnet sind, dass eine Querdurchlüftung der Räume ermöglicht wird. Im Zuge des Ortsaugenscheins konnten die in den Projektunterlagen dargestellten Planungsmaßnahmen im Wesentlichen in der Natur vorgefunden werden.
- Im Rahmen des Ortsaugenscheins wurde festgestellt, dass das geplante neue Technikgebäude Bahn-km 28,641 über einen bestehenden Zaun (Grundstücksgrenze) bzw. eine im Plan dargestellte Grundgrenze gebaut werden soll. Auf Nachfrage wurde erläutert, dass dieser eingezäunte Bereich ein Kleingarten im Besitz der ÖBB-Infrastruktur AG ist und die Nutzung entsprechend angepasst wird. Aus dem NÖ-Atlas kann nachvollzogen werden, dass diese Grundstücksgrenze nicht existiert.

Gutachten

Aus bautechnischer Sicht besteht gegen die Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kein Einwand, wenn nachfolgende Auflagen erfüllt sind:

- a) Für die örtliche Bauaufsicht für den Bereich Bautechnik ist der Behörde spätestens bei Baubeginn eine Person im Sinne des § 40 EibG schriftlich bekannt zu geben.
- b) Aus der „§ 34b-Prüfbescheinigung“ oder der „§ 40 Leitungserklärung“ (EibG) hat nach Fertigstellung des Bauvorhabens hervorzugehen, dass die projekt- und fachgerechte Ausführung entsprechend den statischen Berechnungen, Konstruktions- und Bewehrungsplänen durchgeführt wurde.
- c) Vor Baubeginn ist in und an den Gebäuden der direkten Anrainer an das Baugrundstück eine Beweissicherung des Baubestandes durchzuführen und zu dokumentieren. Die Ergebnisse der Beweissicherung sind der Behörde nach Abschluss der Arbeiten zur Einsichtnahme bereitzustellen.
- d) Sämtliche tragenden Stahlbauteile sind mit einem entsprechenden Korrosionsschutz gegen Witterungseinflüsse und anthropogene Einflüsse zu schützen. Ein Nachweis über die fachgerechte Ausführung ist der Behörde nach Abschluss der Arbeiten zur Einsichtnahme bereitzustellen.

- e) Vor den Betonierarbeiten an tragenden Bauteilen ist die plan- und fachgerechte Verlegung der Bewehrung von hierzu Befugten abzunehmen (Bewehrungsabnahme) und in einem Abnahmeprotokoll zu bestätigen. Eine Zusammenfassung der Abnahmeprotokolle ist nach Abschluss der Arbeiten in übersichtlicher bauwerks- und bauteilbezogener Form für die Behörde zur Einsichtnahme bereitzustellen.
- f) Die Qualität des verwendeten Konstruktionsbetons ist durch Bescheinigungen des Herstellers, Lieferscheine oder durch Eignungsprüfungen nachzuweisen. Von der ausführenden Firma ist zu bestätigen, dass Betonqualitäten gemäß den technischen Vorgaben eingebaut wurden. Die Bestätigungen sind nach Abschluss der Arbeiten zur Einsichtnahme bereitzustellen.
- g) Alle im gewöhnlichen Gebrauch und im Bereich von Fluchtwegen zugänglichen Stellen, bei denen die Gefahr eines Absturzes von Personen besteht, sind fachgerecht mit mindestens 1 m hohen, bei einer Absturzhöhe von mehr als 12 m, mit mindestens 1,10 m hohen standsicheren Geländern oder Brüstungen zu sichern.
- h) Begehbare und befahrbare Abdeckungen (z.B. Schachtabdeckungen, Rigole) sind unter Hinweis auf die in ÖNORM EN 124 festgelegten Verkehrslasten trag- und verkehrssicher auszuführen. Gitterrostabdeckungen, Gitterroststege udgl. müssen gegen Ausheben, Aufkippen oder Verschieben gesichert sein.
- i) Die Bauabschnitte sind so festzulegen, dass die Standsicherheit der Konstruktion zu jedem Zeitpunkt gegeben ist. Die erforderlichen Hilfs- und Stützmaßnahmen (z.B. Baugrubensicherungen udgl.) sind entsprechend den statischen Erfordernissen zu bemessen, zu errichten und von einem befugten Fachmann abzunehmen und in einem Abnahmeprotokoll festzuhalten.
- j) Es ist sicherzustellen, dass die Versickerung von Dach- und Oberflächenwässern die Standsicherheit von Böschungen oder Gebäuden auf Nachbargrundstücken nicht beeinträchtigt.
- k) Von der ausführenden Firma sind Einbau- und Ausführungsnachweise über sämtliche sicherheitsrelevante Verglasungselemente aus Einscheiben- oder Verbundsicherheitsglas (ESG oder VSG) vorzulegen und zur Einsichtnahme durch die Behörde bereitzuhalten.

