

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG IM VEREINFACHTEN VERFAHREN

**ÖBB-Infrastruktur und Land Niederösterreich
Direktanbindung Horn (DAH)**

**TEILGUTACHTEN
EISENBAHNBAU INKL. EISENBAHNKREUZUNGEN,
SOWIE STRASSEN UND EISENBAHNBETRIEB**

Verfasser:

DI Thomas Setznagel

Montessoriweg 6

8811 Scheifling

08.01.2026

**Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht,
WST1-UG-84**

Inhalt

1.	Einleitung.....	3
1.1	Beschreibung des Vorhabens.....	3
1.2	Rechtliche Grundlagen:	6
2.	Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur.....	8
3.	Fachliche Beurteilung	12
3.1	Sind die vorgelegten Unterlagen aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar?	13
3.2	Wurde die Vorgangsweise der Projektwerberin bei der Auswahl der bevorzugten Trassenvariante entsprechend beschrieben und schlüssig begründet?	16
3.3	Wurde der Untersuchungsraum nachvollziehbar und nach dem Stand der Technik abgegrenzt?	24
3.4	Werden die fachlichen Unterlagen, die der Trassenauswahl durch die Projektwerberin zugrunde gelegt wurden, entsprechend dokumentiert und dargelegt?	25
3.5	Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Verkehrsplanungen (Bundes-, Landesverkehrskonzept, Verkehrskonzepte der Gemeinden etc.) zu beurteilen?	26
3.6	Werden die einschlägigen Gesetze, Richtlinien und Normen eingehalten und entspricht das Vorhaben dem Stand der Technik?	31
3.7	Kommt es zu einer Beeinflussung des bestehenden Schienennetzes durch das ggst. Vorhaben und wie wird diese bewertet?	36
3.8	Kommt es zu einer Beeinflussung des bestehenden Straßen- und Wegenetzes durch das ggst. Vorhaben und wie wird diese bewertet?	46
3.9	Werden dingliche Rechte von Nachbarn/Nachbarinnen oder Dritten gefährdet?	57
3.10	Ist aus fachlicher Sicht die Vorschreibung von Bedingungen, Befristungen und Auflagen, Projektsänderungen oder -ergänzungen erforderlich?	57
3.11	Gibt es aus Ihrem Fachbereich Bedenken gegen das Vorhaben, wenn ja, welche?	58
4.	Unterfertigung	58

1. Einleitung

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Für die Direktanbindung der Bezirkshauptstadt Horn an die FJB und Verdichtung des Angebotes von Wien Franz-Joseph-Bahnhof nach Gmünd bzw. Horn wird die Strecke der Kampthalbahn zwischen Horn und Sigmundsherberg erneuert bzw. durch eine Neulage am Nordkopf des Bahnhofes Sigmundsherberg eingebunden.

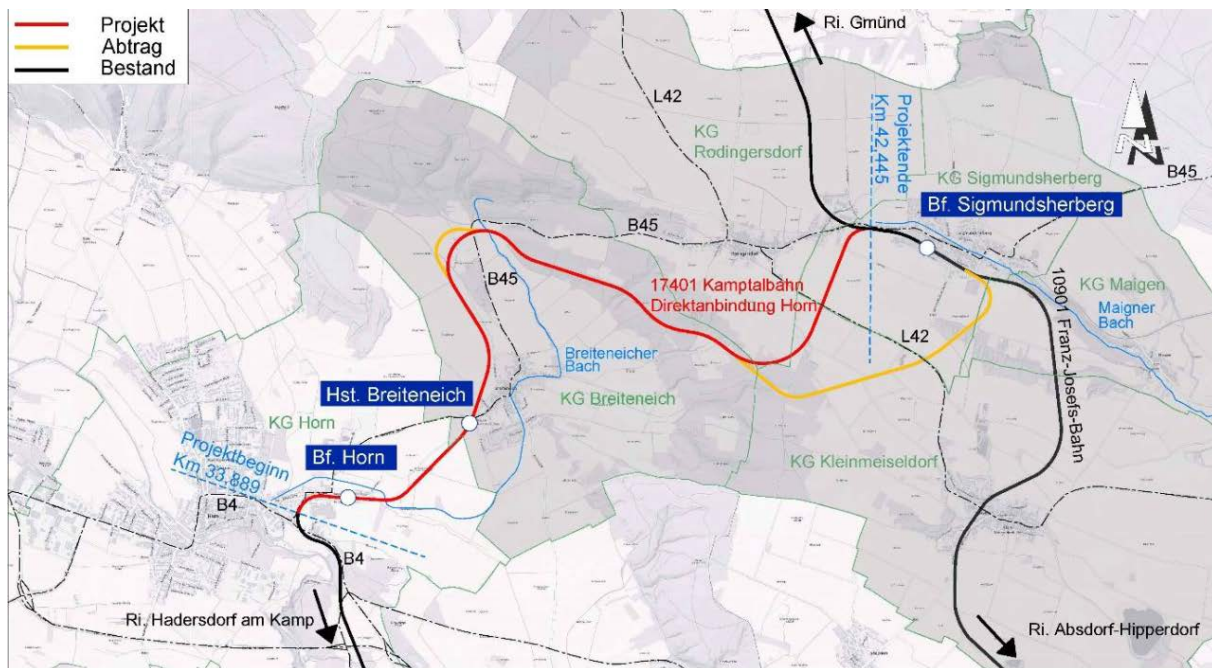


Abbildung: Übersicht Vorhaben

Dazu sind zusammengefasst nachfolgende Infrastrukturmaßnahmen entlang der Strecke vorgesehen:

- Anhebung der örtlich zulässigen Geschwindigkeit durch Einsatz erhöhter Seitenbeschleunigung bis zu $1,0 \text{ m/s}^2$ nur für Fahrzeuge $\leq 18 \text{ t}$ (Achslastgruppe B);
- Errichtung eines neuen Schleifengleises von Sigmundsherberg in Richtung Horn;
- Trassierungsänderungen der Bestandsstrecke zur Erreichung des Projekt-VzG;
- Elektrifizierung der Strecke von Sigmundsherberg nach Horn;
- Herstellung des Unterbaus und der Entwässerungsanlagen;
- Abtrag des bestehenden Streckengleises von ca. km 40,500 bis inklusive Bestandsweiche 5 Bf. Sigmundsherberg;
- Adaptierung der bestehenden Haltestelle Breiteneich inkl. der Errichtung eines Randbahnsteiges mit niveau- und barrierefreiem Bahnsteigzugang;
- Anpassungen am Straßennetz im gesamten Projektgebiet;

- Auflassung sämtlicher nicht öffentlicher Eisenbahnübergänge;
- Anpassung der Eisenbahnkreuzungen bei km 35,828 (bereits errichtet) und km 36,035 (vorliegender Bescheid) und Neubau einer Eisenbahnkreuzung bei km 39,455;
- Neubau, Umbau oder Adaptierung sämtlicher Brücken und Durchlässe im Streckenabschnitt.

Infrastrukturmaßnahmen Bf. Horn:

- Abtrag des bestehenden Aufnahmegebäudes sowie des Gütermagazines und der Verladerampe;
- Errichtung eines Zugangsbauwerkes inkl. Wartebereich und Kundensanitäranlage;
- Errichtung eines kombinierten Randbahn- und Bussteiges neben dem Gleis 4 mit einer Länge von 160 m und Höhe von 55 cm ü. SOK;
- Tausch der Weichenform der Weichen 1 und 3 am Ostkopf zur Erhöhung der Einfahrtsgeschwindigkeit auf 60km/h;
- Errichtung einer Weichenverbindung von Gleis 2 auf Gleis 4;
- Zubau eines Ladegleises 5a rechts von Gleis 3 und eines Verladeplatzes;
- Erweiterung der Park+Ride-Anlage sowie Bike & Ride Anlage;
- Anpassung der Einbindung von der B45 und des Zufahrtsbereiches zum Bahnhof sowie des Bahnhofsvorplatzes und der Busumkehrschleife;
- Elektrifizierung des Bahnhofes.

Infrastrukturmaßnahmen Bf. Sigmundsherberg:

- Einbindung des Schleifengleises der Direktanbindung in das Bahnhofsgleis 5;
- Teilweise Neulage vom Gleis 5b im Bereich der Weiche 68neu;
- Abtrag des bestehenden Gleises 7b und Neulage des Gleises 7b als Ausziehgleis sowie Verschiebung der nördlichen Weichenverbindung Weiche 69n-Weiche 70n von Gleis 5b auf Gleis 1 und Erneuerung der südlichen Weichenverbindung Weiche 67n-Weiche 66 von Gleis 5b auf Gleis 1;
- Abtrag der Einbindung der Kamptalbahn inkl. Abtrag der Weichen 5, 7 und 16;
- Errichtung des Gleises 7a am Ostkopf inkl. Schutzweiche 10 und Anpassung der Weichenharfe Weichen 9 bis Weiche 14;
- Errichtung der Oberleitung im Bereich der neuen Gleise und Weichen.

Querschnittsgestaltung

Hauptgleis 1:

- Lichtraum: Lichtraumprofil LRP 1;
- Streckenklasse: E5;

- Planumsbreite:
 - mit Kabeltrog Gr. III 4,5 m ab Gleisachse;
 - ohne Kabeltrog 4,5 m ab Gleisachse;
- Planumsneigung:
 - bei oberer ungebundener Tragschicht: 5%;
- Obere Traagschicht:
 - bei oberer ungebundener Tragschicht: 10 cm;
- Untere ungebundene Tragschicht:
 - Regelstärke: 30 cm;
 - Kabeltrog: Größe III (rechts oder links der Bahn);
 - Entwässerung: Bahngräben, Drainagen und Versickerungsmulden.

Bedienungsräume

Die Bedienungsräume werden unter Einhaltung der EisbAV von 1,70 m – 2,50 m von der Gleisachse (Abstandsangaben ohne allfällige Bogenzuschläge) auf Höhe der Schwellenoberkante angeordnet.

Die Oberflächengestaltung der Verschiebebahnsteige erfolgt in Form einer 10 cm starken Schicht aus feinkörnigem Schotter (zum Beispiel Abfallgemühle).

Elektrotechnische Anlagen

Gemäß dem derzeitigen Stand der Planungen, in Abstimmung mit den SFE Fachdiensten und unter Berücksichtigung des Bestandes der Kabelwege, wurde nachfolgende Festlegung bzgl. der Hauptkabelwege getroffen:

- Streckenbereiche: KKV III l.d.B. oder r.d.B.

Bahnhofsgebiete: in den Bahnhöfen werden die Kabelwege zu den neuen Signalen etc. verlängert bzw. adaptiert.

1.2 Rechtliche Grundlagen:

§3 Abs. 3 UVP-G 2000 gibt Folgendes vor:

... (3) Wenn ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, sind die nach den bundes- oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen von der Behörde (§ 39) in einem konzentrierten Verfahren mit anzuwenden (konzentriertes Genehmigungsverfahren).

Aus materieller (inhaltlicher) Sicht sind gemäß § 12a UVP-G 2000 bei der Erstellung der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen die Anforderungen des § 17 Abs. 2 und 5 des UVP-G 2000 zu berücksichtigen:

.... (2) Soweit dies nicht schon in anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehen ist, gelten im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zusätzlich nachstehende Genehmigungsvoraussetzungen:

- 1. Emissionen von Schadstoffen, einschließlich der Treibhausgase Kohlenstoffdioxid (CO₂), Methan (CH₄), Distickstoffoxid (N₂O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (H-FKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (P-FKW), Schwefelhexafluorid (SF₆) und Stickstofftrifluorid (NF₃), sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,*
- 2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die*
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden,*
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder*
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen,*
- 3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.*

Der Entscheidung sind die vom Vorhaben voraussichtlich ausgehenden Auswirkungen zugrunde zu legen. Für gemäß § 4 Emissionszertifikatgesetz 2011 (EZG 2011) genehmigte

Anlagen dürfen gemäß Z 1 keine Emissionsgrenzwerte für direkte Emissionen der in Anhang 3 EZG 2011 jeweils genannten Treibhausgase vorgeschrieben werden, außer es ist erforderlich, um eine erhebliche lokale Umweltverschmutzung zu vermeiden.

.... (5) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Beachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Bei Vorhaben der Energiewende darf eine Abweisung nicht ausschließlich aufgrund von Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds erfolgen, wenn im Rahmen der Energieraumplanung eine strategische Umweltprüfung durchgeführt wurde. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten. Dabei gelten Vorhaben der Energiewende als in hohem öffentlichen Interesse.

2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur

Für die Beurteilung wurden insbesondere folgende Gesetze, Verordnungen und Richtlinien herangezogen:

- Eisenbahngesetz 1957 (EisbG 1957 idF BGBl. I Nr. 115/2024),
- Eisenbahnverordnung 2003 (EisbVO 2003), idF BGBl. II Nr. 156/2014,
- Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV), BGBl. II Nr. 128/2008,
- Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung (EisbBBV), BGBl. II Nr. 156/2014,
- Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV), idF BGBl. II Nr. 300/2023,
- Verordnung genehmigungsfreier Eisenbahn-Vorhaben (VgEV), BGBl. II Nr. 425/2009,
- Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2017 (AVO Verkehr 2017) idF BGBl. II Nr. 490/2021,
- Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV) idF BGBl. II Nr. 471/2021,
- Arbeitsstättenverordnung (AstV) BGBl. II Nr. 256/2009, idF BGBl. II Nr. 309/2017
- ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG) idF BGBl. I Nr., 100/2018
- Bauarbeitenkoordinationsgesetz (BauKG), idF BGBl. I Nr., 72/2016
- Arbeitsmittelverordnung (AM-VO), BGBl. II Nr. 21/2010,
- Kennzeichnungsverordnung (KennV), BGBl. II Nr. 101/1997, idF BGBl. II Nr. 184/2015
- Verordnung über die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (DOK-VO), BGBl. II Nr. 53/1997,
- Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO 1960), idF BGBl. I Nr. 90/2023
- Bodenmarkierungsverordnung, idF BGBl. II Nr. 370/2002
- R3 „EisbAV, Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung Text & Erläuterungen“ Merkblatt der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau, idF vom 01.03.2023,
- R8 ÖBB 40 Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz, der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau, Stand 01.03.2022,
- R10 Eisenbahnanlagen, Schwerpunktkonzept aus Sicht des ArbeitnehmerInnenschutzes, Stand 01.11.2023,
- R20, Organisation Eisenbahnbaustellen; Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen bei den Österreichischen Bundesbahnen DB 601.02 (DA 30.04.15) der Versicherungsanstalt öffentliche Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau mit Stand vom 01.03.2022,
- Verordnung explosionsfähige Atmosphären (VEXAT) BGBl. II Nr. 33/2012, idF BGBl. II Nr. 186/2015
- Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems,

- Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union vom 11.05.2016 in Kraft,
- 1299/2014/EU TSI INF: Verordnung der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union
- (EU) 2019/776: Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1299/2014, (EU) Nr. 1301/2014, (EU) Nr. 1302/2014, (EU) Nr. 1303/2014 und (EU) 2016/919 der Kommission
- sowie des Durchführungsbeschlusses 2011/665/EU der Kommission im Hinblick auf die Angleichung an die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates und Umsetzung der in dem Delegierten Beschluss (EU) 2017/1474 der Kommission festgelegten spezifischen Ziele.
- TSI-PRM: Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
- TSI Energie: Entscheidung 2008/284/EG der Kommission vom 06. März 2008 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems Energie des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (TSI ENE)
- 1301/2014/EU TSI ENE: Verordnung der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Energie“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union
- ÖBB-Regelwerk 01: „Entwerfen von Bahnanlagen“
- Regelwerk 02: „Übergreifende Planungsgrundlagen“
- Regelwerk 03: „Personenverkehrsanlagen“
- Regelwerk 06: „Instandhaltungspläne Grundsätze“
- Regelwerk 07: „Oberbau“
- Regelwerk 08: „Konstruktiver Ingenieurbau“
- Regelwerk 09: „Unterbau / Geotechnik“
- Regelwerk 11: „Hochbau“
- Regelwerk 12: „Energietechnik, Bahnstrom, Fernwirk- und Leittechnik“
- Regelwerk 13: „Leit- und Sicherungstechnik“
- Regelwerk 14 „Telekom“
- ÖBB – Regelwerk 90 01 Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz
- ÖBB – Regelwerk 90 02 Merkblätter zum Schutz gegen Gefahren des Bahnbetriebes
- Regelpläne der Fachdienste der ÖBB-Infrastruktur AG
- Eisenbahnspezifische Regelwerke wie Dienstvorschriften, Dienstbehelfe, Richtlinien, Regelzeichnungen und Technische Richtlinien sowie sicherungstechnische Verfügungen der ÖBB
- ÖNORM B1600, Barrierefreies Bauen – Planungsgrundsätze idgF
- Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen RVS idgF
- NÖ Straßengesetz 1999, idF LGBl Nr 104/2025
- OIB-Richtlinien 1 bis 6 idgF

Für die Fachbereiche Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen- und Eisenbahnbetrieb wurden insbesondere folgende Projektunterlagen zur Erstellung des Gutachtens herangezogen:

- Teil 1 - Übersichten
- Teil 2 – Umweltverträglichkeitserklärung
- Teil 3 - Umweltfachbeiträge zur UVE (insbesondere Verkehrsuntersuchung)
- Teil 4 – Materienrechtliche Einreichunterlagen mit
 - o Unterlagen gem. EisebG mit
 - Allgemeines
 - Streckenplanung
 - Entwässerungsplanung
 - Streckenausrüstung
 - Kunstbautenplanung
 - Hochbautenplanung
 - Straßenplanung
 - Bauphase
 - Kataster und Parteienverzeichnisse

Weitere verwendete Unterlagen:

- Handout über die Bereisung sowie Teilnahme an der Bereisung am 30.09.2024
- Stellungnahme zur Vollständigkeit vom Fachbereich Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen- und Eisenbahnbetrieb vom 28.04.2025
- Stellungnahme zur Vollständigkeit Revision 01 vom Fachbereich Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen- und Eisenbahnbetrieb vom 21.10.2025

Vorgehensweise, Methode bei der Erstellung des Teilgutachtens, Abgrenzung des Fachgebietes zu anderen Fachgebieten:

Das Fachgebiet Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, sowie Straßen- und Eisenbahnbetrieb ist von der Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. von den Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter und somit vom Erfordernis der Umweltverträglichkeitserklärung nur mittelbar betroffen.

