

Zu: RU6-E-3465/001-2024

Betrifft:

ÖBB-Strecken

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

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

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

Forstfachliches Gutachten

a) Sachverhalt:

Die ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien hat mit Eingabe vom 03.09.2024 in der Katastralgemeinde Bad Fischau im Bezirk Wiener Neustadt und in der Katastralgemeinde Willendorf im Bezirk Neunkirchen auf Teilflächen der im Rodungsverzeichnis angeführten Grundstücke die dauernde Rodung zur Bestandsattraktivierung der Puchbergerbahn gemäß §17 Forstgesetz 1975 beantragt. Entsprechend dem Rodungsverzeichnis sind im Bezirk Wiener Neustadt Grundstücke in der KG Bad Fischau betroffen. Das Flächenausmaß der dauernden Rodung beträgt hier 527 m² und befristet werden 2.653 m² Wald für die Umsetzung der Baumaßnahmen benötigt. Eine örtliche Begehung erfolgte am 17.7.2024.

Im Bezirk Neunkirchen sind in der KG Willendorf entsprechend dem Rodungsverzeichnis Grundstücke im Ausmaß von 2.106 m² zur dauernden Rodung beantragt. Eine örtliche Erhebung erfolgte am 08.11.2024.

b) Forstfachlicher Befund:

Die Bahnlinie führt vom Magistrat Wr.Neustadt über Gemeinden im Bezirk Wiener Neustadt und Neunkirchen bis nach Puchberg am Schneeberg. Waldflächen sind von den Baumaßnahmen nur in der KG Bad Fischau und in der KG Willendorf betroffen. Vor dem Siedlungsgebiet von Bad Fischau und östlich des Bahnhofs wird eine zweite Gleistrasse für den Fahrbetrieb errichtet.

Der Standort in der KG Bad Fischau ist eben und die Bodenverhältnisse werden als seichtgründig und trocken auf den mächtigen Schotterbänken des Steinfeldes bezeichnet. Die Flächen sind mit einem etwa 30-60jährigen Laubholzbestand mit Baumarten wie Ahorn, Esche, Kirsche, Robine und Sträuchern wie Liguster, Holunder, Rose, Schlehdorn und Hartriegel bestockt.

Der Waldentwicklungsplan weist für diese ursprünglich schwarzkiefernreichen Bestände im Steinfeld die Funktionszahl 3.3.2. aus, was bedeutet, dass es sich um einen Schutzwald mit sehr hohen öffentlichen Interessen an der Wohlfahrtswirkung und erhöhten öffentlichen Funktionen an der Erholungswirkung handelt. Diese hohen öffentlichen Interessen an der Walderhaltung werden grundsätzlich durch die Befundaufnahme bestätigt.

Die Waldausstattung der Gemeinde und der KG Bad Fischau liegt rund bei einem Drittel der Fläche (Gde. 36% bzw. KG 33%), wobei die Verteilung der Waldflächen in der Gemeinde sich aufteilt auf einen walдарmen Teil im ebenen Steinfeld und fast geschlossene Waldflächen auf den hügeligen Ausläufern der Ostalpen.

Grundeigentümer ist auf allen Waldflächen der Antragsteller. Forstlich relevante dinglich berechnigte oder Waldanrainer nach dem Forstgesetz sind nicht betroffen.

Das geplante Vorhaben zur Bestandsattraktivierung der Puchbergerbahn erfasst weitere Waldflächen im Sinne des § 1a Abs. 1-3 ForstG 1975 zur dauernden Rodung in der KG Willendorf im Gesamtausmaß von 2.106 m², eine Waldfläche mit Standortschutz- oder Objektschutzfunktion im Sinne § 21 Abs. 1 und 2 ForstG 1975 ist nicht betroffen.

Diese Rodefläche befindet sich unmittelbar im Bereich der Haltestelle Willendorf. und stellt sich als ungleichaltriger Laubholz-Mischbestand mit den Hauptbaumarten Walnuß, Esche und Feldahorn dar. Die Fläche ist vollbestockt und weist unterschiedliche Vitalitätsstufen dar.

Der geologische Untergrund wird durch Kies, Sand und Schluff gebildet. Die Rodefläche ist eben und befindet sich auf einer Seehöhe von 380 m ü.A.

Im Waldentwicklungsplan (WEP) befinden sich die Rodefläche innerhalb der Funktionsfläche Nr. 78 und sind die Waldfunktionen hinsichtlich der Schutz und der Wohlfahrtsfunktion mit der Bewertungsziffer 3 und der Erholungsfunktion mit der Bewertungsziffer 1 nach der dreiteiligen Bewertung der jeweiligen Waldfunktion (1 - gering, 2 - mittel und 3 - hoch), versehen. Soin ist auch in der KG Willendorf ein hohes öffentliches Interesse an der Walderhaltung im WEP dokumentiert. Die Schutzfunktion äußert sich im Wesentlichen durch den Schutz des Waldes vor Erosion, die erhöhte Bewertung ist laut WEP durch Winderosion und seichtgründige Schotterböden begründet. Die Wohlfahrtsfunktion beschreibt die allgemein günstige Wirkung des Waldes auf die Umwelt, die erhöhte Bewertung ist laut WEP durch den Klimaausgleich begründet. Die Erholungsfunktion beschreibt die Wirkung des Waldes als Erholungsraum für die Waldbesucher. Die Schutzfunktion stellt die Leitfunktion dar. Die Waldausstattung beträgt in der gegenständlichen Funktionsfläche Nr. 78 laut Waldentwicklungsplan 2,1 %.

Diese Bewertungen sind aus forstfachlicher Sicht zu bestätigen und ist folglich dieser Gegebenheiten das anhängige Forstverfahren nach § 17 Abs. 3-5 ForstG 1975 durchzuführen.

Der regionale Waldflächenanteil beträgt im Gemeindegebiet von Willendorf mit Stand 2019 41,7 %, die Waldflächenbilanz 2009-2019 ist positiv, es ist eine Waldflächenzunahme von +0,9% zu verzeichnen. Der Waldflächenanteil in der KG Willendorf beträgt 31,5 %.

Die Grundstücksanrainer können den Einreichunterlagen entnommen werden. Das gegenständliche Rodungsverfahren ist im Bereich der Haltestelle Willendorf entlang der Gleisanlagen situiert, nachbarliche Waldanrainer werden daher nicht negativ berührt.

Dingliche Rechte werden durch die Rodung nicht negativ berührt.

Das gegenständliche Vorhaben befindet sich im Bereich KG Willendorf in dem Europaschutzgebiet (Natura 2000) „Nordöstliche Randalpen: Hohe Wand-Schneeberg-Rax“, weitere Schutzgebietsfestlegungen nach dem NÖ Naturschutzgesetz 2000 werden nicht berührt.

Eine Rodungersatzmaßnahme wurde nicht angeboten.

c) Forstfachliches Gutachten:

Im Rodungsverfahren ist zu klären, ob an der Walderhaltung ein erhöhtes öffentliches Interesse besteht. Dies ist jedenfalls gegeben, wenn eine Einstufung gemäß WEP-Richtlinien in der Schutz- oder Wohlfahrtswirkung von 2 oder 3, oder in der Erholungswirkung von 3 erfolgt. Weiters wenn es sich um eine Gemeinde mit einer sehr geringen Waldausstattung handelt.

Die WEP Funktionen für die gegenständlichen Rodeflächen betragen 331 und 332. Die Waldausstattung der Orts- und Katastralgemeinden liegen unter dem Bezirks-, Landes- und Bundesdurchschnitt. Die Waldflächenbilanz ist positiv.

Aus forstfachlicher Sicht besteht ein erhöhtes öffentliches Interesse an der Walderhaltung im Bereich der Rodefläche, das Rodungsverfahren ist nach § 17 Abs. 3-5 ForstG 1975 durchzuführen und ist ein öffentliches Interesse an der Durchführung der Rodung zu dokumentieren.

Da der Rodungszweck die Bestandsattraktivierung der Puchbergerbahn ist, kann das öffentliche Interesse nach § 17 Abs. 4 durch den Eisenbahnverkehr begründet werden.

Aus forstfachlicher Sicht ist die Erteilung einer Rodungsgenehmigung für die Bestandsattraktivierung der Puchbergerbahn vorrangig unter den Gesichtspunkten der regionalen Waldausstattung, Waldflächenflächenentwicklung und der im WEP festgelegten überwirtschaftlichen Leistungen des Waldes zu beurteilen. Im Gegenstand wird eine Waldfläche zur dauernden Rodung von 2.633 m² und zur befristeten Rodung von 2.653 m² benötigt. Es zeigt sich eine unterdurchschnittliche regionale Waldausstattung, aufgrund des geringen Rodungsausmaßes sind allerdings durch das Rodungsvorhaben keine Nachteile auf das öffentliche Interesse an der Walderhaltung und den beschriebenen Waldleistungen zu erwarten.

Die Inhalte der Alpenkonvention, nämlich des Bergwald- und Bodenschutzprotokolls, sind bei Genehmigung der Rodung gewahrt.

Aus forstfachlicher Sicht ist daher eine Bewilligung der beantragten Rodung vertretbar, in den zu erlassenden forstrechtlichen Bescheid sind folgende Auflagen aufzunehmen:

1. Die Rodungsbewilligung hat ausschließlich für den Zweck der Bestandsattraktivierung der Puchbergerbahn Gültigkeit.
2. Die Lage, Figur und Größe der Rodung ist im Rodungsplan der Stoik & Partner ZT-GmbH, Fendigasse 8, 1050 Wien vom 22.07.2024 dargestellt und in der Natur gekennzeichnet. Die Rodefläche ist exakt einzuhalten.
3. Eingriffe in das natürliche Bodengefüge sind auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.
4. Die Durchführung der Rodungsmaßnahmen und Herstellung des Rodungszweckes hat bis **längstens 31.12.2030** zu erfolgen, andernfalls erlischt die Rodungsbewilligung.
5. Die Rodungs- und Bauarbeiten haben ausschließlich innerhalb des jeweiligen Rodungsstreifens zu erfolgen, das Abstellen von Maschinen und Geräten, Materialzwischenlagerungen und etc. ist außerhalb der Rodungsflächen nicht zulässig.
6. Bei Nichteinhaltung einer dieser Bedingungen ist eine eventuell entstandene Blöße ehestens, spätestens jedoch bis 31.04.2031 wieder mit standortstauglichen Baumarten, wie Eiche, Ahorn, Kirsche und Kiefer in einer Stückzahl von 2000 je Hektar aufzuforsten und so lange zu pflegen, bis deren Weiterbestand gesichert ist.

Dauer Erhebung: 4/2 Stunden

DI Helmut Wagner und DI Stefan Spinka
(ASV für Forstwesen)



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

Abteilung Verkehrsrecht

Beilagen

GS1-UG-722/001-2025
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

E-Mail: post.gs1@noel.gv.at
Fax: 02742/9005-12875 Bürgerservice: 02742/9005-9005
Internet: www.noel.gv.at - www.noel.gv.at/datenschutz

Bezug	Bearbeitung	(0 27 42) 9005	Durchwahl	Datum
RU6-E-3465/001-2024	Dr. Manfred Radlherr	12884		19. März 2025

Betrifft
ÖBB-Strecken

1. Wiener Neustadt Hbf - Puchberg am Schneeberg, km 0,000 bis km 28,205
 2. Bad Fischau-Brunn - Wöllersdorf, km 0,000 bis km 5,000
- Vorhaben "Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn", Ansuchen um eisenbahnrechtliche Baugenehmigung, wasserrechtliche Bewilligung und Rodungsbewilligung

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu og. Betreff führt die Behörde aus, der nichtamtliche Sachverständige für Erschütterungsschutz, Herr Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch, erstattete dazu das Gutachten vom 29. Dezember 2024, der Amtssachverständige für Lärmtechnik jenes vom 30. Jänner 2025 und übermittelt ebendiese.

Die Behörde ersucht um Erstattung eines Gutachtens zur Frage, „ob und bejahendenfalls bei Einhaltung welcher Vorschriften das gegenständliche Vorhaben in umwelthygienischer Hinsicht zur Ausführung geeignet ist. Sollte dies nicht der Fall sein, mögen die entsprechenden Gründe konkret und nachvollziehbar dargelegt werden.“

Eine spezifischere Darlegung des Beweisthemas ist dem Anschreiben nicht zu entnehmen.

Befund:

Aus der Verhandlungsschrift:

„Anzuwendende Genehmigungsbestimmungen:

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

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

...

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

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

Aus der lärmtechnischen Stellungnahme vom 30.1.25 (auszugsweise):

„...“

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

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

Der lärmtechnischen Beurteilung liegen ein „Schalltechnik – Einreichprojekt: Puchber-

gerbahn Bestandsattraktivierung“ der TAS SV-GmbH vom 5. Mai 2024 sowie ein „§ 31a-Gutachten“ (Revision 1) der Stella & Setznagel GmbH vom 10. Jänner 2025 zu Grunde. Ab S. 6 der schalltechnischen Untersuchung „Schalltechnik-Einreichprojekt“, in der Folge kurz SU genannt, wird das Umbauvorhaben kurz beschrieben. Das Projekt umfasst gemäß

dieser Beschreibung im Wesentlichen die Implementierung von elektronischen Stellwerken (ESTW) sowie den Umbau und damit die Attraktivierung der bestehenden Bahnhöfe und Haltestellen.

...

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

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

...

Gemäß der Beschreibung ab S. 17 der SU werden die Park & Ride-Anlagen in Bad Fischau-Brunn, Willendorf und Grünbach am Schneeberg neu angeordnet und erweitert, jene in Urschendorf und Grünbach-Kohlenweg mit geringer Stellplatzanzahl neu errichtet. Die Berechnung der Verkehrsbelastungen auf den umliegenden Straßen sowie die Emissionsansätze für die Park & Ride-Anlagen werden ab S. 18 der SU beschrieben. Es werden die Schallemissionsansätze der Bayerischen Parkplatzlärmstudie für die „Parkplatzemissionen“ herangezogen. Die Stellplatz-Wechselrate stellt Vorgaben bzw. Erfahrungswerte der Verkehrsplaner dar.

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

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

...

Es wird angeführt, dass aus den erstellten Differenzlärmkarten sowie der Überprüfung an den Gebäudefassaden ersichtlich ist, dass immissionsseitig im Bereich der umliegenden

Wohnobjekte vereinzelt Veränderungen der bahnbedingten Immissionen verursacht werden, welche über 2 dB liegen. Das „2-dB-Kriterium“ gemäß SchIV wird somit im gegenständlichen Untersuchungsbereich teilweise erfüllt.

Es sind daher weiterführende schalltechnische Untersuchungen und gegebenenfalls Maßnahmen (z.B. Schallschutzfenster oder Lärmschutzwände) gemäß SchIV zu prüfen.

Gemäß SchIV sind für all jene Wohngebäude schalltechnische Maßnahmen zu setzen, an welchen das 2-dB-Kriterium nach den Differenzlärmkarten und Fassadenberechnungen erfüllt ist und der Grenzwert gemäß SchIV überschritten wird.

Ab. S. 38 der SU wird das Beurteilungsschema bezüglich der Straßenverkehrsimmissionen

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

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

Gemäß S. 42 sind an einem Wohnobjekt objektseitige Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

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

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

Im Kapitel „Haustechnische Anlagen“, ab S. 43 der SU, werden die Auswirkungen der geplanten Technikgebäude, welche mit haustechnischen Anlagen ausgestattet sind, auf die exponiertesten Wohnnachbarschaften betrachtet. Im am meisten betroffenen Wohnnachbarschaftspunkt wird im leisesten Nachtzeitraum ein Dauerschallpegel LA_{eq} ausgehend von den haustechnischen Anlagen von maximal $LA_{eq} = 28$ dB abgeleitet.

...

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

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

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

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

Die Schallimmissionen der haustechnischen Anlagen liegen im Nachtzeitraum im Bereich der exponiertesten Wohnnachbarschaften bei maximal $LA_{eq} = 28$ dB. Es liegen keine Umgebungsgeräuschmessdaten vor. Aus Erfahrung des lärmtechnischen Amtssachverständigen ist davon auszugehen, dass der Basispegel im leisesten Nachtzeitraum in den gegenständlichen Bereichen nicht unter $LA_{95} = 25$ dB absinkt. Somit kommen die konstanten Immissionen auch im leisesten Nachtzeitraum maximal im Bereich des Basispegels LA_{95} zu liegen. Eine etwaige Auffälligkeit von Seiten der Immissionen der haustechnischen Anlagen ist somit

nicht zu erwarten.

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

....“

Aus dem Erschütterungstechnischen Gutachten (auszugsweise)

„...“

Der vorliegende Bericht beschränkt sich auf die Bahnhöfe Bad Fischau (km 4,302 – km 5,566), Winzendorf (km 10,388 – km 10,799), Willendorf (km 15,034 – km 15,676), Grünbach (km 20,352 – km 20,809), Grünbach Kohlenwerk (km 22,914 – km 23,400) und Puchberg am Schneeberg (km 27,841 – km 28,205), da dort die maßgeblichen Arbeiten stattfinden.

...

Die Gesundheitsgefährdung durch Erschütterungen wird im Abschnitt 3.5.4 in [1] beschrieben. Zum Schutz des Menschen und insbesondere von Baustellenpersonal sind Erschütterungsgrenzwerte durch Verordnung (VOLV, i.d.g.F.) festgelegt. Im Zusammenhang mit Zugserschütterungen kann die Gesundheitsgefährdung der Anrainer von vornherein ausgeschlossen werden.

Da es sich beim gegenständlichen Projekt um einen Umbau im Bestand handelt, ist für das Projekt ausreichender Immissionsschutz nach ÖNORM S 9012 bei den Anrainern zu erzielen (siehe Abschnitt 3.6 in [1]).

...

Labelle 5-18: Beurteilungskennwerte der Erschütterungsimmissionen der verschiedenen Zugarten nach ÖNORM S 9012 im Haus Wiener Neustädter Straße 32a

Zuggattung i	Erschütterungsmaximum $E_{\max,i}$ (W_m -bewertete Beschleunigung)
Regionalzug	5,12 mm/s ²

Tabelle 6-19: Beurteilungskennwerte der derzeit bestehenden Erschütterungsimmissionen des Bahnverkehrs im Haus Wiener Neustädter Straße 32a (alle Angaben in W_m -bewerteter Beschleunigung in mm/s^2)

	Erschütterungs- immissionen	Richtwert für	
		ausreichenden	guten
		Erschütterungsschutz	
Maximalimmission-Tag Beurteilungs-Erschütterungsmaximum E_{max}	5,12	250	125
Maximalimmission-Nacht Beurteilungs-Erschütterungsmaximum E_{max}	5,12	18,8	9,4
Durchschnittsimmission-Tag Beurteilungs-Erschütterungsdosis E_r Zahl der Züge Einwirkungsdauer T_E	0,2 33 111,69 s	2,2	1,12
Durchschnittsimmission-Nacht Beurteilungs-Erschütterungsdosis E_r Zahl der Züge Einwirkungsdauer T_E	0,56 7 450 s	1,59	0,84

Wie aus Tabelle 6-17, Tabelle 6-18 und Tabelle 6-19 in [1] ersichtlich ist, erreichen die Spitzen der Erschütterungsimmissionen den Wahrnehmungsgrad „gerade spürbar“ nach ÖNORM S 9012. Es ist bei Tag guter und bei Nacht **guter Erschütterungsschutz nach ÖNORM S 9012** gegeben.

...

Tabelle 6-21: Beurteilungskennwerte der Erschütterungsimmissionen der verschiedenen Zugarten nach ÖNORM S 9012 im Haus Römerweg 388

Zuggattung I	Erschütterungsmaximum $E_{max, I}$ (W_m -bewertete Beschleunigung)
Regionalzug	4,03 mm/s^2

Tabelle 6-22: Beurteilungskennwerte der derzeit bestehenden Erschütterungsimmissionen des Bahnverkehrs im Haus Römerweg 388 (alle Angaben in W_m -bewerteter Beschleunigung in mm/s^2)

	Erschütterungs- immissionen	Richtwert für	
		ausreichenden	guten
		Erschütterungsschutz	
Maximalimmission-Tag Beurteilungs-Erschütterungsmaximum E_{max}	4,03	250	125
Maximalimmission-Nacht Beurteilungs-Erschütterungsmaximum E_{max}	4,03	18,8	9,4
Durchschnittsimmission-Tag Beurteilungs-Erschütterungsdosis E_f Zahl der Züge Einwirkungsdauer T_E	0,15 33 63,46 s	2,2	1,12
Durchschnittsimmission-Nacht Beurteilungs-Erschütterungsdosis E_f Zahl der Züge Einwirkungsdauer T_E	0,57 7 450 s	1,59	0,84

Wie aus Tabelle 6-20, Tabelle 6-21 und Tabelle 6-22 in [1] ersichtlich ist, erreichen die Spitzen der Erschütterungsimmissionen den Wahrnehmungsgrad „gerade spürbar“ nach ÖNORM S 9012. **Es ist bei Tag guter und bei Nacht guter Erschütterungsschutz nach ÖNORM S 9012 gegeben.**

...

Tabelle 6-24: Beurteilungskennwerte der Erschütterungsimmissionen der verschiedenen Zugarten nach ÖNORM S 9012 im Haus Bahnstraße 16

Zuggattung i	Erschütterungsmaximum $E_{max,i}$ (W_m -bewertete Beschleunigung)
Regionalzug	2,41 mm/s^2

Tabelle 6-25: Beurteilungskennwerte der derzeit bestehenden Erschütterungsimmissionen des Bahnverkehrs im Haus Bahnstraße 16 (alle Angaben in W_m -bewerteter Beschleunigung in mm/s^2)

	Erschütterungsimmissionen	Richtwert für	
		ausreichenden	guten
		Erschütterungsschutz	
Maximalimmission-Tag Beurteilungs-Erschütterungsmaximum E_{max}	2,41	380	250
Maximalimmission-Nacht Beurteilungs-Erschütterungsmaximum E_{max}	2,41	380	250
Durchschnittsimmission-Tag Beurteilungs-Erschütterungsdosis E_r Zahl der Züge Einwirkungsdauer T_E	0,02 33 2,2 s	3,2	2,2
Durchschnittsimmission-Nacht Beurteilungs-Erschütterungsdosis E_r Zahl der Züge Einwirkungsdauer T_E	0,5 7 450 s	3,2	2,2

Wie aus Tabelle 6-23, Tabelle 6-24 und Tabelle 6-25 in [1] ersichtlich ist, erreichen die Spitzen der Erschütterungsimmissionen den Wahrnehmungsgrad „gerade spürbar“ nach ÖNORM S 9012. **Es ist bei Tag guter und bei Nacht guter Erschütterungsschutz nach ÖNORM S 9012 gegeben.**

....

Tabelle 6-27: Beurteilungskennwerte der Erschütterungsimmissionen der Regionalzüge nach ÖNORM S 9012 im Haus Bahnstraße 19

Zuggattung i	Erschütterungsmaximum $E_{i,max}$ (W_m -bewertete Beschleunigung)
Regionalzug	1,31 mm/s^2

Wie aus Abbildung 6-36 und Tabelle 6-26 in [1] ersichtlich, überschreitet keine Erschütterungsspitze der Zugsvorbeifahrten die W_m -bewertete Beschleunigung von $3,57 mm/s^2$. Somit erreichen die Spitzen der Erschütterungsimmissionen den Wahrnehmungsgrad „nicht spürbar“ nach ÖNORM S 9012. **Es ist bei Tag und bei Nacht guter Erschütterungsschutz nach ÖNORM S 9012 gegeben.**

..