- l) Im Nahbereich von Gasleitungen, Stromleitungen bzw. sonstigen Netzleitungen ist bei der Durchführung von Baumaßnahmen das Einvernehmen mit den Leitungsnetzbetreibern nachweislich herzustellen.
- m) Bei der Errichtung von Bauwerken in der Nähe von Gebäuden, in denen Anlagen des Stromnetzes, Gasnetzes bzw. anderer Versorgungseinrichtungen untergebracht sind, ist das Einvernehmen mit dem jeweiligen Netzbetreiber nachweislich herzustellen.
- n) Aus der „§ 34b-Prüfbescheinigung“ oder der „§ 40 Leitungserklärung“ (EisbG) hat nach Fertigstellung des Bauvorhabens hervorzugehen, dass die Bauwerke in bautechnischer Hinsicht sowie hinsichtlich der Erfordernisse der Tragsicherheit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit bewilligungsgemäß und fachgerecht ausgeführt wurden.

Der Bescheinigung ist anzuschließen:

- ✓ ein Lageplan mit der Bescheinigung eines Befugten oder der Eintragung der Vermessungsergebnisse über die lagerichtige Ausführung des Gebäudes auf dem Baugrundstück

Es sind zur Einsichtnahme durch die Behörde bereitzuhalten:

- ✓ Prüfzeugnisse über die Betonprüfungen und Aufzeichnungen über die Bodenbeschau und die Bewehrungsabnahmen
- ✓ Einbau- und Ausführungsnachweise über sämtliche sicherheitsrelevante Verglasungselemente aus Einscheiben- oder Verbundsicherheitsglas (ESG oder VSG)

Hinweis:

Auf die Verwendung ausschließlich brauchbarer Bauprodukte (z.B. Bauprodukte mit CE-Kennzeichnung auf Basis harmonisierter europäischer Normen (hEN) oder europäischer technischer Zulassungen (ETA) sowie gemäß den einschlägigen Verwendungsbestimmungen der gültigen Baustofflisten ÖA und ÖE des Österreichischen Instituts für Bautechnik – OIB) wird hingewiesen.

3. Attraktivierung Tattendorf

Allgemeines

Mit Schreiben vom 21. November 2025 übermittelt die Eisenbahnbehörde den vorgelegten Bauentwurf der ÖBB-Infrastruktur AG vom 14. November 2025 für das Vorhaben „Attraktivierung Tattendorf“, km 32,000 bis km 38,700 der ÖBB-Strecke Wien Zvbf-Ausfahrgruppe – Felixdorf (ÖBB-Strecken-Nr.16101) mit dem Ersuchen um Bekanntgabe übermittelt, ob dieser aus jeweiliger fachlicher Sicht vollständig und beurteilungsfähig für die Durchführung einer Verhandlung ist.

Seitens des Amtssachverständigen für Bautechnik wurden die Unterlagen in der Stellungnahme vom 12. Jänner 2026, BD4-FB-665/001-2025, beurteilt. Die offenen Fragen wurden seitens der Konsenswerberin im Schreiben vom 19. Jänner 2026 beantwortet.

Im Rahmen der heutigen Verhandlung wurde auch ein Ortsaugenschein am Bahnhof Tattendorf durchgeführt.

Befund

Es ist geplant, die ÖBB-Strecke Nr. 16101 von Wien Zvbf. Ausfahrgruppe (in Zur) bis Bhf. Felixdorf, km 32,000 bis km 38,700, im Bereich des Bahnhofs Tattendorf zu attraktivieren.

Konkret sollen nachstehende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Mittelbahnsteig mit barrierefreiem Zugang, Bahn-km 33,318 bis km 33,418
- Errichtung eines Warteunterstandes in Stahlbauweise mit verglasten Wänden und einem Dachelement in Holzbauweise, Bahn-km 33,391
- Umgestaltung des Vorplatzes im Bahnsteigbereich, Bahn-km ca. 33,4, dabei soll die bestehende asphaltierte Fläche durch eine Pflasterung ersetzt werden
- Schaltstationen für die Eisenbahnkreuzungen, Bahn-km km 32,980 und km 38,308
- Abtrag eines Nebengebäudes in Holzbauweise, Bahn-km 33,450, östlich der Gleisanlagen

- Errichtung eines Versickerungsbeckens, Bahn-km 33,148

Den Unterlagen kann entnommen werden, dass der Funkmast bei km 33,488 und das Technikgebäude bei km 33,480 als „Neuerrichtung, bereits in Bau“ ausgewiesen sind und damit nicht als Projektgegenstand angesehen werden.