Dies deshalb, da das konkrete, in der UVP zu behandelnde Vorhaben entsprechende Auswirkungen auf die im UVP-Gesetz dargelegten Schutzgüter wie auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume Boden, Wasser, Luft und Klima, auf die Landschaft, auf Sach- und Kulturgüter hat oder haben kann. Die vom Vorhaben ausgelösten konkreten Auswirkungen auf die Schutzgüter werden von den jeweiligen, dafür fachlich zuständigen Sachverständigen beurteilt und bewertet.

Das Fachgebiet Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, sowie Straßen- und Eisenbahnbetrieb ist jedoch im Sinne der Wechselwirkungen zwischen Zielvorgabe und Umsetzung des Vorhabens sowie den Auswirkungen auf die Schutzgüter und den diesbezüglich erforderlichen Maßnahmen mittelbar

von den Aufgaben der Umweltverträglichkeitsprüfung und der Umweltverträglichkeitserklärung betroffen.

Die Erstellung des Fachbeitrages erfolgte auf Grundlage der seitens NOEL zur Verfügung gestellten Fragenkataloges. Befund und Gutachten wurden unter Berücksichtigung der geltenden Gesetze, Verordnungen und Richtlinien in Bezug auf die Auswirkungen des Vorhabens auf die Fachgebiete Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, sowie Straßen- und Eisenbahnbetrieb erstellt.

In den Teilbereichen Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen geht es um die eisenbahnbautechnische Funktionsfähigkeit des Projektes mit der Zielsetzung, eine leistungsfähige, wirtschaftliche und wettbewerbsfähige Infrastruktur für den Schienengüter- und den Schienenpersonenverkehr durch die Bereitstellung der dafür erforderlichen Eisenbahnanlagen zu schaffen sowie um die eisenbahnbautechnischen Fragen des Projektes im Zusammenhang mit der UVE.

Im Teilbereich Eisenbahnbetrieb geht es um die eisenbahnspezifische Funktionsfähigkeit des Projektes mit der Zielsetzung, eine leistungsfähige, wirtschaftliche und wettbewerbsfähige Infrastruktur für den Schienengüter- und den Schienenpersonenverkehr durch die Bereitstellung der dafür erforderlichen Eisenbahnanlagen zu schaffen sowie um die eisenbahnbetrieblichen Fragen des bautechnischen Projektes im Zusammenhang mit der UVE.

Der Teilbereich Straße umfasst die Auswirkungen des Projektes auf das betroffene Wegenetz in Hinblick auf die Gewährleistung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf dem öffentlichen Straßennetz infolge des Streckenausbaues im gegenständlichen Bauvorhaben „Direktanbindung Horn“.

Des Weiteren werden die Auswirkungen des Bahnausbaus auf das öffentliche Straßennetz behandelt sowie die straßenbaulichen Erfordernisse, die teilweise nicht von der Projektwerberin angestrebt werden, aber verkehrstechnisch notwendig sind, auf Einhaltung der Richtlinien überprüft.

In den Fachbereichen Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, sowie Straßen- und Eisenbahnbetrieb erfolgt die Begutachtung der generellen Funktionsfähigkeit der verkehrstechnischen und straßenbaulichen Maßnahmen.

Nicht behandelt werden im Fachgebiet Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen, sowie Straßen- und Eisenbahnbetrieb die elektrotechnischen Belange insbesondere im Hinblick auf die elektromagnetische Verträglichkeit. Diesbezüglich wird auf die Begutachtungen in den dafür relevanten Fachgebieten, wie Elektrotechnik und Humanmedizin verwiesen. Ebenso wird betreffend etwaiger Auswirkungen in Hinblick auf Erschütterungen auf die diesbezügliche Begutachtung durch den SV für Erschütterung verwiesen.

3. Fachliche Beurteilung

Das Teilgutachten wird für die Errichtungsphase, die Betriebsphase und die Störfallbetrachtung gegliedert in Befund-Gutachten-Auflagen erstellt.

1. Sind die vorgelegten Unterlagen aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar?
2. Wurde die Vorgangsweise der Projektwerberin bei der Auswahl der bevorzugten Trassenvariante entsprechend beschrieben und schlüssig begründet?
3. Wurde der Untersuchungsraum nachvollziehbar und nach dem Stand der Technik abgegrenzt?
4. Werden die fachlichen Unterlagen, die der Trassenauswahl durch die Projektwerberin zugrunde gelegt wurden, entsprechend dokumentiert und dargelegt?
5. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Verkehrsplanungen (Bundes-, Landesverkehrskonzept, Verkehrskonzepte der Gemeinden etc.) zu beurteilen?
6. Werden die einschlägigen Gesetze, Richtlinien und Normen eingehalten und entspricht das Vorhaben dem Stand der Technik?
7. Kommt es zu einer Beeinflussung des bestehenden Schienennetzes durch das ggst. Vorhaben und wie wird diese bewertet?
8. Kommt es zu einer Beeinflussung des bestehenden Straßen- und Wegenetzes durch das ggst. Vorhaben und wie wird diese bewertet?
9. Werden dingliche Rechte von Nachbarn/Nachbarinnen oder Dritten gefährdet?
10. Ist aus fachlicher Sicht die Vorschreibung von Bedingungen, Befristungen und Auflagen, Projektsänderungen oder -ergänzungen erforderlich?
11. Gibt es aus Ihrem Fachbereich Bedenken gegen das Vorhaben, wenn ja, welche?

3.1 Sind die vorgelegten Unterlagen aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar?

Befund:

Die Ausarbeitungen und die Schlussfolgerungen sind

- in den Unterlagen der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE)
- mit den zugehörigen Fachbeiträgen zur Umweltverträglichkeit (themenbezogene weiterführende Ausarbeitungen)
- und den Technischen Unterlagen des Bauentwurfs gem. Eisenbahngesetz für die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

dargelegt.

Insbesondere sind für die Fachbereiche Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen- und Eisenbahnbetrieb in den Technischen Unterlagen des Bauentwurfs die Projekt-darlegungen umfassend dargestellt und in folgenden, für das Fachgebiet wesentlichen Einlagen, enthalten:

- Teil 1 - Übersichten
- Teil 2 – Umweltverträglichkeitserklärung
- Teil 3 - Umweltfachbeiträge zur UVE (insbesondere Verkehrsuntersuchung)
- Teil 4 – Materienrechtliche Einreichunterlagen mit
 - o Unterlagen gem. EisebG mit
 - Allgemeines
 - Streckenplanung
 - Entwässerungsplanung
 - Streckenausrüstung
 - Kunstbautenplanung
 - Hochbautenplanung
 - Straßenplanung
 - Bauphase
 - Kataster und Parteienverzeichnisse

Die vorgelegten Unterlagen zur Gestaltung der Eisenbahnanlagen, Nebenanlagen und Straßen entsprechen aus Sicht der Fachbereiche Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen- und Eisenbahnbetrieb dem Stand der Technik.

Die baulichen Anlagen des Infrastrukturprojektes ermöglichen im Zusammenspiel mit den restlichen Ausbaumaßnahmen auf der Kamptalbahn und der Franz-Josefs-Bahn:

- Herstellung einer funktionalen Verknüpfung von Horn nach Wien durch die Schaffung einer direkten Anbindung und einer leistungsfähigen Personennahverkehrsachse
- Steigerung der Attraktivität der Kamptalbahn mittels Fahrzeitverkürzung zwischen Horn – Wien und damit Generierung eines zusätzlichen Pendlerpotentials und Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse der Kunden
- Direkte Zugverbindungen Horn – Wien im Personen- und Güterverkehr
- Direkte Anbindung der Bezirkshauptstadt Horn an die Franz-Josef-Bahn
- Verdichtung des Angebots und Steigerung der Betriebsqualität auf der bestehenden Kamptalbahn
- Elektrifizierung des Abschnitts der Kamptalbahn zwischen Horn und Sigmundsherberg
- Fahrzeitverkürzung durch Beseitigung des aufwendigen Wendens („Stürzen“) von Personen und Güterzügen im Bf Sigmundsherberg
- Erhöhung des Fahrgastkomforts durch umsteigefreie Verbindung von Horn nach Wien
- Reduktion der CO₂-Emissionen durch die Streckenelektrifizierung und in weiterer Folge Begünstigung von Verkehrsverlagerungseffekten
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Ballungszentren, insbesondere Verbindungen nach Wien
- Aufwertung der Schienenverkehrsanbindung nordwestlich von Wien, insbesondere aus dem Waldviertel
- Entlastung des Systems Straße bzw. Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene
- tagesdurchgängiger 60 Minuten Takt Wien Franz-Josefs-Bf nach Horn
- 30 Minuten Takt Wien Franz-Josefs-Bf nach Horn in den Hauptverkehrszeiten
- Verkürzung der Reisezeit zwischen Wien Franz-Josefs-Bf und Horn
- Erhöhung der Sicherheit bei Eisenbahnkreuzungen und nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen durch Auflassungen bzw. Sicherungsbauwerke
- Ersatz des schienengleichen und nicht barrierefreien Bahnsteigzuganges im Bf. Horn und in der bestehenden Haltestelle Breitenreith durch einen barrierefreien und niveaufreien Bahnsteigzugang

Für den Bauablauf wird angegeben, dass

- in Abstimmung mit dem VOR bauphasenbegleitende Anpassungen des sekundären ÖPNV-Angebots (Führung Buslinien) vorgenommen werden.
- die Zufahrten zu den Baufeldern sollen in Abstimmung mit den Standortgemeinden weitestgehend auf dem höherrangigen Straßennetz sowie möglichst innerhalb des Baufelds erfolgen.
- zur Erreichung von Inselbaufeldern zum Teil provisorische Gleisüberfahrten vorgesehen sind.
- während der Bauzeit im betroffenen Streckenabschnitt keine Ausweitung des derzeitigen Nahverkehrsangebots vorgesehen ist.

Für den Bauablauf wird angegeben, dass sich die Herstellung in 4 Bauphasen mit einer Gesamtbaudauer von 28 Monaten gliedern wird. Die Zu- und Abfahrten zu den einzelnen Baufelder sind in den Übersichtslageplänen mit Baustellenzufahrten und Einrichtungsflächen (Einlagen 481_01 und 481_02) dargestellt.

Die eisenbahnbetrieblichen Bauphasen sind im Bau- und Betriebsphasenschema (Einlage 483) planlich dargestellt.

Gutachten:

Die Unterlagen der UVE und die Technischen Unterlagen des Bauentwurfs korrespondieren untereinander und sind hinsichtlich der Eisenbahnanlagen aus Sicht des Fachbereiches Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen in Bezug auf die Umweltverträglichkeit jedenfalls widerspruchsfrei.

Die vorgelegten Unterlagen und die daraus resultierenden Schlussfolgerungen sind aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar.

Das vorgesehene Bauvorhaben sieht eine dem Stand der Technik gestaltete leistungsfähige interoperable Strecke vor, die wesentlich zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung im Raum Horn – Wien beiträgt.

Die vorgesehenen straßenbaulichen Maßnahmen beinhalten die Entwurfparameter und die Darstellung der Bestandssituation sowie die Landes- und Gemeindestraßen, die die Bahntrasse queren. Die Trassierung und der Ausbau dieser Straßenabschnitte erfolgt nach den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen.

Aus fachlicher Sicht ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

3.2 Wurde die Vorgangsweise der Projektwerberin bei der Auswahl der bevorzugten Trassenvariante entsprechend beschrieben und schlüssig begründet?

Befund:

Entsprechend Umweltverträglichkeitserklärung (Einlage 201) wurden folgende Varianten geprüft:

- Unterbleiben des Vorhabens (Nullvariante)
- Variante 1
- Variante 2

Die Varianten sind in der UVE wie folgt beschrieben:

Nullvariante:

Bei Unterbleiben des Vorhabens könnte eine direkte Verbindung von Horn nach Wien Franz-Josefs-Bahnhof nicht umgesetzt werden. Die vorgesehene VzG-Anhebung und die damit verbundene Verkürzung der Fahrzeiten sowie die Attraktivierung des Standorts Horn und der Haltestelle Breiteneich durch die Modernisierung dieser Verkehrsstationen würden ausbleiben. Ebenso würde eine geringere Anzahl an Eil- und Regionalzügen als bei Umsetzung des Vorhabens der „Direktanbindung Horn“ resultieren.

Variante 1:

Bei Variante 1 würde die Trasse der Kampthalbahn über eine neu zu errichtende Schleife auf der freien Strecke zwischen Eggenburg und Sigmundsherberg an die Franz-Josefs-Bahn angeschlossen werden. Diese „Schleife Eggenburg“ würde bei ca. Bestands-Bahn-km 41,0 von der bestehenden Kampthalbahn im bewaldeten Bereich zwischen Rodingersdorf und Klein-Meiseldorf abspringen. Die neue Trasse würde auf ca. 3,0 km in Richtung der bestehenden Franz-Josefs-Bahn zuerst ebenerdig und im weiteren Verlauf in einem bis zu 10 m tiefen Geländeeinschnitt verlaufen. Aus betrieblicher Sicht wäre mit der Anbindung der Bestandsstrecke nach Sigmundsherberg ein Kreuzungsbahnhof „Breiteneich“ auf der neuen Bahntrasse kurz vor der Einbindung in die Franz-Josefs-Bahn vorzusehen. Ebenso würde der Abschnitt der Franz-Josefs-Bahn zwischen Eggenburg und Sigmundsherberg aus betrieblichen Gründen (Überholen und Kreuzen von Zügen auf der Strecke der Franz-Josefs-Bahn) zweigleisig ausgebaut werden müssen, da der Bf. Eggenburg jene Verkehrsstation darstellen würde, in welcher Züge auf der Franz-Josefs-Bahn vereinigt bzw. getrennt werden können. Die Bestandsstrecke der Kampthalbahn im Abschnitt der neuen Schleife Eggenburg bis Sigmundsherberg würde für Umleitungsverkehre erhalten bleiben.

Die neue Trasse würde die L 1205 sowie eine Hochspannungsleitung queren. Darüber hinaus würde die Einbindung der Schleife Eggenburg in die Franz-Josefs-Bahn in unmittelbarer Nähe zum Natura 2000-Gebiet „Kamp- und Kremstal“ erfolgen.



Abbildung 5 aus Umweltverträglichkeitserklärung (Einlage 201)

In Bezug auf den Wirkfaktor Lärm könnten sich durch Variante 1 mehr betroffene Anrainer im Siedlungsbereich zum zweigleisigen Ausbau ergeben. Die Querung der Straße L1205 durch die Trasse könnte zudem zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen in Stockern oder Klein-Meiseldorf beitragen.

Hinsichtlich Erschütterungsimmissionen wären bei dieser Variante potenzielle Auswirkungen auf Gebäude in Kleinmeiseldorf und Eggenburg zu untersuchen gewesen, die aber – falls überhaupt erforderlich – mit Maßnahmen zu beherrschen gewesen wären.

Die Auswirkungen im Fachbereich Elektromagnetische Felder liegen nach einer Grobbetrachtung in dieser Variante ähnlich zu den Auswirkungen des eingereichten Projekts.

Aus Sicht des Fachbereichs Luft und Klima würde durch diese Variante eine zum Projekt ähnliche Veränderung der Immissionssituation durch luftfremde Stoffe als auch Emission durch Treibhausgasemissionen entstehen, wobei sich die Zusatzbelastungen für die Bauphase verlagern. Bezüglich des Mikroklimas kann die Aussage getroffen werden, dass sich auf Grund des entfallenden Rückbaus der Gleisanlagen bei gleichzeitigem Neubau zusätzliche versiegelte Flächen entstehen, welche in ihrem Nahbereich Auswirkungen durch den strahlungsbedingten Temperaturhaushalt im unmittelbaren Nahbereich des Gleiskörpers bewirken.

Hinsichtlich Licht, Blendung und Beschattung würden sich bei dieser Varianten keine relevanten Unterschiede in den Auswirkungen ergeben.

Die möglichen Auswirkungen bei Umsetzung von Variante 1 durch die „Schleife Eggenburg“ sind aus Sicht des Fachbereichs Raumnutzung (Siedlungsraum, Freizeit und Erholung) gering, da nur land- und forstwirtschaftliche Flächen betroffen sind. Zu berücksichtigen wären etwaige Auswirkungen auf das geplante Siedlungserweiterungsgebiet der Gemeinde Meiseldorf. Durch den zweigleisigen Ausbau bei Variante 1 könnten sich Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet von Klein- Meiseldorf ergeben.

Hinsichtlich Agrarwesen würde mehr landwirtschaftliche Nutzfläche beansprucht werden: sowohl durch die Gleiszulegung als auch den Bereich von rund 2,5 km durch landwirtschaftlich genutztes Gebiet werden Acker- und Grünlandflächen benötigt. Zudem bedingt ein bis zu 10 m tiefer Einschnitt entsprechende Böschungen, wodurch weitere landwirtschaftlich genutzte Flächen verloren gehen. Es ist davon auszugehen, dass die Grundbeanspruchung bei Umsetzung von Variante 1 deutlich mehr als die im Rahmen des Projekts erforderlichen rund 9,8 ha landwirtschaftliche Fläche beträgt. Insbesondere da für den westlichen Teilbereich die gleichen Wirkungen wie beim eingereichten Projekt gegeben sind. Zusätzliche Zerschneidungen und das Verbleiben von zahlreichen Rest- und Zwickelflächen ist zu erwarten.

Hinsichtlich der Waldnutzung sind ähnliche Auswirkungen wie beim eingereichten Projekt zu erwarten, da auch hier derzeit unzerschnittene Waldflächen beansprucht werden und der westliche Teilbereich ebenso umgesetzt wird.

Der zweigleisige Ausbau zwischen Sigmundsherberg und Eggenburg würde westlich von Eggenburg die Barrierewirkung auf 2,4 km Länge erhöhen. Die Trasse westlich von Kleinmeisdorf würde einen wildökologisch von größeren Infrastrukturprojekten unbeeinflussten Bereich zwischen Maria Dreieichen und Sigmundserberg zerschneiden und den Wald im Bereich Rohrgraben tangieren. Im Vergleich zum Projekt, welches im Bereich Sigmundsherberg eine Infrastrukturbündelung von Bahn und Siedlungsbereich erkennen lässt, sind für Variante 1 stärkere Wirkungen hinsichtlich Flächenbeanspruchung und Trennwirkung zu prognostizieren.