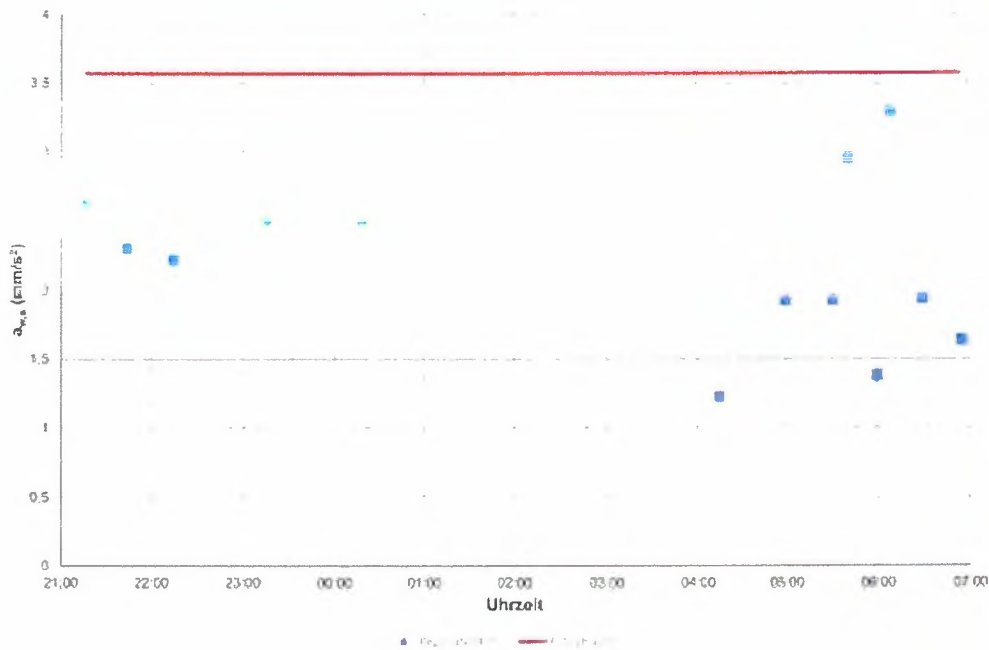


Abbildung 6-37: Analysenergebnisse der Maxima der resultierenden W_m -bewerteten Schwingbeschleunigung (Erschütterungsscheitelwerte $a_{w,s}$) der Immissionen der Züge im Haus Barbarasiedlung 36

Wie aus Abbildung 6-37 und Tabelle 6-28 in [1] ersichtlich, überschreitet keine Erschütterungsspitze der Zugsvorbeifahrten die W_m -bewertete Beschleunigung von $3,57 \text{ mm/s}^2$. Somit erreichen die Spitzen der Erschütterungsimmisionen den Wahrnehmungsgrad „nicht spürbar“ nach ÖNORM S 9012. **Es ist bei Tag und bei Nacht guter Erschütterungsschutz nach ÖNORM S 9012 gegeben.**

...

Tabelle 6-31: Beurteilungskennwerte der Erschütterungsimmisionen der Regionalzüge nach ÖNORM S 9012 im Hotel Schneeberghob

Zuggattung i	Erschütterungsmaximum $E_{\max,i}$ (W_m -bewertete Beschleunigung)
Regionalzug	$0,33 \text{ mm/s}^2$

Wie aus Abbildung 6-38 und Tabelle 6-30 in [1] ersichtlich, überschreitet keine Erschütterungsspitze der Zugsvorbeifahrten die W_m -bewertete Beschleunigung von $3,57 \text{ mm/s}^2$. Somit erreichen die Spitzen der Erschütterungsimmisionen den Wahrnehmungsgrad „nicht spürbar“ nach ÖNORM S 9012. **Es ist bei Tag und bei Nacht guter Erschütterungsschutz nach ÖNORM S 9012 gegeben.**

...

Die Immissionsmessungen in sechs charakteristischen Wohnhäusern ergaben die in Tabelle 6-36 in [1] dargestellten Wahrnehmungen für die Bewohner.

Tabelle 6-36: Erschütterungsimmissionen des Bestandsverkehrs bei Tag und bei Nacht.

Projekt km	Adresse	Erschütterungsmaximum E_{max} in mm/s^2	Beurteilung-Erschütterungsdosis E_r in mm/s^2 Tag	Beurteilung-Erschütterungsdosis E_r in mm/s^2 Nacht	Erschütterungsschutz nach ÖNORM S 9012
5,47	Wiener Neustädter Straße 32a	5,12	0,2	0,56	gut
10,69	Römerweg 388	4,03	0,15	0,57	gut
15,24	Bahnstraße 16	2,41	0,02	0,5	gut
20,44	Bahnstraße 19	1,31	-	-	gut
23,03	Barbarasiedlung 36	4,3	-	-	gut
27,80	Wiener Neustädter Straße 24	0,33	-	-	gut

Die Immissionsschutzanforderungen von ÖNORM S 9012 sind im Bestand, in allen sich im Projektgebiet befindlichen Objekten, mit einem **guten Erschütterungsschutz** erfüllt.

...

Die Beurteilung der Erschütterungsimmissionen nach ÖNORM S 9012 wird im Abschnitt 7.2.1.3 in [1] dargestellt. Unter Berücksichtigung der baulasttechnischen Eigenschaften der Wohngebäude sind die Prognosen der Erschütterungsimmissionen in Abbildung 7-2 bis Abbildung 7-7 in [1] dargestellt. Tabelle 7-3 in [1] gibt die Prognosewerte für den Nachtzeitraum in den sechs messtechnisch untersuchten Häusern wieder. Zusätzlich sind die Werte des Ist-Zustandes für den Nachtzeitraum zu Vergleichszwecken angegeben.

Tabelle 7-3: Beurteilungskennwerte der Prognose Erschütterungsimmissionen des Bahnverkehrs in den gemessene sechs Häusern (alle Angaben in W_m -bewerteter Beschleunigung in mm/s^2).

Beurteilung-Erschütterungs-gosis Er in mm/s ²					
Bahn-km	Adresse	Erschütterungs-maximum E_{max} in mm/s^2 - Prognose	Nacht - Ist-Zustand	Nacht - Prognose	Erschütterungs-schutz gem. ÖNORM S 9012 (Prognose)
5,47	Wiener Neustädter Straße 32a	13,6	0,56	0,86	ausreichend
10,69	Römerweg 388	9,9	0,57	0,78	ausreichend
15,24	Bahnstraße 16	7,5	0,5	0,59	gut
20,44	Bahnstraße 19	2,6	-	-	gut
23,03	Barbara-siedlung 36	5,5	-	0,49	gut
27,80	Wiener Neustädter Straße 24	0,6	-	-	gut

Demnach kann auf Basis der durchgeführten Messungen, Erhebungen und Prognoserechnung ausgesagt werden, dass die Normrichtwerte für den erforderlichen „ausreichenden Erschütterungsschutz“ nach ÖNORM S 9012 nur in folgendem Objekt ohne Maßnahmen nicht eingehalten werden können:

Bahn-km	Adresse	Erschütterungs-schutz gem. ÖNORM S 9012 (Prognose)
10,69	Hauptstraße 65	nicht ausreichend

Entsprechend der vorangegangenen Analysen lässt sich festhalten, dass in dem folgenden Bereich (Tabelle 7-4) in [1] Immissionsschutzmaßnahmen notwendig sind.

3.1.5 Maßnahmen für die Betriebsphase

Die Erschütterungsmindernden Maßnahmen für die Betriebsphase werden im Abschnitt 7.3 in [1] beschrieben. Wie aus Kapitel 7.2.1 ersichtlich, werden die Richtwerte für ausreichenden Erschütterungsschutz (Sekundärschallschutz) nach ÖNORM S 9012 im Zuge der Betriebsphase gemäß Prognoserechnung nach RVE 04.02.02 teilweise überschritten. Dementsprechend sind weitere Maßnahmen erforderlich, um die Anforderungen der ÖNORM S 9012 zu erfüllen. Basierend auf der Maßnahmenplanung, werden zur Herstellung des normgemäß notwendigen Erschütterungsschutzes (Sekundärschallschutzes) gemäß ÖNORM S 9012, Unterschottermatten (USM) auf zementstabilisierten Tragschicht ($E_{v2} = \text{mind. } 200 \text{ MN/m}^2$) im Bereich der Hauptstraße 65, Winzendorf zur Einhaltung des ausreichenden Erschütterungsschutzes nach ÖNORM S 9012 notwendig.

Aufbauend auf den Deckeneigenfrequenzen der baulynamisch ähnlichen Objekte wird von einer Deckeneigenfrequenz von $> 30 \text{ Hz}$ ausgegangen. Wie sich nun aus der Prognoserechnung ergibt, wird der Einbau einer USM mit einer stat. Bettungsziffer von $0,06 \text{ N/mm}^3$, bzw. dyn. Bettungsziffer von ca. $0,08 \text{ N/mm}^3$ (z.B. USM Typ Sylomer D 619 der Fa. Getzner) für den in Tabelle 7-5 in [1] angeführten Bereich notwendig. **Die Bestimmung der tatsächlichen baulynamischen Eigenfrequenzen des Objektes Hauptstraße 65, und die ggf. notwendige Anpassung der Eigenfrequenz des Erschütterungsschutzes erfolgt im Rahmen der erschütterungstechnischen Bauüberwachung.**

...

Gesundheitsschädigende Einwirkungen auf Menschen erfolgen erst bei starken und langen Einwirkungen und können bei den meisten Projekten von vornherein ausgeschlossen werden.

Gebäudeschäden in der Betriebsphase können ebenfalls ausgeschlossen werden.

Hinsichtlich der Erschütterungseinwirkung während der Bauphase sind folgende Begleit- und Minderungsmaßnahmen erforderlich:

- Beweissicherung des vorhandenen Gebäudezustandes inkl. Dokumentation bereits vor Beginn der erschütterungsintensiven Bauarbeiten
- Beim Auftreten starker Erschütterungen baubegleitende Erschütterungsmessungen (Erschütterungsmonitoring) zur Beweissicherung und zur Vorwarnung/ Alarmierung im Fall von Überschreitungen der Richtwerte gemäß ÖNORM S 9020
- Ggf. baustellenseitige Maßnahmen zur Reduktion des Erschütterungseintrages, z. B. durch Änderung der Erregerfrequenz bei Verdichtungsarbeiten, etc.

...

Hinsichtlich der Erschütterungseinwirkung in der **Betriebsphase** wurde zunächst eine sehr umfangreiche Aufnahme des IST- Zustandes in sechs repräsentativen Objekten (siehe Tabelle 6-1 in [1]) durchgeführt. In dieser Tabelle ist auch die jeweilige Empfindlichkeitsklasse nach ÖNORM S 9020 sowie die Erschütterungsanfälligkeitsstufe nach ÖNORM S 9012 angegeben.

In den sechs Häusern wurden die Bauwerkseigenfrequenzen und die Schwingungseigenschaften der Deckenkonstruktion (Eigenfrequenzen und Dämpfung) gemessen. Die Eigenfrequenzspektren wurden mit dem MTA-Verfahren (Micro Tremor Analysis) ermittelt. Die Dämpfungsbestimmung erfolgte mittels Ausschwingversuchen. Die Ergebnisse sind in Tabelle 6-35 in [1] zusammengestellt.

In diesen Objekten wurden weiters die Erschütterungsimmisionen des Bestandsverkehrs bei Tag und bei Nacht gemessen. Die Ergebnisse sind aus Tabelle 6-36 in [1] ersichtlich. Die Immissionschutzanforderungen von ÖNORM S 9012 sind im Bestand, in allen sich im Projektgebiet befindlichen Objekten, mit einem **guten Erschütterungsschutz** erfüllt.

...

Die Beurteilung der Erschütterungsimmisionen in der Betriebsphase nach ÖNORM S 9012 wird im Abschnitt 7.2.1.3 in [1] dargestellt. Da es sich um einen Umbau im Bestand handelt, ist für das Projekt *ausreichender Immissionsschutz* nach ÖNORM S 9012 bei den Anrainern zu erzielen.

Tabelle 7-3 in [1] gibt die Prognosewerte für den Nachtzeitraum in den sechs messtechnisch untersuchten Häuser wieder. Zusätzlich sind die Werte des Ist-Zustandes für den Nachtzeitraum zu Vergleichszwecken angegeben. Aus der Tabelle ist ersichtlich, dass in 4 Objekten ein **guter Erschütterungsschutz** und in 2 Objekten ein **ausreichender Erschütterungsschutz** gemäß ÖNORM S 9012 eingehalten wird.

Wie aus Kapitel 7.2.1 in [1] ersichtlich, werden die Richtwerte für ausreichenden Erschütterungsschutz in der Betriebsphase zufolge einer neuen Weichenverbindung im Bereich Winzendorf allerdings auf eine Länge von ca. 45 m überschritten. Basierend auf der Maßnahmenplanung, werden zur Herstellung des normgemäß notwendigen Erschütterungsschutzes (Sekundärschallschutzes), Unterschottermatten (USM) auf zementstabilisierten Tragschicht ($E_{v2} = \text{mind. } 200 \text{ MN/m}^2$) im Bereich der Hauptstraße 65, Winzendorf zur Einhaltung des ausreichenden Erschütterungsschutzes nach ÖNORM S 9012 notwendig.

...“

Ortsaugenschein:

Am 18.3.2025 wurde in den Vormittagsstunden im Bereich der Bahnhöfe Bad Fischau und Willendorf ein Lokalaugenschein durchgeführt. Es herrschte eine trockene, heitere Witterung bei Temperaturen knapp über dem Gefrierpunkt und äußerst schwachem Wind.

Im Bereich des Bahnhofes Bad Fischau-Brunn war keine reguläre KFZ-Abstellanlage erkennbar, die KFZ parkten auf Grünstreifen und im Bereich Bahngasse. Die Bahngasse ist gerade einspurig befahrbar, zum Zeitpunkt des Augenscheines herrschte jedoch kaum Verkehr. Dementsprechend waren im Bereich der Bahngasse annähernd keine PKW Fahrgeräusche aus der unmittelbaren Umgebung wahrnehmbar.

In ruhigen Phasen bei gespannter Aufmerksamkeit konnten leise Fahrgeräusche von der entfernt gelegenen A2 als „Verkehrsruschen“ wahrgenommen werden. Die Umgebung ist als ruhig zu bezeichnen, Vogelgezwitscher war die meiste Zeit über wahrnehmbar.

Gelegentlich konnten deutlich Geräusche eines tieffliegenden Sportflugzeugs gehört werden. Die Zugeinfahrten (eingleisige Strecke) sowie die Motorgeräusche des Dieseltriebwagens waren, wenn sie stattfanden, deutlich bestimmend für den Höreindruck. Auch Pfeifsignale konnten lange vor Einfahrt deutlich gehört werden.

Im Bereich des Bahnhofes Willendorf ist eine Abstellanlage erkennbar. Zum Zeitpunkt des Augenscheines waren dort 7 PKW abgestellt. Auch eine Haltestelle für Schienenersatzverkehr ist eingerichtet, wurde zum Zeitpunkt des Augenscheines jedoch nicht bedient. Die Anlage ist über die Bahngasse erreichbar, die eine Sackgasse ist. Dementsprechend waren auch hier nur sehr wenige Fahrbewegungen, vorwiegend zum Erreichen des Bahnhofes selbst, erkennbar. Auch gegenüberliegend, in der Bahnzeile, war kaum Verkehr erkennbar. Dementsprechend waren im direkten Umkreis des Bahnhofes Straßenverkehrsgeräusche nur untergeordnet und gelegentlich wahrnehmbar. Erst in der Nähe zur Straße Richtung Puchberg nahmen Verkehrsgeräusche an Auffälligkeit zu. Die Umgebung des Bahnhofes ist als ruhige Gegend zu bezeichnen, die meiste Zeit über dominierte Vogelgezwitscher, selten waren entferntes Hundegebell, ein einzelner Traktor und Überflüge eines Sportflugzeuges in mittlerer Höhe hörbar. Bestimmend für den Höreindruck waren Zuggeräusche, in diesem Fall waren 2 Züge gleichzeitig im zweigleisigen Bahnhof, einer wartete rund 7 Minuten, in dieser Zeit war das Motorgeräusch des stehenden Dieseltriebwagens bestimmend für den Höreindruck. Bei Abfahrt Richtung Puchberg waren hochtönende Schleifgeräusche von den Schienen auffällig wahrnehmbar. Auch hier waren die Zugpfeifsignale bereits lange vor Einfahrt in den Bahnhof hörbar.

Erschütterungen konnten in Entfernungen, die denen der Wohnnachbarschaften entsprechen, nicht wahrgenommen werden.

Gutachten:

Lärm:

Allgemeines:

Lärm ist unerwünschter Schall und eine von Menschen unmittelbar empfundene Umweltbelastung. Schall breitet sich als Luftdruckschwankung im Raum aus.

Das menschliche Gehör wandelt diese Luftdruckschwankungen in Sinneswahrnehmungen um. Unser Gehör hat die Funktion eines Warnorgans, es tastet die Umgebung ununterbrochen nach akustischen Sensationen ab und meldet diese an das Gehirn weiter. Dieser Vorgang ist nicht abschaltbar und findet auch während des Schlafens statt.

Schall ist mit Hilfe von Messgeräten messbar und wird in Form von Pegelwerten angegeben. Damit ist der Schall eine objektivierbare Größe, das Phänomen Lärm hingegen entzieht sich einer solchen Messung und ist im Gegensatz zum Schall nur schwer objektivierbar.

Bedingt wird das durch den Umstand, dass die subjektive Wahrnehmung von Schall und dessen Interpretation als Lärm von einer Vielzahl an physiologischen, psychologischen und sozialen Faktoren bestimmt wird:

Solche Faktoren sind z.B.:

- das Geräusch selbst, d.h. seine physikalischen Eigenschaften, wie z.B. Frequenz, Schalldruckpegel und Zeitverlauf des Geräusches,
- die Person, die dem Geräusch ausgesetzt ist, mit ihren persönlichen Einstellungen zu Schallquelle und Geräusch, ihrem Befinden und ihrer Tätigkeit
- die Situation, d.h. von Ort und Zeitpunkt der Wahrnehmung des Geräusches

Lärm hat vielfältige Auswirkungen auf den Menschen.

Prinzipiell ist ein lautes Geräusch aber ein Zeichen für Gefahr und versetzt den Körper in Alarmbereitschaft. Dieser Stress bewirkt eine Aktivierung des Herz-Kreislauf-Systems eine Erhöhung der Pulsfrequenz, macht eine Anspannung der Muskeln und eine Beschleunigung der Atmung.

Diese Reaktionen werden begleitet durch eine verstärkte Ausschüttung von Stresshormonen. Das ist bei lauten Geräuschen so, bei „leiseren“ Geräusche, die als belästigend empfunden werden, ist eine solche Reaktion auch möglich, aber abhängig von der subjektiv empfundenen Belästigung. Prinzipiell können Schallpegel, so sie die Wahrnehmungsschwelle übersteigen, eine Wahrnehmung als Lärm bedingen.

Die starke subjektive Komponente von Lärm führt dazu, dass ein lautes Geräusch nicht zwangsläufig als störend interpretiert werden muss (so kann ein kontinuierliches Geräusch eines Wasserfalls oder auch Meeresrauschen, obwohl messtechnisch sehr laut, als nicht störend empfunden werden). Auf der anderen Seite kann ein leises Geräusch als subjektiv stark belästigend empfunden werden (ein tropfender Wasserhahn in einer ansonst völlig ruhigen Umgebung).

Umfangreiche Untersuchungen zeigen aber, dass Geräusche (Verkehrsgerausche und Betriebsgeräusche) mit zunehmendem Schallpegel als immer störender empfunden werden.

Ab 80/85 dB Schalldruckpegel droht bei Langzeiteinwirkung die Zerstörung der empfindlichen Sinneszellen im Innenohr. Gibt es hier keine ausreichend langen Erholungsphasen für das Ohr kommt es zwangsläufig zu dauerhaften Hörschäden (dies betrifft in erster Linie den Arbeitnehmerschutz). Dabei ist es unabhängig, ob dieser Lärm als (subjektiv) angenehm (z.B.: laute Musik) oder als unangenehm empfunden wird. Im Bereich der Bewertung von Schall und Lärm liegen gesetzliche Grenzwerte nur für Spezialbereiche vor. In Österreich existieren Richtlinien und ÖNORMEN die bei der Beurteilung von Lärm herangezogen werden können.

Lärm ist in der Lage zu belästigen. Lärm kann aber auch außerhalb eines Lärm Arbeitsplatzes die Gesundheit gefährden, wobei der Übergang von einer lang andauernden erheblichen Belästigung, die Funktions- und Leistungsstörungen beim Menschen auszulösen vermag, zur Gesundheitsgefährdung ein fließender ist. Dies macht es notwendig, dass Menschen auf Dauer vor erheblicher Belästigung geschützt werden. Bei der gesundheitsgefährdenden Wirkung von Lärm kann eine aurale und eine extraaurale Wirkung unterschieden werden. Die aurale Wirkung betrifft nur das Gehörorgan und ist im Arbeitnehmerschutz von Relevanz. In der Umwelthygiene von besonderem Interesse sind die extraauralen Wirkungen.

Darunter versteht man, dass Lärm und Schall über zentralnervöse Impulse den gesamten Organismus beeinflussen können. So führt Lärm zu einer Steigerung der Herzfrequenz, des Blutdruckes und zu einer Freisetzung von „Stresshormonen“, wie ACTH, Cortisol, Adrenalin und Noradrenalin.

Diese physiologische Aktivierung ist eine natürliche Reaktion des Organismus auf einen Außenreiz. Die Aktivierung dieser Regelkreise stellt sicher, dass der Organismus auf ein

erhöhtes Aktivitätsniveau angehoben wird und in der Lage ist zu reagieren (z.B. mit Flucht). Dieses Aktivitätsniveau wird als sympathikotone Reaktion bezeichnet und ist in der Regel vorübergehend.

Je nach Höhe des Schallpegels fallen die physiologischen Reaktionen unterschiedlich aus. Eine fortwährende Aktivierung durch Lärmreize, auf die der Körper aber nicht reagiert, weil eine Reaktion nicht möglich ist oder keinen Sinn macht, ist als unphysiologisch anzusehen und kann die Basis für eine gesundheitliche Beeinträchtigung sein.

Gesundheitsgefährdend werden Schalldruckpegel also erst ab einer gewissen Stärke, wobei hier zwischen Schädigungen, die nur das Ohr betreffen und Schädigungen, die den Organismus als Ganzes betreffen zu unterscheiden ist. Die Schäden am Ohr sind sehr gut aus der Arbeitsmedizin bekannt, so kommt es durch langjährige Einwirkungen von Schalldruckpegel über 80 – 85 dB zu einer Gehörminderung bzw. einem Hörverlust. Die Effekte, die den Gesamtorganismus betreffen sind nicht in der gleichen Tiefe untersucht, die vorliegenden Daten zeigen aber, dass ab 65 dB untermittags und 55 dB nachts ein Anstieg des Blutdruckes zu beobachten ist, was zu einer Zunahme von Herz-Kreislaufkrankungen führen kann. Zu Störungen der Nachtruhe (des Schlafes) kann es bereits bei niedrigeren Pegeln kommen, wobei eine über längere Zeit einwirkende Störung des Schlafes (Einschlafstörung, Durchschlafstörung) als Gefährdung der Gesundheit anzusehen ist. Der Bereich der Abendzeit ist hierbei als Übergangsbereich anzusehen, dies deckt sich auch mit den Ausführungen der WHO in den Community Noise Guidelines, die für den Abend geringere Werte als zur Tagzeit empfehlen, ein genauer Pegelwert wurde dort jedoch nicht formuliert. Ausgehend von einschlägigen Regelwerken hat sich für die Abendzeit ein Pegelwert von 60 dB in der Gutachtenspraxis etabliert. Eine allfällige Belästigung ist in dem Bereich anzusiedeln, der zwischen der Wahrnehmungsschelle und der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung liegt.

Zuerst gilt es zu klären ob eine Geräuschquelle überhaupt akustisch wahrnehmbar ist, wenn ja, ist eine Belästigung möglich und dann gilt es zu klären, ob diese in ihrer Art und in ihrem Ausmaß in der Lage ist, die Anrainer nachhaltig zu stören.

Jeder Reiz der wahrgenommen wird, kann eine Reaktion hervorrufen und subjektiv als belästigend interpretiert werden.

Ob er als belästigend erlebt wird ist aber abhängig von „moderierenden“ Faktoren, die selbst nicht vom Ausmaß der akustischen Belastung abhängen.

Bei diesen moderierenden Faktoren handelt es sich um individuelle Faktoren, aber auch

gesellschaftlich vorherrschende Einstellungen und Werturteile können eine Rolle spielen. Die Wahrnehmung von Lärm, die Wahrnehmung von Belästigung ist daher weniger ein objektivierbarer Sachverhalt als ein subjektiver Eindruck, und das in besonderem Maße bei mittleren Schallpegelwerten.