Im Zuge des Ortsaugenscheins konnten die in den Projektunterlagen dargestellten Planungsmaßnahmen im Wesentlichen in der Natur vorgefunden werden.

Der Zugang zum Bahnsteig südlich des bestehenden Aufnahmegebäudes, Bahn-km 33,417, ist eine augenscheinlich vor kurzem errichtete Asphaltfläche. Ebenfalls erneuert wurde der nördliche Zugang zum Bahnsteig/Gleisbereich. Aus den Planunterlagen ist ersichtlich, dass diese Wege im Zuge der Baumaßnahmen erneuert werden sollen. Nach Rückfrage wurde seitens der Vertreterinnen der Konsenswerberin bekannt gegeben, dass diese Bereiche nicht baulich adaptiert werden sollen. Lediglich die Bereiche östlich des bestehenden Aufnahmegebäudes auf der Bahnsteigseite sollen neu gepflastert werden und das Gefälle soll angepasst werden.

Die Flächen für das geplante Technikgebäude und den GSM-R Mast (siehe Kontextprojekt) waren am heutigen Tag bereits eingezäunt und vorbereitet für die Baumaßnahmen. Das Technikgebäude und der Funkmast waren am heutigen Tage noch nicht errichtet.

Im Rahmen der Verhandlung werden nachstehende Ergänzungen, Konkretisierungen festgehalten:

- Die bestehenden Gebäude (Aufnahmegebäude, Wasserturm, Stellwerksgebäude usw.) des Bahnhofs Tattendorf stehen unter Denkmalschutz. Die Wegflächen und der Bahnsteigzugang östlich des bestehenden Aufnahmegebäudes sollen neu errichtet und das Gefälle soll verringert werden. Da diese baulichen Maßnahmen Auswirkungen auf die bestehenden denkmalgeschützten Gebäude haben können (mögliche Schadensbildung an der Bausubstanz durch Feuchtigkeit aufgrund einer veränderten Situation der Oberflächenentwässerung), ist das Einvernehmen mit dem Bundesdenkmalamt herzustellen.

- Aus der Stellungnahme der Konsenswerberin vom 19. Jänner 2026 geht hervor, dass die geplanten Lüftungsöffnungen bei den Schaltstationsgebäuden der Eisenbahnkreuzungen Bahn-km 32,980 und km 38,308 einen Mindestquerschnitt von 30 x 30 cm aufweisen und so angeordnet sind, dass eine Querdurchlüftung der Räume ermöglicht wird.

Gutachten

Aus bautechnischer Sicht besteht gegen die Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kein Einwand, wenn nachfolgende Auflagen erfüllt sind:

- a) Für die örtliche Bauaufsicht für den Bereich Bautechnik ist der Behörde spätestens bei Baubeginn eine Person im Sinne des § 40 EisbG schriftlich bekannt zu geben.
- b) Aus der „§ 34b-Prüfbescheinigung“ oder der „§ 40 Leitungserklärung“ (EisbG) hat nach Fertigstellung des Bauvorhabens hervorzugehen, dass die projekt- und fachgerechte Ausführung entsprechend den statischen Berechnungen, Konstruktions- und Bewehrungsplänen durchgeführt wurde.
- c) Vor Baubeginn ist in und an den Gebäuden der direkten Anrainer an das Baugrundstück eine Beweissicherung des Baubestandes durchzuführen und zu dokumentieren. Die Ergebnisse der Beweissicherung sind der Behörde nach Abschluss der Arbeiten zur Einsichtnahme bereitzustellen.
- d) Hinsichtlich der geplanten Baumaßnahmen zur gleisseitigen Vorplatzadaptierung im Nahbereich von denkmalgeschützten Gebäuden und Bauwerken im Bahnhof Tattendorf ist nachweislich das Einvernehmen mit dem Bundesdenkmalamt herzustellen.
- e) Sämtliche tragenden Stahlbauteile sind mit einem entsprechenden Korrosionsschutz gegen Witterungseinflüsse und anthropogene Einflüsse zu schützen. Ein Nachweis über die fachgerechte Ausführung ist nach Abschluss der Arbeiten zur Einsichtnahme für die Behörde bereitzustellen.
- f) Vor den Betonierarbeiten an tragenden Bauteilen ist die plan- und fachgerechte Verlegung der Bewehrung von hierzu Befugten abzunehmen (Bewehrungsabnahme) und in einem Abnahmeprotokoll zu bestätigen. Eine Zusammenfassung der Abnahmeprotokolle ist nach Abschluss der Arbeiten in übersichtli-

cher bauwerks- und bauteilbezogener Form für die Behörde zur Einsichtnahme bereitzustellen.