Hinsichtlich der Offenlandbiotope weist diese Variante eine deutlich höhere Flächenbeanspruchung auf, da die neu zu errichtende Trasse zu einem Großteil (ca. 2,5 km) durch die Agrarlandschaft führt. Im eingereichten Projekt sind dies im Vergleich ca. 1,4 km. Auch ist der geländebedingte Einschnitt bei dieser Variante mit 10 Metern, deutlich tiefer und stellt daher aufgrund der dadurch bedingten größeren Einschnittsböschungen einen erheblich höheren Flächenverbrauch für Tier- und Pflanzenlebensräume des Offenlandes dar. Infolge der Gleiszulegung sind bei Verwirklichung dieser Variante jedoch auch weitere Biotope an der Bestandsstrecke der Franz-Josefs-Bahn durch Flächenbeanspruchung betroffen. Auf der über 9 km langen Strecke sind dies vor allem gehölzbestockte Böschungen bzw. Waldabschnitte. Entlang der Franz-Josefs-Bahn befindet sich im Bereich der Einmündung der Kämtalbahnhof rechts der Bahn das Europaschutzgebiet nach der Vogelschutzrichtlinie „Kamp- und Kremstal“. Aufgrund der Trassenlage im Bereich des Europaschutzgebietes (2 km Trassenlänge) ist diese Variante ungünstiger. Aus Sicht der biologischen Vielfalt stellt dieses Trassenvariante insgesamt eine ungünstigere Variante dar, da Schutzgüter in größerem Ausmaß als beim eingereichten Projekt betroffen sind.

Im Falle der gegenständlichen Variante würden sich gegenüber dem eingereichten Projekt keine wesentlichen Änderungen hinsichtlich der Auswirkungen auf die Themenbereiche Untergrund und Grundwasser ergeben. Für den bis zu 10 m tiefen Geländeeinschnitt ist ebenfalls von einer Einbindung unter das Grundwasserdruckniveau und demzufolge zumindest bereichsweise von einer dauerhaften Grundwasserabsenkung auszugehen.

Die Trasse der Kamptalbahn verläuft bis Bahn-km 41,0 wie im Projekt. Sämtliche Oberflächengewässer, welche, bis Bahn-km 41 betroffen sind, sind es auch bei Variante 1. Des Weiteren müsste ergänzend hierzu das Unbenannte Gewässer [Stockernbach] (Gew.-ID: 315939) südlich von Klein Meisendorf vor dem Anschluss an die Franz-Josefs-Bahn gequert werden. Entlang der Franz-Josefs-Bahn betreffen die Streckenanpassungen das unbenannte Gewässer [Maigner Bach] (Gew.-ID: 316232), das unbenannte Gewässer [Zubringer Maigner Bach] (Gew.-ID: 316137), das unbenannte Gewässer [Maigner Bach] (Gew.-ID: 316124), den Lateinbach, den Stockernbach, das unbenannte Gewässer [Stockernbach] (Gew.-ID: 315885) sowie die Schmida zwischen Sigmundsherberg und Eggenburg. Durch den zweigleisigen Ausbau der Franz-Josefs-Bahn zwischen Sigmundsherberg und Eggenburg würde dies zu Änderungen an den bestehenden Brücken entlang der Strecke sowie geänderten Einleitmengen in die Oberflächengewässer führen. Betreffend die Auswirkungen auf Oberflächengewässer und Gewässerökologie wäre diese Variante daher im Vergleich zum eingereichten Projekt als jedenfalls nachteiliger anzusehen.

Im Fall einer baulichen Umsetzung wird hinsichtlich Abfallwirtschaft durch entsprechende Aushub- und Entsorgungsmaßnahmen eine qualitative Verbesserung der Untergrundbeschaffenheit im abfallrechtlichen Sinn dahingehend erreicht, als die etwaigen bestehenden negativen Vorbelastungen im Bodenchemismus dadurch beseitigt werden. Zudem gilt für Teilabfälle (Aushubmaterialien), welche die Qualitätskriterien der Deponiequalität „Bodenaushub“ einhalten, dass diese auf derselben Parzelle oder im Baustellenbereich wiederverwertet werden können und damit aufgrund ihrer abfallchemischen Beschaffenheit keine fachspezifischen Auswirkungen auf die Untergrundbeschaffenheit haben. Teilabfälle (Aushubmaterialien), welche die Qualitätskriterien der Deponiequalität „Inertabfall“ erfüllen und die Grenzwerte für Material mit erhöhter Hintergrundbelastung einhalten, können in Bereichen vergleichbarer Belastungssituation (z.B. benachbarte Grundstücke innerhalb des Baufeldes) verwertet werden und weisen damit nur eine geringe Intensität in Bezug auf den damit verbundenen Grad der Beeinträchtigung des Untergrundes auf. Grundsätzlich ergeben sich somit für den Fachbereich Abfallwirtschaft keine abweichenden Änderungen gegenüber den Erläuterungen der gewählten Variante.

Im Vergleich zum Projekt ergibt sich durch die größere Streckenlänge ein erhöhter Verlust an landschaftsbildrelevanten Grün- und Freiflächen. Zu diesen gehören vor allem Wald-, Acker- und Wiesenflächen. Dieser Verlust wird durch den zweigleisigen Ausbau der Franz-Josefs-Bahn zusätzlich erhöht. Durch die längere Strecke sowie den zweigleisigen Ausbau der Franz-Josefs-Bahn ist eine Erhöhung der Kontraste durch eine zusätzliche technische Überformung, Fremdkörperwirkung und Reliefveränderung gegeben. Aufgrund der geänderten Lage sowie des notwendigen zweigleisigen Ausbaus der Franz-Josefs-Bahn und des daraus resultierenden erhöhten Flächenverbrauchs sowie der Fremdkörperwirkung ist die Variante 1 aus Sicht des Fachbereichs Landschaft als ungünstiger zu bewerten.

Aus Sicht des Fachbereichs Sach- und Kulturgüter würde durch diese Variante – vorbehaltlich einer archäologischen Untersuchung - eine mit dem Einreichprojekt vergleichbare Vorhabenswirkung entstehen.

Variante 2:

Auch Variante 2 sieht eine Anbindung der Kamptalbahn an die Franz-Josefs-Bahn über eine neu zu errichtende Schleife Eggenburg im Bereich von Klein-Meiseldorf vor. Gegenüber Variante 1 jedoch würde bei dieser Variante lediglich ein Teilabschnitt der Franz-Josefs-Bahn im Abschnitt zwischen Eggenburg und Sigmundsherberg zweigleisig ausgebaut werden.



Abbildung 6 aus Umweltverträglichkeitserklärung (Einlage 201)

In Bezug auf den Wirkfaktor Lärm könnten sich durch Variante 2 mehr betroffene Anrainer im Siedlungsbereich zum zweigleisigen Ausbau ergeben.

Hinsichtlich Erschütterungsimmissionen wären bei dieser Variante potenzielle Auswirkungen auf Gebäude in Kleinmeiseldorf und Eggenburg zu untersuchen gewesen, die aber – falls überhaupt erforderlich – mit Maßnahmen zu beherrschen gewesen wären. Die Auswirkungen im Fachbereich Elektromagnetische Felder liegen nach einer Grobbetrachtung in dieser Variante ähnlich zu den Auswirkungen des Projekts.

Aus Sicht des Fachbereichs Luft und Klima ergeben sich vergleichbare Auswirkungen wie bei Variante 1.

Hinsichtlich Licht, Blendung und Beschattung würden sich bei dieser Varianten keine relevanten Unterschiede in den Auswirkungen ergeben.

Die möglichen Auswirkungen bei Umsetzung von Variante 2 durch die „Schleife Eggenburg“ sind aus Sicht des Fachbereichs Raumnutzung (Siedlungsraum, Freizeit und Erholung) sehr gering, da nur land- und forstwirtschaftliche Flächen betroffen sind. Im Vergleich zu Variante 1 beschränkt sich der zweigleisige Ausbau bei Variante 2 auf den Bereich außerhalb der Ortschaft Klein-Meiseldorf. Wie bei Variante 1 wären etwaige

Auswirkungen auf das geplante Siedlungserweiterungsgebiet der Gemeinde Meiseldorf zu berücksichtigen.

Auch bei dieser Variante wird zusätzliche landwirtschaftliche Fläche sowohl für den 2-gleisigen Ausbau als auch eine Neutrassierung benötigt. Dadurch steigt der Verbrauch an landwirtschaftlicher Fläche ebenso wie zusätzliche Zerschneidungen von Schlägen gegeben sind. Schwer oder unbewirtschaftbare Rest- und Zwickelflächen entstehen auch hier.

Hinsichtlich der Waldnutzung ist eine höhere Beanspruchung von derzeit nicht tangierten Waldbereichen gegeben, die zusätzliche Trennwirkungen und Zerschneidungseffekte bedingen.

Der zweigleisige Ausbau erfolgt hier im Vergleich zu Variante 1 nur auf geringerer Länge südlich von Sigmundsherberg, rund 0,8 km würden im Wald westlich von Maigen im Bereich Maigner Bach zweigleisig ausgebaut werden, was auch hier die Trennwirkung erhöhen würde. Die Trasse westlich von Kleinmeiseldorf würde wie auch bei Variante 1 einen wildökologisch von größeren Infrastrukturprojekten unbeeinflussten Bereich zwischen Maria Dreieichen und Sigmundserberg zerschneiden und den Wald im Bereich Rohrgraben randlich tangieren.

Hinsichtlich Agrarwesen ist ein geringeres Ausmaß an landwirtschaftlicher Fläche als bei Variante 1 betroffen, wohingegen mehr Waldflächen beansprucht werden. Für alle Teilbereiche ergeben sich eine höhere Flächenbeanspruchung als beim Projekt sowie erhöhte Zerschneidungs- und Trennwirkungen.

Hinsichtlich der Offenlandbiotope weist diese Variante eine deutlich höhere Flächenbeanspruchung auf, da die neu zu errichtende Trasse zu einem Großteil (ca. 2,5 km) durch die Agrarlandschaft führt. Im eingereichten Projekt sind dies im Vergleich ca. 1,4 km. Auch ist der geländebedingte Einschnitt bei dieser Variante mit 10 Metern, deutlich tiefer und stellt daher aufgrund der dadurch bedingten größeren Einschnittsböschungen einen erheblich höheren Flächenverbrauch für Tier- und Pflanzenlebensräume des Offenlandes dar. Hinsichtlich der Waldbeanspruchung durch die Errichtung des neuen Gleises ist diese Variante ähnlich dem eingereichten Projekt zu bewerten. Infolge der Gleiszulegung sind bei Verwirklichung dieser Variante jedoch auch weitere Biotope an der Bestandsstrecke der Franz-Josefs-Bahn durch Flächenbeanspruchung betroffen. Auf der knapp 2,7 km langen Strecke sind dies vor allem gehölzbestockte Böschungen bzw. Waldabschnitte. Entlang der Franz-Josefs-Bahn befindet sich im Bereich der Einmündung der Kamptalbahn rechts der Bahn das Europaschutzgebiet nach der Vogelschutzrichtlinie „Kamp- und Kremstal“. Aufgrund der Trassenlage im Bereich des Europaschutzgebietes ist diese Variante ungünstiger. Aus Sicht der Biologischen Vielfalt stellt dieses Trassenvariante insgesamt eine ungünstigere Variante dar, da Schutzgüter in größerem Ausmaß als beim eingereichten Projekt betroffen sind.

Für die Variante 2 würden sich gegenüber dem vorliegenden Projekt - analog zur Variante 1 - keine wesentlichen Änderungen hinsichtlich der Auswirkungen auf die Themenbereiche Untergrund und Grundwasser ergeben.

Die Trasse der Kamptalbahn verläuft bis Bahn-km 41, wie im Projekt. Sämtliche Oberflächengewässer, welche, bis Bahn-km 41 betroffen sind, sind es auch bei Variante 2. Des Weiteren müsste ergänzend hierzu das Unbenannte Gewässer [Stockernbach] (Gew.-ID: 315939) südlich von Klein Meisendorf vor dem Anschluss an die Franz-Josefs-Bahn gequert werden. Entlang der Franz-Josefs-Bahn betreffen die Streckenanpassungen das unbenannte Gewässer,[Maigner Bach] (Gew.-ID: 316232), das unbenannte Gewässer [Zubringer Maigner Bach] (Gew.- ID: 316137) sowie das unbenannte Gewässer [Maigner Bach] (Gew.-ID: 316124 zwischen Sigmundsherberg und Kleinmeiseldorf. Durch den zweigleisigen Ausbau der Franz-Josefs-Bahn zwischen Sigmundsherberg und Kleinmeiseldorf würde dies zu Änderungen an den bestehenden Brücken entlang der Strecke sowie geänderten Einleitmengen in die Oberflächengewässer führen. Betreffend die Auswirkungen auf Oberflächengewässer und Gewässerökologie wäre diese Variante daher im Vergleich zum eingereichten Projekt als jedenfalls nachteiliger anzusehen.

Im Fall einer baulichen Umsetzung wird hinsichtlich Abfallwirtschaft durch entsprechende Aushub- und Entsorgungsmaßnahmen eine qualitative Verbesserung der Untergrundbeschaffenheit im abfallrechtlichen Sinn dahingehend erreicht, als die etwaigen bestehenden negativen Vorbelastungen im Bodenchemismus dadurch beseitigt werden. Zudem gilt für Teilabfälle (Aushubmaterialien), welche die Qualitätskriterien der Deponiequalität „Bodenaushub“ einhalten, dass diese auf derselben Parzelle oder im Baustellenbereich wiederverwertet werden können und damit aufgrund ihrer abfallchemischen Beschaffenheit keine fachspezifischen Auswirkungen auf die Untergrundbeschaffenheit haben. Teilabfälle (Aushubmaterialien), welche die Qualitätskriterien der Deponiequalität „Inertabfall“ erfüllen und die Grenzwerte für Material mit erhöhter Hintergrundbelastung einhalten, können in Bereichen vergleichbarer Belastungssituation (z.B. benachbarte Grundstücke innerhalb des Baufeldes) verwertet werden und weisen damit nur eine geringe Intensität in Bezug auf den damit verbundenen Grad der Beeinträchtigung des Untergrundes auf. Grundsätzlich ergeben sich somit für den Fachbereich Abfallwirtschaft keine abweichenden Änderungen gegenüber den Erläuterungen des Projekts.

Im Vergleich zum Projekt ergibt sich durch die größere Streckenlänge ein erhöhter Verlust an landschaftsbildrelevanten Grün- und Freiflächen. Zu diesen gehören vor allem Wald-Acker- und Wiesenflächen. Dieser Verlust wird durch den zweigleisigen Ausbau der Franz-Josefs Bahn zusätzlich erhöht.

Durch die längere Strecke sowie den zweigleisigen Ausbau der Franz-Josefs-Bahn ist eine Erhöhung der Kontraste durch eine zusätzliche technische Überformung, Fremdkörperwirkung und Reliefveränderung gegeben. Aufgrund der geänderten Lage sowie des, reduzierten notwendigen zweigleisigen Ausbaus der Franz-Josefs-Bahn und des daraus resultierenden erhöhten Flächenverbrauchs sowie der Fremdkörperwirkung ist die Variante 2 zwar günstiger als Variante 1 zu bewerten. Im Vergleich zum Projekt sind jedoch noch immer höhere Auswirkungen gegeben. In diesem Sinne ist die Variante 2 im Vergleich zur projektierten Trasse aus Sicht des Fachbereichs Landschaft als ungünstiger zu bewerten.

Aus Sicht des Fachbereichs Sach- und Kulturgüter ergäben sich vergleichbare Auswirkungen wie bei Variante 1.

Gutachten:

Nullvariante:

Die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens sind in den Unterlagen ausreichend dargelegt.

Mit Unterbleiben des Vorhabens treten gewisse Umweltauswirkungen nicht ein. Diesem Entfall von Umweltauswirkungen bei Unterbleiben des Vorhabens steht folglich das Eintreten von Nutzen bzw. das Erfüllen von Zielen (Fahrzeitverkürzung, Stärkung öffentlicher Verkehr, Sicherheit, Elektrifizierung) bei Umsetzung des Vorhabens gegenüber.

Ein **Unterbleiben des Vorhabens** kann daher aus Sicht der Fachbereiche **Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen- und Eisenbahnbetrieb** insgesamt als **nachteilig eingestuft** werden.

Variante 1:

Die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen sind in den Projektunterlagen dargelegt.

Bei der Variante 1 wäre aus betrieblicher Sicht mit der Anbindung der Bestandsstrecke nach Sigmundsherberg ein Kreuzungsbahnhof „Breiteneich“ auf der neuen Bahntrasse kurz vor der Einbindung in die Franz-Josefs-Bahn vorzusehen. Der Bf Sigmundsherberg wäre somit von der Direktanbindung Horn – Wien ausgeschlossen. Ebenso würde der Abschnitt der Franz-Josefs-Bahn zwischen Eggenburg und Sigmundsherberg aus betrieblichen Gründen (Überholen und Kreuzen von Zügen auf der Strecke der Franz-Josefs-Bahn) zweigleisig ausgebaut werden müssen. Die Bestandsstrecke der Kamptalbahn im Abschnitt der neuen Schleife Eggenburg bis Sigmundsherberg würde für Umleitungsverkehre erhalten bleiben.

Hinsichtlich Agrarwesen würde mehr landwirtschaftliche Nutzfläche beansprucht werden. Es ist davon auszugehen, dass die Grundbeanspruchung bei Umsetzung von Variante 1 deutlich mehr als die im Rahmen des Projekts erforderlichen rund 9,8 ha landwirtschaftliche Fläche beträgt. Aus Sicht der biologischen Vielfalt stellt die Variante 1 insgesamt eine ungünstigere Variante dar, da Schutzgüter in größerem Ausmaß als beim eingereichten Projekt betroffen sind. Im Vergleich zum Projekt ergibt sich durch die größere Streckenlänge ein erhöhter Verlust an landschaftsbildrelevanten Grün- und Freiflächen. Aufgrund der geänderten Lage sowie des notwendigen zweigleisigen Ausbaus der Franz-Josefs Bahn und des daraus resultierenden erhöhten Flächenverbrauchs sowie der Fremdkörperwirkung ist die Variante 1 aus Sicht des Fachbereichs Landschaft als ungünstiger zu bewerten.

Variante 2:

Die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen sind in den Projektunterlagen dargelegt.