Belästigung ist ein vielschichtiger Begriff. Belästigung umfasst neben der Lästigkeit eines Schallreizes auch die emotionale Befindlichkeit des Betroffenen, d.h. ob Gefühle der Verärgerung oder Störungen des persönlichen Wohlbefindens vorliegen. Von großer subjektiver Bedeutung sind z.B. die Störung oder Unterbrechung von alltäglichen Aktivitäten, insbesondere die Störung der Kommunikation und der Entspannung. Ob jemand eine Belästigung als erheblich oder als gering (und somit als erträglich) klassifiziert ist von Moderatorvariablen abhängig.

Folgende Moderatorvariablen beeinflussen die Lärmwahrnehmung bzw. die Wahrnehmung eines Geräusches als Lärm:

- Faktoren der Geräuschquelle: Informationsgehalt von Geräuschen, Kontrollierbarkeit und Vorhersehbarkeit des Geräusches, Einstellung des Betroffenen zur Geräuschquelle und zum Verursacher, Einschätzung der Wichtigkeit oder Vermeidbarkeit des Geräusches
- Aktuelle Situation des Betroffenen: vor allem Störung der Konzentration und Arbeit, Schlaf oder Freizeitaktivität
- Sozialer Kontext und sonstige Umweltbedingungen: Wohnzufriedenheit mit der eigenen Wohnsituation und dem Wohnumfeld, Rückzugsmöglichkeiten innerhalb des eigenen Bereiches
- Individuelle Faktoren der betroffenen Person: gesundheitliche Befürchtungen oder Angstgefühle, allgemeine Lärmempfindlichkeit, generelle subjektive Alltagsbelastung, generelle Einstellung zu Lärm und Umweltproblemen

So ist bekannt, dass eine negative Einstellung zu einer Schallquelle eher dazu führt, dass ein Schallreiz als erheblich belästigend interpretiert wird als eine neutrale.

Es zeigt sich auch, dass unterschiedliche Schallquellen bei gleicher akustischer Intensität (messtechnisch sind sie gleich) in der wahrgenommenen Belästigung deutlich differieren können:

Schall wird erst zu Lärm, wenn er bewusst oder unbewusst stört. Zwei ähnliche Geräusche können – selbst bei gleichem Schallpegel – sehr unterschiedlich empfunden werden: Ein Wasserfall in einer idyllischen Bergwelt wird allgemein mit Erholung gleichgesetzt,

während eine befahrene Autobahn mit dem gleichen Schallpegel eine Belastung darstellt. Die Wirkung von Umweltlärm ist bei verschiedenen Menschen sehr unterschiedlich. Mit wachsenden Pegeln nehmen allerdings die negativen Wirkungen unerwünschter Geräusche zu und immer mehr Menschen fühlen sich gestört und sind objektiv belastet. Eine scharfe Grenze, ab der alle Menschen gleich beeinträchtigt wären, gibt es nicht. Bei der Beurteilung muss man daher von einem „durchschnittlichen“ Menschen sowie von normierten Mess- und Rechenverfahren ausgehen.

Im Verwaltungsverfahren sind Belästigungen daher in Bezug auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen zu untersuchen.

Das bedeutet, dass jegliche subjektive Einstellung zu einem potentiellen Lärmverursacher, sei diese nun positiv oder negativ, ausgeschlossen werden muss.

Dieser hohe Anspruch an die Objektivität macht es verständlich, dass den technischen Maßzahlen hohes Gewicht beigemessen wird (sind diese doch reproduzierbar bzw. müssen reproduzierbar sein).

Das Gutachterwesen und die Rechtsprechung in Österreich orientieren sich bei der Beurteilung von Lärmimmissionen an den ortsüblichen Verhältnissen (der Umgebungslärmsituation bzw. der IST – Schall- bzw. Lärmsituation). Die ortsüblichen Verhältnisse sind bei Abwesenheit des zu beurteilenden Lärmverursachers zu messen und sodann mit dem Lärmverursacher (der spezifischen Lärmimmission, dem zu beurteilenden Geräusch) zu vergleichen.

Aus der Lärmwirkungsforschung ist bekannt, dass Belästigungsreaktionen von Anrainern an Häufigkeit und Intensität zunehmen, wenn die bestehende Umgebungsgeräuschsituation durch ein neu hinzukommendes Geräusch verändert wird, wenn es also lauter wird.

Wobei hier der Pegelwert alleine keine (sichere) Beurteilung erlaubt, von Bedeutung ist auch die Geräuschcharakteristik. Unterschiedliche Geräusche können unterschiedlich belästigend wirken. So sind zum Beispiel impulshaltige Geräusche (Hämmern, ...) stärker belästigend als nicht impulshaltige Geräusche.

Dabei können Pegeländerungen von 1 dB unter Laborbedingungen vom normal empfindenden Erwachsenen (der also über normal entwickelte Sinnesorgane verfügt) bei direkt aufeinanderfolgender Darbietung prinzipiell gerade noch als Änderung des Lautheitseindruckes wahrgenommen werden, d.h. wenn im Labor, üblicherweise mittels

Kopfhörern um Störgeräusche auszuschalten, 2 Geräusche mit einer Pegeldifferenz von 1 dB unmittelbar aufeinanderfolgend dargeboten werden, kann der Durchschnittsmensch zuordnen welches Geräusch das lautere bzw. leisere ist. In der normalen Arbeits- und Lebensumgebung werden Menschen jedoch immer von wechselnden Schallpegeln begleitet, daher liegen die Grenzen für die Unterscheidbarkeit des Lautstärkeindrucks zweier Geräusche im normalen Lebensumfeld deutlich höher. Eine Pegeländerung um zehn Dezibel entspricht etwa einer Verdopplung beziehungsweise Halbierung der subjektiv empfundenen Lautstärke.

Marth/Haidinger (Humanmedizinische Bewertung der Begrenzung des Schall-Eintrags durch neue Straßenbauvorhaben) haben dazu folgendes ausgeführt:

„Kommt es durch den Betrieb einer neuen Quelle von Schall-Immissionen, z.B. den Betrieb einer neuen Straße, zu einem zusätzlichen Eintrag von Schall-Immissionen, so ist festzulegen, wie hoch der Eintrag der neuen Schallquelle sein darf.

In der Begutachtungspraxis hat man sich darauf geeinigt, ein Irrelevanzkriterium festzulegen, d.h. wenn sich der Dauerschallpegel um maximal 1 dB durch den Eintrag des neuen Immittenten erhöht, so wird dies – weil von den meisten Menschen nicht wahrnehmbar – als irrelevant und damit aus humanmedizinischer Sicht als akzeptabel bewertet.

Zur „Wahrnehmbarkeit“ oder „Hörbarkeit“ sei hier ausgeführt, dass es um die Frage geht, wann wird für das Individuum aus „leise“ – „etwas weniger leise“ bzw. wann wird aus „laut“ – „etwas lauter“: Hierzu muss aus medizinischer Sicht zwischen absoluter und relativer Wahrnehmungsschwelle („Fühlschwelle“) unterschieden werden. Es wird festgestellt, wie stark die Reizung eines gegebenen Sinnesorgans sein muss, damit eine Reaktion erfolgt. Durch Adaptationseffekte kann die Wahrnehmungsschwelle in verschiedenen Kontexten erheblich variieren. Da es sich beim Menschen um ein psychobiologisches System handelt, ist die absolute Wahrnehmungsschwelle zusätzlich zum individuellen Sensorium von der Aufmerksamkeit abhängig. Sensible Menschen, die ihre ganze Aufmerksamkeit einem erwarteten Reiz widmen, werden bei niedrigerer Reizstärke eine Wahrnehmung haben als Menschen die weniger empfindlich und/oder die dem Geschehen eine geringere Aufmerksamkeit widmen (zum Beispiel wenn sie durch andere Tätigkeiten oder Reize abgelenkt sind). Des Weiteren kann der relative Schwellenwert, die Fähigkeit eines Individuums zur Reizunterscheidung untersucht werden. Er legt fest, wie verschieden intensiv zwei Reize sein müssen, damit sie in einem gegebenen Kontext als

unterschiedlich empfunden werden (Unterschiedsschwelle, relative Wahrnehmungsschwelle):

Unterschiedsempfindung beim unmittelbaren Vergleich ähnlicher Geräusche:

± 10 dB → Verdoppelung/Halbierung der empfundenen Lautstärke

± 3 dB → wahrnehmbar

± 1 dB → nicht wahrnehmbar (von sehr geübten Personen gerade wahrnehmbar)“

Anders gesagt, steigt die Wahrnehmbarkeit einer Veränderung der vorherrschenden Umgebungsgeräuschsituation umso deutlicher, je höher diese Veränderung ist, in Pegeldifferenzbereichen von über 3 dB ist also von einer entsprechend deutlichen Wahrnehmbarkeit dieser Veränderung auszugehen, die mit entsprechend steigender Pegelveränderung an Auffälligkeit zunimmt.

Hinzuweisen ist darauf, dass eine Veränderung von +3 dB bedeuten würde, dass eine Schallquelle zweimal vorhanden ist (rechnerisch zB. 50 dB + 50 dB = 53 dB), oder plakativer auf zB. Straßenverkehrslärm bezogen, bedeutet eine Veränderung von +3 dB eine Verdoppelung des schallemittierenden Straßenverkehrs – derartige Veränderungen sind mit hoher Wahrscheinlichkeit vom gesunden, normal empfindenden Menschen als solche erkennbar.

Die ÖAL Richtlinie Nr. 3 Blatt 1, Ausgabe 2008-03-01, hat dazu folgendes festgehalten:

„Die Forderung, dass die vorherrschende akustische Situation nicht verändert werden darf, ist weder aus den rechtlichen Bestimmungen zwingend ableitbar, noch – vor allem in ruhigen Gebieten – immer leistbar. Bei entsprechender Berücksichtigung der außerakustischen Parameter, insbesondere der Möglichkeiten der Emissionsminderung und der zu erwartenden Nutzungskonflikte, hat es sich in der Praxis schon mehrfach als vertretbar erwiesen, eine schrittweise Annäherung an die für die tatsächliche Nutzung typischen Schallimmissionswerte oder an die für die Flächenwidmung kennzeichnenden Planungsrichtwerte zuzulassen....

In der Beurteilungspraxis in Österreich hat sich für die schrittweise Anhebung in Gebieten mit geringer Vorbelastung ein Wert von 3 dB als medizinisch vertretbar erwiesen. Als Richtwert für die Beurteilung der Zumutbarkeit ist daher eine Anhebung der ortsüblichen Schallimmission durch die spezifische Schallimmission um bis zu 3 dB anzusehen.

...

Anhebungen, welche mehr als 3 dB betragen, bedürfen einer klaren gesamtheitlichen Betrachtung unter Würdigung rechtlicher, technischer und medizinischer Aspekte in Abwägung öffentlicher oder volkswirtschaftlicher Interessen.“

In diesem Zusammenhang ist aber klarzustellen, dass die Abwägung öffentlicher oder volkswirtschaftlicher Interessen keine medizinische Aufgabe ist und daher in weiterer Folge hier auch keine Beachtung finden kann.

Auch die ÖAL Richtlinie Nr. 6/18 Ausgabe 2011-02-01 „Die Wirkungen des Lärms auf den Menschen - Beurteilungshilfen für den Arzt“ führt dazu aus:

„Die medizinische wirkungsbezogene Beurteilung von Schallquellen hat immer die konkreten Immissionen unter Berücksichtigung der Änderung der örtlichen Verhältnisse im Beurteilungszeitraum zu berücksichtigen.

....

Die Dosis-Wirkungs-Beziehung zwischen der Höhe der Schallimmission und den beobachteten Auswirkungen wird auf Basis der Night Noise Guidelines for Europe - NNGL (WHO 2009) und den darin untersuchten Studien dargestellt.

Der mittlere Schalldruckpegel im Zeitraum Nacht (L_{night} , außen) wird in folgende Bereiche unterteilt:

- bis 30 dB, A-bewertet sind keine wesentlichen biologischen Effekte sichtbar (No Observed Effect Level [NOEL]);
- 30 bis 42 dB, A-bewertet: Effekte wie vermehrte Körperbewegungen, bewusste Schlafstörungen und EEG-Arousals werden beobachtet. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass empfindliche Gruppen davon betroffen sind. Das Auftreten dieser Effekte hängt jedoch stark von der Lärmcharakteristik und der Häufigkeit der Schallereignisse ab;
- 42 bis 55 dB, A-bewertet: Starker Anstieg von adversen Gesundheitseffekten ebenso wie signifikanter Anstieg von Aufwachreaktionen. Eine große Anzahl der exponierten Bevölkerung ist betroffen und muss ihr Leben anders einrichten, um mit dem Lärm zurechtzukommen (Coping). Empfindliche Gruppen sind in diesem Bereich erheblich betroffen;
- über 55 dB, A-bewertet: Die Situation ist zunehmend als gefährlich für die Gesundheit der Bevölkerung einzustufen. Es besteht Evidenz, dass das Risiko für Herz-Kreislauf-Krankheiten ansteigt“

Es darf in diesem Zusammenhang auch auf die Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs vom 22.10.2012, Geschäftszahl 2010/03/0014, verwiesen werden: „Bei den Grenzwerten der SchIV handelt es sich - wie auch der Verfassungsgerichtshof dargelegt hat... um Mindeststandards, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann.“

Spezielles:

Dauergeräusche:

Die gültige ÖAL-Richtlinie Nr. 6/18, Ausgabe 2011-02-01 „Die Wirkungen des Lärms auf den Menschen, Beurteilungshilfen für den Arzt“ (ÖAL = Österreichischer Arbeitsring für Lärmbekämpfung) hält auf Seite 27 zu monotonen Dauergeräuschen (in den Nachtstunden) fest:

Der Basispegel ist aber unverzichtbar bei der Beurteilung gleichförmiger, über längere Zeit einwirkender Geräusche (Lüfter, Klimageräte, etc.) im Nachtzeitraum. Hier gilt unverändert, dass derartige Geräusche unter bzw. im Bereich des Basispegels der Umgebungsgeräuschsituation zu liegen kommen sollen. Sind sie lauter als der vorherrschende Basispegel, muss mit einer Störwirkung gerechnet werden, die umso deutlicher ausfällt, je mehr der Basispegel überschritten wird.

Ein monotonen Dauergeräusch, das den Basispegel deutlich übersteigt, ist in den Nachtstunden hörbar und störend, bei deutlichem Überschreiten des Basispegels kann es das Schlafen bei offenem Fenster beeinträchtigen. Um daher eine Belästigung, vorderhand unabhängig von einer Erheblichkeit, ausschließen zu können, ist grundsätzlich danach zu trachten, dass ein solches Dauergeräusch unter oder im Bereich des Basispegels der Umgebungsgeräuschsituation zu liegen kommt.

In seiner Stellungnahme führt der lärmtechnische ASV dazu aus:

„Somit kommen die konstanten Immissionen auch im leisesten Nachtzeitraum maximal im Bereich des Basispegels LA95 zu liegen. Eine etwaige Auffälligkeit von Seiten der Immissionen der haustechnischen Anlagen ist somit nicht zu erwarten.“

Wenngleich eine (geringe) Auffälligkeit in besonders ruhigen Phasen der Umgebung nicht gänzlich ausgeschlossen werden kann, so ist die Forderung „konstantes Geräusch im Bereich des Basispegels“ als erfüllt anzusehen, eine erhebliche Belästigung durch nächtliche Dauergeräusche kann anhand der lärmtechnischen Ausführungen nicht abgeleitet werden.

Schienenverkehrslärm:

Die Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV), StF: [BGBl. Nr. 415/1993](#) normiert folgendes:

§ 1,

(1) Absatz eins Diese Verordnung gilt hinsichtlich der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) sowohl für den Neubau als auch für den wesentlichen Umbau von Strecken (-teilen) im Zuge von Haupt-, Neben- und Straßenbahnen gemäß §§ 4 und 5 des Eisenbahngesetzes 1957. Diese Verordnung gilt hinsichtlich der Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs (Zugverkehrs) sowohl für den Neubau als auch für den wesentlichen Umbau von Strecken (-teilen) im Zuge von Haupt-, Neben- und Straßenbahnen gemäß Paragraphen 4 und 5 des Eisenbahngesetzes 1957.

(2) Absatz 2 Bauliche Maßnahmen gelten dann als wesentlicher Umbau, wenn

1.

zumindest ein zusätzliches durchgehendes Gleis (Streckengleis) errichtet wird oder

2.

durch die Änderung der örtlichen Lage der durchgehenden Gleise (Streckengleise) in den maßgebenden Immissionspunkten eine Erhöhung des Beurteilungspegels um mehr als zwei dB (Dezibel) eintritt.

...

Immissionsgrenzwerte

§ 4. Die Immissionsgrenzwerte sind vom jeweiligen Beurteilungspegel L_r vor Realisierung der baulichen Maßnahmen abhängig und betragen

1.

für die Tagzeit

- 60 dB, wenn $L_r \leq 50$ dB,
- $L_r + 10$ dB, wenn $50 \text{ dB} \leq L_r \leq 55$ dB, sowie
- 65 dB, wenn $L_r \geq 55$ dB, und

2.

für die Nachtzeit

- 50 dB, wenn $L_r \leq 40$ dB,
- $L_r + 10$ dB, wenn $40 \text{ dB} \leq L_r \leq 45$ dB, sowie

- 55 dB, wenn $L_r \geq 45$ dB.

Der lärmtechnische ASV führt dazu aus:

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

Es ist daher, basierend auf der Stellungnahme des lärmtechnischen ASV, davon auszugehen, dass durch die ggst. „Bahnlärmimmissionen“ das vom Verordnungsgeber vorgesehene Schutzniveau eingehalten werden kann.

Aus medizinischer Sicht kann bei Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der SchIV mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass eine Gesundheitsgefährdung durch Schienenverkehrslärm nicht zu erwarten sein wird.

Allerdings ist im schalltechnischen Projekt auf S. 24 erkennbar, dass an einem Objekt die Veränderung der schienenverkehrsbedingten Geräuschsituation bis zu rund +5 dB beträgt.

Objekt Nr.	Geschoss	Richtung	Fassade	Grenzwert [dB] ¹⁾		L, Referenzfall [dB]		L, Planfall (Prognose) [dB]		Veränderung [dB]		2-dB-Kriterium erfüllt ²⁾	
				Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Bad Fischau-Brunn													
1	1 (EG)	S	A	60	50	<50	<40	<50	<40	3,9	4,1		
	2 (1.OG)	S	A	60	50	51	44	55	48	4	4,3		
	3 (2.OG)	S	A	60	50	50	44	54	48	4	4,3		
	1	W	C	60	50	<50	<40	51	45	4,6	4,8		
	2	W	C	60	50	<50	42	53	47	4,2	4,5		
	3	W	C	60	50	<50	42	53	47	4,3	4,5		

Die Judikatur, die in Verordnungen festgelegte Grenzwerte nur als Mindeststandards ansieht, von denen im Einzelfall abgewichen werden kann bzw. von denen im Einzelfall abgewichen werden muss, erzwingt eine eingehende Prüfung der im Projekt dargestellten Veränderungen.

Diese Prüfung zeigt, dass es ein Wohnobjekt gibt, bei dem keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten ist, an denen aber trotzdem eine deutliche Erhöhung des einwirkenden Schienenverkehrslärms zu beobachten ist.

Aus fachlicher Sicht ist es erforderlich, überall dort, wo aufgrund des gegenständlichen Projekts Erhöhungen des Schienenverkehrslärms um mehr als 3,0 dB zu erwarten sind und die Grenzwerte von $L(\text{Tag}) = 60$ dB und $L(\text{Nacht}) = 50$

dB eingehalten bleiben aber der „No Observed Effect Level“ (insbesondere bezogen auf den L_{night}, außen) überschritten wird, Maßnahmen in Form von Schallschutz zu ergreifen. Dies dient dem Schutz der dort Wohnenden vor erheblich belästigenden Einwirkungen aufgrund der faktischen Änderung der tatsächlichen örtlichen schienenverkehrsbezogenen Geräuschverhältnisse.

Im konkreten Fall wurden für das Objekt 1 entsprechende Erhöhungen prognostiziert. Da es sich bei Schallschutz um technische Maßnahmen handelt, wäre die Art der Umsetzung mit der schalltechnischen Ebene abzustimmen.

Park & Ride Anlagen:

Ab S. 39 wurde im schalltechnischen Projekt der TAS SV GmbH die Veränderung der verkehrsbedingten Immissionen dargestellt:

„...“

In der folgenden Abbildung sind beispielsweise die Projektauswirkungen (Planfall (Prognose) minus Referenzfall (Nullvariante)) in h = 1,5 m über Boden für die Indizes „Tag-Abend-Nacht“ in Bad Fischau-Brunn und Willendorf dargestellt:

¹⁾ Grenzwerte gemäß Dienstanweisung für Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen bzw. Grenzwerte und vorhabensbedingte Immissionserhöhung gemäß Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV.

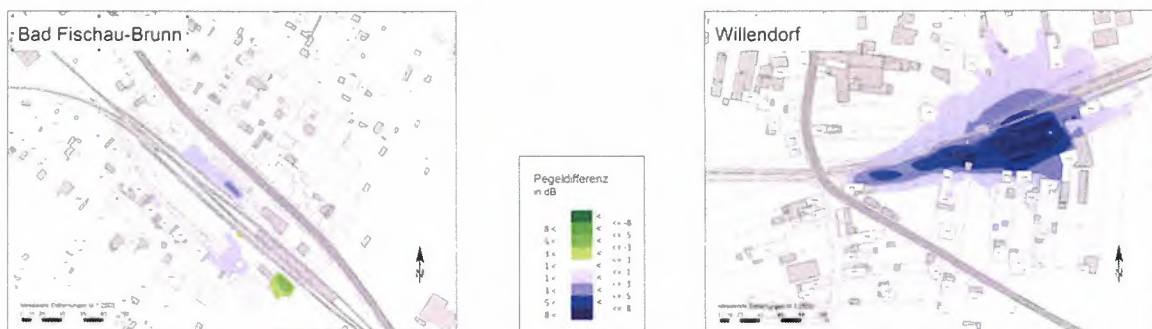


Abbildung: Differenzlärkarte - Veränderung der straßenverkehrsbedingten Immissionen - Basis L_{den}

An den nahegelegenen Betrachtungspunkten (Auswahl) errechnen sich die Immissionspegel für die Indizes L_{den} und L_{night} wie folgt:




Objekt (interne Nr.)	GeschloÙ	Richtung	Fassade	Straße Referenzfall		Straße Prognose		Veränderung (Differenz)	
				L _{den} [dB]	L _{night} [dB]	L _{den} [dB]	L _{night} [dB]	L _{den} [dB]	L _{night} [dB]
Bf. Bad Fischau-Brunn									
12	EG	B	SW	68	59	68	59	0,1	0,1
12	1.OG	B	SW	67	58	67	58	0,1	0,1
12	2.OG	B	SW	66	57	66	57	0,1	0,2
12	3.OG	B	SW	65	56	65	56	0,1	0,2
13	EG	A	SW	67	59	67	59	0,1	0,1
13	1.OG	A	SW	66	58	67	58	0,1	0,1
58	EG	A	SW	66	57	66	57	0	0,1
58	1.OG	A	SW	66	57	66	57	0	0,1
58	2.OG	A	SW	65	56	65	56	0,1	0,1
58	EG	D	SO	60	51	60	52	0,2	0,2
58	1.OG	D	SO	60	51	60	52	0,2	0,2
58	2.OG	D	SO	60	51	60	51	0,2	0,2
78	EG	A	SW	<50	<40	51	43	5,1	6
78	1.OG	A	SW	<50	<40	<50	<40	4,2	5
78	EG	E	NO	66	57	66	57	0	0
78	1.OG	E	NO	66	57	66	57	0	0
78	EG	F	SO	61	53	61	53	-0,2	-0,1
78	1.OG	F	SO	61	53	61	53	0	0,1
478	EG	B	NW	<50	<40	<50	41	2,1	2,4
478	EG	C	NO	<50	41	51	42	0,9	1
478	EG	D	SO	<50	<40	<50	<40	0,5	0,5