- g) Die Qualität des verwendeten Konstruktionsbetons ist durch Bescheinigungen des Herstellers, Lieferscheine oder durch Eignungsprüfungen nachzuweisen. Von der ausführenden Firma ist zu bestätigen, dass Betonqualitäten gemäß den technischen Vorgaben eingebaut wurden. Die Bestätigungen sind nach Abschluss der Arbeiten zur Einsichtnahme bereitzustellen.
- h) Alle im gewöhnlichen Gebrauch und im Bereich von Fluchtwegen zugänglichen Stellen, bei denen die Gefahr eines Absturzes von Personen besteht, sind fachgerecht mit mindestens 1 m hohen, bei einer Absturzhöhe von mehr als 12 m, mit mindestens 1,10 m hohen standsicheren Geländern oder Brüstungen zu sichern.
- i) Begehbare und befahrbare Abdeckungen (z.B. Schachtabdeckungen, Rigole) sind unter Hinweis auf die in ÖNORM EN 124 festgelegten Verkehrslasten trag- und verkehrssicher auszuführen. Gitterrostabdeckungen, Gitterroststege udgl. müssen gegen Ausheben, Aufkippen oder Verschieben gesichert sein.
- j) Die Bauabschnitte sind so festzulegen, dass die Standsicherheit der Konstruktion zu jedem Zeitpunkt gegeben ist. Die erforderlichen Hilfs- und Stützmaßnahmen (z.B. Baugrubensicherungen udgl.) sind entsprechend den statischen Erfordernissen zu bemessen, zu errichten und von einem befugten Fachmann abzunehmen und in einem Abnahmeprotokoll festzuhalten.
- k) Es ist sicherzustellen, dass die Versickerung von Dach- und Oberflächenwässern die Standsicherheit von Böschungen oder Gebäuden auf Nachbargrundstücken nicht beeinträchtigt.
- l) Von der ausführenden Firma sind Einbau- und Ausführungsnachweise über sämtliche sicherheitsrelevante Verglasungselemente aus Einscheiben- oder Verbundsicherheitsglas (ESG oder VSG) vorzulegen und zur Einsichtnahme durch die Behörde bereitzuhalten.
- m) Im Nahbereich von Gasleitungen, Stromleitungen bzw. sonstigen Netzleitungen ist bei der Durchführung von Baumaßnahmen das Einvernehmen mit den Leitungsnetzbetreibern nachweislich herzustellen.
- n) Aus der „§ 34b-Prüfbescheinigung“ oder der „§ 40 Leitungserklärung“ (EisbG) hat nach Fertigstellung des Bauvorhabens hervorzugehen, dass die Bauwerke in bautechnischer Hinsicht sowie hinsichtlich der Erfordernisse der Tragsi-

cherheit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit bewilligungsgemäß und fachgerecht ausgeführt wurden.

Der Bescheinigung ist anzuschließen:

- ✓ ein Lageplan mit der Bescheinigung eines Befugten oder der Eintragung der Vermessungsergebnisse über die lagerichtige Ausführung des Gebäudes auf dem Baugrundstück

Es sind zur Einsichtnahme durch die Behörde bereitzuhalten:

- ✓ Prüfzeugnisse über die Betonprüfungen und Aufzeichnungen über die Bodenbeschau und die Bewehrungsabnahmen
- ✓ Einbau- und Ausführungsnachweise über sämtliche sicherheitsrelevante Verglasungselemente aus Einscheiben- oder Verbundsicherheitsglas (ESG oder VSG)

Hinweise:

- a) Auf die Verwendung ausschließlich brauchbarer Bauprodukte (z.B. Bauprodukte mit CE-Kennzeichnung auf Basis harmonisierter europäischer Normen (hEN) oder europäischer technischer Zulassungen (ETA) sowie gemäß den einschlägigen Verwendungsbestimmungen der gültigen Baustofflisten ÖA und ÖE des Österreichischen Instituts für Bautechnik – OIB) wird hingewiesen.
- b) Für die Vorhaben im Kontextprojekt (Technikgebäude, GSM-R-Mast) ist die Standsicherheit und Nutzungssicherheit im Hochwasserfall (HQ100) zu gewährleisten, damit aus fachlicher Sicht die Sicherheit und Ordnung des Betriebs der Eisenbahn nicht beeinträchtigt ist.

I) Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Elektrotechnik

1. Attraktivierung Traiskirchen Aspangbahn

Befund

Die gegenständliche elektrotechnische Beschreibung basiert auf dem von der Abteilung Verkehrsrecht mit Schreiben vom 21. November 2025, RU6-E-3484/001-2025, übermittelten, von der Antragstellerin vorgelegten Bauentwurf unter dem bekannt gegebenen Link <https://nextcloud.stoik.at/nextcloud/index.php/s/XdX5q3Lmbpqqeqky>

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

Allgemeines

Beim gegenständlichen Projekt soll der Bahnhof Traiskirchen Aspangbahn attraktiviert werden. Die Verbesserungen für Reisende erfolgen im Wesentlichen durch die barrierefreie Ausgestaltung des neuen Mittelbahnsteiges (Wegeleitsystem etc.) und die Anhebung der Bahnsteigkanten auf 55 cm.

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

Allgemeine elektrische Niederspannungsanlagen

Die Anspeisungen der 50-Hz-Anlagen erfolgen grundsätzlich aus den bestehenden Übergabestationen. Von der Hauptverteilung aus erfolgt eine sternförmige Verkabelung zu den Verbrauchsanlagen. Alle elektrisch betätigten Weichen werden mit einer Weichenheizung ausgestattet, welche aus dem 50-Hz-Leitungsnetz versorgt werden. Als Schutzmaßnahme gegen elektrischen Schlag wird Nullung mit FI-Zusatzschutz ausgeführt.

Blitzschutz

Basierend auf das im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG durch das "Technische Büro Elektrotechnik OÖ Blitzschutz" erstellte Gutachten mit Überarbeitungsstand 30. Juli 2020 „Technische Bewertung von typischen Bahnanlagen in Bezug auf die Notwendigkeit von Schutzmaßnahmen“ sowie dem Regelwerk 12.05.02 werden alle Hochbauten im Zuge dieses Projektes dahingehend beurteilt, ob ein äußerer Blitzschutz erforderlich wäre. Da die Innere Aspangbahn eine nicht elektrifizierte Strecke ist, kann daher für Blitzschutzanlagen der Schutzbereich der Oberleitungsanlagen nicht angewendet werden. Die Detailplanung der Blitzschutzanlage erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung.

Sicherheitsbeleuchtungsanlage

Im gegenständlichen Projekt ist keine Sicherheitsbeleuchtung vorgesehen.

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

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.

Für das Vorhaben liegt das Gutachten gemäß § 31a EibG von Herrn Dipl.-Ing. Setznagel vom 3. November 2025 vor, in welchem zusammenfassend festgehalten ist: „Vom gutachterlichen Standpunkt ist der vorgelegte Bauentwurf zur Ausführung geeignet und entspricht dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicher-

heit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn.“

Nach Durchsicht und Prüfung der Einreichunterlagen und dem im Zuge der heutigen Verhandlung durchgeführten stichprobenartigen Lokalaugenschein kommen keine Punkte zum Vorschein, die in elektrotechnischer Hinsicht an dem oben angeführten Gutachten zweifeln lassen.

2. Attraktivierung Trumau

Befund

Die gegenständliche elektrotechnische Beschreibung basiert auf dem von der Abteilung Verkehrsrecht mit Schreiben vom 21. November 2025, RU6-E-3483/001-2025, übermittelten, von der Antragstellerin vorgelegten Bauentwurf unter dem bekannt gegebenen Link <https://nextcloud.stoik.at/nextcloud/index.php/s/AAcgjgW8xiG5J8T> und den Erläuterungen der Vertreter der Konsenswerberin im Zuge der heutigen Verhandlung.

Allgemeines

Beim gegenständlichen Projekt soll die Betriebsstelle Trumau attraktiviert werden. Die Verbesserungen für Reisende erfolgen im Wesentlichen durch die barrierefreie Ausgestaltung des neuen Mittelbahnsteiges (Wegeleitsystem etc.) und die Anhebung der Bahnsteigkanten auf 55 cm.

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

Allgemeine elektrische Niederspannungsanlagen

Die Anspeisungen der 50-Hz-Anlagen erfolgen grundsätzlich aus den bestehenden Übergabestationen. Von der Hauptverteilung aus erfolgt eine sternförmige Verkabelung zu den Verbrauchsanlagen. Alle elektrisch betätigten Weichen werden mit einer Weichenheizung ausgestattet, welche aus dem 50-Hz-Leitungsnetz versorgt werden.

Als Schutzmaßnahme gegen elektrischen Schlag wird Nullung mit FI-Zusatzschutz ausgeführt.