Auch Variante 2 sieht eine Anbindung der Kamptalbahn an die Franz-Josefs-Bahn über eine neu zu errichtende Schleife Eggenburg im Bereich von Klein-Meiseldorf vor und der Bf Sigmundsherberg wäre somit von der Direktanbindung Horn – Wien ausgeschlossen. Gegenüber Variante 1 jedoch würde bei dieser Variante lediglich ein Teilabschnitt der

Franz-Josefs-Bahn im Abschnitt zwischen Eggenburg und Sigmundsherberg zweigleisig ausgebaut werden.

Auch bei dieser Variante wird zusätzliche landwirtschaftliche Fläche sowohl für den 2-gleisigen Ausbau als auch eine Neutrassierung benötigt. Dadurch steigt der Verbrauch an landwirtschaftlicher Fläche ebenso wie zusätzliche Zerschneidungen von Schlägen gegeben sind. Hinsichtlich Agrarwesen ist ein geringeres Ausmaß an landwirtschaftlicher Fläche als bei Variante 1 betroffen, wohingegen mehr Waldflächen beansprucht werden. Für alle Teilbereiche ergeben sich eine höhere Flächenbeanspruchung als beim Projekt sowie erhöhte Zerschneidungs- und Trennwirkungen. Aus Sicht der Biologischen Vielfalt stellt die Variante 2 insgesamt eine ungünstigere Variante dar, da Schutzgüter in größerem Ausmaß als beim eingereichten Projekt betroffen sind. Betreffend die Auswirkungen auf Oberflächengewässer und Gewässerökologie wäre diese Variante daher im Vergleich zum eingereichten Projekt als jedenfalls nachteiliger anzusehen. Im Vergleich zum Projekt ergibt sich durch die größere Streckenlänge ein erhöhter Verlust an landschaftsbildrelevanten Grün- und Freiflächen. Zu diesen gehören vor allem Wald-, Acker- und Wiesenflächen. Dieser Verlust wird durch den zweigleisigen Ausbau der Franz-Josefs-Bahn zusätzlich erhöht. Durch die längere Strecke sowie den zweigleisigen Ausbau der Franz-Josefs-Bahn ist eine Erhöhung der Kontraste durch eine zusätzliche technische Überformung, Fremdkörperwirkung und Reliefveränderung gegeben. In diesem Sinne ist die Variante 2 im Vergleich zur projektierten Trasse aus Sicht des Fachbereichs Landschaft als ungünstiger zu bewerten.

Aus Sicht der Fachgebiete Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen- und Eisenbahnbetrieb wurde die Vorgangsweise der Projektwerberin bei der Auswahl der bevorzugten Trassenvariante entsprechend beschrieben und schlüssig begründet.

3.3 Wurde der Untersuchungsraum nachvollziehbar und nach dem Stand der Technik abgegrenzt?

Befund:

Für den Fachbereich Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen ergibt sich der Untersuchungsraum mit Beginn und Ende des vorgelegten Projektes von Bahn-km 33,889 bis Bahn-km 42,419 (Strecke 17401, Sigmundsherberg – Hadersdorf am Kamp) in der Längsausdehnung. Die Breite des Untersuchungsraumes für den Fachbereich Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen ist durch die Bauverbotsgrenze aus dem EisbG 1957 definiert.

Für den Fachbereich Eisenbahnbetrieb wird der Untersuchungsraum über den Untersuchungsraum für Eisenbahnbau hinaus mit den nächsten Betriebsstellen Hadersdorf am Kamp und Absdorf-Hippersdorf abgegrenzt.

Für den Fachbereich Straßenverkehr umfasst laut Verkehrsuntersuchung (Einlage 301) das weitere Untersuchungsgebiet das Bundesland Wien und teilweise Niederösterreich und das Burgenland. Dieses Gebiet hat eine geringere Relevanz für das zu untersuchende Verkehrsaufkommen, der Anteil der Verkehrsströme aus diesem Gebiet an den Verkehrsbelastungen im Planungsgebiet ist erheblich geringer als aus dem engeren

Untersuchungsgebiet. Das engere Untersuchungsgebiet des Abschnitts Horn – Sigmundsherberg umfasst vor allem den Bezirk Horn von Geras im Norden bis Mörtersdorf im Süden und Eggenburg im Osten und Altenburg im Westen. In diesem Raum werden verkehrliche Auswirkungen der Maßnahmen erwartet.

Gutachten:

Der Untersuchungsraum wurde in den UVE-Unterlagen plausibel und nachvollziehbar und dem Stand der Technik entsprechend abgegrenzt.

Aus Sicht der Fachbereiche Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen- und Eisenbahnbetrieb ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.

3.4 Werden die fachlichen Unterlagen, die der Trassenauswahl durch die Projektwerberin zugrunde gelegt wurden, entsprechend dokumentiert und dargelegt?

Befund:

Die fachlichen Unterlagen und deren Bewertung für die Trassenauswahl sind in den einzelnen Umwelt-Fachbeiträgen beschrieben.

Die eisenbahnbetriebliche und eisenbahnbautechnische Beschreibung der Varianten ist in der Umweltverträglichkeitserklärung (Einlage 201) dokumentiert und dargelegt.

Gutachten:

Aus Sicht der Fachgebiete Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen- und Eisenbahnbetrieb sind die fachlichen Unterlagen für die Trassenauswahl ausreichend dokumentiert.

Sowohl bei Variante 1 als auch bei Variante 2 wäre der Bf Sigmundsherberg von der Direktanbindung Horn – Wien ausgeschlossen und es müssten ein Kreuzungsbahnhof „Breiteneich“ sowie aus betrieblichen Gründen (Überholen und Kreuzen von Zügen auf der Strecke der Franz-Josefs-Bahn) ein Abschnitt der FJB zweigleisig ausgebaut werden.

Mit der gegenständlich eingereichten Trasse liegt der best. Bahnhof Sigmundsherberg an der Direktanbindung Horn – Wien und kann als Kreuzungsbahnhof weiterhin genutzt werden.

3.5 Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Verkehrsplanungen (Bundes-, Landesverkehrskonzept, Verkehrskonzepte der Gemeinden etc.) zu beurteilen?

Befund:

Folgende überörtliche und örtliche Festlegungen betreffen das gegenständliche Vorhaben:

Überörtliche Festlegungen der Raumordnung	
National:	- Österreichisches Raumentwicklungskonzept, ÖREK 2030 (2021) - Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich (2021) - Zielnetz 2040, das Bahnnetz der Zukunft – Fachentwurf (2024) - Zielnetz 2025+ (2012) - Mission2030 – Die Österreichische Klima- und Energiestrategie
Land:	- NÖ Raumordnungsgesetz 2014 (NÖ ROG 2014) idF LGBl. Nr. 97/2020 - Räumliches Entwicklungsleitbild NÖ 2035 (2020/2021): Aktualisierung des NÖ Landesentwicklungskonzeptes (2004) - Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ (2015) - NÖ Klima- und Energiefahrplan 2020 bis 2030 (2019) - Niederösterreichisches Klima- und Energieprogramm 2030 (2022)
Region:	Hauptregionsstrategie 2024 Waldviertel
Örtliche Festlegungen der Raumordnung - Örtliches Raumordnungsprogramm (Örtliches ROP)	
Gemeinde:	- Stadtgemeinde Horn: ÖEK 2022 - Gemeinde Sigmundsherberg: kein aktuelles ÖEK - Gemeinde Meiseldorf: ÖEK 2024

In diesen Strategieplänen bzw. Konzepten werden die Ziele auszugsweise wie folgt dargestellt:

Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2030

Hier werden unter anderem eine langfristige und integrierte Korridorplanung und die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs zum öffentlichen Verkehr als Ziele definiert.

Folgende Ziele sind definiert:

- o Klimaschutz in der Raumentwicklung und Raumordnung verankern – räumliche Strukturen an den Klimawandel anpassen
- o Energiewende gestalten – den Ausbau erneuerbarer Energien und Netze räumlich steuern
- o Kompakte Siedlungsstrukturen mit qualitätsorientierter Nutzungsmischung entwickeln und fördern
- o Die Lebensqualität und gleichwertige Lebensbedingungen für alle Menschen in allen Regionen bedarfsorientiert verbessern
- o Polyzentrische Strukturen für eine hohe Versorgungsqualität an Gütern und Dienstleistungen stärken
- o Leistungsfähige Achsen und Knoten des öffentlichen Verkehrs als Rückgrat für die Siedlungsentwicklung nutzen
- o In regionalen und funktionalen Lebensräumen denken, planen und handeln
- o Die regionale Resilienz stärken
- o An den lokalen und regionalen Stärken ansetzen und bestehende Potenziale fördern
- o Freiräume mit ihren vielfältigen Funktionen schützen und ressourcenschonend entwickeln
- o Eine lebenswerte Kulturlandschaft und schützenswerte Kulturgüter erhalten und entwickeln

Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich

Hier ist z.B. angeführt:

- o Eine gut ausgebaute Infrastruktur stellt die Basis unseres Verkehrsnetzes dar. Österreich verfügt über ein im europäischen Vergleich besonders dichtes, leistungsfähiges und modernes Schienennetz, welches das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs bildet. Dieses soll mit folgenden Schwerpunkten weiter ausgebaut werden, um die angestrebten Angebotsverbesserungen zu ermöglichen.
- o Taktfahrplan und Reisezeiten: Verkürzung der Fahrzeiten durch Einbettung des österreichischen Bahnnetzes in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und Ausbau des straßenunabhängigen Nahverkehrs (S-Bahn, U-Bahn, Regionalstadtbahnen) sowie Weiterentwicklung des integrierten Taktfahrplanes (Beispiele: Ausbau der Bahnstrecken des TEN-V Netzes, punktuelle Beschleunigungsmaßnahmen zur Erreichung von Taktknoten).
- o Kapazitätssteigernde Maßnahmen: Ermöglichung dichter Takte und längerer Züge auf Grundlage der zu erwartenden Nachfrage insbesondere in den Ballungsräumen und im Fernverkehr sowie Verbesserung der Verträglichkeit von Nah-, Fern- und Güterverkehr (Beispiele: zwei- und selektiv mehrgleisige Streckenausbauten, Steigerung der Kapazität in den Bahnknoten und zusätzliche Kreuzungsbahnhöfe, Güterzugüberholgleise nach TEN-V Standards).

Zielnetz 2025+

Das Zielnetz 2025+ ist ein umfassendes Gesamtkonzept mit konkreten Umsetzungsschritten für die Bahninfrastruktur in Österreich. Dieses wird durch Rahmenpläne mit genauen Zeitplänen und klarer Finanzierung umgesetzt. Das Zielnetz 2025+ beinhaltet Erweiterungs- und Modernisierungsinvestitionen über das Jahr 2025 hinaus und wurde von der ÖBB-Infrastruktur AG auf Basis des Eisenbahngesetzes in enger Abstimmung mit dem damaligen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) und dem Bundesministerium für Finanzen gemeinsam mit externen Verkehrsplanern erarbeitet. Das Zielnetz 2025+ wird in mehreren Etappen realisiert.

Für die Franz-Josefs-Bahn ist die Ausrüstung mit dem European Train Control System (ETCS) bis 2030 festgelegt. Das ETCS ist ein Zugbeeinflussungssystem und wesentlicher Bestandteil des zukünftigen einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems ERTMS.

Im Rahmenplan 2024-2029 ist das Projekt Attraktivierung Kamptalbahn und Franz-Josefs-Bahn und Errichtung Schleife Horn enthalten.

Zielnetz 2040, das Bahnnetz der Zukunft – Fachentwurf (2024)

Das neue Zielnetz 2040 wird derzeit erarbeitet. Es liegt ein Fachentwurf mit Stand März 2024 vor, in dem im Knoten-Kanten-Modell für den Integralen Taktfahrplan auf der Franz-Josefs-Bahn ein Schneller Nahverkehr im Personenverkehr vorgesehen ist.

Mission2030 – Die Österreichische Klima- und Energiestrategie

Im Mai 2018 erschien die österreichische Klimastrategie des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT) und des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT). Ziele sind: Ökologische Nachhaltigkeit, Versorgungssicherheit, Wettbewerbsfähigkeit und Leistbarkeit der zukünftigen Stromversorgung. Diese sollen durch acht im Bericht definierte Aufgaben, welche die wichtigsten Handlungsfelder darstellen, erreicht werden.

Diese Aufgaben sind u.a.:

- o Infrastruktur für ein nachhaltiges Österreich ausbauen: Im städtischen Raum muss der öffentliche Verkehr so mit dem Individualverkehr kombiniert werden, dass das Umsteigen auf den Umweltverbund für mehr Menschen attraktiv wird. Hierfür sollen multimodale Mobilitätsknoten geschaffen werden.
- o Notwendige ökonomische Rahmenbedingungen schaffen und Investitionen mobilisieren
- o Gezielte Anpassung des Förder- und Abgabensystems zur Erreichung der Klima- und Energieziele
- o Rechtliche Rahmenbedingungen für ein klimafreundliches Österreich: Eine gute Zusammenarbeit und Abstimmung der Gebietskörperschaften ist notwendig für die Entwicklung in Richtung emissionsfreier Mobilität und Dekarbonisierung des Verkehrs. Dazu sollen Strategien, Handlungsfelder und rechtliche Rahmenbedingungen der unterschiedlichen Ebenen aufeinander abgestimmt sein.
- o Forschung und Innovation als Schlüssel für einen erfolgreichen Standort

- o Verantwortung für Jede und Jeden - Bildung für eine nachhaltige Zukunft und Bewusstsein schaffen: Durch Mobilitätsmanagement und Bewusstseinsbildung soll eine nachhaltige Mobilität forciert werden und die Verkehrsorganisation verbessert werden.
- o Technologien für die Dekarbonisierung nutzen: Der Einsatz von Elektromobilität mit erneuerbarer Energie stellt die Grundlage für die Elektrifizierung des Verkehrs, welcher neben dem Individualverkehr auch öffentliche Straßen- und Schienenverkehr beinhaltet.
- o Den urbanen und ländlichen Raum klimafreundlich gestalten

Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ (2015)

Entlang der Verkehrsachsen sind speziell für Pendlerinnen attraktive Taktangebote zu schaffen und das ÖV-Netz zu optimieren. Der Umweltverbund ist zu fördern und Verkehrsströme sind zu bündeln.

Folgende Maßnahmen sind z.B. aufgelistet:

- o Ausbau von Park & Ride Anlagen (auf 50.000 Plätze bis 2025), Bike & Ride Anlagen (auf 30.000 Stellplätze bis 2025), Park & Drive Anlagen (für Fahrgemeinschaften), Integration von Ladestationen für E-Mobilität in diese Anlagen
- o Anpassung der Bahnhöfe an gegebene Vorgaben (einheitliche Bahnsteighöhe, Verlängerung der Bahnsteige unter Berücksichtigung der zukünftigen Zugslängen, allgemeine Attraktivierung)
- o Angebotsqualitäten im Schienenpersonennahverkehr Zielhorizont 2025+ auf der Franz-Josefs-Bahn:
 - REX Wien Franz-Josefs-Bahnhof – Sigmundsherberg über Tulln: Takt Werktag (HVZ/NVZ/SVZ1): 30/60/60; Takt Sa/So 60;
 - REX Sigmundsherberg – Gmünd via Tulln: Takt Werktag (HVZ/NVZ/SVZ): 60/120/120; Takt Sa/So 120;
 - REX Wien Franz-Josefs-Bahnhof – Krems via Hadersdorf am Kamp: Takt Werktag (HVZ/NVZ/SVZ): 30/60/60; Takt Sa/So 60;
 - S-Bahn Wien Franz-Josefs-Bahnhof – Tullnerfeld/Tulln Stadt via Tulln: Takt Werk- tag (HVZ/NVZ/SVZ): 30/30/30; Takt Sa/So 30;
- o Des Weiteren sollen an den niederösterreichischen Bahnhöfen gemeinsam mit der ÖBB- Infrastruktur AG spezielle, kostenpflichtige Serviceeinrichtungen und eine Bahnhofs-Radinfrastruktur entstehen. Nach der Definition von einheitlichen Kriterien werden an Pilotbahnhöfen Schließfächer, Radgaragen, überdachte Radabstellanlagen mit versperrbaren Abteilen etc. umgesetzt (bis 2020 Ausbau auf hinsichtlich Nutzungsstrukturen geeigneten Bahnhöfen). Fahrradverleihsysteme wie nextbike sind zu integrieren.
- o Ertüchtigung der Franz-Josefs-Bahn (Regionalverkehr), Projektrealisierung in Teilabschnitten bis 2020 bzw. 2025) zur Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit.
- o Regionalbahnen: Für die nicht elektrifizierten ÖBB-Regionalbahnen sind infrastrukturelle Anpassungen erforderlich. Das betrifft Bahnübergänge, Haltestellenlängen, Bahnsteigbreiten, Zugkreuzungsmöglichkeiten und Geschwindigkeiten, die Barrierefreiheit der Verkehrsstationen und damit zusammenhängend den Einsatz moderner Fahrzeuge, wie z. B. Dieselhybridtriebwagen. Vor allem sind auch Langsamfahrstellen systematisch zu

eliminieren. Ein mittelfristiger Zeitplan und ein Finanzierungskonzept sind mit den ÖBB auszuarbeiten. Folgende Maßnahmen sind vorrangig (Auswahl):

- o Kampptalbahn (Hadersdorf - Horn - Sigmundsherberg): Modernisierung der Stationen und Barrierefreiheit, Reduktion der Zahl der Eisenbahnkreuzungen, neue Verkehrsstationen, Verringerung der Reisezeit;
- o Durchgängige, attraktive ÖV-Angebote vom ländlichen Raum über die Verkehrsachsen in die Zentren. Dabei geht es um das Zusammenwirken von bedarfsorientierten öffentlichen Verkehren mit Linienverkehren von Bus und Bahn, auch grenzüberschreitend.

Hauptregionsstrategie 2024 Waldviertel

Die Hauptregionsstrategie 2024 für das Waldviertel (NÖ) aus dem Jahr 2015 gibt als Leitbild 4 Aktionsfelder (Wertschöpfung, Umweltsituation & erneuerbare Energie, Daseinsvorsorge und Kooperationssysteme) vor. Die Aktionsfelder sollen als strategische Stoßrichtung verstanden werden. Das Aktionsfeld Daseinsvorsorge umfasst den Bereich „Verkehr und Mobilität“. Der Erneuerung der Franz-Josefs-Bahn wird höchste Priorität eingeräumt.