Objekt (interne Nr.)	Geschoß	Richtung	Fassade	Straße Referenzfall		Straße Prognose		Veränderung (Differenz)	
				L _{den} [dB]	L _{nigh} [dB]	L _{den} [dB]	L _{nigh} [dB]	L _{den} [dB]	L _{nigh} [dB]
479	EG	B	NW	<50	<40	<50	<40	0	0,2
479	1.OG	B	NW	<50	41	<50	40	-0,4	-0,2
479	EG	C	NO	51	43	51	43	-0,1	0,1
479	1.OG	C	NO	53	44	53	44	-0,2	0
479	EG	D	SO	<50	<40	<50	41	1,5	1,5
479	1.OG	D	SO	<50	40	<50	41	0,2	0,3
480	EG	D	NW	<50	41	<50	41	-0,1	0
480	EG	E	NO	52	43	52	43	0	0,2
481	EG	E	NO	50	42	50	42	-0,2	0
481	EG	F	NO	51	42	51	42	0	0,2
483	EG	E	NO	51	43	51	43	-0,1	0,1
483	1.OG	E	NO	52	43	52	43	-0,3	-0,1
Bf. Willendorf									
1301	EG	A	S	<50	<40	<50	<40	1,9	2,4
1301	1.OG	A	S	<50	<40	<50	<40	1,9	2,3
1301	EG	B	W	<50	<40	<50	<40	1,9	2,4
1301	1.OG	B	W	<50	<40	<50	<40	2,3	2,8
1302	EG	A	S	52	43	53	44	1,2	1,8
1302	1.OG	A	S	53	44	54	45	1	1,4
1302	EG	B	S	52	43	53	44	1,1	1,5
1302	1.OG	B	S	53	44	54	45	0,9	1,2
1302	EG	J	O	<50	<40	<50	42	2,5	3,1
1302	1.OG	J	O	<50	<40	50	42	2,1	2,8
1514	EG	B	S	<50	<40	<50	<40	1,8	2,3
1514	EG	C	W	<50	<40	<50	40	4,6	5,3
1515	EG	D	W	<50	<40	<50	42	3,7	4,5
1515	1.OG	D	W	<50	<40	50	42	3,4	4,2
1515	EG	E	N	<50	<40	51	43	5,1	6,1
1515	1.OG	E	N	<50	<40	<50	42	5,9	6,9
1515	EG	F	N	<50	<40	50	43	4,7	5,8
1515	1.OG	F	N	<50	<40	<50	41	4,9	5,9
1515	1.OG	G	O	<50	<40	<50	<40	0,1	0,1
1517	EG	E	W	<50	<40	<50	<40	1,8	2,3
1517	1.OG	E	W	<50	41	50	42	0,9	1,2
1517	EG	F	N	<50	<40	<50	40	5,2	6,1
1517	1.OG	F	N	<50	<40	<50	40	6,7	7,8
1517	EG	G	N	<50	<40	<50	<40	5,8	6,7
1517	1.OG	G	N	<50	<40	<50	<40	7,5	8,6
1517	EG	H	O	<50	<40	<50	<40	1,4	1,8
1517	1.OG	H	O	<50	<40	<50	<40	1,2	1,8
1518	EG	E	W	<50	<40	<50	40	2,4	3
1518	1.OG	E	W	<50	41	51	43	1,3	1,7
1518	EG	F	N	<50	<40	51	43	6	7
1518	1.OG	F	N	<50	<40	51	43	6,9	8
1518	EG	G	O	<50	<40	<50	<40	2	2,8
1518	1.OG	G	O	<50	<40	<50	41	1,2	1,8
1519	EG	B	W	<50	41	51	43	1,8	2,3
1519	1.OG	B	W	51	42	53	44	1,3	1,8
1519	EG	C	N	<50	<40	52	44	6,4	7,4
1519	1.OG	C	N	<50	<40	52	44	6,8	7,8

Objekt (interne Nr.)	Geschloß	Richtung	Fassade	Straße Referenzfall		Straße Prognose		Veränderung (Differenz)	
				L _{den} [dB]	L _{night} [dB]	L _{den} [dB]	L _{night} [dB]	L _{den} [dB]	L _{night} [dB]
1519	FG	D	O	<50	<40	<50	41	3,2	3,9
1519	1.OG	D	O	<50	40	51	42	1,8	2,3
1545	EG	O	W	53	44	55	46	2,2	2,7
1545	1.OG	O	W	54	45	56	47	1,6	2
1545	EG	D	N	<50	<40	53	45	6,4	7,5
1545	1.OG	D	N	<50	<40	53	45	6,4	7,4
1545	EG	E	O	<50	<40	<50	41	1,4	1,8
1545	1.OG	E	O	<50	41	51	43	1,3	1,7
1546	EG	C	W	67	58	67	59	0,1	0,1
1546	1.OG	C	W	68	58	66	58	0,1	0,1
1546	EG	D	N	59	50	61	53	2,4	3
1546	1.OG	D	N	59	50	61	52	1,7	2,1
1546	EG	E	N	57	48	60	52	2,9	3,6
1546	1.OG	E	N	57	48	59	51	2,2	2,8
1546	EG	F	O	<50	<40	<50	<40	0,4	0,6
1546	1.OG	F	O	55	46	55	46	0,2	0,3
1588	EG	A	S	58	49	58	49	0	0
1588	1.OG	A	S	58	49	58	49	0	0
1588	EG	G	N	63	54	63	54	0,1	0,2
1588	1.OG	G	N	63	54	63	54	0,1	0,1
1588	EG	H	O	66	57	66	57	0	0,1
1588	1.OG	H	O	66	57	66	57	0	0

L_{den} und L_{night}-Werte gerundet

Legende:

	Veränderung < 1 dB - keine Maßnahmen erforderlich
	Veränderung > 1 dB - jedoch ohne Überschreitung der Grenzwerte, keine Maßnahmen erforderlich
	Veränderung > 1 dB - mit Überschreitung der Grenzwerte, objektseitige Maßnahmen erforderlich

Aus den Berechnungen sowohl in Form von Rasterlärmkarten für den Freiraum (h = 1,5 m über Boden) als auch an den nächstgelegenen Gebäudefassaden ist ersichtlich, dass es infolge der geplanten Neuansordnungen und Erweiterung der Park & Ride-Anlagen in Bad Fischau-Brunn und Willendorf vereinzelt zu immissionsseitigen Veränderungen der straßenverkehrsbedingten Immissionen > 1 dB an den Betrachtungspunkten kommt. Überschreitungen der genannten Grenzwerte (L_{den} und L_{night}) sind mit Ausnahme eines Wohnobjektes im Bereich Willendorf (Ecke Wiener Neustädter Straße, Bahnstraße) nicht zu erwarten.

Es sind daher an einem Wohnobjekt weiterführenden Maßnahmen ausgehend von Veränderungen bei Straßenverkehrsimmissionen im Umfeld Park & Ride-Anlagen erforderlich.

Die zuvor angeführten und weitere Raster- und Differenzlärmkarten sind in der Einlage 08.009 ersichtlich.

....“

Wie in diesen Tabellen ersichtlich ist, wurden Veränderungen des verkehrsbedingten Schalls von bis zu 8,6 dB prognostiziert. Derartige Pegeldifferenzen sind vom normal empfindenden Menschen durchaus als Änderungen des Lautheitseindrucks wahrnehmbar, diese rund 9 dB entsprechen dabei in der Wahrnehmung beinahe einer Verdoppelung des Lautheitseindrucks (bezogen auf straßenverkehrsbedingte Geräusche).

Einschränkend ist dazu prinzipiell festzuhalten, dass die Darstellung sich auf verkehrsbedingte Geräusche beschränkt, eine „ortsübliche energieäquivalente Umgebungsgeräuschsituation“, die auch andere Schallquellen abbildet, wurde nicht dargestellt. Wenn in den dargestellten Bereichen also auch andere Schallquellen maßgeblich Einfluss auf die Umgebungsgeräuschsituation haben, ist es durchaus möglich, dass die Wahrnehmbarkeit dieser Veränderung der verkehrsbedingten Geräusche geringer ausfällt.

Im schalltechnischen Projekt ist dazu ausgeführt:

„Gemäß den einschlägigen Regelungen 1) sind an Fassaden schutzwürdiger Wohngebäude (Wohn- und Schlafräume bei Objekten, die dem ständigen Wohnzweck dienen), welche in der Prognose über den Grenzwerten ($L_{den} = 60$ dB, $L_{night} = 50$ dB) liegen und gleichzeitig eine relevante Zusatzbelastung (Anhebung $> 1,0$ dB) aufgrund des Vorhabens erfahren, Maßnahmen – vorrangig die Förderung von Lärmschutzfenstern und Schalldämmlüftern – zu setzen.

¹⁾ Grenzwerte gemäß Dienstanweisung für Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen bzw. Grenzwerte und vorhabensbedingte Immissionserhöhung gemäß Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV.

...“

Die Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Bundesstraßen (Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV) hat folgenden Anwendungsbereich normiert:

§ 1.,

Diese Verordnung gilt für betriebsbedingte und baubedingte Schallimmissionen von Bundesstraßenvorhaben, welche gemäß § 4 Abs. 1 oder § 4a des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286, in der jeweils geltenden Fassung, oder nach den Bestimmungen des

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), [BGBl. Nr. 697/1993](#), in der jeweils geltenden Fassung, zu genehmigen sind.

Die im lärmtechnischen Projekt zitierte Dienstanweisung für Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) GZ. 2022-0.500.818 Fassung Oktober 2022 hat folgenden Anwendungsbereich:

„Die vorliegende Dienstanweisung regelt die Planung und Errichtung von Maßnahmen zum Schutz der Menschen und ihres unmittelbaren Wohnumfeldes vor schädlichen und störenden Schallimmissionen, die vom Verkehr auf bestehenden Bundesstraßen (Autobahnen und Schnellstraßen) ausgehen. Vom Geltungsbereich der vorliegenden Dienstanweisung erfasst sind Maßnahmen an bestehenden Bundesstraßen.“

Der schalltechnische ASV führt dazu aus:

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

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

Die Vorschreibung von Schallschutzmaßnahmen an Objekten an denen die zitierten Grenzwerte überschritten werden ist nachvollziehbar und aus fachlicher Sicht jedenfalls notwendig. Für das ggst. Objekt wurden Pegeländerungen des straßenverkehrsbedingten Lärms um bis zu rund 4 dB bei gleichzeitiger Überschreitung der oben angeführten Immissionsgrenzwerte prognostiziert.

Aus medizinischer Sicht kann bei Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der BstLärmIV mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass eine Gesundheitsgefährdung durch projektbedingten Straßenverkehrslärm nicht zu erwarten sein wird.

Die Judikatur, die in Verordnungen festgelegte Grenzwerte nur als Mindeststandards ansieht, von denen im Einzelfall abgewichen werden kann bzw. von denen im Einzelfall abgewichen werden muss, erzwingt eine eingehende Prüfung der im Projekt dargestellten Veränderungen.

Diese Prüfung zeigt, dass es weitere Wohnobjekte gibt, bei denen zwar keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten ist, an denen aber trotzdem eine deutliche Erhöhung des einwirkenden Straßenverkehrslärms zu beobachten ist.

Im Lokalaugenschein wurde deutlich, dass es sich in unmittelbare Nähe der Bahnhöfe Bad Fischau und Willendorf prinzipiell um ruhige Gegenden handelt, in denen nahegelegene Verkehrsgeräusche zum Zeitpunkt des Lokalaugenscheines nur eine sehr untergeordnete Rolle im Höreindruck der ortsüblichen Umgebungsgeräuschsituation spielten. Aus ho. Sicht kann daher zur Ermittlung einer allfälligen Belästigung nicht ohne weiteres einfach auf festgesetzte, von der Umgebungsgeräuschsituation unabhängige Grenzwerte abgestellt werden, wie es die im schalltechnischen Projekt herangezogene BstLärmIV etwa für Straßenverkehrsgeräusche entlang von Autobahnen und Schnellstraßen vorsehen würde.

In weiterer Folge werden die Objekte dargestellt, an denen die straßenverkehrsbedingten Schallpegelerhöhungen durch das ggst. eingereichte Projekt mehr als 3 dB betragen (Anm.: die genaue Auflistung von Geschoss/Richtung und Fassade kann dem schalltechnischen Projekt entnommen werden) – in Klammer werden die zugehörigen Prognosewerte für L_{night} / korrespondierende höchste Veränderung nachts dargestellt:

78 (43 dB / 6,0 dB)

1302 (42 dB / 3,1 dB)

1514 (40 dB / 5,3 dB)

1515 (42 dB / 6,9 dB)

1517 (40 dB / 8,6 dB)

1518 (43 dB / 8,0 dB)

1519 (44 dB / 7,8 dB)

1545 (45 dB / 7,8 dB)

1546 (hier wurden auch Grenzwertüberschreitungen prognostiziert)

Aus fachlicher Sicht ist es erforderlich, überall dort, wo aufgrund des gegenständlichen Projekts Erhöhungen des Straßenverkehrslärms um mehr als 3,0 dB zu erwarten sind und die Grenzwerte von $L(\text{den}) = 60 \text{ dB}$ und $L(\text{night}) = 50 \text{ dB}$ eingehalten bleiben aber der „No Observed Effect Level“ (insbesondere bezogen auf den L_{night} , außen) überschritten wird, Maßnahmen in Form von Schallschutz zu ergreifen. Dies dient dem Schutz der dort Wohnenden vor erheblich belästigenden Einwirkungen aufgrund der projektbedingten faktischen Änderung der tatsächlichen örtlichen straßenverkehrsbezogenen Geräuschverhältnisse.

Im konkreten Fall wurden für 8 weitere Objekte - zusätzlich zu dem Objekt mit Grenzwertüberschreitung - entsprechende Erhöhungen prognostiziert. Da es sich bei Schallschutz um technische Maßnahmen handelt, wäre die Art der Umsetzung mit der schalltechnischen Ebene abzustimmen.

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

Hier wird der „No Observed Effect Level“ (insbesondere bezogen auf den L_{night} , außen) nicht überschritten, weitere Maßnahmen sind unabhängig von einer allfälligen projektbedingten Veränderung der straßenverkehrsbedingten Umgebungsgeräuschsituation aus fachlicher Sicht nicht erforderlich.

Zu Erschütterungen:

Die ÖNORM S 9012, aktuelle Ausgabe: 2016-12-15 mit dem Titel „Beurteilung der Einwirkung von Schwingungsimmissionen des landgebundenen Verkehrs auf den Menschen in Gebäuden, Schwingungen und sekundärer Luftschall“ stellt den Stand des Wissens dar.

Im Vorwort hält die Norm fest:

Menschen in Gebäuden und insbesondere in Wohnungen sollten so wenig wie möglich

Schwingungsimmissionen des landgebundenen Verkehrs, die als Erschütterungen oder sekundärer Luftschall wahrgenommen werden, ausgesetzt sein. Derartige Schwingungsimmissionen sind aber technisch nicht immer vermeidbar. In dieser ÖNORM werden Beurteilungsverfahren und Beurteilungskriterien angegeben, bei deren Einhaltung in der Regel Belästigungen für Menschen möglichst vermieden bzw. zumindest als zumutbar betrachtet werden können.

Zum Anwendungsbereich hält die Norm fest:

Diese ÖNORM enthält Angaben zur Beurteilung von Immissionen in Gebäuden, die durch den Schienen- bzw. Straßenverkehr und vergleichbarer transienter Schwingungsquellen verursacht werden. Diese können je nach Intensität von Menschen, die sich in Gebäuden aufhalten, als Erschütterungen wahrgenommen oder durch Abstrahlung von den Bauteilen als sekundärer Luftschall gehört werden.

Folgende Richtwerte sind in der ggst. Norm angegeben:

Es werden Richtwerte für zwei Qualitätsstufen des Immissionsschutzes angegeben: guter Schutz vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall, ausreichender Schutz vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall.

Die Richtwerte für den ausreichenden Immissionsschutz beschreiben das Ausmaß der zumutbaren Immissionen und sind bei bestehenden Verkehrsstrassen und bei Ausbauprojekten anzuwenden, soweit sich diese im Bereich der Vorbelastung durch Immissionen desselben Verkehrsträgers befinden. Der Bereich der Vorbelastung wird in der Regel eine Distanz von 90 m von der Trasse beim Schienenverkehr und von 50 m beim Straßenverkehr nicht übersteigen.

Tabelle 2 — Richtwerte des maximal zulässigen Beurteilungerschütterungsmaximum E_{\max} (W_m -bewertete Schwingbeschleunigung in mm/s^2)

Gebiets-kategorie	Bezeichnung	E_{\max} für ausreichenden Erschütterungsschutz in mm/s^2		E_{\max} für guten Erschütterungsschutz in mm/s^2	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht
1	Ruhegebiet, Kurgebiet	188	18,8	9,4	9,4
2	Wohngebiet in Vororten, Wochenendhaus-Gebiet, ländliches Wohngebiet	250	18,8	125	9,4
3	städtisches Wohngebiet, Gebiet für Bauten land- und forstwirtschaftlicher Betriebe mit Wohnungen,	250	18,8	125	9,4
4	Kerngebiet (Büros, Geschäfte, Handel, Verwaltungsgebäude ohne wesentlicher störender Erschütterungs- und/oder Schallemission, Wohnungen, Krankenhäuser, Schulen), Gebiet für Betriebe ohne Erschütterungs- und/oder Schallemission	310	25,0	188	12,5
5	Gebiet für Betriebe mit gewerblichen und industriellen Gütererzeugung und Dienstleistungsstätten	380		250	
6	Gebiet mit besonders großer Erschütterungs- und/oder Schallemission (zB Industriegebiete)	500		380	

Tabelle 3 — Richtwerte der maximal zulässigen Beurteilungs-Erschütterungsdosis E_T (W_m -bewertete Schwingbeschleunigung in mm/s^2)

Gebiets-kategorie	Bezeichnung	Richtwert E_T für ausreichenden Erschütterungsschutz mm/s^2		Richtwert E_T für guten Erschütterungsschutz mm/s^2	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht
1	Ruhegebiet, Kurgebiet	1,65	1,59	0,85	0,84
2	Wohngebiet in Vororten, Wochenendhaus-Gebiet, ländliches Wohngebiet	2,2	1,59	1,12	0,84
3	städtisches Wohngebiet, Gebiet für Bauten land- und forstwirtschaftlicher Betriebe mit Wohnungen,	2,2	1,59	1,12	0,84
4	Kerngebiet (Büros, Geschäfte, Handel, Verwaltungsgebäude ohne wesentlicher störender Erschütterungs- und/oder Schallemission, Wohnungen, Krankenhäuser, Schulen), Gebiet für Betriebe ohne Erschütterungs- und/oder Schallemission	2,7	2,1	1,65	1,09
5	Gebiet für Betriebe mit gewerblichen und industriellen Gütererzeugung- und Dienstleistungsstätten	3,2		2,2	
6	Gebiet mit besonders großer Erschütterungs- und/oder Schallemission (zB Industriegebiete)	5,0		3,2	

Erschütterungswahrnehmung des Menschen

Der Zusammenhang zwischen der in dieser ÖNORM verwendeten W_m -bewerteten Schwingbeschleunigung und der subjektiven Wahrnehmung wird in Tabelle B.1 in einer empirischen Abstufung angegeben.

Bezüglich der Erschütterungswahrnehmung werden auch verschiedene Schwellwerte zur Beschreibung herangezogen, wie etwa die Fühlschwelle oder die Weckschwelle. Jede dieser Schwellen hängt aber von einer Reihe von Faktoren ab und kann daher nicht als Schwellenwert definiert, sondern nur als Schwellenband dargestellt werden.

So ist die Fühlschwelle der Wahrnehmung von der Aufmerksamkeit und der jeweiligen Aktivität des Betroffenen und auch den Umgebungseinflüssen (zB. Schall) abhängig. Die in der Tabelle B.1 genannte Fühlschwelle beschreibt dabei die Untergrenze beginnender Wahrnehmbarkeit, die nur bei voller Konzentration erreicht wird.

Die Tabelle B.1 zeigt den Zusammenhang zwischen W_m -bewerteter Schwingbeschleunigung und Wahrnehmung in Bezug auf eine Durchschnittsbetrachtung

W_m -bewertete Schwingbeschleunigung mm/s ²	Beschreibung der Wahrnehmung
3,57	nicht spürbar
7,14	gerade spürbar
14,3	schwach spürbar
28,6	spürbar
57,1	deutlich spürbar
113	stark spürbar
228	
446	
893	sehr stark spürbar
1790	
3570	

Wie der Tabelle 6-36 entnommen werden kann liegen die bestehenden Erschütterungsmaxima an den Objekten Bahnstraße 16, Bahnstraße 19 und Wiener Neustädterstraße 24 unter der Fühlschwelle von $E_{max}=3,57$ mm/s², bei den übrigen 3

ausgewiesenen Objekten liegen die Bestandswerte über der Fühlschwelle und können auch im Bestand bei gespannter Aufmerksamkeit wahrgenommen werden.

Wie der Tabelle 7-3 entnommen werden kann, werden im Objekt Bahnstraße 16 die Erschütterungsimmissionen auf $7,5 \text{ mm/s}^2$ angehoben, was nun zu „schwach spürbaren“ Erschütterungsimmissionen führen kann. Bei den Objekten Bahnstraße 19 und Wiener Neustädterstraße 24 bleibt auch die Prognose weiterhin unter der Fühlschwelle.

Bei den Objekten Wiener Neustädterstraße 32a und Römerweg 388 werden die im Bestand „gerade spürbaren“ Erschütterungsimmissionen durch die Prognosewerte auf „schwach spürbare“ Erschütterungsimmissionen angehoben, die Referenzwerte für ausreichenden Erschütterungsschutz nach ÖNORM S9012 können jedoch eingehalten werden.

Für das Objekt Winzendorf Hauptstraße 65 werden die Referenzwerte für ausreichenden Erschütterungsschutz überschritten, eine genau Zahlangabe findet sich jedoch nicht im erschütterungstechnischen Gutachten. Allerdings wurden vom erschütterungstechnischen Gutachter unter 3.1.5 detaillierte erschütterungsmindernde Maßnahmen beschrieben, die eine Einhaltung sicherstellen sollen. Diesbezüglich wird auch auf die erschütterungstechnische Kontrollauflage für die Betriebsphase verwiesen.

Die Prognosewerte liegen mit Ausnahme Bahnstraße 19 und Wiener Neustädterstraße 24 über der Fühlschwelle (im Wachzustand, ohne Ablenkung), die höchsten Werte wurden mit $E_{\max} = 13,6 \text{ mm/s}^2$ an Wiener Neustädterstraße 32a prognostiziert und sind somit wahrnehmbar und könnten prinzipiell auch als subjektiv belästigend empfunden werden. Die Prognosewerte liegen für die Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr (Nachtzeit) unter den rund 30 mm/s^2 die für den Durchschnittsmenschen als Weckschwelle angesehen werden können. Ein erholsamer Schlaf ist somit möglich, eine Gefahr für die Gesundheit nicht erkennbar.

Aus fachlicher Sicht kann dazu festgestellt werden, dass bei Einhaltung der Richtwerte für ausreichenden Erschütterungsschutz gemäß ÖNORM S9012 eine Wahrnehmung von fühlbaren Erschütterungen nicht ausgeschlossen werden kann bzw. möglich ist und diese subjektiv auch als Belästigung wahrgenommen werden können.

Bei Einhaltung der genannten Richtwerte ist aber nicht davon auszugehen, dass diese Belästigung als erheblich zu bewerten wäre. Dies ist aber an eine Reihe von

Maßnahmen und Auflagen gebunden, die dem erschütterungstechnischen Gutachten zu entnehmen sind.