Blitzschutz

Basierend auf dem im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG durch das "Technische Büro Elektrotechnik OÖ Blitzschutz" erstellte Gutachten mit Überarbeitungsstand 30. Juli 2020 „Technische Bewertung von typischen Bahnanlagen in Bezug auf die Notwendigkeit von Schutzmaßnahmen“ sowie dem Regelwerk 12.05.02 werden alle Hochbauten im Zuge dieses Projektes dahingehend beurteilt, ob ein äußerer Blitzschutz erforderlich wäre. Da die Innere Aspangbahn eine nicht elektrifizierte Strecke ist, kann daher für Blitzschutzanlagen der Schutzbereich der Oberleitungsanlagen nicht angewendet werden. Die Detailplanung der Blitzschutzanlage erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung.

Sicherheitsbeleuchtungsanlage

Im gegenständlichen Projekt ist keine Sicherheitsbeleuchtung vorgesehen.

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

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 Arbeits-

platz 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.

Für das Vorhaben liegt das Gutachten gemäß § 31a EibG von Herrn Dipl.-Ing. Setznagel vom 3. November 2025 vor, in welchem zusammenfassend festgehalten ist: „Vom gutachterlichen Standpunkt ist der vorgelegte Bauentwurf zur Ausführung geeignet und entspricht 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.“

Nach Durchsicht und Prüfung der Einreichunterlagen und dem im Zuge der heutigen Verhandlung durchgeführten stichprobenartigen Lokalaugenschein kommen keine Punkte zum Vorschein, die in elektrotechnischer Hinsicht an dem oben angeführten Gutachten zweifeln lassen.

3. Attraktivierung Tattendorf

Befund

Die gegenständliche elektrotechnische Beschreibung basiert auf dem von der Abteilung Verkehrsrecht mit Schreiben vom 21. November 2025, RU6-E-3485/001-2025, übermittelten, von der Antragstellerin vorgelegten Bauentwurf unter dem bekannt gegebenen Link <https://nextcloud.stoik.at/nextcloud/index.php/s/7wPGLGLkbcBSzCt> und den Erläuterungen der Vertreter der Konsenswerberin im Zuge der heutigen Verhandlung.

Allgemeines

Beim gegenständlichen Projekt soll der Bahnhof Tattendorf attraktiviert werden. Die Verbesserungen für Reisende erfolgen im Wesentlichen durch die barrierefreie Aus-

gestaltung des neuen Mittelbahnsteiges (Wegeleitsystem etc.) und die Anhebung der Bahnsteigkanten auf 55 cm.

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

Allgemeine elektrische Niederspannungsanlagen

Die Anspeisungen der 50-Hz-Anlagen erfolgen grundsätzlich aus den bestehenden Übergabestationen. Von der Hauptverteilung aus erfolgt eine sternförmige Verkabelung zu den Verbrauchsanlagen. Alle elektrisch betätigten Weichen werden mit einer Weichenheizung ausgestattet, welche aus dem 50-Hz-Leitungsnetz versorgt werden. Als Schutzmaßnahme gegen elektrischen Schlag wird Nullung mit FI-Zusatzschutz ausgeführt.

Blitzschutz

Basierend auf dem im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG durch das "Technische Büro Elektrotechnik OÖ Blitzschutz" erstellten Gutachten mit Überarbeitungsstand 30. Juli 2020 „Technische Bewertung von typischen Bahnanlagen in Bezug auf die Notwendigkeit von Schutzmaßnahmen“ sowie dem Regelwerk 12.05.02 werden alle Hochbauten im Zuge dieses Projektes dahingehend beurteilt, ob ein äußerer Blitzschutz erforderlich wäre. Da die Innere Aspangbahn eine nicht elektrifizierte Strecke ist, kann daher für Blitzschutzanlagen der Schutzbereich der Oberleitungsanlagen nicht angewendet werden. Die Detailplanung der Blitzschutzanlage erfolgt im Zuge der Ausführungsplanung.

Sicherheitsbeleuchtungsanlage

Im gegenständlichen Projekt ist keine Sicherheitsbeleuchtung vorgesehen.

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

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.

Für das Vorhaben liegt das Gutachten gemäß § 31a EibG von Herrn Dipl.-Ing. Setznagel vom 3. November 2025 vor, in welchem zusammenfassend festgehalten ist: „Vom gutachterlichen Standpunkt ist der vorgelegte Bauentwurf zur Ausführung geeignet und entspricht 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.“

Nach Durchsicht und Prüfung der Einreichunterlagen und dem im Zuge der heutigen Verhandlung durchgeführten stichprobenartigen Lokalaugenschein kommen keine Punkte zum Vorschein, die in elektrotechnischer Hinsicht an dem oben angeführten Gutachten zweifeln lassen.