Stadtgemeinde Horn

Für die Stadtgemeinde Horn liegt ein Örtliches Entwicklungskonzept idFd 18. Änderung, beschlossen am 27. Juni 2022 vor. Im Bereich der Schleife Horn werden keine Festlegungen im ÖEK getroffen.

Gemeinde Sigmundsherberg

Die Gemeinde Sigmundsherberg verfügt gemäß der Auskunft des Ortsplaners im März 2024 über kein verordnetes Örtliches Entwicklungskonzept. Sigmundsherberg hat lediglich ein „Räumliches Entwicklungskonzept“, das vor mehr als 30 Jahren erstellt wurde und nur in analoger Form vorliegt. Dieses wird hier nicht berücksichtigt.

Gemeinde Meiseldorf

Für die Gemeinde Meiseldorf liegt ein Örtliches Entwicklungskonzept, beschlossen am 22. Juni 2021 und geändert im März 2024 (GR-Beschluss am 12. März 2024) vor.

Die bestehende Eisenbahnstrecke, die abgetragen wird, verläuft nordwestlich der Ortschaft Kleinmeiseldorf, nahe der Gemeindegrenze zu Sigmundsherberg. Für den trassenbezogenen Untersuchungsraum wurden die Ziele und Maßnahmen „Bestandsicherung“ für den Wald, die 20kV Freileitungen der EVN und die Eisenbahnstrecke (als „Straßennetz“) festgelegt.

Gutachten:

Das gegenständliche Vorhaben „Direktanbindung Horn“ ist ein unabdingbarer Beitrag zur Erreichung der angeführten Ziele. Das gegenständliche Bauvorhaben ist für die Abwicklung der geplanten Zugsverkehre und die Gewährleistung eines hohen Qualitätsniveaus hinsichtlich Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit erforderlich. Durch die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen und nicht öffentlichen Eisenbahnübergängen, der technischen Sicherung von Eisenbahnkreuzungen sowie der Errichtung von niveaufreien Querungsmöglichkeiten wird ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Schiene und Straße geleistet. Weiters wird ein Beitrag zu den anderen, im sektoralen Thema Verkehr enthaltenen und hier genannten Leitbildern, Grundsätzen und Maßnahmen geleistet.

Das gegenständliche Vorhaben trägt erheblich zur Verbesserung der Erreichbarkeiten, zum Ausbau der Verkehrsachsen sowie zur Verkehrssicherheit auch auf der Straße bei.

Durch das vorliegende Projekt wird die Attraktivität der Bahn auf diesen Strecken erheblich verbessert. Aus fachlicher Sicht wird der Streckenausbau als ein wichtiger Beitrag für die Erreichung europäischer, nationaler und regionaler Klimaschutzpläne im Kontext mit der Mobilität beurteilt.

3.6 Werden die einschlägigen Gesetze, Richtlinien und Normen eingehalten und entspricht das Vorhaben dem Stand der Technik?

Fachbereiche Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Eisenbahnbetrieb:

Befund:

Aus eisenbahnfachlicher Sicht sind folgende Einzelbaumaßnahmen vorgesehen:

Maßnahmen im Bereich der Strecke 17401:

- o Anhebung der örtlich zulässigen Geschwindigkeit durch Einsatz erhöhter Seitenbeschleunigung bis zu $1,0 \text{ m/s}^2$ nur für Fahrzeuge $\leq 18 \text{ t}$ (Achslastgruppe B)
- o Errichtung eines neuen Schleifengleises von Sigmundsherberg in Richtung Horn
- o Trassierungsänderungen der Bestandsstrecke zur Erreichung des Projekt-VzG
- o Elektrifizierung der Strecke von Sigmundsherberg nach Horn
- o Herstellung des Unterbaus und der Entwässerungsanlagen
- o Abtrag des bestehenden Streckengleises von ca. km 40,500 bis inkl. Weiche 5 Bf. Sigmundsherberg
- o Adaptierung der bestehenden Haltestelle Breiteneich inkl. der Errichtung eines Randbahnsteiges mit niveau- und barrierefreiem Bahnsteigzugang
- o Anpassung der Eisenbahnkreuzung bei km 35,828 (bereits errichtet) und Neubau einer Eisenbahnkreuzung bei km 39,455

- o Neubau/Erneuerung Eisenbahnkreuzung bei Bestands-km 36,025. Für diese Maßnahme ist festzuhalten: Diese EK wird aufgelassen und bei km 36,039 neu errichtet weil die kreuzende Straße (Weg) geringfügig verlegt wird. Die zur Genehmigung beantragte Maßnahme (Verlegung EK, Sicherung Neu, Grundbedarf für Wegverlegung) ist in Einlage 414_03a dargestellt. In Einlage 414_03 ist der Endzustand der EK (samt Wegverlegung) für jenen Fall dargestellt, dass die Maßnahme noch vor Erteilung der hier gegenständlichen Genehmigung umgesetzt sein sollte, da sich die neue Sicherung der EK nicht zwingend aus vorliegendem Projekt ergibt.
- o Auflassung sämtlicher nicht öffentlicher Eisenbahnübergänge
- o Neubau, Umbau oder Adaptierung sämtlicher Brücken und Durchlässe im Streckenabschnitt

Maßnahmen im Bereich Bf Horn:

- o Abtrag des bestehenden Aufnahmegebäudes sowie des Gütermagazins und der Verladerampe
- o Errichtung eines Zugangsbauwerkes inkl. Wartebereich und Kleinst-Kundensanitäranlage
- o Errichtung eines kombinierten Randbahn- und Bussteiges neben dem Gleis 4 mit einer Länge von 160 m und Höhe von 55 cm über SOK
- o Tausch der Weichenform der Weichen 1 und 3 am Ostkopf zur Erhöhung der Einfahrtsgeschwindigkeit auf 60 km/h
- o Errichtung einer Weichenverbindung von Gleis 2 auf Gleis 4
- o Zubau eines Ladegleises 5a rechts von Gleis 3 und eines Verladeplatzes
- o Anpassung der Eisenbahnsicherungsanlage im Bf Horn an die neue Gleis- und Weichenlage einschließlich deren Fernbedieneinrichtung in der Betriebsführungszentrale Wien
- o Erweiterung der P&R-Anlage sowie B&R-Anlage
- o Anpassung der Einbindung von der B45 und des Zufahrtsbereiches zum Bahnhof sowie des Bahnhofsvorplatzes und der Busumkehrschleife
- o Elektrifizierung des Bahnhofes

Maßnahmen im Bereich Bf Sigmundsherberg:

- o Einbindung des neuen Schleifengleises der Direktanbindung in das Bahnhofsgleis 5
- o Abtrag vom Gleis 5b
- o Neulage des Gleises 7b als Ausziehgleis sowie Verschiebung der Weichenverbindung von Gleis 5b auf Gleis 1 und Erneuerung der Weichenverbindung von Gleis 5b auf Gleis 2
- o Errichtung des Gleises 7b am Südkopf inkl. Schutzweiche und Anpassung der Weichenharfe Weiche 9 bis Weiche 14

- o Anpassung der Eisenbahnsicherungsanlage im Bf Sigmundsherberg an die neue Gleis- und Weichenlage einschließlich deren Fernbedieneinrichtung in der Betriebsführungszentrale Wien
- o Tausch der Weichenform der Weichen 17 und 18 am Ostkopf zur Erhöhung der Einfahrtsgeschwindigkeit auf 60 km/h
- o Errichtung der Oberleitung im Bereich der neuen Gleise und Weichen

In der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) und in den Technischen Unterlagen des Bauentwurfs (für das eisenbahnrechtliche Bauverfahren) sowie im Gutachten gemäß § 31a EisbG ist das Vorhaben umfassend dargelegt.

Eine umfassende Darlegung der Anlagen und deren Auswirkungen auf die Umwelt erfolgt insbesondere in der UVE und den Umweltfachbeiträgen.

Weiters liegen den Einreichunterlagen auch die Zwischenberichte TSI INF, TSI PRM und TSI ENE betreffend Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union sowie ein Gutachten gemäß § 31a EisbG 1957 bei, die den Stand der Technik des vorliegenden Projektes bestätigen.

Gutachten:

Die vorgelegten Unterlagen beinhalten die Entwurfsparameter und die Darstellung der Bestandssituation sowie die Wege und Straßen, die durch die neuen Gleisanlagen betroffen sind, wobei die Projektierung der Eisenbahnanlagen entsprechend der gültigen ÖBB-Regelwerke sowie der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften erfolgte.

Die fachlichen Aussagen sind plausibel, nachvollziehbar sowie vollständig und es sind keine Ergänzungen notwendig.

Aus der Sicht der Fachbereiche Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Eisenbahnbetrieb werden die Darlegungen in den Bauentwurfsunterlagen im Hinblick auf den Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften positiv bewertet. Es wurden aus fachlicher Sicht bei der Planung die einschlägigen Gesetze, Richtlinien und Normen eingehalten.

Fachbereich Straßen:

Befund:

Aus straßenverkehrstechnischer Sicht sind folgende Einzelbaumaßnahmen vorgesehen:

- o Verlegung der B45 Pulkautalstraße
- o Überführung der Landesstraße L42
- o P&R-Anlage und Vorplatz Bf Horn inkl. Anpassung Magazinstraße
- o Wegumlegung „Im Gmoos“ Bf. Horn r.d.B.
- o P&R-Anlage Hst. Breiteneich
- o Wirtschaftsweg „Horner Steig“
- o Weg 1A quert bei km 37,334
- o Weg 1B l.d.B. km 37,354 bis km 37,710
- o Weg 1C r.d.B. km 37,513 bis km 37,612 zur Erschließung Grundstück 1694 KG 10004 Breiteneich
- o Weg 2 l.d.B. km 37,989 bis km 39,461
- o Weg 2A l.d.B. bei km 38,000
- o Weg 3 r.d.B. km 39,451 bis km 40,421
- o Weg 4A l.d.B. km 39,461 bis km 40,554
- o Weg 4B l.d.B. km 40,554 bis km 41,109
- o Weg 10 r.d.B. bei km 40,834 zur Erschließung Grundstück 253 KG 10120 Kleinmeiseldorf
- o Weg 11 r.d.B. km-Bestand 40,832 bis Bestand-km 41,175
- o Weg 5 r.d.B. km 41,060 bis km 41,412
- o Weg 6 r.d.B. km 41,412 bis km 41,976
- o Weg 7 l.d.B. km 41,982 bis km 42,116
- o Weg 8 l.d.B. km 41,444 bis km 41,982
- o Weg 9 r.d.B. km 41,976 bis km 42,116
- o Weg 12 r.d.B. km 34,465 bis km 34,659
- o Weg 13 r.d.B. km 35,760 bis km 35,829

In der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) und in den Technischen Unterlagen des Bauentwurfs (für das eisenbahnrechtliche Bauverfahren) sowie im Gutachten gemäß § 31a EisbG sind die straßenbaulichen Maßnahmen umfassend dargelegt.

Die betroffenen Straßenverkehrsanlagen sind aufgelistet und die vorgesehenen Maßnahmen sind im „Teil 4 / Weitere Materienrechtliche Einreichunterlagen / Teil 4B Unterlagen gem. Eisenbahngesetz (EisbG)“ dargestellt und beschrieben. Beim gegenständlichen Eisenbahnprojekt werden die vom Bahnprojekt betroffenen Straßenverkehrsanlagen wiederhergestellt sowie neue Wege errichtet, um die Erreichbarkeit der angrenzenden Grundstücke zu gewährleisten.

Der Baustellenverkehr soll möglichst auf dem Baufeld und über die angrenzenden Gemeindestraßen und in weiterer Folge über die kürzesten Wegstrecken zum nächstgelegenen höherrangigen Straßennetz abgewickelt werden. Ebenso ist die Anzahl der zu erwartenden Baufahrzeuge in den Einreichunterlagen (Einlage 480 Baukonzept) aufgezählt.

Für die Abwicklung des Baustellenverkehrs sowie die prognostizierte Verkehrsentwicklung auf der Straße in der Betriebsphase liegt eine Verkehrsuntersuchung (Einlage 301) vor.

Gutachten:

Die vorgelegten Unterlagen beinhalten die Entwurfsparameter und die Darstellung der Bestandssituation sowie die Wege und Straßen, die durch die neuen Gleisanlagen betroffen sind, wobei die Projektierung der Wege gemäß den Richtlinien für das Verkehrs- und Straßenwesen sowie der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften erfolgte.

Die Belastung des bestehenden Straßennetzes durch den Baustellenverkehr und dessen ausreichende Leistungsfähigkeit in der Bauphase wurde nachgewiesen.

Die fachlichen Aussagen sind plausibel, nachvollziehbar sowie vollständig und es sind keine Ergänzungen notwendig.

Auf Grund der vorgelegten Unterlagen kann aus Sicht des Fachbereiches Straßenverkehrstechnik festgestellt werden, dass die im gegenständlichen Projekt vorgesehenen Straßenbauvorhaben (Aufzählung siehe Befund) gemäß §§ 9, 12 NÖ Straßengesetz und gemäß dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 dem Stand der Technik entsprechen. Entsprechend der seitens Projektwerberin eingereichten Unterlagen kann aus Sicht des Fachbereiches Straßenverkehrstechnik festgehalten werden, dass die für die Planung und Errichtung der angeführten Straßenbauvorhaben maßgebenden einschlägigen Richtlinien und Normen eingehalten werden und die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs durch die Umsetzung der Straßenbauvorhaben gewährleistet sind.

Die angeführten Straßenbauvorhaben sind aus ho. Sicht nach den Kriterien des NÖ Straßengesetzes sowie dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 genehmigungsfähig.

3.7 Kommt es zu einer Beeinflussung des bestehenden Schienennetzes durch das ggst. Vorhaben und wie wird diese bewertet?

Bauphase

Befund:

Nach Angaben im Baukonzept (Einlage 480) wurde der geplante Bauablauf auf Grundlage folgender Überlegungen projektiert:

- In Abstimmung mit dem VOR werden bauphasenbegleitende Anpassungen des sekundären ÖPNV-Angebots (Führung Buslinien) vorgenommen.
- Die Zufahrten zu den Baufeldern werden in Abstimmung mit den Standortgemeinden weitestgehend auf dem höherrangigen Straßennetz und weiterführend möglichst im Baufeld erfolgen.
- Zur Erreichung von Inselbaufeldern sind zum Teil provisorische Gleisüberfahrten (Baustellen- EKen) vorgesehen.
- Während der Bauzeit ist im betroffenen Streckenabschnitt keine Ausweitung des derzeitigen Nahverkehrsangebots vorgesehen.

Der im Baukonzept beschriebene Bauablauf beruht auf einem möglichen, realistischen Baukonzept wobei es im Zuge der Bauabwicklung zu Veränderungen im Bauablauf kommen kann. Das gesamte Buvorhaben soll laut Angabe im Baukonzept in 28 Monaten umgesetzt werden und ist in 4 Bauphasen wie folgt gegliedert:

Bauphase 1: Dauer 3 Monate

Eckpunkte: **Maßnahmen im Bf. Horn:**
Errichtung Ladegleis 5a
Errichtung von Weichenverbindungen
Weichentausch Nordkopf
Herstellung Verladeplatz r.d.B.
Vorarbeiten Elektrifizierung
Wegverlegung Bereich „Im Gmoos“

Arbeiten unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes mit kurzzeitigen Gleissperren am Nordkopf Bf Horn.

Bauphase 2: Dauer 5 Monate

Eckpunkte: **Herstellung folgender Strecken/Straßenabschnitte:**
km 37.200 – km 37.735
km 40.430 – km 41.453
km 41.453 – km 42.235
Landesstraße B45 Straßen-km 3.996 – km 4.336 (BPH 2+3)
Landesstraße L42 Straßen-km 15.650 – km 16.059

Errichtung folgender Bauwerke:

Retentionsbecken km 40.500
Bodenfilterbecken Bf. Sigmundsherberg
Eisenbahnbrücke km 37.334 (BPH 2+3)
KD06 Konstruktiver Durchlass km 37.516
Eisenbahnbrücke km 39.210 (BPH 2+3)
Straßenbrücke L42.03 km 41.432 (BPH 2+3)
Stützmauer zwischen Gleis 1 (DAH) und Gleis 7b (Sh) km 42.103 –
km 42.257

Arbeiten ohne eisenbahnbetriebliche Einschränkungen.

Bauphase 3: Dauer 12 Monate

Eckpunkte:

Errichtung folgender Bauwerke:

Eisenbahnbrücke km 37.334 (BPH 2+3)
Eisenbahnbrücke km 39.210 (BPH 2+3)
Straßenbrücke L42.03 km 41.432 (BPH 2+3)
Straßenbrücke B45.02 km 37.721
Straßenbrücke B45.03 Straßen-km 4.197
Eisenbahnbrücke km 37.847
KD16 Konstruktiver Durchlass km 40.164
Rampenbauwerk Bf. Horn

Herstellung folgender Streckenabschnitte:

Landesstraße B45 Straßen-km 3.996 – km 4.336 (BPH 2+3)
km 34.700 – km 35.828
km 35.828 – km 37.200
km 37.735 – km 39.455
km 39.455 – km 40.430

Maßnahmen im Bf. Horn:

Errichtung Randbahnsteig Gleis 4 inkl. Ausrüstung
Errichtung Zugangsbauwerk, Vorplatz, B&R-Anlage und Busbahnsteig
Straßenbauliche Adaptierungen Bahnhofszufahrt
Errichtung Erweiterung der P&R Anlage
Neuerrichtung Oberleitung und SFE-Arbeiten im Bf. Horn

Weitere Maßnahmen:

Weichentausch Westkopf Bf. Sigmundsherberg
Oberleitungsadaptierung Bf. Sigmundsherberg

Abtrag:

Bestandsstrecke km 37.200 – km 37.735
Eisenbahnbrücke Bestand km 37.425
Straßenbrücke B45.02 Bestands km 37.892
Straßenbrücke B45.03 Bestands km 4.245

Die Bauphase 3 erfolgt mit einer Totalsperre der Kamptalbahn (Schienenersatzverkehr mit Bussen).

Bauphase 4: Dauer 8 Monate

Eckpunkte:

Abtragsarbeiten:

Bestandsstrecke 174 km 40.584 – km 43.631

Straßenbrücke Bestands-km 42.443

Eisenbahnbrücke Bestands-km 42.981

Umbauten:

Ostkopf Bf. Sigmundsherberg inkl. Abtrag

Arbeiten unter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes mit kurzzeitigen Gleissperren am Ostkopf Bf. Sigmundsherberg.