Hinweis für eine allfällige Gebührenverrechnung:

Dauer des Lokalaugenscheines 3 halbe Stunden

Mit freundlichen Grüßen

Dr. R a d l h e r r



Dieses Schriftstück wurde amtssigniert.
Hinweise finden Sie unter:

www.noe.gv.at/amtssignatur

RU6-E-3465/001-2024

Betrifft:

Vorhaben "Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn"

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

Eisenbahnkreuzungen in km 6,337 mit der L137 und in km 6,630 mit einer Gemeindestraße

ÖBB-Strecke Bad Fischau-Brunn - Wöllersdorf, Eisenbahnkreuzungen in km 0,445 mit der

L4069 und in km 2,800 mit einer Gemeindestraße

hier: Anträge auf Festlegung der Art der Sicherung

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

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, am 5. Mai 2025
in Bad Fischau-Brunn

Beginn der Verhandlung: 10.00 Uhr

A) Anwesend

MMMMag. Eduard Schadinger

als Verhandlungsleiter

Dipl.-Ing. (FH) David Ungersböck

als Amtssachverständiger für Eisenbahn-
technik und -betrieb

Michael Fladenhofer

Peter Sabaditsch und

Dipl.-Ing. Hannes Waglechner

als Vertreter des Bundesministeriums für
Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und
Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsin-
spektorat

Sara Damjancic

Lejla Djurdjevic

Mag. Michaela Haas

Tanja Hofer

Ing. Nicolas Kuntner und

Martin P a u l

als Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG

Michael Artner

Sebastian Goldfuß, BSc

Daniela Hiebl

Christian Neusiedler und

Mag. (FH) Alexander Spannbauer

als Vertreter der Marktgemeinde Bad
Fischau-Brunn

Dipl.-Ing. Dieter Nusterer

als Vertreter der zieritz + partner ZT
GmbH

Ing. Markus Kuttenger

als Vertreter des Landes Niederöster-
reich, Abteilung Landesstraßenbau und
-verwaltung

B) Gegenstand

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben „Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn“ beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben vom 3. September 2024, abgeändert mit Eingabe vom 22. Jänner 2025, gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 – EisbG auch die Festlegung der Art der Sicherung folgender Eisenbahnkreuzungen entlang

- der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg
 - km 6,337 mit der L137 und
 - km 6,630 mit einer Gemeindestraße

sowie

- der ÖBB-Strecke Bad Fischau-Brunn – Wöllersdorf
 - km 0,445 mit der L4069 und
 - km 2,800 mit einer Gemeindestraße.

In Fortsetzung der am 30. Jänner 2025 in Winzendorf abgehaltenen Ortsverhandlung soll nun geprüft werden, ob die Sicherung der oben genannten Eisenbahnkreuzungen antragsgemäß erfolgen kann.

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

ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg

1. Eisenbahnkreuzung in km 6,337 mit der L137

Befund

Die Eisenbahnkreuzung in km 6,337 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit der L137 ist gemäß Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 30. Juni 2022, RU6-E-867/007-2020, abgeändert mit Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich vom 11. September 2024, LVwG-AV-930/001-2022, LVwG-AV-932/001-2022 und LVwG-AV-934/001-2022, gemäß § 4 Abs. 1 Z. 4 EisbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern, wobei der Schranken als Halbschranken auszuführen ist.

Bei der querenden Straße handelt es sich um die L137.

Angaben zur Straße

Straßengattung:	Landesstraße im unbeschränkten Ortsgebiet
Breite:	beidseits der Bahn ca. 6 m
Fahrstreifen:	2
Bauliche Ausgestaltung auf der EK:	Gleistragplatten
Begleitende Verkehrsflächen:	Gehsteig gegen A
Kreuzungswinkel:	130°
Frequenz auf der Straße:	ca. 5560 Fahrzeuge/24 h

Im Quadranten I mündet ca. 3 vor der nächstgelegenen Schiene ein Gehsteig in die L137 ein.

Im Zuge der L137 sind in beiden Fahrtrichtungen die Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ sowie Bahnbaken und eine EPIGUS-Markierung vorhanden.

Bei der Eisenbahnkreuzung handelt es sich um die Bahnstrecke der ÖBB-Infrastruktur AG mit der Streckennummer 163 von Wiener Neustadt Hbf nach Puchberg am Schneeberg.

Angabe zur Bahn

Lage der Eisenbahnkreuzung:	Bezirk Wiener Neustadt, politische Gemeinde Bad Fischau-Brunn, KG Bad Fischau, niveaugleich auf km 6,337	
Anzahl der Gleise:	1	
Frequenz in 24 h:	durchschnittlich 53 Züge	
Örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn (zukünftig)	Richtung 1:	
	von km 5,663 bis km 6,337	60 km/h
	Richtung 2:	
	von km 8,346 bis km 6,770	110 km/h
	von km 6,770 bis km 6,397	70 km/h
	von km 6,397 bis km 6,337	60 km/h
Einschaltung in Richtung 1:	fahrtbewirkt	
Einschaltung in Richtung 2:	fahrtbewirkt	

Der heutigen Beurteilung liegt ein von den ÖBB-Infrastruktur AG erstellter technischer Entwurf (Kurzbericht) samt Lageplan mit Situierung der künftigen Sicherungseinrichtungen, aufbauend auf der Annahme (Vorschlag) über die künftig erforderliche Art der Sicherung, zugrunde.

Aufgrund der geplanten Lage der Andreaskreuze/Signalgeber ergibt sich eine Sperrstrecke $d_F = 10,6$ m (Fußgänger) und $d = 14,0$ m (Fahrzeugverkehr) bzw. $d_1 = 2,2$ m.

Gutachten

Unter Zugrundelegung einer Sperrstrecke für Fußgänger von 10,6 m und für Radfahrer samt Anhängern, Kraftfahrzeugen und Fuhrwerken von 14,0 m bzw. $d_1 = 2,2$ m ergibt sich unter Berücksichtigung einer Technikzeit von einer Sekunde, einer Schließzeit der Schrankenbäume von 10 Sekunden und einer Restzeit von 6 Sekunden bei der Sicherung durch Lichtzeichen mit Vollschranken an eingleisigen Eisenbahnkreuzungen eine erforderliche Annäherungszeit, im schlechtesten Fall, für Kraftfahrzeuge und Fuhrwerke (16 m) von 34 Sekunden. Für die Beurteilung ist daher die erforderliche Annäherungszeit von 34 Sekunden ausschlaggebend.

Die Anschaltung der Lichtzeichen erfolgt in Richtung 1 fahrbewirkt. Die Berechnung der erforderlichen Schaltstreckenlänge vom Kreuzungspunkt ergibt unter Einbeziehung der örtlich zulässigen Geschwindigkeit von 60 km/h und der erforderlichen Annäherungszeit von 34 Sekunden

$$(VZG/3,6) \times T_{\text{erf}} = 567 \text{ m}$$

in Fahrtrichtung 1 und

unter Einbeziehung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten von 60 km/h, 70 km/h und 110 km/h und der erforderlichen Annäherungszeit von 34 Sekunden

$$(VZG/3,6) \times T_{\text{erf}} = 567 \text{ m}$$

in Fahrtrichtung 2.

Für die Fahrtrichtung 2 ist aufgrund der fahrstraßenbewirkten Einschaltung die Berechnung der Schaltstreckenlänge nicht maßgebend.

Aus eisenbahntechnischer Sicht ist die gegenständliche Eisenbahnkreuzung unter Zugrundelegung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten auf der Bahn, der erforderlichen Annäherungszeit, der Fahrzeugfrequenzen auf der Straße und der Schiene sowie der vorhandenen örtlichen Gegebenheiten und der Anlageverhältnisse durch die Sicherungsart „Lichtzeichen mit Schranken“ gemäß § 4 Abs. 1 Z. 4 EibKrV zu sichern.

Bei der Beurteilung ist zu berücksichtigen, dass unter Beibehaltung des Systems für die Ein- und Ausschaltung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage und der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten für die Richtung nach Bad Fischau-Brunn die Haltestelle Brunn vor der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung liegt. Angesichts dessen sind in der Regel für die Richtung nach Bad Fischau-Brunn Sperrzeiten zu erwarten, die über 120 Sekunden liegen. Dies ist vor allem auf die erforderlichen Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgänge, die Fahrstraßenstellzeit sowie die erforderlichen Aus- und Einstiegszeiten und eventuelle Fahrplanzuwartezeiten zurückzuführen.

Da die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung in der Regel mehr als 120 Sekunden beträgt, ist der Schranken als Vollschranken auszuführen.

Die Schrankenanlage ist als vierteiliger Vollschranken mit versetztem Schließen auszuführen.

Die Anwendung der Maßnahmen im Störfall gemäß § 95 EiskrV wird für ausreichend erachtet.

Die Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ sind durch „Bahnübergang mit Schranken“ zu ersetzen.

2. Eisenbahnkreuzung in km 6,630 mit einer Gemeindestraße

Befund

Die Eisenbahnkreuzung in km 6,630 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße ist gemäß Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 30. Juni 2022, RU6-E-867/006-2020, abgeändert mit Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich vom 11. September 2024, LVwG-AV-930/001-2022, LVwG-AV-932/001-2022 und LVwG-AV-934/001-2022, gemäß § 4 Abs. 1 Z. 4 EiskrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern, wobei der Schranken als Halbschranken auszuführen ist.

Bei der querenden Straße handelt es sich um die Gemeindestraße „Brunner Hauptstraße“.

Angaben zur Straße

Straßengattung:	Gemeindestraße im unbeschränkten Ortsgebiet
Breite:	beidseits der Bahn ca. 6 m
Fahstreifen:	2
Bauliche Ausgestaltung auf der EK:	Gleistragplatten
Begleitende Verkehrsflächen:	Gehsteig gegen E
Kreuzungswinkel:	66°
Frequenz auf der Straße:	weniger als 500 Fahrzeuge/24 h

Im Quadranten IV mündet ein asphaltierter Güterweg in einem Abstand von ca. 12 m von der nächstgelegenen Schiene in die querende Gemeindestraße ein.

Im Zuge der Gemeindestraße sind in beiden Fahrtrichtungen die Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ sowie Bahnbaken und eine EPIGUS-Markierung vorhanden.

Bei der Eisenbahnkreuzung handelt es sich um die Bahnstrecke der ÖBB-Infrastruktur AG mit der Streckennummer 163 von Wiener Neustadt Hbf nach Puchberg am Schneeberg.

Angabe zur Bahn

Lage der Eisenbahnkreuzung:	Bezirk Wiener Neustadt, politische Gemeinde Bad Fischau-Brunn, KG Brunn an der Schneebergbahn, niveaugleich auf km 6,630	
Anzahl der Gleise:	1	
Frequenz in 24 h:	durchschnittlich 53 Züge	
Örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn (zukünftig)		
	Richtung 1:	
	von km 5,663 bis km 6,397	60 km/h
	von km 6,397 bis km 6,630	70 km/h
	Richtung 2:	
	von km 8,346 bis km 6,770	110 km/h
	von km 6,770 bis km 6,630	70 km/h
Einschaltung in Richtung 1:	fahrtbewirkt	
Einschaltung in Richtung 2:	fahrtbewirkt	

Der heutigen Beurteilung liegt ein von den ÖBB-Infrastruktur AG erstellter technischer Entwurf (Kurzbericht) samt Lageplan mit Situierung der künftigen Sicherungseinrichtungen, aufbauend auf der Annahme (Vorschlag) über die künftig erforderliche Art der Sicherung, zugrunde.

Aufgrund der geplanten Lage der Andreaskreuze/Signalgeber ergibt sich eine Sperrstrecke $d_F = 9,9$ m (Fußgänger) und $d = 14,2$ m (Fahrzeugverkehr) bzw. $d_1 = 5,2$ m.

Gutachten

Unter Zugrundelegung einer Sperrstrecke für Fußgänger von 9,9 m und für Radfahrer samt Anhängern, Kraftfahrzeugen und Fuhrwerken von 14,2 m bzw. $d_1 = 5,2$ m ergibt sich unter Berücksichtigung einer Technikzeit von einer Sekunde, einer Schließzeit der Schrankenbäume von 10 Sekunden und einer Restzeit von 6 Sekunden bei der Sicherung durch Lichtzeichen mit Vollschraken an eingleisigen Eisenbahnkreuzungen eine erforderliche Annäherungszeit, im schlechtesten Fall, für Kraftfahrzeuge und Fuhrwerke (16 m) von 34 Sekunden. Für die Beurteilung ist daher die erforderliche Annäherungszeit von 34 Sekunden ausschlaggebend.

Die Anschaltung der Lichtzeichen erfolgt in Richtung 1 fahrtbewirkt. Die Berechnung der erforderlichen Schaltstreckenlänge vom Kreuzungspunkt ergibt unter Einbeziehung der örtlich

zulässigen Geschwindigkeit von 60 km/h und der erforderlichen Annäherungszeit von 34 Sekunden

$$(VZG/3,6) \times T_{\text{erf}} = 600 \text{ m}$$

in Fahrtrichtung 1 und

unter Einbeziehung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten von 70 km/h und 110 km/h und der erforderlichen Annäherungszeit von 34 Sekunden

$$(VZG/3,6) \times T_{\text{erf}} = 959 \text{ m}$$

in Fahrtrichtung 2.

Für die Fahrtrichtung 2 ist aufgrund der fahrstraßenbewirkten Einschaltung die Berechnung der Schaltstreckenlänge nicht maßgebend.

Aus eisenbahntechnischer Sicht ist die gegenständliche Eisenbahnkreuzung unter Zugrundelegung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten auf der Bahn, der erforderlichen Annäherungszeit, der Fahrzeugfrequenzen auf der Straße und der Schiene sowie der vorhandenen örtlichen Gegebenheiten und der Anlageverhältnisse durch die Sicherungsart „Lichtzeichen mit Schranken“ gemäß § 4 Abs. 1 Z. 4 EISbKrV zu sichern.

Bei der Beurteilung ist zu berücksichtigen, dass unter Beibehaltung des Systems für die Ein- und Ausschaltung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage und der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten für die Richtung nach Puchberg am Schneeberg die Haltestelle Brunn vor der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung liegt. Angesichts dessen sind in der Regel für die Richtung nach Puchberg am Schneeberg Sperrzeiten zu erwarten, die über 120 Sekunden liegen. Dies ist vor allem auf die erforderlichen Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgänge, die Fahrstraßenstellzeit sowie die erforderlichen Aus- und Einstiegszeiten und eventuelle Fahrplanzuwartezeiten zurückzuführen.

Da die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung in der Regel mehr als 120 Sekunden beträgt, ist der Schranken als Vollschraken auszuführen.

Die Schrankenanlage ist als vierteiliger Vollschraken mit versetztem Schließen auszuführen.

Die Anwendung der Maßnahmen im Störfall gemäß § 95 EibKrV wird für ausreichend erachtet.

Die Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ sind durch „Bahnübergang mit Schranken“ zu ersetzen.

ÖBB-Strecke Bad Fischau-Brunn – Wöllersdorf

1. Eisenbahnkreuzung in km 0,445 mit der L4069

Befund

Die Eisenbahnkreuzung in km 0,445 der ÖBB-Strecke Bad Fischau-Brunn – Wöllersdorf mit der L4069 ist gemäß Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 23. August 2023, RU6-E-902/013-2022, gemäß § 4 Abs. 1 Z. 4 EibKrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern, wobei der Schranken als mehrteiliger Vollschrannen mit versetztem Schließen auszuführen ist.

Bei der querenden Straße handelt es sich um die L4069.

Angaben zur Straße

Straßengattung:	Landesstraße im unbeschränkten Ortsgebiet
Breite:	beidseits der Bahn ca. 6,5 m
Fahrstreifen:	2
Bauliche Ausgestaltung auf der EK:	Gleistragplatten
Begleitende Verkehrsflächen:	Gehsteig gegen A und E
Kreuzungswinkel:	130°
Frequenz auf der Straße:	ca. 3500 Fahrzeuge/24 h

Im Quadranten I mündet in einem Abstand von ca. 7 m zur nächstgelegenen Schiene die Gemeindestraße „Gartengasse“ ein. Im Quadranten IV mündet in einem Abstand von rund 5 m die Gemeindestraße „Bahnzeile“ in die L4069 ein. Die Gemeindestraße „Bahnzeile“ ist als Einbahn von der L4069 wegführend kundgemacht. Im Zuge der querenden L4069 sind jeweils Bahnbaken sowie die Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranke“ kundgemacht.

Bei der Eisenbahnkreuzung handelt es sich um die Bahnstrecke der ÖBB-Infrastruktur AG mit der Streckennummer 16601 von Bad Fischau-Brunn nach Wöllersdorf.

Angabe zur Bahn

Lage der Eisenbahnkreuzung:	Bezirk Wiener Neustadt, politische Gemeinde Bad Fischau-Brunn, KG Bad Fischau, niveau- gleich auf km 0,445	
Anzahl der Gleise:	1	
Frequenz in 24 h:	durchschnittlich 60 Züge	
Örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn (zukünftig)		
	Richtung 1:	
	von km 5,147 bis km 5,512 (= km 0,223)	70 km/h
	von km 0,223 bis km 0,445	45 km/h
	Richtung 2:	
	von km 1,758 bis km 0,575	80 km/h
	von km 0,575 bis km 0,445	45 km/h
Einschaltung in Richtung 1:	fahrtstraßenbewirkt	
Einschaltung in Richtung 2:	fahrtbewirkt	

Der heutigen Beurteilung liegt ein von den ÖBB-Infrastruktur AG erstellter technischer Entwurf (Kurzbericht) samt Lageplan mit Situierung der künftigen Sicherungseinrichtungen, aufbauend auf der Annahme (Vorschlag) über die künftig erforderliche Art der Sicherung, zugrunde.

Aufgrund der geplanten Lage der Andreaskreuze/Signalgeber ergibt sich eine Sperrstrecke $d_f = 28,9$ m (Fußgänger) und $d = 28,7$ m (Fahrzeugverkehr).

Gutachten

Unter Zugrundelegung einer Sperrstrecke für Fußgänger von 28,9 m und für Radfahrer samt Anhängern, Kraftfahrzeugen und Fuhrwerken von 28,7 m ergibt sich unter Berücksichtigung einer Technikzeit von einer Sekunde, einer Schließzeit der Schrankenbäume von 10 Sekunden und einer Restzeit von 6 Sekunden bei der Sicherung durch Lichtzeichen mit Vollschranken an eingleisigen Eisenbahnkreuzungen eine erforderliche Annäherungszeit, im schlechtesten Fall, für Kraftfahrzeuge und Fuhrwerke (16 m) von 53 Sekunden. Für die Beurteilung ist daher die erforderliche Annäherungszeit von 53 Sekunden ausschlaggebend.

Für die Richtung 1 ist aufgrund der fahrtstraßenbewirkten Einschaltung eine Berechnung der Schaltstreckenlänge nicht maßgebend.

Die Anschaltung der Lichtzeichen erfolgt in Richtung 2 fahrtbewirkt. Die Berechnung der erforderlichen Schaltstreckenlänge vom Kreuzungspunkt ergibt unter Einbeziehung der örtlich zulässigen Geschwindigkeit von 80 km/h und der erforderlichen Annäherungszeit von 53 Sekunden

$$(VZG/3,6) \times T_{\text{erf}} = 1077 \text{ m}$$

in Fahrtrichtung 2.

Aus eisenbahntechnischer Sicht ist die gegenständliche Eisenbahnkreuzung unter Zugrundelegung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten auf der Bahn, der erforderlichen Annäherungszeit, der Fahrzeugfrequenzen auf der Straße und der Schiene sowie der vorhandenen örtlichen Gegebenheiten und der Anlageverhältnisse durch die Sicherungsart „Lichtzeichen mit Schranken“ gemäß § 4 Abs. 1 Z. 4 EisebKrV zu sichern.

Bei der Beurteilung ist zu berücksichtigen, dass unter Beibehaltung des Systems für die Ein- und Ausschaltung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage und der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten für die Richtung nach Wöllersdorf der Bahnhof Bad Fischau-Brunn sowie für die Richtung nach Wiener Neustadt die Haltestelle Bad Fischau-Brunn vor der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung liegen. Angesichts dessen sind in der Regel für beide Richtungen Sperrzeiten zu erwarten, die über 120 Sekunden liegen. Dies ist vor allem auf die erforderlichen Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgänge, die Fahrstraßenstellzeit sowie die erforderlichen Aus- und Einstiegszeiten und eventuelle Fahrplanzuwartezeiten zurückzuführen.

Da die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung in der Regel mehr als 120 Sekunden beträgt, ist der Schranken als Vollschraken auszuführen.

Die Schrankenanlage ist als sechsteiliger Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen auszuführen. Das gleichzeitige Schließen ergibt sich daraus, dass die in § 32 EisebKrV normierten Voraussetzungen nicht vollständig erfüllt sind.

Die Anwendung der Maßnahmen im Störfall gemäß § 95 EisebKrV wird für ausreichend erachtet.

Die Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ sind durch „Bahnübergang mit Schranken“ zu ersetzen.

2. Eisenbahnkreuzung in km 2,800 mit einer Gemeindestraße

Befund

Die Eisenbahnkreuzung in km 2,800 der ÖBB-Strecke Bad Fischau-Brunn – Wöllersdorf mit einer Gemeindestraße ist gemäß Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 31. Oktober 2022, RU6-E-902/017-2022, gemäß § 4 Abs. 1 Z. 3 EibKrV durch Lichtzeichen zu sichern.

Bei der querenden Straße handelt es sich um die Gemeindestraße „Industriegelände“.

Angaben zur Straße

Straßengattung:	Gemeindestraße im unbeschränkten Freiland
Breite:	l.d.B ca. 7,0 m, r.d.B. 8,0 m
Fahrstreifen:	2
Bauliche Ausgestaltung auf der EK:	Gleistragplatten
Begleitende Verkehrsflächen:	keine
Kreuzungswinkel:	100°
Frequenz auf der Straße:	weniger als 3.000 Fahrzeuge/24 h (geschätzt)

Rechts der Bahn verläuft die L137 in einem Abstand von rund 25 m zur nächstgelegenen Schiene. Für den Verkehr zur Eisenbahnkreuzung sind im Zuge der L137 ein Links- sowie ein Rechtsabbiegestreifen vorhanden. Rechts der Bahn ist bis zur Einmündung in die L137 eine Sperrlinie markiert.

Bei der Eisenbahnkreuzung handelt es sich um die Bahnstrecke der ÖBB-Infrastruktur AG mit der Streckennummer 16601 von Bad Fischau-Brunn nach Wöllersdorf.

Angabe zur Bahn

Lage der Eisenbahnkreuzung:	Bezirk Wiener Neustadt, politische Gemeinde Bad Fischau-Brunn, KG Bad Fischau, niveau- gleich auf km 2,800	
Anzahl der Gleise:	1	
Frequenz in 24 h:	derzeit ca. 60 Züge	
Örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn	Richtung 1: von km 1,983 bis km 2,720 90 km/h	

	von km 2,720 bis km 2,800	80 km/h
	Richtung 2	
	von km 3,365 bis km 3,183	70 km/h
	von km 3,183 bis km 2,800	90 km/h
Einschaltung in Richtung 1:	fahrbewirkt	
Einschaltung in Richtung 2:	fahrstraßengeschalten	

Der heutigen Beurteilung liegt ein von den ÖBB-Infrastruktur AG erstellter technischer Entwurf (Kurzbericht) samt Lageplan mit Situierung der künftigen Sicherungseinrichtungen, aufbauend auf der Annahme (Vorschlag) über die künftig erforderliche Art der Sicherung, zugrunde.

Aufgrund der geplanten Lage der Andreaskreuze/Signalgeber ergibt sich eine Sperrstrecke $d_F = 9,8$ m (Fußgänger) und $d = 9,4$ m (Fahrzeugverkehr) bzw. $d_1 = 1,5$ m.

Gutachten

Unter Zugrundelegung einer Sperrstrecke für Fußgänger von 9,8 m und für Radfahrer samt Anhängern, Kraftfahrzeugen und Fuhrwerken von 9,4 m bzw. $d_1 = 1,5$ m ergibt sich unter Berücksichtigung einer Technikzeit von einer Sekunde, einer Schließzeit der Schrankenbäume von 10 Sekunden und einer Restzeit von 6 Sekunden bei der Sicherung durch Lichtzeichen mit Vollschranken an eingleisigen Eisenbahnkreuzungen eine erforderliche Annäherungszeit, im schlechtesten Fall, für Kraftfahrzeuge und Fuhrwerke (16 m) von 31 Sekunden. Für die Beurteilung ist daher die erforderliche Annäherungszeit von 31 Sekunden ausschlaggebend.

Die Anschaltung der Lichtzeichen erfolgt in Richtung 1 fahrbewirkt. Die Berechnung der erforderlichen Schaltstreckenlänge vom Kreuzungspunkt ergibt unter Einbeziehung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten von 80 km/h und 90 km/h und der erforderlichen Annäherungszeit von 31 Sekunden

$$(VZG/3,6) \times T_{\text{erf}} = 765 \text{ m}$$

in Fahrtrichtung 1.

Für die Fahrtrichtung 2 ist aufgrund der fahrstraßenbewirkten Einschaltung die Berechnung der Schaltstreckenlänge nicht maßgebend.

Aus eisenbahntechnischer Sicht ist die gegenständliche Eisenbahnkreuzung unter Zugrundelegung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten auf der Bahn, der erforderlichen Annähe-

rungszeit, der Fahrzeugfrequenzen auf der Straße und der Schiene sowie der vorhandenen örtlichen Gegebenheiten und der Anlageverhältnisse durch die Sicherungsart „Lichtzeichen mit Schranken“ gemäß § 4 Abs. 1 Z. 4 EibKrV zu sichern.