J) Erklärungen

- der Vertreterin der Netz Niederösterreich GmbH, Frau Ing. Martina Zuderell:

Die Stellungnahme der Netz Niederösterreich GmbH vom 29. Dezember 2025 bleibt aufrecht. In Bezug auf die „Attraktivierung Trumau“ wird ergänzt, dass trotz der Umplanungen des Entwässerungsgrabens im Bereich von km 28,470 bis km 28,590 keine abschließende Aussage getroffen werden kann, ob die Gasleitung im Bestand bleiben kann (mit noch abzustimmenden Schutzmaßnahmen) oder ob die Leitung umgelegt werden muss. Dies kann erst nach der Durchführung von ca. 3 Suchschlitzen, mit denen die genaue Lage und Höhe der Gasleitung festgestellt wird, erfolgen.

- der Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG:

Die ÖBB-Infrastruktur AG nimmt zu den eingelangten Stellungnahmen und zu den Gutachten der (Amts-)Sachverständigen wie folgt Stellung:

ad Stellungnahme der Netz Niederösterreich GmbH vom 29. Dezember 2025

Die Stellungnahme wird von der Projektwerberin zur Kenntnis genommen.

Notwendige Beweissicherungsmaßnahmen und der Schutz der bestehenden Leitung bzw. eine allenfalls erforderliche Verlegung der Leitung erfolgen in Abstimmung mit der Netz Niederösterreich GmbH.

ad Stellungnahme des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Wasser, Abteilung Wasserrecht und Schifffahrt, Verwaltung des Öffentlichen Wassergutes, vom 27. November 2025, GZ WA1-ÖWG-56009/059-2025

Die drei Vorhaben erfordern keine Inanspruchnahme von öffentlichem Wassergut. Eine Grundbenutzungsbewilligung ist daher nicht erforderlich und wird von der Projektwerberin nicht beantragt.

Zum Vorhaben „Attraktivierung Traiskirchen Aspangbahn“

**ad Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom 26. November 2025,
GZ: 2025-0.959.796**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

ad Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen aus dem Fachbereich Erschütterungstechnik, Herrn Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch, vom 10. Jänner 2026

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

ad Gutachten des Amtssachverständigen für Lärmtechnik vom 21. Jänner 2026

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

ad Gutachten des Amtssachverständigen für Elektrotechnik vom 21. Jänner 2026

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

ad Gutachten des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb vom 21. Jänner 2026

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

ad Gutachten des Sachverständigen für Brandschutz, Landesstelle für Brandverhütung des Bundeslandes Niederösterreich, vom 21. Jänner 2026

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

ad Gutachten des Amtssachverständigen für Bautechnik vom 21. Jänner 2026

Zum Auflagenvorschlag a) führen wir aus:

Das Vorhaben wird unter der Leitung einer „§ 40-Person“ umgesetzt, darüber hinaus wird eine örtliche Bauaufsicht beauftragt, welche aber nicht im Verzeichnis als „§ 40-Person“ geführt wird.

Zum Auflagenvorschlag b) führen wir aus:

Der Inhalt der „§ 34b-Prüfbescheinigung“ bzw. einer diese vollinhaltlich ersetzende Erklärung der leitenden „§ 40-Person“ ist gesetzlich vorgegeben. Dieser zwingenden rechtlichen Vorgabe dürfen Bescheidaufgaben nicht widersprechen.

Zum Vorhaben „Attraktivierung Trumau“

**ad Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom 26. November 2025,
GZ: 2025-0.959.791**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

ad Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen aus dem Fachbereich Erschütterungstechnik, Herrn Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch, vom 9. Jänner 2026

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

ad Gutachten des Amtssachverständigen für Lärmtechnik vom 21. Jänner 2026

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

ad Gutachten des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb vom 21. Jänner 2026

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

ad Stellungnahme des Amtssachverständigen für Elektrotechnik vom 21. Jänner 2026

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

ad Gutachten des Sachverständigen für Brandschutz, Landesstelle für Brandverhütung des Bundeslandes Niederösterreich, vom 21. Jänner 2026

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

ad Gutachten des Amtssachverständigen für Bautechnik vom 21. Jänner 2026

Zum Auflagenvorschlag a) führen wir aus:

Das Vorhaben wird unter der Leitung einer „§ 40-Person“ umgesetzt, darüber hinaus wird eine örtliche Bauaufsicht beauftragt, welche aber nicht im Verzeichnis als „§ 40-Person“ geführt wird.

Zum Auflagenvorschlag b) führen wir aus:

Der Inhalt der „§ 34b-Prüfbescheinigung“ bzw. einer diese vollinhaltlich ersetzende Erklärung der leitenden „§ 40-Person“ ist gesetzlich vorgegeben. Dieser zwingenden rechtlichen Vorgabe dürfen Bescheidauflagen nicht widersprechen.