Als Regelarbeitszeit ist Montag bis Sonntag von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr angegeben. In Ausnahmefällen (z.B. Anschwenkungen an Betriebsgleise) sind auch Arbeiten in der Nacht erforderlich:

- o Aus eisenbahnbetrieblichen Gründen (z.B. Gleissperren) werden auch Nachtarbeiten und Arbeiten an Sonn- und Feiertagen durchgeführt.
- o Arbeiten, die mit Einschränkungen des Eisenbahnbetriebs am Streckengleis verbunden sind, müssen im Regelfall in der Nacht zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr durchgeführt werden.
- o Bautätigkeiten, die mehrtägige Gleissperren erfordern, finden aus bahnbetrieblichen Gründen grundsätzlich an Wochenenden sowie Feiertagen statt, wobei hier durchlaufend gearbeitet wird, um die Einschränkungen möglichst kurz zu halten.

In Ausnahmefällen (z.B. Fertigstellung Betonierarbeiten, Sondertransporte außerhalb der Hauptverkehrszeiten) können auch Arbeiten in die Abendzeiträume verlängert werden.

Gutachten:

Während der Bauzeit erfolgen durch temporäre Umlegungsmaßnahmen von Bahngleisen in den Bauphasen erhebliche Eingriffe in die bestehenden Anlagen und lokal beschränkte Veränderungen der Erreichbarkeiten. In der Bauphase 3 erfolgt eine Totalsperre der Bahnstrecke für 12 Monate zwischen dem Bf Horn und dem Bf Sigmundsherberg. In dieser Zeit ist ein Schienenersatzverkehr vorgesehen. Gleissperren sind entsprechend Baukonzept in den Bahnhöfen nur kurzzeitig erforderlich und schränken daher den Eisenbahnbetrieb nur geringfügig ein.

Infrastrukturseitig werden die maßgebenden Verkehrsbeziehungen und somit auch die Erreichbarkeiten aufrechterhalten. Zeitweilige lokale Einschränkungen und Behinderungen infolge der Baumaßnahmen und einiger provisorischer Anlagen sind aber nicht unbedingt auszuschließen. Gegenüber dem Bestand sind in den Bauphasen merkbar nachteilige funktionale Barrierewirkungen zu erwarten.

Gegebenenfalls erforderliche Nachtsperren und Wochenendsperren sind jedenfalls durch- aus übliche Betriebspraxen bei den ÖBB, da solche Maßnahmen auch bei größeren Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen im Gleisbereich öfters unumgänglich sind.

Die fachlichen Aussagen sind plausibel, nachvollziehbar und vollständig. Es sind aus Sicht der Fachbereiche Eisenbahnbetrieb und Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen keine Ergänzungen notwendig.

Betriebsphase

Befund:

Als ständige Umlegungsmaßnahmen wird der Endzustand der Gleisanlagen im vorliegen- den Streckenabschnitt definiert. Dies betrifft die Betriebs- und Erhaltungsphase.

Das Betriebsprogramm Bestand Fahrplan 2022 ist im Technischen Bericht Streckenplanung (Einlage 411) wie folgt angegeben:

Strecken- Abschnitt	Schnellzüge			Eil- und Regionalzüge			Ferngüterzüge			Nahgüterzüge			Dienstzüge			Gesamtsumme			
	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Gesamt
Sigmundsherberg – Horn (VzG 17401)	0	0	0	28	7	10	0	0	0	1	0	0	0	0	0	29	7	10	46

Tabelle 1: Betriebsprogramm Bestand 2022 aus Einlage 411

Als Berechnungsgrundlage des Betriebsprogrammes Prognose wurde der Prognosezeitpunkt 2035 herangezogen. Hier ist das Betriebsprogramm wie folgt angegeben:

Strecken- Abschnitt	Schnellzüge			Eil- und Regionalzüge			Ferngüterzüge			Nahgüterzüge			Dienstzüge			Gesamtsumme			
	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Tag 06h – 19h	Abend 19h – 22h	Nacht 22h – 06h	Gesamt
Horn – Sigmundsherberg (VzG 17401)	0	0	0	32	8	8	0	0	0	2	0	0	0	0	0	34	8	8	50

Tabelle 2: Betriebsprogramm Prognose aus Einlage 411

Die Ausbaumaßnahmen sind im Technischen Bericht Streckenplanung (Einlage 411) wie folgt angegeben:

Maßnahmen im Bereich Bf Horn:

- o Abtrag des bestehenden Aufnahmegebäudes sowie des Gütermagazines und der Verladerampe
- o Errichtung eines Zugangsbauwerkes inkl. Wartebereich und Kleinst-Kundensanitäranlage
- o Errichtung eines kombinierten Randbahn- und Bussteiges neben dem Gleis 4 mit einer Länge von 160 m und Höhe von 55 cm ü. SOK
- o Tausch der Weichen 1 und 3 am Ostkopf zur Erhöhung der Einfahrtsgeschwindigkeit auf 60 km/h

- o Errichtung einer Weichenverbindung von Gleis 2 auf Gleis 4
- o Zubau eines Ladegleises 5a rechts von Gleis 3 und eines Verladeplatzes
- o Erweiterung der Park+Ride-Anlage sowie Bike & Ride Anlage
- o Anpassung der Einbindung von der B45 und des Zufahrtsbereiches zum Bahnhof sowie des Bahnhofsvorplatzes und der Busumkehrschleife
- o Elektrifizierung des Bahnhofes

Maßnahmen im Streckenbereich Direktanbindung:

Nach dem Bf. Horn verläuft die Trasse nahezu in Bestandslage bis ca. km 37,100. Lediglich in den Bogenbereichen erfolgt eine Linienverbesserung durch die Anhebung der max. Geschwindigkeit.

Für den Bestandsbogen ab ca. km 37,100 ist durch die Geschwindigkeitsanhebung jedoch eine Neulage des Rechtsbogens auf der Bogeninnenseite mit einer Abweichung vom Bestand von max. ca. 140 m erforderlich inkl. Erneuerung des Querungsbereiches mit der B45. Im Bereich der Querung mit dem Breiteneicherbach erfolgt wieder eine annähernde Bestandslage. Im anschließenden Waldbereich wird die Bestandsgerade beibehalten und in der Bogen / Gegenbogenfolge durch die Anhebung der Geschwindigkeit eine Linienverbesserung mit einer max. Abrückung von ca. 15 m gegenüber dem Bestand vorgesehen.

Bei ca. Bestands km 40,283 zweigt dann die Trassenlage von der Bestandsstrecke in einem Linksbogen ab und verläuft nahezu parallel zu den Grundstücksgrenzen nach der L42 bis zur Einbindung in den Bahnhof Sigmundsherberg. Im Abschnitt von der Abzweigung bis zur L42 befindet sich die Trasse in einem Einschnitt mit einer max. Tiefe von ca. 7 m.

Maßnahmen im Bereich Bf Sigmundsherberg:

Am Westkopf des Bahnhofes ist es durch die Einbindung des Gleises der Direktanbindung erforderlich, das die Weichenverbindung der Bestandsweichen 68-69 in Richtung Gmünd verschoben wird. Damit für die Kreuzung des Gleises der Direktanbindung und des Gleises 7b keine Kreuzungsweiche erforderlich wird, wird das Gleis 7b parallel zum Gleis der Direktanbindung auf die Bogeninnenseite verlegt.

Nachdem Sigmundsherberg ein Vershubstandort ist, werden im gegenständlichen Projekt folgende Maßnahmen am Ostkopf berücksichtigt:

- o Errichtung eines neuen Gleisstutzen 7a samt neuer Doppelkreuzungsweiche
- o Durch die Lage DKW ist auch eine Neulage der Weichen 9-14 erforderlich
- o Neue OL Weichenmaste sowie Oberleitungsketten und Auflösung der Querseilfelder
- o Nachdem die OL damit auf beiden Bahnhofsköpfen umzubauen ist, und ohnehin im gleichen Zeitraum eine Reinvestition vorgesehen ist; wird der gesamte Oberleitungsumbau des Bahnhofes Sigmundsherberg Teil der UVP Einreichung.

Maßnahmen bei Eisenbahnkreuzungen:

- o EK km 35,828 B45 (Landesstraße)
Durch die geringfügige Änderung der Gleislage sind die Schranken bzw. Lichtzeichen zu versetzen. Weiters sind durch die Geschwindigkeitsanhebung die Lage der Einschaltstellen anzupassen.
- o EK km 36,035 Gemeindestrasse
Die bestehende EK wird voraussichtlich mit einer Schranken- und Lichtzeichenanlage gesichert. Es sind durch die Geschwindigkeitsanhebung die Lage der Einschaltstellen anzupassen.
- o EK km 35,181 Wirtschaftsweg
Nachdem die EK hauptsächlich von landwirtschaftlichem Verkehr benutzt wird, und die Umwegdistanz mit max. 1300m unter dem Kriterienkatalog vom BMVIT zu liegen kommt, **wird die EK** in Abstimmung mit der Gemeinde **aufgelassen**.
- o EK km 37,157 Wirtschaftsweg
Nachdem die EK hauptsächlich von landwirtschaftlichem Verkehr benutzt wird, und die Umwegdistanz mit max. 700m unter dem Kriterienkatalog vom BMVIT zu liegen kommt, **wird die EK** in Abstimmung mit der Gemeinde **aufgelassen** und **als Ersatz das Objekt EB03** (Straßenunterführung bei km 37,334) mit entsprechender lichter Weite (LW = 6,50 m) und Durchfahrtshöhe (LH = 4,70 m) für landwirtschaftliche Fahrzeuge **vorgesehen**.
- o EK km 39,653 Horner Steig (Wirtschaftsweg)
Durch die Änderung der Trassenlage **wird die bestehende EK abgetragen**.
- o EK km 41,175 Wirtschaftsweg
Durch die Änderung der Trassenlage **wird die bestehende EK abgetragen**.
- o EK km 41,501 Wirtschaftsweg
Durch die Änderung der Trassenlage **wird die bestehende EK abgetragen**.
- o EK km 42,709 Wirtschaftsweg
Durch die Änderung der Trassenlage **wird die bestehende EK abgetragen**.
- o EK km 43,500 Wirtschaftsweg
Durch die Änderung der Trassenlage **wird die bestehende EK abgetragen**.
- o EK km 39,455 Horner Steig (Wirtschaftsweg)
Die EK wird voraussichtlich mit einer Lichtzeichenanlage gesichert.

Maßnahmen bei nicht öffentlichen Eisenbahnübergängen:

Alle nicht öffentlichen Eisenbahnübergängen (bei Bestands-km 38,181; Bestands-km 38,336; Bestands-km 38,538; Bestands-km 39,169; Bestands-km 39,325; Bestands-km 39,898; Bestands-km 39,898; Bestands-km 40,163; Bestands-km 40,383; Bestands-km 40,698 und Bestands-km 41,022) **werden aufgelassen**.

Durch die Ausbaumaßnahmen und die Ausnutzung von erhöhter Seitenbeschleunigung bei **Fahrzeugen mit Achslasten ≤ 18 t** ergeben sich im Projektsabschnitt folgende zulässige max. Geschwindigkeiten:

Von km	bis km	vmax [km/h]
34,344	34,708	60
34,708	34,959	65
34,959	35,854	100
35,854	37,131	110
37,131	38,361	90
38,361	42,049	110
42,049	42,266	60
42,266	42,336	40

Für **alle Fahrzeuge** sind folgende max. Geschwindigkeiten zulässig:

Von km	bis km	vmax [km/h]
34,344	34,708	60
34,708	34,955	60
34,955	35,616	100
35,616	35,859	95
35,859	36,277	110
36,277	36,610	105
36,610	37,123	110
37,123	38,369	85
38,369	39,148	110
39,148	40,373	105
40,373	41,154	100
41,154	42,052	105
42,052	42,266	55
42,266	42,336	40

Die zulässige Geschwindigkeit im Bestand beträgt von km 34,706 bis km 43,087 in weiten Bereichen lediglich 60 km/h.

Gutachten:

In Folge des gegenständlichen Bauvorhabens „Direktanbindung Horn“

- erfolgt eine Steigerung der Attraktivität der Kamptalbahn mittels Fahrzeitverkürzung zwischen Horn – Wien und damit Generierung eines zusätzlichen Pendlerpotentials und Abdeckung der Mobilitätsbedürfnisse der Kunden.
- sind direkte Zugverbindungen Horn – Wien im Personen- und Güterverkehr möglich.
- erfolgt eine direkte Anbindung der Bezirkshauptstadt Horn an die Franz-Josef-Bahn.
- erfolgt eine Verdichtung des Angebots und eine Steigerung der Betriebsqualität auf der bestehenden Kamptalbahn.
- erfolgt die Elektrifizierung des Abschnitts der Kamptalbahn zwischen Horn und Sigmundsherberg.
- ist eine erhebliche Fahrzeitverkürzung durch Beseitigung des aufwendigen Wendens („Stürzen“) von Personen und Güterzügen aufgrund im Bf Sigmundsherberg möglich.
- erfolgt eine Erhöhung des Fahrgastkomforts durch umsteigefreie Verbindung von Horn nach Wien.
- erfolgt eine Reduktion der CO₂-Emissionen durch die Streckenelektrifizierung.
- erfolgt eine Aufwertung der Schienenverkehrsanbindung nordwestlich von Wien, insbesondere aus dem Waldviertel.
- Erfolgt eine Entlastung des Systems Straße bzw. Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene.
- ist ein tagesdurchgängiger 60 Minuten Takt Wien Franz-Josefs-Bf nach Horn möglich.
- ist ein 30 Minuten Takt Wien Franz-Josefs-Bf nach Horn in den Hauptverkehrszeiten möglich.
- ist eine Verkürzung der Reisezeit um 9 bis 15 Minuten zwischen Wien Franz-Josefs-Bf und Horn möglich.
- erfolgt eine Erhöhung der Sicherheit bei Eisenbahnkreuzungen und nicht öffentlichen Eisenbahnübergängen durch Auflassungen bzw. Sicherungsbauwerke.
- erfolgt der Ersatz des schienengleichen und nicht barrierefreien Bahnsteigzuganges im Bf. Horn und in der bestehenden Haltestelle Breiteneich durch einen barrierefreien und niveaufreien Bahnsteigzugang.

Die bestehenden Erreichbarkeiten der Bahnanlagen vom öffentlichen Verkehrswegenetz bleiben unverändert.

Die Erreichbarkeiten im Schienennetz selbst werden verbessert, da durch den Ausbau einerseits durch eine dichtere Reisezugfolge das Angebot für den Reisenden erhöht werden kann und andererseits auch durch die geänderte Anbindung der Kamptalbahn im Bf Sigmundsherberg sowie die Erhöhung der zulässigen Streckengeschwindigkeiten die Reisezeiten reduziert werden können.

Weiters werden die Betriebsstellen barrierefrei ausgebaut und damit die Zugänglichkeit auch für mobilitätseingeschränkte Personen ermöglicht.

Die Bahntrasse selbst bleibt in der grundsätzlichen Barrierewirkung wie bisher analog dem Bestand, wobei als Ersatz für die aufzulassenden Eisenbahnkreuzungen und nicht öffentlichen Eisenbahnübergänge Parallelwege zur Bahntrasse errichtet werden, welche die Erreichbarkeit der an die Bahntrasse angrenzenden Grundstücke gewährleisten.

Aus Sicht der Fachbereiche Eisenbahnbetrieb sowie Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen wird das gegenständliche Vorhaben „Direktanbindung Horn“ positiv bewertet.

Störfallbetrachtung

Befund:

Folgende Maßnahmen sind aus bautechnischer Sicht zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle sind in der UVE (Einlage 201) angeführt:

Code	Kurzbeschreibung
Bauphase	
ERS-BA-01-BW (ERS-BA-01)	Vor Baubeginn im jeweiligen Teilabschnitt werden alle Wohn- und Betriebsgebäude in einem 50 m breiten Streifen (gemessen vom Rand des Baufeldes) bautechnisch auf bestehende Bauschäden beweisgesichert.
ERS-BA-02-BW (ERS-BA-02-BW)	Erfolgen erschütterungsrelevante Bauarbeiten (Spundwandarbeiten, Verdichtungsarbeiten, Aushub- und Schüttarbeiten sowie Baugrubensicherung) näher als 25 m an Gebäuden, so werden in ausgewählten Gebäuden Messungen nach ÖNORM S 9020 zum Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte für Gebäudeschutz als unbemannte Dauermessungen mit Datenfernübertragung und SMS-Alarmierung bei Richtwertüberschreitung am Fundament des Gebäudes durchgeführt.
ERS-BA-03-BW (ERS-BA-04)	Sollten Schäden an Gebäuden auftreten, kann auf Grund der bautechnischen Beweissicherung und der begleitenden Messungen festgestellt werden, ob sie auf die Bauarbeiten zurückzuführen sind. Ist dies der Fall, erfolgt eine Behebung der Schäden nach Bauende oder eine finanzielle Abgeltung.
Betriebsphase	
ERS-BE-01-BW	Nach Fertigstellung des Vorhabens werden Kontrollmessungen in ausgewählten Gebäuden durchgeführt, um die Einhaltung der Grenzwerte zu überprüfen. Diese Messungen sollten bei eingefahrenem Oberbau stattfinden, also frühestens 6 Monate nach Inbetriebnahme.

Tabelle 82 aus UVE (Einlage 201)

Folgende Maßnahmen sind in Bezug auf Naturkatastrophen in der UVE (Einlage 201) angeführt:

Code	Kurzbeschreibung
Bauphase	
AFW-PRÄ-01	Es wird ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan (SiGe-Plan) zu erstellen und anzuwenden, in welchem für den Fall eines Schadensereignisses an einem Baufahrzeug auch entsprechende Maßnahmen zur Minderung (Sicherung) und/oder Sanierung der von dem Schaden betroffenen Fläche(n) z.B. durch Einsatz eines Ölbindemittels oder dem Abtrag des verunreinigten Bodenmaterials erläutert sind. Im Fall eines Schadensereignisses an einem Bundesbahnfahrzeug oder sonstiger eisenbahntechnischer Notfälle gibt es innerhalb der ÖBB standardisierte Notfallpläne für den Regelbetrieb, in welchem verschiedene Unfallszenarien erläutert und die im Eintrittsfall einzuleitenden Gegenmaßnahmen zur Gefahrenabwehr aufgezeigt werden. Diese werden zusammenfassend im Handbuch „Einsatz im ÖBB-Gleisbereich“ (Stand 2019) erläutert.