Bei der Beurteilung ist zu berücksichtigen, dass unter Beibehaltung des Systems für die Ein- und Ausschaltung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage und der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten für die Richtung nach Bad Fischau-Brunn der Bahnhof Feuerwerksanstalt vor der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung liegt. Angesichts dessen sind in der Regel für die Richtung nach Leobersdorf Sperrzeiten zu erwarten, die über 120 Sekunden liegen. Dies ist vor allem auf die erforderlichen Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgänge, die Fahrstraßenstellzeit sowie die erforderlichen Aus- und Einstiegszeiten und eventuelle Fahrplanzuwartezeiten zurückzuführen.

Da die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung in der Regel mehr als 120 Sekunden beträgt, ist der Schranken als mehrteiliger Vollschranken mit versetztem Schließen auszuführen.

Die Anwendung der Maßnahmen im Störfall gemäß § 95 EibKrV wird für ausreichend erachtet.

Die Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ sind durch „Bahnübergang mit Schranken“ zu ersetzen.

D) Erklärungen

- der Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG:

Das Verhandlungsergebnis wird zur Kenntnis genommen.

- des Vertreters der Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn:

Das Verhandlungsergebnis wird zur Kenntnis genommen.

- der Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates:

Das Verhandlungsergebnis wird hinsichtlich der Art der Sicherung zur Kenntnis genommen. Hinsichtlich der Eisenbahnkreuzung in km 0,445 wird die Infrastrukturbetreiberin darauf hingewiesen, dass bei der Ausgestaltung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage die spezi-

ellen Bestimmungen des Regelwerkes 15.01 für stumpfwinkelige Eisenbahnkreuzungen zu berücksichtigen sind.

E) Bescheid

Der Verhandlungsleiter verkündet folgenden

Bescheid

Es wird wie folgt entschieden:

Spruch

1.)

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat Kommissionsgebühren in der Höhe von **€ 138,--** [2 x 5 halbe Stunden à € 13,80] innerhalb von zwei Wochen ab Rechtskraft dieses Bescheides mit dem beigeschlossenen Zahlschein an das Amt der NÖ Landesregierung zu entrichten.

Rechtsgrundlagen:

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

2.)

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat die durch die Teilnahme eines Vertreters des Verkehrs-Arbeitsinspektorates an der Verhandlung entstandenen Barauslagen in der Höhe von **€ 69,--** innerhalb von zwei Wochen ab Rechtskraft dieses Bescheides auf das Konto, lautend auf das Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Bankverbindung: BAWAG, BIC: BUNDATWW, IBAN: AT58 0100 0000 0508 0087, zu überweisen.

Rechtsgrundlage:

§ 76 AVG

Begründung

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren und der Barausauslagen stützt sich auf die angeführten Bestimmungen.

Rechtsmittelbelehrung

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

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

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

Hinweise:

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

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

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

Für die Landeshauptfrau
MMMag. Schadinger

Auf das Verlesen der Verhandlungsschrift wurde verzichtet.

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

Ende der Verhandlung: 12.30 Uhr

Dauer der Verhandlung: 5 halbe Stunden (2 Amtsorgane)

Unterschriften:

MMMag. Schadinger e.h.

10 Unterschriften (unleserlich)

RU6-E-3465/001-2024

Betrifft:

ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf - Puchberg am Schneeberg, km 0,000 bis km 28,205,
Vorhaben "Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn", Eisenbahnkreuzungen in km 6,161
und in km 6,890 jeweils mit einer Gemeindestraße
hier: Anträge auf Auflassung

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

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, am 5. Mai 2025
in Bad Fischau-Brunn

Beginn der Verhandlung: 13.30 Uhr

A) Anwesend

MMMag. Eduard Schadinger

als Verhandlungsleiter

Dipl.-Ing. (FH) David Ungersböck

als Amtssachverständiger für Eisenbahn-
technik und -betrieb

Michael Fladenhofer

Peter Sabaditsch und

Dipl.-Ing. Hannes Waglechner

als Vertreter des Bundesministeriums für
Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und
Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsin-
spektorat

Sara Damjancic

Lejla Djurdjevic

Mag. Michaela Haas

Tanja Hofer

Ing. Nicolas Kuntner und

Martin P a u l

als Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG

Michael Artner

Sebastian Goldfuß, BSc

Daniela Hiebl

Christian Neusiedler und

Mag. (FH) Alexander Spannbauer

als Vertreter der Marktgemeinde Bad
Fischau-Brunn

Dipl.-Ing. Dieter Nusterer

als Vertreter der zieritz + partner ZT
GmbH

B) Gegenstand

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben „Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn“ beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben vom 3. September 2024 auch die Auflassung der Eisenbahnkreuzungen in km 6,161 und in km 6,890 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg jeweils mit einer Gemeindestraße.

Gemäß § 48 Abs. 1 Z. 2 Eisenbahngesetz 1957 – EisbG ist hier zu prüfen, ob das verbleibende oder das in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen den Verkehrserfordernissen entsprechen und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind.

In Fortsetzung der am 30. Jänner 2025 in Winzendorf abgehaltenen Ortsverhandlung wurde eine mündliche Verhandlung an Ort und Stelle anberaumt.

C) Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

Das Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, teilte dazu mit Schreiben vom 24. April 2025, Geschäftszahl: 2025-0.211.740, Folgendes mit:

„An der im Gegenstand am 5. Mai 2025 anberaumten mündlichen Verhandlung kann kein Vertreter des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, teilnehmen.

Zu den Bestrebungen der ÖBB-Infrastruktur AG die im Betreff angeführte Eisenbahnkreuzungen aufzulassen, darf Nachstehendes festgehalten werden:

Schienengleiche Eisenbahnübergänge stellen nicht nur aus Sicht des Eisenbahn- und Straßenverkehrs, sondern darüber hinaus auch aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes eine Gefahrenquelle dar. Im Sinne der Grundsätze der Gefahrenverhütung ist eine Reduzierung der Gefahrenquellen und somit auch der Anzahl der schienengleichen Eisenbahnübergänge anzustreben und werden daher diesbezügliche Bestrebungen seitens des Arbeitnehmerschutzes ausdrücklich unterstützt.

Um Übermittlung einer Kopie des Bescheides wird ersucht.“

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

1. Eisenbahnkreuzung in km 6,161 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße

Befund

Mit Schreiben vom 3. September 2024 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG (auch) die auf § 48 Abs. 1 Z. 2 EisbG gestützte Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 6,161 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße.

Die Gemeindestraße dient dem landwirtschaftlichen Verkehr sowie dem Freizeitverkehr.

Als Ersatzmaßnahme für die aufzulassende Eisenbahnkreuzung soll – entsprechend dem im Maßstab 1:500 vorgelegten Lageplan der Stoik & Partner ZT-GmbH vom 13. Dezember 2024, Ordnungsnummer 05.072-01, – rechts der Bahn im Bereich zwischen der Eisenbahnkreuzung in km 6,161 und der L137 ein unbefestigter Güterweg mit einer Fahrbahnbreite von 3,5 m errichtet werden. Der Weg weist eine Länge von rund 180 m auf. Für die Ersatzmaßnahme bedarf es der Inanspruchnahme von Fremdgrund.

Nach der Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung verlängert sich der Mehrweg für den Verkehr über die nächstgelegene Eisenbahnkreuzung in km 6,337 um maximal

550 m.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wird das durchgehende Streckenprofil nach Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung hergestellt werden.

Gutachten

Das alternative Wegenetz besteht aus Gemeindestraßen und der L137. Aus fachlicher Sicht entspricht das alternative Wegenetz dem Verkehrserfordernis des zu erwartenden Verkehrsaufkommens.

Die Mehrweglänge von rund 550 m ist entsprechend den Richtlinien der obersten Eisenbahnbehörde als zumutbar anzusehen. Weitergehende Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Infolge der Errichtung des Ersatzweges ist mit keiner Verschlechterung der Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen rechts der Bahn gegenüber der Erschließung über die Eisenbahnkreuzung in km 6,161 zu rechnen.

2. Eisenbahnkreuzung in km 6,890 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße

Befund

Mit Schreiben vom 3. September 2024 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG (auch) die auf § 48 Abs. 1 Z. 2 EISG gestützte Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 6,890 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße.

Die Gemeindestraße dient dem landwirtschaftlichen Verkehr.

Als Ersatz für die aufzulassende Eisenbahnkreuzung dient das bestehende Güterwegenetz über die Grundstücke-Nr. 1095/2, 1105/2, 1113, 1114, 1116, 120 und 121, alle KG 23402 Brunn an der Schneebergbahn.

Nach der Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung verlängert sich der Mehrweg für den Verkehr um maximal 1200 m über die nächstgelegene Eisenbahnkreuzung in km 7,340.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wird das durchgehende Streckenprofil nach Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung hergestellt werden.

Gutachten

Das alternative Wegenetz besteht aus Gemeindestraßen und einer Privatstraße mit öffentlichem Verkehr. Aus fachlicher Sicht entspricht das alternative Wegenetz dem Verkehrserfordernis des zu erwartenden Verkehrsaufkommens.

Die Mehrweglänge von rund 1200 m ist entsprechend den Richtlinien der obersten Eisenbahnbehörde als zumutbar anzusehen. Weitergehende Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

E) Erklärungen

- des Vertreters der Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn:

Wir behalten uns die Abgabe einer Stellungnahme innerhalb von zwei Wochen nach Zustellung einer Ausfertigung der gegenständlichen Verhandlungsschrift vor.

- der Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates:

Das Verhandlungsergebnis wird unter Hinweis auf § 7 Z. 1 ASchG zustimmend zur Kenntnis genommen.

- der Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

F) Bescheid

Der Verhandlungsleiter verkündet folgenden

Bescheid

Es wird wie folgt entschieden:

Spruch

1.)

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat Kommissionsgebühren in der Höhe von **€ 165,60** [2 x 6 halbe Stunden à € 13,80] innerhalb von zwei Wochen ab Rechtskraft dieses Bescheides mit dem beigeschlossenen Zahlschein an das Amt der NÖ Landesregierung zu entrichten.

Rechtsgrundlagen:

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

2.)

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat die durch die Teilnahme eines Vertreters des Verkehrs-Arbeitsinspektorates an der Verhandlung entstandenen Barauslagen in der Höhe von **€ 82,80** innerhalb von zwei Wochen ab Rechtskraft dieses Bescheides auf das Konto, lautend auf das Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Bankverbindung: BAWAG, BIC: BUNDATWW, IBAN: AT58 0100 0000 0508 0087, zu überweisen.

Rechtsgrundlage:

§ 76 AVG

Begründung

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren und der Barauslagen stützt sich auf die angeführten Bestimmungen.

Rechtsmittelbelehrung

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

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

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

Hinweise:

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

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

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

Auf das Verlesen der Verhandlungsschrift wurde verzichtet.

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

Ende der Verhandlung: 16.30 Uhr

Dauer der Verhandlung: 6 halbe Stunden (2 Amtsorte)

Unterschriften:

MMMag. Schadinger e.h.

10 Unterschriften (unleserlich)

RU6-E-3465/001-2024

Betrifft:

ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf - Puchberg am Schneeberg, km 0,000 bis km 28,205, Vorhaben "Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn", Eisenbahnkreuzung in km 27,252 mit einer Gemeindestraße

hier: Anträge auf Teilauflassung und bauliche Umgestaltung

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

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, am 12. Mai 2025
in Puchberg am Schneeberg

Beginn der Verhandlung: 9.00 Uhr

A) Anwesend

MMMag. Eduard Schadinger

als Verhandlungsleiter

Dipl.-Ing. (FH) David Ungersböck

als Amtssachverständiger für Eisenbahn-
technik und -betrieb

Sara Damjancic

Lejla Djurdjevic

Mag. Michaela Haas

Ing. Nicolas Kuntner und

Martin P a u l

als Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG

Christian Dungal und

Michael Schlichtinger

als Vertreter der Marktgemeinde Puch-
berg am Schneeberg

B) Gegenstand

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben „Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn“ beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben vom 3. September 2024 auch die Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 27,252 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße für den Fahrzeugverkehr und die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege im Bereich der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung.

§ 48 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957 – EisbG, BGBl. Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 115/2024, lautet wie folgt:

„(1) Die Behörde hat auf Antrag eines zum Bau und zum Betrieb von Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr berechtigten Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast anzuordnen:

1. an einer bestehenden Kreuzung zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich und den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist;

2. die Auflassung eines oder mehrerer in einem Gemeindegebiet gelegener schienengleicher Eisenbahnübergänge zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits, sofern das verbleibende oder das in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen den Verkehrserfordernissen entsprechen und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind.

[...]

In Fortsetzung der am 30. Jänner 2025 in Winzendorf abgehaltenen Ortsverhandlung wurde eine mündliche Verhandlung an Ort und Stelle anberaumt.

C) Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

Das Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, teilte dazu mit Schreiben vom 25. April 2025, Geschäftszahl: 2025-0.211.938, Folgendes mit:

„An der im Gegenstand am 12. Mai 2025 anberaumten mündlichen Verhandlung kann kein Vertreter des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, teilnehmen.“

Aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes stehen einer Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung für den Fahrzeugverkehr, der baulichen Umgestaltung der Verkehrswege im Bereich der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung und der von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgeschlagenen Art der Sicherung gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 EISB-KrV für eine Eisenbahnkreuzung für Fußgänger keine Rechtsvorschriften des Arbeitnehmerschutzes entgegen.

Um Übermittlung einer Kopie der Verhandlungsschrift und des Bescheides wird ersucht.“

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

1. Antrag auf Teilauflassung

Befund

Mit Schreiben vom 3. September 2024 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG die auf § 48 Abs. 1 Z. 2 EISB-G gestützte Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 27,252 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit der Gemeindestraße „Im Geweir“ für den Fahrzeugverkehr.

Die gegenständliche Eisenbahnkreuzung dient der Erschließung eines Siedlungsgebietes. Beabsichtigt ist eine Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung für den Fahrzeugverkehr und deren Rückbau für den Fußgängerverkehr.

Nach der Teilauflassung soll der Fahrzeugverkehr über die Eisenbahnkreuzung in km 27,518 geführt werden. Als Ersatzmaßnahme ist die Errichtung einer Straße parallel zur Bahntrasse, links der Bahn im Bereich zwischen der Kreuzung mit dem „Leopold-Auer-Weg“ und der Gemeindestraße „Im Geweir“, geplant.

Zur Beurteilung der Ersatzmaßnahmen liegt ein Lageplan im Maßstab 1:500, Index 01, vom 13. Dezember 2024, Ordnungsnummer 05.032-01, vor.

Gutachten

Die sich durch die Auflassung ergebende maximale Mehrweglänge für den Fahrzeugverkehr beträgt rund 580 m. Dies steht in Einklang mit der Richtlinie der obersten Eisenbahnbehörde und ist als zumutbar anzusehen. Aus fachlicher Sicht entspricht das Ersatzwegenetz dem vorhandenen bzw. erforderlichen Verkehrsbedürfnis. Weitergehende Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

2. Antrag auf bauliche Umgestaltung der Verkehrswege

Befund

Mit Schreiben vom 3. September 2024 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG auch die auf § 48 Abs. 1 Z. 1 EibG gestützte bauliche Umgestaltung der Verkehrswege im Bereich der Eisenbahnkreuzung in km 27,252 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit der Gemeindestraße „Im Geweir“ .

Zur Beurteilung der Ersatzmaßnahmen liegt ein Lageplan im Maßstab 1:500, Index 01, vom 13. Dezember 2024, Ordnungsnummer 05.032-01, vor.

Die Umgestaltung besteht in der Verengung des zukünftigen Gehweges auf 2,5 m sowie der Errichtung einer Gehwegrampe rechts der Bahn zur Erschließung der L B26.

Gutachten

Aus fachlicher Sicht sind die beantragten Maßnahmen zum Rückbau auf eine „Fußgänger-Eisenbahnkreuzung“ zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs geeignet.

E) Erklärungen

- der Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG und des Vertreters der Marktgemeinde Puchberg am Schneeberg:

Das Verhandlungsergebnis wird zur Kenntnis genommen.

F) Bescheid

Der Verhandlungsleiter verkündet folgenden

Bescheid

Es wird wie folgt entschieden:

Spruch

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat Kommissionsgebühren in der Höhe von € 55,20 [2 x 2 halbe Stunden à € 13,80] innerhalb von zwei Wochen ab Rechtskraft dieses Bescheides mit dem beigeschlossenen Zahlschein an das Amt der NÖ Landesregierung zu entrichten.

Rechtsgrundlagen:

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

Begründung

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren stützt sich auf die angeführten Bestimmungen.

Rechtsmittelbelehrung

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

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

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

Hinweise:

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

Bei elektronischer Überweisung der Beschwerdegebühr mit der „Finanzamtzahlung“ ist als Empfänger das Finanzamt Österreich (IBAN wie zuvor) anzugeben oder auszuwählen. Weiters sind die Steuernum-

mer/Abgabenkontonummer 109999102, die Abgabenart „EEE-Beschwerdegebühr“, das Datum des Bescheides als Zeitraum und der Betrag anzugeben.

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

Für die Landeshauptfrau
MMMag. Schadinger

Auf das Verlesen der Verhandlungsschrift wurde verzichtet.

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

Ende der Verhandlung: 10.00 Uhr
Dauer der Verhandlung: 2 halbe Stunden (2 Amtsorgane)

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

RU6-E-3465/001-2024

Betrifft:

ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf - Puchberg am Schneeberg, km 0,000 bis km 28,205, Vorhaben "Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn", Eisenbahnkreuzungen in km 23,916 mit der L B26, km 26,618 mit der L138, km 26,654 mit der L B26 und km 27,252 mit einer Gemeindestraße

hier: Anträge auf Festlegung der Art der Sicherung

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

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, am 12. Mai 2025
in Puchberg am Schneeberg

Beginn der Verhandlung: 10.00 Uhr

A) Anwesend

MMMag. Eduard Schadinger

als Verhandlungsleiter

Dipl.-Ing. (FH) David Ungersböck

als Amtssachverständiger für Eisenbahn-
technik und -betrieb

Sara Damjancic

Lejla Djurdjevic

Mag. Michaela Haas

Ing. Nicolas Kuntner und

Martin P a u l

als Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG

Christian Dungal und

Michael Schlichtinger

als Vertreter der Marktgemeinde Puch-
berg am Schneeberg

Ing. Markus Kuttenger

als Vertreter des Landes Niederösterreich, Abteilung Landesstraßenbau und -verwaltung (ST4)

B) Gegenstand

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben „Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn“ beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben vom 3. September 2024, abgeändert mit Eingabe vom 22. Jänner 2025, gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 – EisbG die Festlegung der Art der Sicherung folgender entlang der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg befindlichen Eisenbahnkreuzungen:

- km 23,916 mit der L B26
- km 26,618 mit der L138
- km 26,654 mit der L B26 und
- km 27,252 mit einer Gemeindestraße

In Fortsetzung der am 30. Jänner 2025 in Winzendorf abgehaltenen Ortsverhandlung soll nun geprüft werden, ob die Sicherung der oben genannten Eisenbahnkreuzungen antragsgemäß erfolgen kann.

C) Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

Das Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, teilte dazu mit Schreiben vom 5. Mai 2025, Geschäftszahl: 2025-0.211.825, Folgendes mit:

„An der im Gegenstand am 12. Mai 2025 anberaumten mündlichen Verhandlung kann kein Vertreter des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, teilnehmen.“

Gemäß § 12 Abs. 2 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 wird ersucht, die Verhandlungsakten vor Erlassung des Bescheides dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Stellungnahme zu übersenden.“

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

1. Eisenbahnkreuzung in km 23,916 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit der L B26

Befund

Die Eisenbahnkreuzung in km 23,916 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit der L B26 ist gemäß Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 11. April 2022, RU6-E-305/004-2021, gemäß § 4 Abs. 1 Z. 4 EisbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern, wobei der Schranken als vierteiliger Vollschrannen mit versetztem Schließen auszuführen ist.

Bei der querenden Straße handelt es sich um die L B26.

Angaben zur Straße

Straßengattung:	Landesstraße im unbeschränkten Freiland
Breite:	beidseits der Bahn ca. 6 m
Fahrstreifen:	2
Bauliche Ausgestaltung auf der EK:	Gleistragplatten
Begleitende Verkehrsflächen:	Gehsteig in den Quadranten I und II bis zur Eisenbahnkreuzung, wobei der Beginn des Gehsteiges jeweils ca. 20 m nach der Eisenbahnkreuzung liegt
Kreuzungswinkel:	20°
Frequenz auf der Straße:	ca. 3000 Fahrzeuge/24 h

Im Quadranten I besteht am vorhandenen Signalgeber ein elektrisches Lätewerk.

Im Zuge der L B26 bestehen in beiden Fahrtrichtungen die Gefahrenzeichen „Bahnübergang mit Schranken“ und Bahnbaken.

Auf der L B26 ist eine Sperrlinie über die Eisenbahnkreuzung markiert.

Bei der Eisenbahnkreuzung handelt es sich um die Bahnstrecke der ÖBB-Infrastruktur AG mit der Streckennummer 163 von Wiener Neustadt nach Puchberg am Schneeberg.

Angabe zur Bahn

Lage der Eisenbahnkreuzung:	Bezirk Neunkirchen, politische Gemeinde und Katastralgemeinde Grünbach am Schneeberg, km 23,916
-----------------------------	---

Anzahl der Gleise:	1
Frequenz in 24 h:	durchschnittlich 40 Züge
Örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn (zukünftig)	
Richtung 1:	
von km 23,262 bis km 23,844	50 km/h
von km 23,844 bis km 23,916	55 km/h
Richtung 2:	
von km 26,733 bis km 24,340	50 km/h
von km 24,340 bis km 24,121	60 km/h
von km 24,121 bis km 23,916	55 km/h
Einschaltung in Richtung 1:	fahrtstraßenbewirkt
Einschaltung in Richtung 2:	fahrtbewirkt

Der heutigen Beurteilung liegt ein von den ÖBB-Infrastruktur AG erstellter technischer Entwurf (Kurzbericht) samt Lageplan mit Situierung der künftigen Sicherungseinrichtungen, aufbauend auf der Annahme (Vorschlag) über die künftig erforderliche Art der Sicherung, zugrunde.

Aufgrund der geplanten Lage der Andreaskreuze/Signalgeber ergibt sich eine Sperrstrecke $d_F = 41,5$ m (Fußgänger) und $d = 52,0$ m (Fahrzeugverkehr).

Gutachten

Unter Zugrundelegung einer Sperrstrecke für Fußgänger von 41,5 m und für Radfahrer samt Anhängern, Kraftfahrzeugen und Fuhrwerken von 52,0 m ergibt sich unter Berücksichtigung einer Technikzeit von einer Sekunde, einer Schließzeit der Schrankenbäume von 10 Sekunden und einer Restzeit von 6 Sekunden bei der Sicherung durch Lichtzeichen mit Vollschranken an eingleisigen Eisenbahnkreuzungen eine erforderliche Annäherungszeit, im schlechtesten Fall, für Kraftfahrzeuge und Fuhrwerke (16 m) von 69 Sekunden. Für die Beurteilung ist daher die erforderliche Annäherungszeit von 69 Sekunden ausschlaggebend.

Für die Richtung 1 ist aufgrund der fahrtstraßenbewirkten Einschaltung eine Berechnung der Schaltstreckenlänge nicht maßgebend.

Die Anschaltung der Lichtzeichen erfolgt in Richtung 2 fahrtbewirkt. Die Berechnung der erforderlichen Schaltstreckenlänge vom Kreuzungspunkt ergibt unter Einbeziehung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten von 50 km/h, 55 km/h und 60 km/h und der erforderlichen Annäherungszeit von 69 Sekunden

$$(VZG/3,6) \times T_{\text{erf}} = 1014 \text{ m}$$

in Fahrtrichtung 2.

Aus eisenbahntechnischer Sicht besteht kein Einwand, die gegenständliche Eisenbahnkreuzung unter Zugrundelegung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten auf der Bahn, der erforderlichen Annäherungszeit, der Fahrzeugfrequenzen auf der Straße und der Schiene sowie der vorhandenen örtlichen Gegebenheiten und der Anlageverhältnisse antragsgemäß durch die Sicherungsart „Lichtzeichen mit Schranken“ gemäß § 4 Abs. 1 Z. 4 EisbKrV zu sichern.