Zum Vorhaben „Attraktivierung Tattendorf“

**ad Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom 26. November 2025,
GZ: 2025-0.959.794**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

**ad Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen aus dem Fachbereich Er-
schütterungstechnik, Herrn Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch, vom 11.
Jänner 2026**

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

ad Gutachten des Amtssachverständigen für Lärmtechnik vom 21. Jänner 2026

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

**ad Gutachten des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb
vom 21. Jänner 2026**

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

**ad Gutachten des Amtssachverständigen für Elektrotechnik vom 21. Jänner
2026**

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

**ad Gutachten des Sachverständigen für Brandschutz, Landesstelle für Brand-
verhütung des Bundeslandes Niederösterreich, vom 21. Jänner 2026**

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

ad Gutachten des Amtssachverständigen für Forsttechnik vom 21. Jänner 2026

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

Hinsichtlich der Ersatzaufforstungsflächen teilen wir mit, dass wir derzeit keine konkreten Flächen, die sich als Ersatzaufforstungsflächen eignen, bekannt geben können. Wir teilen mit, dass diesbezüglich Abstimmungen mit der Gemeinde Tattendorf erfolgen. Sobald konkrete Flächen zur Verfügung stehen, werden diese der Behörde mitgeteilt.

ad Gutachten des Amtssachverständigen für Bautechnik vom 21. Jänner 2026

Zum Auflagenvorschlag a) führen wir aus:

Das Vorhaben wird unter der Leitung einer „§ 40-Person“ umgesetzt, darüber hinaus wird eine örtliche Bauaufsicht beauftragt, welche aber nicht im Verzeichnis als „§ 40-Person“ geführt wird.

Zum Auflagenvorschlag b) führen wir aus:

Der Inhalt der „§ 34b-Prüfbescheinigung“ bzw. einer diese vollinhaltlich ersetzende Erklärung der leitenden „§ 40-Person“ ist gesetzlich vorgegeben. Dieser zwingenden rechtlichen Vorgabe dürfen Bescheidaufgaben nicht widersprechen.

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

Wir ersuchen um Übermittlung der Verhandlungsschrift (per E-Mail an michaela.haas@oebb.at).

K) Bescheid

Die Verhandlungsleiterin verkündet folgenden

Bescheid

Es wird wie folgt entschieden:

Spruch

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat Kommissionsgebühren in der Höhe von **€ 938,40** [68 halbe Stunden à € 13,80] innerhalb von zwei Wochen ab Rechtskraft dieses Bescheides mit dem beigeschlossenen Zahlschein an das Amt der NÖ Landesregierung zu entrichten.

Rechtsgrundlagen:

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

Begründung

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren stützt sich auf die angeführten Bestimmungen.

Rechtsmittelbelehrung

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

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

Die Höhe der Pauschalgebühr für Beschwerden, Wiedereinsetzungsanträge und Wiederaufnahmeanträge (samt Beilagen) beträgt 50 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 für Österreich (IBAN wie zuvor) anzugeben oder auszuwählen. Weiters sind die Steuernummer/Abgabenkontonummer 109999102, die Abgabenart „EEE-Beschwerdegebühr“, das Datum des Bescheides als Zeitraum und der Betrag anzugeben.

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

Für die Landeshauptfrau
Mag. Riebenbauer

Auf das Verlesen der Verhandlungsschrift wurde verzichtet.

Der Verhandlungsleiterin bleibt die Verbesserung der Verhandlungsschrift in orthographischer und stilistischer Hinsicht vorbehalten.

Da die Verhandlungsschrift elektronisch erstellt wurde, unterblieb die Unterfertigung der Verhandlungsschrift.

Ende der Verhandlung: 16.30 Uhr
(Mittagspause 12.00 Uhr bis 12.30 Uhr)

Dauer der Verhandlung: 14 halbe Stunden

Anwesenheit:

- des nichtamtlichen Sachverständigen für Erschütterungstechnik (von 9.00 Uhr bis 10.00 Uhr)	2 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Forsttechnik (von 9.00 Uhr bis 12.30 Uhr)	6 halbe Stunden
- des Sachverständigen für Brandschutz (von 9.00 Uhr bis 13.00 Uhr)	7 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Lärmtechnik (von 9.00 Uhr bis 13.30 Uhr)	8 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik (von 9.00 Uhr bis 15.30 Uhr)	12 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Bautechnik (von 9.00 Uhr bis 16.30 Uhr)	14 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Elektrotechnik (von 9.00 Uhr bis 16.30 Uhr)	14 halbe Stunden
- der Verhandlungsleiterin (vom 9.00 Uhr bis 16.30 Uhr)	14 halbe Stunden