Tabelle 80 aus UVE (Einlage 201)

Folgende Maßnahmen sind als Präventiv- oder Minderungsmaßnahmen von schweren Unfällen oder Naturkatastrophen angeführt:

Ereignis	Maßnahme
Ereignisse hoher Schweregrad mit/ohne Personenschaden	
Zusammenstoß auf der Strecke, im Tunnel bzw. im Bahnhof / Verkehrsstation	Neuerrichtungen und Umbauten von Eisenbahnsicherungsanlagen
Entgleisung Strecke	Errichtung von Anlagen dem Stand der Technik entsprechend. Instandhaltung laut Instandhaltungsplan.
Zugstreifungen (Anfahren / Streifung von Gegenständen)	In der Planung werden die Abstände zu festen Gegenständen entsprechend den derzeit gültigen Richtlinien eingehalten.
Unfall mit Gefahrguttransport	Errichtung von Anlagen dem Stand der Technik entsprechend. Die Ausleitungspunkte der Bahnentwässerung können im Schadensfall verschlossen werden. Frühzeitige Einbindung der der örtlich zuständigen Feuerwehren in die Planung.
Ereignis mittlerer Schweregrad	
Unerlaubte Gegenfahrten	Neuerrichtungen und Umbauten von Eisenbahnsicherungsanlagen
Entrollen von Fahrzeugen	Berücksichtigung von max. Längsneigungen laut gültigen Regelwerken und ÖBB Betriebsvorschrift.
Einfahrt auf besetztes Gleis	Neuerrichtungen und Umbauten von Eisenbahnsicherungsanlagen
Unerlaubte Signalüberfahrten	Neuerrichtungen und Umbauten von Eisenbahnsicherungsanlagen
Ereignisse geringer Schweregrad	
Einfahren in abgeschaltete bzw. nicht überspannte Gleise	Signalisierung / Kenntlichmachung gemäß gültigem Regelwerk

Tabelle 79 aus UVE (Einlage 201)

Gutachten:

Aus der Sicht der Fachbereiche Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen- und Eisenbahnbetrieb sind **keine zusätzlichen** Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle sowie keine zusätzlichen Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen erforderlich, um erwartete schwerwiegende Umweltbelastungen zu verhindern oder auf ein erträgliches Maß zu vermindern.

3.8 Kommt es zu einer Beeinflussung des bestehenden Straßen- und Wegenetzes durch das ggst. Vorhaben und wie wird diese bewertet?

Folgende Straßenbaumaßnahmen sind im Zuge des gegenständlichen Bahnprojektes vorgesehen:

- o Verlegung der B45 Pulkautalstraße
- o Überführung der Landesstraße L42
- o P&R-Anlage und Vorplatz Bf Horn inkl. Anpassung Magazinstraße
- o Wegumlegung „Im Gmoos“ Bf. Horn r.d.B.
- o P&R-Anlage Hst. Breiteneich
- o Wirtschaftsweg „Horner Steig“
- o Weg 1A quert bei km 37,334
- o Weg 1B l.d.B. km 37,354 bis km 37,710
- o Weg 1C r.d.B. km 37,513 bis km 37,612 zur Erschließung Grundstück 1694 KG 10004 Breiteneich
- o Weg 2 l.d.B. km 37,989 bis km 39,461
- o Weg 2A l.d.B. bei km 38,000
- o Weg 3 r.d.B. km 39,451 bis km 40,421
- o Weg 4A l.d.B. km 39,461 bis km 40,554
- o Weg 4B l.d.B. km 40,554 bis km 41,109
- o Weg 10 r.d.B. bei km 40,834 zur Erschließung Grundstück 253 KG 10120 Kleinmeiseldorf
- o Weg 11 r.d.B. km-Bestand 40,832 bis Bestand-km 41,175
- o Weg 5 r.d.B. km 41,060 bis km 41,412
- o Weg 6 r.d.B. km 41,412 bis km 41,976
- o Weg 7 l.d.B. km 41,982 bis km 42,116
- o Weg 8 l.d.B. km 41,444 bis km 41,982
- o Weg 9 r.d.B. km 41,976 bis km 42,116
- o Weg 12 r.d.B. km 34,465 bis km 34,659
- o Weg 13 r.d.B. km 35,760 bis km 35,829

Bauphase

Befund:

Entsprechend Baukonzept (Einlage 480) werden die Zufahrten zu den Baufeldern in Abstimmung mit den Standortgemeinden weitestgehend auf dem höherrangigen Straßennetz und weiterführend möglichst im Baufeld erfolgen. Zur Erreichung von Inselbaufeldern sind zum Teil provisorische Gleisüberfahrten (Baustellen- EKen) vorgesehen.

Folgende Fahrtrouten für den Baustellenverkehr sind vorgesehen:

Routen- bezeichnung	Bauphase	Routenbeschreibung
Z1001	1	B45 – Magazinstraße
Z1002	1	B45 – Im Gmoos
Z2001	2	B45 km 3,2
Z2002	2	B45 ca.km 4,1
Z2003	2	B45 ca. km 4,0
Z2004	2	B45 ca. km 4,38
Z2005	2	B45 – Breiteneich Zentrum Ri. Osten
Z2006	2	B45 – Breiteneich Zentrum Ri. O
Z2007	2	L42 km 15,65
Z2008	2	L42 ca. km 16,0 Ri. SW
Z2009	2	L42 ca. km 16,0 Ri. NO
Z2010	2	L1203 – Lußweg
Z2011	2	L42 ca. km 16,0
Z2012	2	B45 – Augraben
Z2013	2	L1200 – Maigen
Z3001	3	B45 – Magazinstraße
Z3002	3	B45 (Bereich Hst. Breiteneich)
Z3003	3	B45 (Bereich Hst. Breiteneich)
Z3004	3	B45 – Breiteneich Zentrum Ri. O
Z3005	3	B45 – Breiteneich Zentrum Ri. O
Z3006	3	B45 – Breiteneich Zentrum Ri. O
Z3007	3	B45 – Breiteneich Zentrum Ri. O
Z3008	3	B45 km 3,2
Z3009	3	B45 ca.km 4,1
Z3010	3	B45 ca.km 4,1
Z3011	3	B45 ca. km 4,23
Z3012	3	B45 ca. km 4,0
Z3013	3	B45 ca. km 4,38
Z3014	3	B45 ca. km 4,9
Z3015	3	L42 ca. km 16,0
Z3016	3	L1203 – Lußweg
Z3017	3	B45 – Bahnstraße Sigmundsherberg
Z4001	4	L42 ca. km 16,0 Ri. SW
Z4002	4	L42 ca. km 16,0 Ri. SW
Z4003	4	L1203 Abzweiger Baustraße Ri. nÖEÜ
Z4004	4	L1203 Abzweiger Baustraße Ri. nÖEÜ
Z4005	4	L1200 – Maigen
Z4006	4	L1203 bis Unterführung Bahn km 88,325
Z4007	4	L42 Straßenbrücke über Bestandsstrecke

Die angeführten Baustellenrouten sind in den Übersichtslageplänen „Übersichtslageplan Baustellenzufahrten und Einrichtungsflächen Blatt 1“ (Einlage 481_01) und „Übersichtslageplan Baustellenzufahrten und Einrichtungsflächen Blatt 2“ (Einlage 481_02) graphisch dargestellt.

Entsprechend Angaben im Bericht Verkehrsuntersuchung (Einlage 301) hat das Ausmaß des Baustellenverkehrs lediglich lokale Auswirkungen, sobald das übergeordnete Straßennetz erreicht wird, ist die Menge des Baustellenverkehrs gegenüber dem Grundverkehrsaufkommen gering.

Die maßgeblichen Baumaßnahmen Straßen betreffend stellen sich wie folgt dar:

Bauphase 1:

Wegumlegung „Im Gmoos“ Bf. Horn r.d.B.

Die Wegverlegung erfolgt grundsätzlich unter Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs.

Bauphasen 2 und 3:

Verlegung der Landesstraße B45 Straßen-km 3.996 – km 4.336 (BPH 2+3)

Entsprechend „Technischer Bericht B45“ (Einlage 471_01) bzw. Baukonzept erfolgt ein Großteil der Bauherstellung der Umlegung und Überführung der Landesstraße B45 unter Betrieb der bestehenden Landesstraße. Lediglich für die Herstellung der Anbindungen an den Bestand wird eine Straßensperre notwendig. Für die Errichtung der Bauteile 352 (Straßenbrücke B45 über die Bahn) und 353 (Straßenbrücke B45 über den Breiteneicherbach) ist eine Totalsperre der Landestraße B45 für ca. zwei Wochen erforderlich.

Es ist eine weiträumige Umleitung im gleichrangigen Straßennetz über die Landesstraßen L42 – L1205 – B2 – L8002 in diesem Zeitraum vorgesehen. Das übergeordnete Baukonzept sieht vor, dass die Landesstraßen B45 und L42 nicht zeitgleich gesperrt werden.

Verlegung / Straßenüberführung der Landesstraße L42 Straßen-km 15.650 – km 16.059

Entsprechend „Technischer Bericht L42“ (Einlage 472_11) bzw. Baukonzept ist voraussichtlich eine Sperre der Landesstraße für die gesamte Bauphase 2, sowie die ersten vier Monate von Bauphase 3 erforderlich. In Summe ist die Landesstraße L42 somit für ca. 9 Monate gesperrt.

Es ist eine weiträumige Umleitung über die Landesstraße B45 in diesem Zeitraum möglich (B45 – L8002 – B2 – L1205 – L42). Das übergeordnete Baukonzept sieht vor, dass die Landesstraßen B45 und L42 nicht zeitgleich gesperrt werden.

Bf Horn / Straßenbauliche Adaptierungen Bahnhofszufahrt

Bf Horn / Errichtung Erweiterung der P&R Anlage

Die Baumaßnahmen erfolgen grundsätzlich unter Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs.

Errichtung von Wirtschaftswegen und Begleitwegen

Konkrete Angaben über etwaig erforderliche Straßensperren im untergeordneten Wegenetz sind in den Projektunterlagen nicht enthalten.

Geplante Maßnahmen bei Eisenbahnkreuzungen:

- o EK km 35,828 B45 (Landesstraße)
Durch die geringfügige Änderung der Gleislage sind die Schranken bzw. Lichtzeichen zu versetzen. Weiters sind durch die Geschwindigkeitsanhebung auf der Bahn die Lage der Einschaltstellen anzupassen.
Aus straßenverkehrstechnischer Sicht ergeben sich keine Änderungen.
- o EK km 36,035 Gemeindestrasse
Die bestehende EK wird voraussichtlich mit einer Schranken- und Lichtzeichenanlage gesichert. Es sind durch die Geschwindigkeitsanhebung auf der Bahn die Lage der Einschaltstellen anzupassen.
Aus straßenverkehrstechnischer Sicht ergeben sich keine Änderungen.
- o EK km 35,181 Wirtschaftsweg
Nachdem die EK hauptsächlich von landwirtschaftlichem Verkehr benutzt wird, und die Umwegdistanz mit max. 1300m unter dem Kriterienkatalog vom BMVIT zu liegen kommt, **wird die EK** in Abstimmung mit der Gemeinde **aufgelassen**.
- o EK km 37,157 Wirtschaftsweg
Nachdem die EK hauptsächlich von landwirtschaftlichem Verkehr benutzt wird, und die Umwegdistanz mit max. 700m unter dem Kriterienkatalog vom BMVIT zu liegen kommt, **wird die EK** in Abstimmung mit der Gemeinde **aufgelassen** und **als Ersatz das Objekt EB03** (Straßenunterführung bei km 37,334) mit entsprechender lichter Weite (LW = 6,50 m) und Durchfahrtshöhe (LH = 4,70 m) für landwirtschaftliche Fahrzeuge **vorgesehen**.
- o EK km 39,653 Horner Steig Bestand (Wirtschaftsweg)
Durch die Änderung der Trassenlage **wird die bestehende EK abgetragen**.
- o EK km 41,175 Wirtschaftsweg
Durch die Änderung der Trassenlage **wird die bestehende EK abgetragen**.
- o EK km 41,501 Wirtschaftsweg
Durch die Änderung der Trassenlage **wird die bestehende EK abgetragen**.
- o EK km 42,709 Wirtschaftsweg
Durch die Änderung der Trassenlage **wird die bestehende EK abgetragen**.

- o EK km 43,500 Wirtschaftsweg
Durch die Änderung der Trassenlage **wird die bestehende EK abgetragen.**
- o EK km 39,455 Horner Steig Neu (Wirtschaftsweg)
Die EK wird voraussichtlich mit einer Lichtzeichenanlage gesichert.

Maßnahmen bei nicht öffentlichen Eisenbahnübergängen:

Alle nicht öffentlichen Eisenbahnübergängen (bei Bestands km 38,181; Bestands km 38,336; Bestands km 38,538; Bestands km 39,169; Bestands km 39,325; Bestands km 39,898; Bestands km 39,898; Bestands km 40,163; Bestands km 40,383; Bestands km 40,698 und Bestands km 41,022) **werden aufgelassen.**

Gutachten:

Während der Bauzeit sind temporäre Sperren für den Neubau von Eisenbahn- und Straßenbrücken erforderlich. Diese Sperren sollen durch ausgewiesene Umleitungen ersetzt werden.

Infrastrukturseitig werden die maßgebenden Verkehrsbeziehungen und somit auch die Erreichbarkeiten aufrechterhalten. Zeitweilige lokale Einschränkungen und Behinderungen infolge der Baumaßnahmen und einiger provisorischer Anlagen sind aber in der Bauphase unumgänglich. Gegenüber dem Bestand sind in den Bauphasen zusätzliche funktionale Barrierewirkungen zu erwarten. Diese sind jedoch zeitlich eingegrenzt und betreffen immer nur Teilbereiche. Die straßenverkehrlichen Auswirkungen in der Bauphase auf das Straßennetz werden in Hinblick auf funktionelle Barrierewirkung auf Grund ihrer zeitlich begrenzten Dauer als geringfügig nachteilig bewertet.

Betreffend der Errichtung von Begleitwegen und Maßnahmen bei den Eisenbahnkreuzungen wird auf die Auflagen verwiesen.

Betriebsphase

Befund:

Verlegung der B45 Pulkatalstraße

Mit dem gegenständlichen Projekt soll die B45 Pulkatalstraße verlegt werden. Laut Angaben im Technischen Bericht B45 (Einlage 471_01) wurde die Projektierung unter ständiger Miteinbeziehung des Amts der NÖ – Landesregierung, Abteilung ST 4, STBA 3 bzw. ST 5 durchgeführt. Die Entwurfsgeschwindigkeit wurde, unter Berücksichtigung des Bestandes und den örtlichen Gegebenheiten mit V=60 km/h in Abstimmung mit dem Straßenerhalter festgelegt. Nachstehend sind die daraus resultierenden bzw. die tatsächlich verwendeten Mindestparameter aufgelistet:

Grenzwerte der Trassierung (lt. RVS 03.03.23)

Verwendete Parameter im Projekt

Ve: 60 km/h bis 100 km/h

$R_{min} \geq 80 \text{ m}$ ($R_{empf} [m] \geq 300 \text{ m}$)

$LK_{lotmin} \geq 30 \text{ m}$

$Q_{max} \leq 7 \%$

$S_{empf} \leq 8\%$

$R_{wmin} \geq 900 \text{ m}$ ($R_{wempf} [m] \geq 1300 \text{ m}$)

$R_{kmin} \geq 1200 \text{ m}$ ($R_{kempf} [m] \geq 2000 \text{ m}$)

$R_{min} = 100,000 \text{ m}$

$LK_{lot} = 33,333 \text{ m}$

$Q_{max} = 5,0 \%$

$S_{max} = 8\%$

$R_{wmin} = 1700,000 \text{ m}$

$R_{kmin} = 2000,000 \text{ m}$

Die Ermittlung des erforderlichen Straßenquerschnitts erfolgte unter Zugrundelegung folgender Parameter:

JDTVges: 4680 KFZ/24 h (ermittelt im Jahr 2023)

PKW-Anteil: 3978 PKW/24 h

LKW-Anteil: 702 LKW/24 h

vp: 60 km/h

Für den Freilandbereich soll folgender Querschnitt zur Ausführung kommen:

Fahrbahnbreite: 7,00 m

Fahrstreifenbreite: 3,25 m

Breite befestigter Seitenstreifen: 0,25 m

Bankett: 2 x 1,00 – 1,25 m

Fahrzeugrückhaltesysteme: Leitpflöcke, FRS Aufhaltestufe H1 zwischen den Objektsbereichen, FRS Aufhaltestufe H4b im Anschluss Objekt B45.02 bis zur Mindestaufstelllänge

Für den Objektbereich soll folgender Querschnitt zur Ausführung kommen:

Fahrbahnbreite: 7,50 m

Fahrstreifenbreite: 3,25 m

Breite befestigter Seitenstreifen: 0,50 m

Fahrzeugrückhaltesysteme: FRS Aufhaltestufe H4b (Objekt B45.02 über die Bahn) beidseitig bzw. FRS Aufhaltestufe H1 (Objekt B45.03 über Breiteneicherbach)

Randbalken: 2x 1,25 m

Überführung der Landesstraße L42

Mit dem gegenständlichen Projekt soll die Landesstraße L42 im Bereich der neuen Bahntrasse annähernd in Bestandslage in Form einer Straßenüberführung verlegt werden. Dabei quert die Landesstraße L42 die neue ÖBB Strecke 174 01 im Bereich zwischen der Gemeinde Rodingersdorf und der Gemeinde Klein-Meiseldorf mittels Straßenbrücke L42.03 ca. bei Straßen-km 15,8+47. Die Stationierung der L42 verläuft von der Gemeinde Hötzelsdorf in Richtung Südosten.