Bei der Beurteilung ist zu berücksichtigen, dass unter Beibehaltung des Systems für die Ein- und Ausschaltung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage und der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten für die Richtung nach Puchberg am Schneeberg der Bahnhof Grünbach-Kohlenwerk vor der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung liegt. Angesichts dessen sind in der Regel für die Richtung nach Puchberg am Schneeberg Sperrzeiten zu erwarten, die über 120 Sekunden liegen. Dies ist vor allem auf die erforderlichen Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgänge, die Fahrstraßenstellzeit sowie die erforderlichen Aus- und Einstiegszeiten und eventuelle Fahrplanzuwartezeiten zurückzuführen.

Da die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung in der Regel mehr als 120 Sekunden beträgt, ist der Schranken als Vollschranken auszuführen. Im Hinblick auf die örtlichen Gegebenheiten ist dieser zweiteilig, mit gleichzeitigem Schließen auszuführen.

Der bestehende Gehsteig in den Quadranten I und II ist bis zur Eisenbahnkreuzung zu führen.

Die Anwendung der Maßnahmen im Störfall gemäß § 95 EisbKrV wird für ausreichend erachtet.

2. Eisenbahnkreuzung in km 26,618 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit der L138 (= Eisenbahnkreuzung in km 26,654 mit der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit der L B26

Befund

Die Eisenbahnkreuzung in km 26,618 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit der L138 ist gemäß Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 12. April 2022, RU6-E-2921/002-2021, gemäß § 4 Abs. 1 Z. 4 EISbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern, wobei der Schranken als vierteiliger Vollschrannen mit versetztem Schließen der Schrankenbäume auszuführen ist.

Die Eisenbahnkreuzung in km 26,654 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit der L B26 ist gemäß Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 12. April 2022, RU6-E-2143/003-2021, gemäß § 4 Abs. 1 Z. 4 EISbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern, wobei der Schranken als vierteiliger Vollschrannen mit versetztem Schließen der Schrankenbäume auszuführen ist.

Der Abstand der zueinander nächstgelegenen Gleise der beiden Eisenbahnkreuzungen in km 26,618 und in km 26,654 beträgt weniger als 27,5 m und sind diese daher als eine Eisenbahnkreuzung zu behandeln.

Bei der querenden Straße handelt es sich um die L138 bzw. die L B26.

Angaben zur Straße

Straßengattung:	Landesstraße im uneingeschränkten Ortsgebiet
Breite:	l.d.B. 8 m und r.d.B. 6,0 m
Fahrstreifen:	2
Bauliche Ausgestaltung auf der EK:	Gleistragplatten
Begleitende Verkehrsflächen:	-
Kreuzungswinkel:	130° (km 26,618) und 25° (km 26,654)
Frequenz auf der Straße:	ca. 2400 Fahrzeuge/24 h (L138) und ca. 3000 Fahrzeuge/24 h (L B26)

Der Verlauf der L138 zur L B26 ist im Verlauf zur L B26, Fahrtrichtung Puchberg, durch eine „Vorrang-über-Eck-Lösung“ bevorrangt. Auf der L B26 von Puchberg kommend in Fahrtrichtung L138 besteht ebenfalls eine „Vorrang-über-Eck-Lösung“.

Der einmündende Ast der L B26 von Grünbach kommend ist gegenüber der L138 und dem Linksabbieger von der L B26 in Fahrtrichtung zur L138 mit dem Verkehrszeichen „Vorrang geben“ benachrangt. Auf der L B26 ist vor der Kreuzung mit der L138 eine Ordnungslinie in Bezug zum Verkehrszeichen „Vorrang geben“ markiert.

Bei der Eisenbahnkreuzung handelt es sich um die Bahnstrecke der ÖBB-Infrastruktur AG mit der Streckennummer 163 von Wiener Neustadt nach Puchberg am Schneeberg.

Angabe zur Bahn

Lage der Eisenbahnkreuzung: Bezirk Neunkirchen, politische Gemeinde Puchberg am Schneeberg, KG Stolzenwörth, km 26,618 bzw. km 26,654

Anzahl der Gleise: 1

Frequenz in 24 h: durchschnittlich 40 Züge

Örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn (zukünftig)

Richtung 1:

von km 24,743 bis km 25,243 50 km/h

von km 25,243 bis km 26,054 60 km/h

von km 26,054 bis km 26,654 50 km/h

Richtung 2:

von km 28,205 bis km 26,733 40 km/h

von km 26,733 bis km 26,618 50 km/h

Einschaltung in Richtung 1: fahrtbewirkt

Einschaltung in Richtung 2: fahrtbewirkt

Der heutigen Beurteilung liegt ein von den ÖBB-Infrastruktur AG erstellter technischer Entwurf (Kurzbericht) samt Lageplan mit Situierung der künftigen Sicherungseinrichtungen, aufbauend auf der Annahme (Vorschlag) über die künftig erforderliche Art der Sicherung, zugrunde.

Aufgrund der geplanten Lage der Andreaskreuze/Signalgeber ergibt sich eine Sperrstrecke $d_F = 60,0$ m (Fußgänger) und $d = 71,3$ m (Fahrzeugverkehr).

Gutachten

Unter Zugrundelegung einer Sperrstrecke für Fußgänger von 60,0 m und für Radfahrer samt Anhängern, Kraffahrzeugen und Fuhrwerken von 71,3 m ergibt sich unter Berücksichtigung einer Technikzeit von einer Sekunde, einer Schließzeit der Schrankenbäume von 10 Sekunden

den und einer Restzeit von 6 Sekunden bei der Sicherung durch Lichtzeichen mit Vollschranken an eingleisigen Eisenbahnkreuzungen eine erforderliche Annäherungszeit, im schlechtesten Fall, für Kraftfahrzeuge und Fuhrwerke (16 m) von 92 Sekunden. Für die Beurteilung ist daher die erforderliche Annäherungszeit von 92 Sekunden ausschlaggebend.

Die Anschaltung der Lichtzeichen erfolgt in beiden Richtungen fahrtbewirkt. Die Berechnung der erforderlichen Schaltstreckenlänge vom Kreuzungspunkt ergibt unter Einbeziehung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten von 50 km/h und 60 km/h und der erforderlichen Annäherungszeit von 92 Sekunden

$$(VZG/3,6) \times T_{\text{erf}} = 1413 \text{ m}$$

in Fahrtrichtung 1 und

unter Einbeziehung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten von 40 km/h und 50 km/h und der erforderlichen Annäherungszeit von 92 Sekunden

$$(VZG/3,6) \times T_{\text{erf}} = 1038 \text{ m}$$

in Fahrtrichtung 2.

Aus eisenbahntechnischer Sicht besteht kein Einwand, die gegenständliche Eisenbahnkreuzung unter Zugrundelegung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten auf der Bahn, der erforderlichen Annäherungszeit, der Fahrzeugfrequenzen auf der Straße und der Schiene sowie der vorhandenen örtlichen Gegebenheiten und der Anlageverhältnisse antragsgemäß durch die Sicherungsart „Lichtzeichen mit Schranken“ gemäß § 4 Abs. 1 Z. 4 EisbKrV zu sichern.

Bei der Beurteilung ist zu berücksichtigen, dass unter Beibehaltung des Systems für die Ein- und Ausschaltung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage und der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten für die Richtung nach Wiener Neustadt die Haltestelle Pfennigbach vor der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung liegt. Angesichts dessen sind in der Regel für die Richtung nach Wiener Neustadt Sperrzeiten zu erwarten, die über 120 Sekunden liegen. Dies ist vor allem auf die erforderlichen Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgänge, die Fahrstraßenstellzeit sowie die erforderlichen Aus- und Einstiegszeiten und eventuelle Fahrplanzuwartezeiten zurückzuführen.

Da die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung in der Regel mehr als 120 Sekunden beträgt, ist der Schranken als mehrteiliger Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume auszuführen. Das gleichzeitige Schließen ergibt sich daraus, dass die in § 32 EisbKrV normierten Voraussetzungen nicht vollständig erfüllt sind.

Die Anwendung der Maßnahmen im Störfall gemäß § 95 EisbKrV wird für ausreichend erachtet.

Die Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ sind durch „Bahnübergang mit Schranken“ zu ersetzen.

3. Eisenbahnkreuzung in km 27,252 mit der Gemeindestraße „Im Geweir“

Befund

Die Eisenbahnkreuzung in km 27,252 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit der Gemeindestraße „Im Geweir“ ist gemäß Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 12. April 2022, RU6-E-861/002-2021, gemäß § 4 Abs. 1 Z. 3 EisbKrV durch Lichtzeichen zu sichern.

Es ist beabsichtigt, die gegenständliche Eisenbahnkreuzung für den Fußgängerverkehr rückzubauen.

Bei der querenden Straße handelt es sich um eine Gemeindestraße.

Angaben zur Straße

Straßengattung:	Gemeindestraße im uneingeschränkten Ortsgebiet
Breite (zukünftig):	beidseits 2,5 m
Fahrbahnbreite:	-
Bauliche Ausgestaltung auf der EK:	Gleistragplatten
Begleitende Verkehrsflächen:	keine
Kreuzungswinkel:	90°
Frequenz auf der Straße:	weniger als 50 Fußgänger/24 h (geschätzt)

Rechts der Bahn verläuft in einem Abstand von rund 8 m zur nächstgelegenen Schiene die L B26.

Bei der Eisenbahnkreuzung handelt es sich um die Bahnstrecke der ÖBB-Infrastruktur AG mit der Streckennummer 163 von Wiener Neustadt Hbf nach Puchberg am Schneeberg.

Angabe zur Bahn

Lage der Eisenbahnkreuzung:	Bezirk Wiener Neustadt, politische Gemeinde Puchberg am Schneeberg, KG Stolzenwörth, niveaugleich auf km 27,252	
Anzahl der Gleise:	1	
Frequenz in 24 h:	derzeit ca. 53 Züge	
Örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn		
	Richtung 1:	
	von km 26,733 bis km 27,252	45 km/h
	Richtung 2:	
	von km 28,205 bis km 27,252	40 km/h
Vorhandene Sichträume (3-m-Sehpunkt)	Quadrant I:	>150 m
	Quadrant II:	>150 m
	Quadrant III:	>150 m
	Quadrant IV:	>150 m

Der heutigen Beurteilung liegt ein von den ÖBB-Infrastruktur AG erstellter technischer Entwurf (Kurzbericht) samt Lageplan mit Situierung der künftigen Sicherungseinrichtungen, aufbauend auf der Annahme (Vorschlag) über die künftig erforderliche Art der Sicherung, zugrunde.

Aufgrund der geplanten Lage der Andreaskreuze/Signalgeber ergibt sich eine Sperrstrecke $d_F = 6,5$ m (Fußgänger).

Gutachten

Unter Zugrundelegung einer Sperrstrecke für Fußgänger von 6,5 m ergibt sich bei der Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes an eingleisigen Eisenbahnkreuzungen eine erforderliche Annäherungszeit, im schlechtesten Fall, für Fußgänger von 11 Sekunden. Für die Beurteilung ist daher die erforderliche Annäherungszeit von 11 Sekunden ausschlaggebend.

Unter Berücksichtigung der zulässigen Geschwindigkeit von 45 km/h und der erforderlichen Annäherungszeit von 11 Sekunden resultiert daraus ein erforderlicher Sichtraum von

$$(VZG/3,6) \times T_{\text{erf}} = 138 \text{ m}$$

in Fahrtrichtung 1 und

unter Berücksichtigung der zulässigen Geschwindigkeit von 40 km/h und der erforderlichen Annäherungszeit von 11 Sekunden resultiert daraus ein erforderlicher Sichtraum von

$$(VZG/3,6) \times T_{\text{erf}} = 123 \text{ m}$$

in Fahrtrichtung 2.

Aus eisenbahntechnischer Sicht besteht kein Einwand, die gegenständliche Eisenbahnkreuzung unter Zugrundelegung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten auf der Bahn, der erforderlichen Annäherungszeit, der Fahrzeugfrequenzen auf der Straße und der Schiene sowie der vorhandenen örtlichen Gegebenheiten und der Anlageverhältnisse antragsgemäß durch die Sicherungsart „Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes“ gemäß § 4 Abs. 1 Z. 1 EisbKrV zu sichern.

Zur Erhöhung der Sicherheit ist beidseits der Bahn eine Umlaufsperre als zusätzliches Hindernis anzubringen.

Damit der gegenständliche Weg über die Eisenbahnkreuzung ausschließlich von Fußgängerverkehr frequentiert wird, sind die Verkehrszeichen gemäß § 52 Z. 17 StVO 1960 „Gehweg“ im Zuge des gegenständlichen Weges links der Bahn bei der Einmündung in die Gemeindestraße „Im Geweir“ und rechts der Bahn bei der Einmündung in die L B26 aufzustellen.

Die Aufhebung des Gehweges hat analog dem Verkehrszeichen gemäß § 52 Z. 22a StVO 1960 „Ende des Gehweges“ an der Rückseite der oben angeführten Straßenverkehrszeichen zu erfolgen. Die erforderliche Verordnung ist bei der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen zu erwirken.

E) Erklärungen

- der Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG und des Vertreters der Marktgemeinde Puchberg am Schneeberg:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

F) Bescheid

Der Verhandlungsleiter verkündet folgenden

Bescheid

Es wird wie folgt entschieden:

Spruch

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat Kommissionsgebühren in der Höhe von **€ 165,60** [2 x 6 halbe Stunden à € 13,80] innerhalb von zwei Wochen ab Rechtskraft dieses Bescheides mit dem beigeschlossenen Zahlschein an das Amt der NÖ Landesregierung zu entrichten.

Rechtsgrundlagen:

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

Begründung

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren stützt sich auf die angeführten Bestimmungen.

Rechtsmittelbelehrung

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

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

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

Hinweise:

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

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

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

Für die Landeshauptfrau
MMMag. Schadinger

Auf das Verlesen der Verhandlungsschrift wurde verzichtet.

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

Ende der Verhandlung: 13.00 Uhr
Dauer der Verhandlung: 6 halbe Stunden (2 Amtsorgane)

Unterschriften:

MMMaq. Schadinger e.h.

6 Unterschriften (unleserlich)

RU6-E-3465/001-2024

Betrifft:

ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf - Puchberg am Schneeberg, km 0,000 bis km 28,205,
Vorhaben "Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn", Eisenbahnkreuzungen in km 24,066,
km 27,100 und km 27,683 jeweils mit einer Gemeindestraße
hier: Anträge auf Auflassung

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

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, am 12. Mai 2025
in Puchberg am Schneeberg

Beginn der Verhandlung: 14.00 Uhr

A) Anwesend

MMMag. Eduard Schadinger

als Verhandlungsleiter

Dipl.-Ing. (FH) David Ungersböck

als Amtssachverständiger für Eisenbahn-
technik und -betrieb

Sara Damjancic

Lejla Djurdjevic

Mag. Michaela Haas

Ing. Nicolas Kuntner und

Martin P a u l

als Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG

Christian Dungal und

Michael Schlichtinger

als Vertreter der Marktgemeinde Puch-
berg am Schneeberg

B) Gegenstand

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben „Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn“ beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben vom 3. September 2024 auch die Auflassung der Eisenbahnkreuzungen in km 24,066, km 27,100 und km 27,683 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg jeweils mit einer Gemeindestraße.

Gemäß § 48 Abs. 1 Z. 2 Eisenbahngesetz 1957 – EisbG ist hier zu prüfen, ob das verbleibende oder das in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen den Verkehrserfordernissen entsprechen und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind.

In Fortsetzung der am 30. Jänner 2025 in Winzendorf abgehaltenen Ortsverhandlung wurde eine mündliche Verhandlung an Ort und Stelle anberaumt.

C) Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

Das Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, teilte dazu mit Schreiben vom 25. April 2025, Geschäftszahl: 2025-0.211.849, Folgendes mit:

„An der im Gegenstand am 12. Mai 2025 anberaumten mündlichen Verhandlung kann kein Vertreter des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, teilnehmen.

Zu den Bestrebungen der ÖBB-Infrastruktur AG die im Betreff angeführten Eisenbahnkreuzungen aufzulassen, darf Nachstehendes festgehalten werden:

Schienengleiche Eisenbahnübergänge stellen nicht nur aus Sicht des Eisenbahn- und Straßenverkehrs, sondern darüber hinaus auch aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes eine Gefahrenquelle dar. Im Sinne der Grundsätze der Gefahrenverhütung ist eine Reduzierung der Gefahrenquellen und somit auch der Anzahl der schienengleichen Eisenbahnübergänge anzustreben und werden daher diesbezügliche Bestrebungen seitens des Arbeitnehmerschutzes ausdrücklich unterstützt.

Um Übermittlung einer Kopie des Bescheides wird ersucht.“

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

1. Eisenbahnkreuzung in km 24,066 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg

Befund

Mit Schreiben vom 3. September 2024 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG (auch) die auf § 48 Abs. 1 Z. 2 EisbG gestützte Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 24,066 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit der Gemeindestraße „Reitzenbergstraße“.

Die Gemeindestraße dient dem landwirtschaftlichen Verkehr sowie der Erschließung einzelner bebauter Liegenschaften.

Als Ersatzmaßnahme für die aufzulassende Eisenbahnkreuzung soll – entsprechend dem im Maßstab 1:500 vorgelegten Lageplan der Stoik & Partner ZT-GmbH vom 13. Dezember 2024, Ordnungsnummer 05.022-01, – links der Bahn im Bereich zwischen den Eisenbahnkreuzungen in km 24,066 und in km 24,236 ein staubfrei befestigter Güterweg mit einer Fahrbahnbreite von 4,0 m errichtet werden. Der Weg weist eine Länge von rund 170 m auf. Für die Ersatzmaßnahme bedarf es der Inanspruchnahme von Fremdgrund.

Nach der Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung verlängert sich der Mehrweg für den Verkehr über die nächstgelegene Eisenbahnkreuzung in km 24,236 um maximal 400 m.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wird das durchgehende Streckenprofil nach Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung hergestellt werden.

Gutachten

Das alternative Wegenetz besteht aus Gemeindestraßen und der L B26. Aus fachlicher Sicht entspricht das alternative Wegenetz dem Verkehrserfordernis des zu erwartenden Verkehrsaufkommens.

Die Mehrweglänge von rund 400 m ist entsprechend den Richtlinien der obersten Eisenbahnbehörde als zumutbar anzusehen. Über den zu errichtenden Güterweg hinaus sind keine Ersatzmaßnahmen erforderlich.

2. Eisenbahnkreuzung in km 27,100 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg

Befund

Mit Schreiben vom 3. September 2024 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG (auch) die auf § 48 Abs. 1 Z. 2 EibG gestützte Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 27,100 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße.

Die Gemeindestraße dient vorwiegend der Erschließung eines Holzlagerplatzes sowie eines Campingplatzes.

Als Ersatzmaßnahme für die aufzulassende Eisenbahnkreuzung soll – entsprechend dem im Maßstab 1:500 vorgelegten Lageplan der Stoik & Partner ZT-GmbH vom 13. Dezember 2024, Ordnungsnummer 05.032-01, – links der Bahn im Bereich zwischen den Eisenbahnkreuzungen in km 27,100 und in km 27,518 ein staubfrei befestigter Güterweg mit einer Fahrbahnbreite von 3,5 bzw. 4,8 m errichtet werden. Der Weg weist eine Länge von rund 420 m auf. Für die Ersatzmaßnahme bedarf es der Inanspruchnahme von Fremdgrund.

Nach der Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung verlängern sich der Mehrweg für den Fußgängerverkehr über die nächstgelegene Eisenbahnkreuzung in km 27,252 um maximal 320 m und jener für den Fahrzeugverkehr über die Eisenbahnkreuzung in km 27,518 um maximal 900 m.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wird das durchgehende Streckenprofil nach Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung hergestellt werden.

Gutachten

Die Verhandlungsteilnehmer kommen darin überein, dass am heutigen Tag kein Gutachten erstattet wird. Dies wird bis Ende Mai d.J. auf dem Aktenweg erfolgen.

3. Eisenbahnkreuzung in km 27,683 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg

Befund

Mit Schreiben vom 3. September 2024 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG (auch) die auf § 48 Abs. 1 Z. 2 EisbG gestützte Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 27,683 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit der Gemeindestraße „Zum Neubau“.

Die Gemeindestraße dient der Erschließung eines Siedlungsgebietes.

Als Ersatzmaßnahme für die aufzulassende Eisenbahnkreuzung soll – entsprechend dem im Maßstab 1:500 vorgelegten Lageplan der Stoik & Partner ZT-GmbH vom 13. Dezember 2024, Ordnungsnummer 05.042-01, – links der Bahn im Bereich zwischen den Eisenbahnkreuzungen in km 27,683 und in km 27,730 eine staubfrei befestigte Gemeindestraße mit einer Fahrbahnbreite von 6,0 m errichtet werden. Der Weg weist eine Länge von rund 50 m auf. Für die Ersatzmaßnahme bedarf es der Inanspruchnahme von Fremdgrund.

Nach der Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung verlängert sich der Mehrweg für den Verkehr über die nächstgelegene Eisenbahnkreuzung in km 27,730 um maximal 250 m.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wird das durchgehende Streckenprofil nach Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung hergestellt werden.

Gutachten

Das alternative Wegenetz besteht aus Gemeindestraßen und der L B26. Aus fachlicher Sicht entspricht das alternative Wegenetz dem Verkehrserfordernis des zu erwartenden Verkehrsaufkommens.

Die Mehrweglänge von rund 250 m ist entsprechend den Richtlinien der obersten Eisenbahnbehörde als zumutbar anzusehen. Über die zu errichtende Gemeindestraße hinaus sind keine Ersatzmaßnahmen erforderlich.

E) Erklärungen

- des Vertreters der Marktgemelnde Puchberg am Schneeberg und der Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG:

Das Verhandlungsergebnis wird zur Kenntnis genommen.

F) Bescheid

Der Verhandlungsleiter verkündet folgenden

Bescheid

Es wird wie folgt entschieden:

Spruch

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat Kommissionsgebühren in der Höhe von **€ 110,40** [2 x 4 halbe Stunden à € 13,80] innerhalb von zwei Wochen ab Rechtskraft dieses Bescheides mit dem beigeschlossenen Zahlschein an das Amt der NÖ Landesregierung zu entrichten.

Rechtsgrundlagen:

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

Begründung

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren stützt sich auf die angeführten Bestimmungen.

Rechtsmittelbelehrung

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

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

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

Hinweise:

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

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

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

Für die Landeshauptfrau
MMMag. Schadinger

Auf das Verlesen der Verhandlungsschrift wurde verzichtet.

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

Ende der Verhandlung: 16.00 Uhr
Dauer der Verhandlung: 4 halbe Stunden (2 Amtsgane)

Unterschriften:

MMMag. Schadinger e.h.

6 Unterschriften (unleserlich)

RU6-E-3465/001-2024

Betrifft:

ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf - Puchberg am Schneeberg, km 0,000 bis km 28,205,
Vorhaben "Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn", (zukünftige) Eisenbahnkreuzung in km
13,020 mit einem Fußweg und Eisenbahnkreuzung in km 13,407 mit der L4111
hier: Anträge auf Festlegung der Art der Sicherung

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

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, am 22. Mai 2025
in Willendorf

Beginn der Verhandlung: 13.30 Uhr

A) Anwesend

MMMag. Eduard Schadinger

als Verhandlungsleiter

Dipl.-Ing. (FH) David Ungersböck

als Amtssachverständiger für Eisenbahntechnik
und -betrieb

Sara Damjancic

Lejla Djurdjevic

Mag. Michaela Haas

Ing. Nicolas Kuntner und

Martin P a u l

als Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG

Bmst. Ing. Werner Aschenbrenner

Ing. Hannes Bauer

Matthias Bauer

Ing. Josef Mühlhofer

Angela Reiterer

Andrea Waldl und

Josef Welsch

als Vertreter der Gemeinde Willendorf

Ing. Andreas Schloffer, MSc	als Vertreter der Freiwilligen Feuerwehr Willendorf-Dörfles und der Gemeinde Willendorf
Mag. Wolfgang Ferstl	als Vertreter der Stangl & Ferstl Rechtsanwaltspartnerschaft (OG), diese als rechtsfreundliche Vertreterin der Gemeinde Willendorf
Ing. Markus Kuttenger	als Vertreter des Landes Niederösterreich, Abteilung Landesstraßenbau und -verwaltung (ST4)

B) Gegenstand

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben „Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn“ beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben vom 3. September 2024 auch gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 – EisbG die Festlegung der Art der Sicherung folgender entlang der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg befindlichen Eisenbahnkreuzungen:

- km 13,020 mit einem Fußweg und
- km 13,407 mit der L4111.