Laut Angaben im Technischen Bericht L42 (Einlage 471_11) wurde die Projektierung unter ständiger Miteinbeziehung des Amts der NÖ – Landesregierung, Abteilung ST 4, STBA 3 bzw. ST 5 durchgeführt. Die Entwurfsgeschwindigkeit wurde, unter Berücksichtigung des Bestandes und den örtlichen Gegebenheiten mit $V=70$ km/h in Abstimmung mit dem Straßenerhalter festgelegt. Nachstehend sind die daraus resultierenden bzw. die tatsächlich verwendeten Mindestparameter aufgelistet:

Grenzwerte der Trassierung (lt. RVS 03.03.23)	Verwendete Parameter im Projekt
Ve: 70 km/h bis 100 km/h	
$R_{min} \geq 200$ m ($R_{empf} \geq 300$ m)	$R_{min} = 2.800$ m
$L_{Klotmin} \geq 30$ m	$L_{Klot} = ---$ m
$Q_{max} \leq 7$ %	$Q_{max} = 2,5$ %
$S_{empf} \leq 8\%$	$S_{max} = 3,65\%$
$R_{wempf} \geq 1.700$ m	$R_w = 1.700$ m
$R_{kempf} \geq 3.000$ m	$R_k = 3.000$ m

Die Ermittlung des erforderlichen Straßenquerschnitts erfolgte unter Zugrundelegung folgender Parameter, welche im Jahr 2023 im Bestand bei Straßen-km 17,0+00 erhoben wurden:

JDTVges: 1280 KFZ/24 h
PKW-Anteil: 1088 PKW/24 h
LKW-Anteil: 192 LKW/24 h
vp: 70 km/h

Für den Freilandbereich soll folgender Querschnitt zur Ausführung kommen:

Fahrbahnbreite:	7,00 m
Fahstreifenbreite:	3,25 m
Breite befestigter Seitenstreifen:	0,25 m
Bankett:	1,00 – 1,25 m RFB Rodingersdorf 1,25 m Grünstreifen RFB Kleinmeiseldorf
Geh- und Radweg:	3,00 m RFB Kleinmeiseldorf
Außenstreifen:	1,00 m Schotterbankett RFB Kleinmeiseldorf

Fahrzeugrückhaltesysteme: FRS Aufhaltestufe H4b beidseitig bis zur
Mindestaufstelllänge vom Objektsbereich

Für den Objektbereich soll folgender Querschnitt zur Ausführung kommen:

Fahrbahnbreite:	7,50 m
Fahrstreifenbreite:	3,25 m
Breite befestigter Seitenstreifen:	0,50 m
Fahrzeugrückhaltesysteme:	FRS Aufhaltestufe H4b beidseitig
Randbalken:	1,25 m RFB Rodingersdorf
	3,85 m RFB Kleinmeiseldo

P&R-Anlage und Vorplatz Bf Horn inkl. Anpassung Magazinstraße

Das Projekt sieht einerseits eine Erweiterung der bestehenden P&R-Anlage auf einem Gemeindegrundstück nördlich der Verkehrsstation zwischen der Magazinstraße und dem Breiteneicherbach, andererseits eine Neukonfiguration des nördlichen Vorplatzbereichs bzw. der Bahnhofs- und Magazinstraße vor.

Nachdem die Zufahrtssituation zum Bahnhof bzw. die Einbindung der Magazinstraße in die B45 derzeit getrennt erfolgt, wurde mit der Projektwerberin, der Stadtgemeinde Horn sowie der Straßenbauabteilung des Landes Niederösterreich und der Bezirkshauptmannschaft Horn eine Verkehrsvorverhandlung durchgeführt. Als Ergebnis wurde festgelegt, dass zukünftig nur mehr eine Ein- bzw. Ausfahrt von der B45 vorgesehen wird. Weiters ist geplant, die Bahnhofsstraße zukünftig nur mehr als Einbahn in Richtung Osten zu führen und die bereits im Bestand vorhandene Busumkehrschleife in veränderter Lage direkt in die Magazinstraße einzubinden. Die Magazinstraße verbleibt wie im Bestand 2-streifig.

Für Fußgänger und Radfahrer wird eine vom Kraftfahrzeugverkehr getrennte Zufahrtsmöglichkeit geschaffen. Dabei wird für Fußgänger ein 2,0 m breiter Gehweg und für Radfahrer ein 1,5 m breiter Radfahr- bzw. im weiteren Verlauf Mehrzweckstreifen im Einfahrtsbereich bis zum Stationszugang bzw. den Abstellflächen für Radfahrer vorgesehen.

Das Projekt sieht vor, insgesamt 167 PKW-Stellplätze (davon 4 Stellplätze für PKW von Menschen mit Behinderungen, 4 Familienstellplätze sowie 8 Stellplätze Vorbereitung für E-Ladesäulen) am Bahnhof zur Verfügung zu stellen. Sämtliche PKW-Stellplätze in der P&R-Anlage bzw. am Bahnhofsvorplatz werden in 45°-Aufstellung angeordnet. Die Tiefe der Parkstreifen beträgt dabei überall mind. 4,7 m, wobei zusätzlich ein Fahrzeugüberhang gegeben ist. Daneben werden weiters Abstellflächen für 6 Mopeds bzw. Motorräder und 144 Fahrradstellplätze geplant. Für den regionalen Autobusverkehr werden 7 Bushaltestellen in Sägezahnaufstellung entlang vom neuen Bahnsteig 1 des Bahnhof Horns errichtet. Als Bemessungsfahrzeug für die Bushaltestellen wurde ein 15 m-Bus herangezogen.

Wegumlegung „Im Gmoos“ Bf. Horn r.d.B.

Am Bahnhof Horn wird r.d.B. im Bereich von ca. Bahn-km 34,450 bis ca. Bahn-km 34,650 aufgrund der Neuerrichtung eines Verladeplatzes die bestehende Anrainerzufahrt „Im Gmoos“ auf einer Länge von ca. 197 m geringfügig umgelegt. In der Höhe folgt der Weg dem Bestandsgelände. In der Lage werden Bogenradien ≥ 50 m vorgesehen. Die max. Längsneigung beträgt 4%. Der Weg sieht eine Fahrbahnbreite von 3,50 m + 2 x 0,50 m Bankett vor. Die Regelquerneigung wird mit 2,5% angeführt.

P&R-Anlage Hst. Breiteneich

Im Bereich der Haltestelle Breiteneich wird zur Unterbringung von Abstellmöglichkeiten für Zweiräder und PKW sowie für die Errichtung einer Technikstation die bestehende Gemeindestraße r.d.B. auf einer Länge von ca. 65 m geringfügig umgelegt. Weiters wird die Anknüpfungssituation der an der Hst. Breiteneich vorbeiführenden Gemeindestraße mit der B45 verbessert, indem die Gemeindestraße bereits ca. 15 m von der B45 abgerückt in eine aus süd-östlicher Richtung kommende Gemeindestraße einmündet. Der Kreuzungspunkt wird als T-Knoten gestaltet. Folgende Trassierungsgrenzparameter weist die Planung auf: $r_{\min} = 17,4$ m (Kreuzungsbereich); $s_{\max} = 2$ %.

Vom Kreuzungsbereich mit der B45 bis zum Stationszugang bzw. zu den Abstellflächen für Fahrräder wird weiters ein 1,5 m breiter Gehsteig vorgesehen. Die Fahrbahnbreite im Umlegungsbereich wird mit 5,0 m festgelegt, wobei im Bereich der neuen PKW-Stellplätze die Fahrbahnbreite inkl. befahrbarem Bankett eine Breite von 5,5 m aufweist.

An der Haltestelle Breiteneich werden insgesamt 5 PKW-Stellplätze geplant, wobei ein Stellplatz PRM-gerecht mit einer Breite von 3,5 m ausgeführt wird. Die anderen Stellplätze weisen eine Breite von 2,5 m auf. Die Stellplatztiefe beträgt einheitlich 5,0 m. Neben den PKW-Stellplätzen werden auch Abstellmöglichkeiten für 10 Fahrräder geschaffen.

Wirtschaftsweg „Horner Steig“

Im Bestand befindet sich bei Bahn-km 39,653 eine Eisenbahnkreuzung die vorwiegend der Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen l.d.B. mit dem öffentlichen Straßenwegenetz dient. Im Rahmen der Umlegung der Bahntrasse im betreffenden Bereich wird die bestehende Eisenbahnkreuzung aufgelassen und bei Bahn-km 39,455 als Ersatz eine neue Eisenbahnkreuzung errichtet. Dieser Weg wird als „Horner Steig“ bezeichnet, da das Gelände in diesem Bereich mit 14% – 18% stark ansteigt.

Es ist vorgesehen, die Eisenbahnkreuzung technisch gesichert mit Lichtzeichen auszuführen.

Der Wirtschaftsweg folgt in der Lage im Wesentlichen der Bestandstrassierung. In der Höhe weist der Weg eine Längsneigung von max. 16 % auf, wobei im Nahbereich (15 m) zur Bahntrasse die Längsneigung auf 2 % reduziert wird. Dabei fällt im Querungsbereich der Bahntrasse die Wegachse in Richtung Hang, um das Bremsen bzw. Anhalten von Fahrzeugen, welche von bergseitig der Bahntrasse kommen, zu erleichtern.

Die Weglänge beträgt ca. 105 m und die Fahrbahnbreite wird mit 4,5 m vorgesehen. Die Oberflächenbefestigung erfolgt ungebunden befestigt. Die Regelquerneigung des Weges beträgt 4 %. Die Ableitung der Straßenoberflächenwässer erfolgt flächig rechts des Weges zur geplanten Mulde.

Begleitwege 1A bis 13

Im Rahmen des Projektes wird auch ein umfassendes Bahnbegleitwegenetz neu errichtet. Dieses dient zur Erschließung der neuen Bahntrasse inklusive der entlang der Bahntrasse angeordneten neuen Technikstationen und weiteren Einrichtungen der Eisenbahnausrüstung (z.B. Schaltgerüste) sowie der angrenzenden Grundstücke. Dazu werden einerseits Wege weitestgehend parallel zur Bahn verlaufend neu errichtet, als auch bestehende Wege zum Teil in ihrer Lage geringfügig verlegt bzw. ertüchtigt.

Unabhängig von der Art der Befestigung des Weges wird die Anbindung an das umliegende, untergeordnete Wegenetz unter Berücksichtigung eines minimalen Ausrundungsradius von $R = 5,00$ m an der Einmündungstrompete, mit einem Längsgefälle von max. 10 % und einer Staubfreimachung auf einer Länge von mindestens 15 m ausgeführt. Ist einseitig keine Anbindung an das untergeordnete bzw. weitere vorhandene Wegenetz möglich, wird am Ende des Begleitweges eine Umkehrmöglichkeit, zumeist in Form eines Wendehammers, vorgesehen. In der Regel erfolgt die Ausgestaltung der Umkehrmöglichkeit für ein maßgebendes Fahrzeug mit einer reduzierten Deichsellänge von $D = 9,1$ m. Generell erfolgt die Trassierung der Wege so, dass eine Befahrbarkeit für Fahrzeuge mit $D = 9,1$ m möglich ist. Ein Begegnungsverkehr wird aufgrund der zu erwartenden Verkehrsstärken i.d.R. nicht berücksichtigt. Es werden jedoch in regelmäßigen Abständen und in Abhängigkeit der örtlichen Sichtverhältnisse Ausweichen gem. RVS 03.03.81 vorgesehen.

Ungebunden befestigte Bahnbegleit- bzw. Erschließungswege werden grundsätzlich mit einer Regelquerneigung von 4 % und bituminös gebundene Erschließungswege mit einer Regelquerneigung von 2,5 % geplant.

Eine detaillierte Beschreibung der Wege ist im Technischen Bericht Streckenplanung (Einlage 411) enthalten.

Eisenbahnkreuzungen und nicht öffentliche Eisenbahnübergänge:

- o EK km 35,828 B45 (Landesstraße)
Durch die geringfügige Änderung der Gleislage sind die Schranken bzw. Lichtzeichen zu versetzen. Weiters sind durch die Geschwindigkeitsanhebung auf der Bahn die Lage der Einschaltstellen anzupassen.
Aus straßenverkehrstechnischer Sicht ergeben sich keine Änderungen.
- o EK km 36,035 Gemeindestrasse
Die bestehende EK wird voraussichtlich mit einer Schranken- und Lichtzeichenanlage gesichert. Es sind durch die Geschwindigkeitsanhebung auf der Bahn die Lage der Einschaltstellen anzupassen.
Aus straßenverkehrstechnischer Sicht ergeben sich keine Änderungen.

- o EK km 35,181 Wirtschaftsweg
Nachdem die EK hauptsächlich von landwirtschaftlichem Verkehr benutzt wird, und die Umwegdistanz mit max. 1300 m unter dem Kriterienkatalog vom BMVIT zu liegen kommt, **wird die EK** in Abstimmung mit der Gemeinde **aufgelassen**.
- o EK km 37,157 Wirtschaftsweg
Nachdem die EK hauptsächlich von landwirtschaftlichem Verkehr benutzt wird, und die Umwegdistanz mit max. 700 m unter dem Kriterienkatalog vom BMVIT zu liegen kommt, **wird die EK** in Abstimmung mit der Gemeinde **aufgelassen** und **als Ersatz das Objekt EB03** (Straßenunterführung bei km 37,334) mit entsprechender lichter Weite (LW = 6,50 m) und Durchfahrtshöhe (LH = 4,70 m) für landwirtschaftliche Fahrzeuge **vorgesehen**.
- o EK km 39,653 Horner Steig Bestand (Wirtschaftsweg)
Durch die Änderung der Trassenlage **wird die bestehende EK abgetragen**.
- o EK km 41,175 Wirtschaftsweg
Durch die Änderung der Trassenlage **wird die bestehende EK abgetragen**.
- o EK km 41,501 Wirtschaftsweg
Durch die Änderung der Trassenlage **wird die bestehende EK abgetragen**.
- o EK km 42,709 Wirtschaftsweg
Durch die Änderung der Trassenlage **wird die bestehende EK abgetragen**.
- o EK km 43,500 Wirtschaftsweg
Durch die Änderung der Trassenlage **wird die bestehende EK abgetragen**.
- o EK km 39,455 Horner Steig Neu (Wirtschaftsweg)
Die EK wird voraussichtlich mit einer Lichtzeichenanlage gesichert.

Alle nicht öffentlichen Eisenbahnübergängen (bei Bestands km 38,181; Bestands km 38,336; Bestands km 38,538; Bestands km 39,169; Bestands km 39,325; Bestands km 39,898; Bestands km 39,898; Bestands km 40,163; Bestands km 40,383; Bestands km 40,698 und Bestands km 41,022) **werden aufgelassen**.

Gutachten:

Im Bereich der vom Bauvorhaben umfassten Strecke werden die querenden Straßen und Wege an den Bahnausbau angepasst bzw. Querungsbauwerke neu errichtet. Die Eisenbahnkreuzung in km 37,157 wird aufgelassen und durch eine Straßenunterführung bei km 37,334 ersetzt. Sämtliche nicht öffentlichen Eisenbahnübergänge werden aufgelassen wobei die Erreichbarkeit der betroffenen Grundstücke durch ein umfassendes Bahnbegleitwegenetz gewährleistet wird.

Die sonstigen vom Bahnausbau betroffenen Straßen und Wegen werden dem Stand der Technik entsprechend verlegt bzw. werden neue Begleitwege entlang der Bahntrassen hergestellt und das Straßennetz so umgestaltet, dass sämtliche Erreichbarkeiten nach Umsetzung des Bahnprojektes gewährleistet sind.

Die Erreichbarkeiten und funktionalen Barrierewirkungen gegenüber dem Bestand werden durch die niveaufreien Querungen, dem Ersatz von Eisenbahnkreuzungen durch niveaufreie Querungen und der Herstellung von Begleitwegen entlang der Bahntrassen aus Sicht des Fachbereiches Straßenbau und Straßenverkehr nicht verschlechtert.

Die fachlichen Aussagen in der UVE und im Technischen Projekt sind plausibel, nachvollziehbar und vollständig.

3.9 Werden dingliche Rechte von Nachbarn/Nachbarinnen oder Dritten gefährdet?

Befund:

Für das gegenständliche Vorhaben „Direktanbindung Horn“ auf der Strecke 17401, Sigmundshergberg – Hadersdorf am Kamp, sind sowohl für die geänderten bzw. neuen Eisenbahnanlagen als auch für die ursächlich durch das Bahnprojekt zu verlegenden bzw. neu zu errichtenden Wege und Straßen vorübergehende und dauerhafte Grundinanspruchnahmen auf Fremdgrund erforderlich.

Diese Grundinanspruchnahmen sind in den Grundeinlöseplänen und Grundeinlöseverzeichnissen (Einlagen 485_01 bis 485_20) dargestellt. Weiters sind im Verzeichnis betroffener Dritter (Variante 1 und 2, Einlagen 485_30 und 485_30a) sämtliche vom Projekt betroffenen Parteien inkl. dinglich Berechtigter angeführt.

Gutachten:

Aus Sicht der Fachbereiche Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen- und Eisenbahnbetrieb sind nach Durchführung der erforderlichen Grundeinlösen und bei Umsetzung der geplanten Maßnahmen am Wegenetz die dinglichen Rechte von Nachbarn/Nachbarinnen oder Dritter nicht gefährdet.

3.10 Ist aus fachlicher Sicht die Vorschreibung von Bedingungen, Befristungen und Auflagen, Projektsänderungen oder -ergänzungen erforderlich?

Auflagen:

Bauphase:

1. Begleitwege sind in Abstimmung auf den Bauablauf zeitlich vorlaufend zu errichten, um zu gewährleisten, dass die Erreichbarkeit der Grundstücke und Felder entlang der Bahntrassen auch während der Bauphase gegeben ist.

2. Die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen und nicht öffentlichen Eisenbahnübergängen darf erst nach Inbetriebsetzung der jeweiligen Ersatzmaßnahmen erfolgen.

Betriebsphase:

3. Weg 8: Die Längsneigung des Weges 8 ist bei der Einbindung in die Landesstraße L42 anstatt mit den geplanten 4 % entsprechend RVS 03.05.12, Pkt. 5.1, auf einer Länge von 20 m mit 2,5 % auszuführen.
4. Die erforderlichen Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen für die neuen und verlegten Straßen sind von der zuständigen Behörde entsprechend § 43 StVO zu verordnen und entsprechend § 44 StVO kundzumachen.

3.11 Gibt es aus Ihrem Fachbereich Bedenken gegen das Vorhaben, wenn ja, welche?

Aus Sicht der Fachbereiche Eisenbahnbau inkl. Eisenbahnkreuzungen sowie Straßen- und Eisenbahnbetrieb gibt es unter Beachtung der im Pkt. 3.10 angeführten Auflagen keine Bedenken gegen das gegenständliche Vorhaben „Direktanbindung Horn“.

4. Unterfertigung

Datum: 08. Jänner 2026

Unterschrift: . DI Thomas Setznagel