In Fortsetzung der am 30. Jänner 2025 in Winzendorf abgehaltenen Ortsverhandlung soll nun geprüft werden, ob die Sicherung der oben genannten Eisenbahnkreuzungen antragsgemäß erfolgen kann.

C) Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

Das Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, teilte dazu mit Schreiben vom 20. Mai 2025, Geschäftszahl: 2025-0.394.629, Folgendes mit:

„An der im Gegenstand am 22. Mai 2025 anberaumten mündlichen Verhandlung kann kein Vertreter des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, teilnehmen.“

Gemäß § 12 Abs. 2 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 wird ersucht, die Verhandlungsakten vor Erlassung des Bescheides dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Stellungnahme zu übersenden.“

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

1. (zukünftige) Eisenbahnkreuzung in km 13,020 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einem Fußweg

Befund

Im Zuge der Neuerrichtung der Haltestelle Urschendorf soll im Zusammenhang mit der Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 12,911 als Ersatzmaßnahme eine Eisenbahnkreuzung in km 13,020 für den Fußgängerverkehr errichtet werden.

Bei der querenden Straße handelt es sich um eine Gemeindestraße.

Angaben zur Straße

Straßengattung:	Gemeindestraße im uneingeschränkten Ortsgebiet
Breite (zukünftig):	beidseits 2,5 m
Fahstreifen:	-
Bauliche Ausgestaltung auf der EK:	Gleistragplatten
Begleitende Verkehrsflächen:	keine
Kreuzungswinkel:	90°
Frequenz auf der Straße:	weniger als 50 Fußgänger/24 h (geschätzt)

Rechts der Bahn verläuft in einem Abstand von rund 8 m zur nächstgelegenen Schiene die L B26.

Bei der Eisenbahnkreuzung handelt es sich um die Bahnstrecke der ÖBB-Infrastruktur AG mit der Streckennummer 163 von Wiener Neustadt Hbf nach Puchberg am Schneeberg.

Angabe zur Bahn

Lage der Eisenbahnkreuzung:	Bezirk Neunkirchen, politische Gemeinde und Katastralgemeinde Willendorf, niveaugleich auf km 13,020
Anzahl der Gleise:	1
Frequenz in 24 h:	derzeit ca. 53 Züge
Örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn	
	Richtung 1:

	von km 12,072 bis km 13,020	75 km/h
	Richtung 2:	
	von km 13,319 bis km 13,020	75 km/h
Erforderliche Sichträume (3-m-Sehpunkt):	Quadrant I:	>230 m
	Quadrant II:	>230 m
	Quadrant III:	>230 m
	Quadrant IV:	>230 m

Der heutigen Beurteilung liegt ein von der ÖBB-Infrastruktur AG erstellter technischer Entwurf (Kurzbericht) samt Lageplan mit Situierung der künftigen Sicherungseinrichtungen, aufbauend auf der Annahme (Vorschlag) über die künftig erforderliche Art der Sicherung, zugrunde.

Aufgrund der geplanten Lage der Andreaskreuze/Signalgeber ergibt sich eine Sperrstrecke $d_F = 6,5$ m (Fußgänger).

Gutachten

Unter Zugrundelegung einer Sperrstrecke für Fußgänger von 6,5 m ergibt sich bei der Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes an eingleisigen Eisenbahnkreuzungen eine erforderliche Annäherungszeit, im schlechtesten Fall, für Fußgänger von 11 Sekunden. Für die Beurteilung ist daher die erforderliche Annäherungszeit von 11 Sekunden ausschlaggebend.

Unter Berücksichtigung der zulässigen Geschwindigkeit von 75 km/h und der erforderlichen Annäherungszeit von 11 Sekunden resultiert daraus ein erforderlicher Sichtraum von

$$(VZG/3,6) \times T_{\text{erf}} = 230 \text{ m}$$

in beiden Fahrrichtungen.

Aus eisenbahntechnischer Sicht besteht kein Einwand, die gegenständliche Eisenbahnkreuzung unter Zugrundelegung der örtlich zulässigen Geschwindigkeit auf der Bahn, der erforderlichen Annäherungszeit, der Fahrzeugfrequenzen auf der Straße und der Schiene sowie der vorhandenen örtlichen Gegebenheiten und der Anlageverhältnisse antragsgemäß durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes gemäß § 4 Abs. 1 Z. 1 EiskrV zu sichern.

Zur Erhöhung der Sicherheit ist beidseits der Bahn eine Umlaufsperrung als zusätzliches Hindernis anzubringen.

Damit der gegenständliche Weg über die Eisenbahnkreuzung ausschließlich von Fußgängern frequentiert wird, sind die Verkehrszeichen gemäß § 52 Z. 17 StVO 1960 „Gehweg“ im Zuge des gegenständlichen Weges links und rechts der Bahn bei der Einmündung in den bahnbegleitenden Weg aufzustellen.

Die Aufhebung des Gehweges hat analog den Verkehrszeichen gemäß § 52 Z. 22a StVO 1960 „Ende des Gehweges“ an der Rückseite der oben angeführten Straßenverkehrszeichen zu erfolgen. Die erforderliche Verordnung ist durch die Gemeinde Willendorf bei der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen zu erwirken.

2. Eisenbahnkreuzung in km 13,407 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit der L4111

Befund

Die Eisenbahnkreuzung in km 13,407 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit der L4111 ist gemäß Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 30. Juni 2022, RU6-E-2709/001-2007, gemäß § 4 Abs. 1 Z. 3 EiskrV durch Lichtzeichen zu sichern.

Bei der querenden Straße handelt es sich um die L4111.

Angaben zur Straße

Straßengattung:	Landesstraße im unbeschränkten Ortsgebiet
Breite:	beidseits der Bahn ca. 5,2 m
Fahrbahnen:	2
Bauliche Ausgestaltung auf der EK:	Bodan
Begleitende Verkehrsflächen:	Gehsteig gegen A
Kreuzungswinkel:	95°
Frequenz auf der Straße:	ca. 700 Fahrzeuge/24 h laut Angabe des Vertreters des NÖ Straßendienstes

Im Quadranten II mündet die Gemeindestraße „Satzweg“ ca. 13 m vor der nächstgelegenen Schiene in die L4111 ein.

Im Zuge der L4111 bestehen in beiden Fahrtrichtungen die Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ und Bahnbaken sowie die EPIGUS-Markierung.

Bei der Eisenbahnkreuzung handelt es sich um die Bahnstrecke der ÖBB-Infrastruktur AG mit der Streckennummer 163 von Wiener Neustadt nach Puchberg am Schneeberg.

Angabe zur Bahn

Lage der Eisenbahnkreuzung:	Bezirk Neunkirchen, politische Gemeinde und Katastralgemeinde Willendorf, km 13,407	
Anzahl der Gleise:	1	
Frequenz in 24 h:	durchschnittlich 53 Züge	
Örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn (zukünftig)		
	Richtung 1:	
	von km 12,072 bis km 13,319	75 km/h
	von km 13,319 bis km 13,407	65 km/h
	Richtung 2:	
	von km 15,486 bis km 13,480	75 km/h
	von km 13,480 bis km 13,407	65 km/h
Einschaltung in Richtung 1:	fahrtbewirkt	
Einschaltung in Richtung 2:	fahrtbewirkt	

Der heutigen Beurteilung liegt ein von der ÖBB-Infrastruktur AG erstellter technischer Entwurf (Kurzbericht) samt Lageplan mit Situierung der künftigen Sicherungseinrichtungen, aufbauend auf der Annahme (Vorschlag) über die künftig erforderliche Art der Sicherung, zugrunde.

Aufgrund der geplanten Lage der Andreaskreuze/Signalgeber ergibt sich eine Sperrstrecke $d_F = 8,8$ m (Fußgänger) und $d = 10,4$ m (Fahrzeugverkehr).

Gutachten

Unter Zugrundelegung einer Sperrstrecke für Fußgänger von 8,8 m und für Radfahrer samt Anhängern, Kraftfahrzeugen und Fuhrwerken von 10,4 m ergibt sich unter Berücksichtigung einer Technikzeit von einer Sekunde, einer Schließzeit der Schrankenbäume von 10 Sekunden und einer Restzeit von 6 Sekunden bei der Sicherung durch Lichtzeichen mit Vollschranken an eingleisigen Eisenbahnkreuzungen eine erforderliche Annäherungszeit, im schlechtesten Fall, für Kraftfahrzeuge und Fuhrwerke (16 m) von 32 Sekunden. Für die Beurteilung ist daher die erforderliche Annäherungszeit von 32 Sekunden ausschlaggebend.

Die Berechnung der erforderlichen Schaltstreckenlänge vom Kreuzungspunkt ergibt unter Einbeziehung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten von 65 km/h und 75 km/h und der erforderlichen Annäherungszeit von 32 Sekunden

$$(VZG/3,6) \times T_{\text{erf}} = 654 \text{ m}$$

in Fahrtrichtung 1 und

unter Einbeziehung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten von 65 km/h und 75 km/h und der erforderlichen Annäherungszeit von 32 Sekunden

$$(VZG/3,6) \times T_{\text{erf}} = 656 \text{ m}$$

in Fahrtrichtung 2.

Aus eisenbahntechnischer Sicht besteht kein Einwand, die gegenständliche Eisenbahnkreuzung unter Zugrundelegung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten auf der Bahn, der erforderlichen Annäherungszeit, der Fahrzeugfrequenzen auf der Straße und der Schiene sowie der vorhandenen örtlichen Gegebenheiten und der Anlageverhältnisse antragsgemäß durch Lichtzeichen mit Schranken gemäß § 4 Abs. 1 Z. 4 EisebKrV zu sichern.

Bei der Beurteilung ist zu berücksichtigen, dass unter Beibehaltung des Systems für die Ein- und Ausschaltung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage und der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten für die Richtung nach Puchberg am Schneeberg die Haltestelle Urschendorf vor der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung liegt. Angesichts dessen sind in der Regel für die Richtung nach Puchberg am Schneeberg Sperrzeiten zu erwarten, die über 60 Sekunden liegen. Dies ist vor allem auf die erforderlichen Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgänge, die Fahrstraßenstellzeit sowie die erforderlichen Aus- und Einstiegszeiten und eventuelle Fahrplanzuwartezeiten zurückzuführen.

Die Schrankenanlage ist als zweiteiliger Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen auszuführen.

Die Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ sind durch „Bahnübergang mit Schranken“ zu ersetzen.

Die Anwendung der Maßnahmen im Störfall gemäß § 95 EisbKrV wird für ausreichend erachtet.

E) Erklärungen

- der Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG und der Vertreter der Gemeinde Willendorf:

Das Verhandlungsergebnis wird zur Kenntnis genommen.

F) Bescheid

Der Verhandlungsleiter verkündet folgenden

Bescheid

Es wird wie folgt entschieden:

Spruch

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat Kommissionsgebühren in der Höhe von **€ 55,20** [2 x 2 halbe Stunden à € 13,80] innerhalb von zwei Wochen ab Rechtskraft dieses Bescheides mit dem beigeschlossenen Zahlschein an das Amt der NÖ Landesregierung zu entrichten.

Rechtsgrundlagen:

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

Begründung

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren stützt sich auf die angeführten Bestimmungen.

Rechtsmittelbelehrung

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

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

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

Hinweise:

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

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

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

Für die Landeshauptfrau
MMMag. Schadinger

Auf das Verlesen der Verhandlungsschrift wurde verzichtet.

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

Ende der Verhandlung: 14.30 Uhr

Dauer der Verhandlung: 2 halbe Stunden (2 Amtsorgane)

Unterschriften:

MMMag. Schadinger e.h.

10 Unterschriften (unleserlich)

RU6-E-3465/001-2024

Betrifft:

ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf - Puchberg am Schneeberg, km 0,000 bis km 28,205,
Vorhaben "Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn", Eisenbahnkreuzungen in km 12,911,
km 14,012 und km 16,440 jeweils mit einer Gemeindestraße
hier: Anträge auf Auflassung

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

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, am 22. Mai 2025
in Willendorf

Beginn der Verhandlung: 14.30 Uhr

A) Anwesend

MMMag. Eduard Schadinger

als Verhandlungsleiter

Dipl.-Ing. (FH) David Ungersböck

als Amtssachverständiger für Eisenbahntechnik
und -betrieb

Sara Damjancic

Lejla Djurdjevic

Mag. Michaela Haas

Ing. Nicolas Kuntner und

Martin P a u l

als Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG

Bmst. Ing. Werner Aschenbrenner

Ing. Hannes Bauer

Matthias Bauer

Ing. Josef Mühlhofer

Angela Reiterer

Ing. Andreas Schloffer, MSc

Andrea Waldl und

Josef Welsch

als Vertreter der Gemeinde Willendorf

Ing. Andreas Schloffer, MSc

als Vertreter der Freiwilligen Feuerwehr Willendorf-Dörfles und der Gemeinde Willendorf

Mag. Wolfgang Ferstl

als Vertreter der Stangl & Ferstl Rechtsanwaltspartnerschaft (OG), diese als rechtsfreundliche Vertreterin der Gemeinde Willendorf

B) Gegenstand

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben „Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn“ beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben vom 3. September 2024 auch die Auflassung der Eisenbahnkreuzungen in km 12,911, km 14,012 und km 16,440 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg jeweils mit einer Gemeindestraße.

Gemäß § 48 Abs. 1 Z. 2 Eisenbahngesetz 1957 – EisbG ist hier zu prüfen, ob das verbleibende oder das in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen den Verkehrserfordernissen entsprechen und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind.

In Fortsetzung der am 30. Jänner 2025 in Winzendorf abgehaltenen Ortsverhandlung wurde eine mündliche Verhandlung an Ort und Stelle an (§§ 40 bis 44 AVG 1991) anberaumt.

C) Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

Das Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, teilte dazu mit Schreiben vom 25. April 2025, Geschäftszahlen: 2025-0.211.905 und 2025-0.229.338, Folgendes mit:

„An der im Gegenstand am 22. Mai 2025 anberaumten mündlichen Verhandlung kann kein Vertreter des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, teilnehmen.“

Zu den Bestrebungen der ÖBB-Infrastruktur AG die im Betreff angeführten Eisenbahnkreuzungen aufzulassen, darf Nachstehendes festgehalten werden:

Schienengleiche Eisenbahnübergänge stellen nicht nur aus Sicht des Eisenbahn- und Straßenverkehrs, sondern darüber hinaus auch aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes eine Gefahrenquelle dar. Im Sinne der Grundsätze der Gefahrenverhütung ist eine Reduzierung der Gefahrenquellen und somit auch der Anzahl der schienengleichen Eisenbahnübergänge anzustreben und werden daher diesbezügliche Bestrebungen seitens des Arbeitnehmerschutzes ausdrücklich unterstützt.

Um Übermittlung einer Kopie des Bescheides wird ersucht.“

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

1. Eisenbahnkreuzung in km 12,911 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße

Befund

Mit Schreiben vom 3. September 2024 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG (auch) die auf § 48 Abs. 1 Z. 2 EisbG gestützte Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 12,911 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße.

Die Gemeindestraße dient vorwiegend der Erschließung eines Siedlungsgebietes sowie dem landwirtschaftlichen Verkehr.

Als Ersatzmaßnahme für die aufzulassende Eisenbahnkreuzung soll – entsprechend dem im Maßstab 1:500 vorgelegten Lageplan der Stoik & Partner ZT-GmbH vom 13. Dezember 2024, Ordnungsnummer 03.103-01, – rechts der Bahn im Bereich zwischen den Eisenbahnkreuzungen in km 13,407 und km 12,911 ein durchgehender Weg hergestellt werden, welcher im Bereich von km 13,407 bis etwa km 13,220 mit einer Breite von 6,0 m staubfrei befestigt und im Bereich von km 13,220 bis km 12,911 als Wirtschaftsweg mit einer Fahrbahnbreite von 3,0 m ausgeführt wird.

Als Ersatzmaßnahme für den Fußgängerverkehr wird in km 13,020 eine Eisenbahnkreuzung für Fußgänger errichtet.

Für die Ersatzmaßnahme bedarf es der Inanspruchnahme von Fremdgrund.

Nach der Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung und der Errichtung der Ersatzmaßnahmen verlängert sich der Mehrweg für den Fahrzeugverkehr über die nächstgele-

gene Eisenbahnkreuzung in km 13,407 um maximal 3500 m sowie für den Fußgängerverkehr über die (zukünftige) Eisenbahnkreuzung in km 13,020 um maximal 430 m.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wird das durchgehende Streckenprofil nach Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung hergestellt werden.

Gutachten

Das alternative Wegenetz besteht aus Gemeindestraßen. Aus fachlicher Sicht entspricht das alternative Wegenetz dem Verkehrserfordernis des zu erwartenden Verkehrsaufkommens.

Die Mehrweglänge von maximal 430 bzw. 3500 m ist entsprechend den Richtlinien der obersten Eisenbahnbehörde als zumutbar anzusehen. Weitergehende Ersatzmaßnahmen als die im Befund angeführten sind nicht erforderlich.

2. Eisenbahnkreuzung in km 14,012 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße

Befund

Mit Schreiben vom 3. September 2024 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG (auch) die auf § 48 Abs. 1 Z. 2 EibG gestützte Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 14,012 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße.

Die Gemeindestraße dient vorwiegend dem landwirtschaftlichen Verkehr.

Als Ersatzmaßnahme für die aufzulassende Eisenbahnkreuzung sollen das bestehende Gemeindestraßennetz sowie die L4075 und die L4111 dienen.

Nach der Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung verlängert sich der Mehrweg über die Eisenbahnkreuzung in km 13,407 und den „Römerweg“ rechts der Bahn um maximal 2100 m bzw. über die L4075 und L4111 um maximal 2990 m.

Seitens der Gemeinde Willendorf wurde im Rahmen der heutigen Ortsverhandlung vorgebracht, dass Dörfles in den letzten 10 Jahren zwei Mal vom Hochwasser stark betroffen war, dabei wurde die Eisenbahnkreuzung in km 13,407 überschwemmt und konnte nicht mehr befahren werden. Die Eisenbahnkreuzung in km 14,012 war von den Überschwemmungen

aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht betroffen und konnte daher diese von Einsatzfahrzeugen gequert werden.

Gutachten

Das alternative Wegenetz besteht aus Gemeindestraßen und der L4075 und L4111. Aus fachlicher Sicht entspricht das alternative Wegenetz im Fall einer Sperre der Eisenbahnkreuzung in km 13,407 und etwaiger auftretender Einsatzfahrten insbesondere im Katastrophenfall nicht dem Verkehrserfordernis des zu erwartenden Verkehrsaufkommens, ansonsten sind die im Leitfaden der SCHIG enthaltenen Kriterien der zumutbaren Mehrweglängen gegeben.

Es wird vorgeschlagen, dass die Antragstellerin die Möglichkeit einer Teilauflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung und/oder der Umwandlung in einen nicht-öffentlichen Eisenbahnübergang oder vergleichbare Maßnahmen prüft.

3. Eisenbahnkreuzung in km 16,440 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße („Eichbergweg“)

Befund

Mit Schreiben vom 3. September 2024 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG (auch) die auf § 48 Abs. 1 Z. 2 EISB-G gestützte Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 16,440 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße.

Die Gemeindestraße dient vorwiegend der Erschließung eines Siedlungsgebietes.

Als Ersatzmaßnahme für die aufzulassende Eisenbahnkreuzung soll – entsprechend dem im Maßstab 1:200 vorgelegten Lageplan der Schimetta Consult ZT-GmbH vom 15. Mai 2024, Ordnungsnummer 05.002-00, – eine Fußgänger- und Radfahrerunterführung in km 16,465 errichtet werden. Der Fahrzeugverkehr soll über das bestehende Gemeindestraßennetz sowie die L B26 umgeleitet werden.

Für die Ersatzmaßnahme bedarf es der Inanspruchnahme von Fremdgrund.

Nach der Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung und der Errichtung der Ersatzmaßnahmen verlängert sich der Mehrweg für den Fahrzeugverkehr über die nächstgele-

gene Eisenbahnkreuzung in km 16,205 um maximal 1000 m sowie für den Fußgängerverkehr über die (zukünftige) Unterführung in km 16,465 um maximal 70 m.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wird das durchgehende Streckenprofil nach Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung hergestellt werden.

Gutachten

Das alternative Wegenetz besteht aus Gemeindestraßen und der L B26. Aus fachlicher Sicht entspricht das alternative Wegenetz dem Verkehrserfordernis des zu erwartenden Verkehrsaufkommens.

Die Mehrweglänge von maximal 70 bzw. 1000 m ist entsprechend den Richtlinien der obersten Eisenbahnbehörde als zumutbar anzusehen. Weitergehende Ersatzmaßnahmen als die im Befund angeführten sind nicht erforderlich.

E) Erklärungen

- der Vertreter der Gemeinde Willendorf:

Wir sprechen uns grundsätzlich gegen die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen in unserem Gemeindegebiet aus. Bei der Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 12,911 fordern wir ersatzweise einen Fußgängerübergang in km 13,020. Hinsichtlich der Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 14,012 wird auf das Vorbringen der Freiwilligen Feuerwehr Willendorf-Dörfles (= Beilage A) und von Herrn Uwe Dingeldey vom 30. April 2025 (= Beilage B) verwiesen. Hinsichtlich der Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 16,440 fordern wir eine Ersatzmaßnahme für Fußgänger und Radfahrer.

Darüber hinaus behalten wir uns die Abgabe einer weiteren schriftlichen Stellungnahme innerhalb von zwei Wochen nach Zustellung der Verhandlungsschrift vor.

- der Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG:

Wir behalten uns die Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme innerhalb von zwei Wochen nach Zustellung der Verhandlungsschrift vor.

F) Bescheid

Der Verhandlungsleiter verkündet folgenden

Bescheid

Es wird wie folgt entschieden:

Spruch

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat Kommissionsgebühren in der Höhe von **€ 165,60** [2 x 6 halbe Stunden à € 13,80] innerhalb von zwei Wochen ab Rechtskraft dieses Bescheides mit dem beigeschlossenen Zahlschein an das Amt der NÖ Landesregierung zu entrichten.

Rechtsgrundlagen:

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

Begründung

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren stützt sich auf die angeführten Bestimmungen.

Rechtsmittelbelehrung

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

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

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

Hinweise:

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

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

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

Für die Landeshauptfrau
MMMag. Schadinger

Auf das Verlesen der Verhandlungsschrift wurde verzichtet.

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

Ende der Verhandlung: 17.30 Uhr
Dauer der Verhandlung: 6 halbe Stunden (2 Amtsgane)

Unterschriften:

MMMag. Schadinger e.h.

9 Unterschriften (unleserlich)

RU6-E-3465/001-2024

Betrifft:

ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf - Puchberg am Schneeberg, km 0,000 bis km 28,205, Vorhaben "Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn", (zukünftige) Eisenbahnkreuzung in km 20,412 und Eisenbahnkreuzung in km 20,742 jeweils mit einer Gemeindestraße
hier: Anträge auf Festlegung der Art der Sicherung

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

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, am 26. Mai 2025
in Grünbach am Schneeberg

Beginn der Verhandlung: 9.00 Uhr

A) Anwesend

MMMag. Eduard Schadinger	als Verhandlungsleiter
Dipl.-Ing. (FH) David Ungersböck	als Amtssachverständiger für Eisenbahntechnik und -betrieb
Ing. Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) Patrik Bürger Sara Damjancic Mag. Michaela Haas und Ing. Nicolas Kuntner	als Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG
Stefanie Haindl und Kerstin Posch	als Vertreterinnen der Marktgemeinde Grünbach am Schneeberg

B) Gegenstand

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben „Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn“ beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben vom 3. September 2024, abgeändert mit Eingabe

vom 22. Jänner 2025, auch die Festlegung der Art der Sicherung folgender entlang der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg befindlichen Eisenbahnkreuzungen jeweils mit einer Gemeindestraße:

- km 20,412 und
- km 20,742

In Fortsetzung der am 30. Jänner 2025 in Winzendorf abgehaltenen Ortsverhandlung soll nun geprüft werden, ob die Sicherung der oben genannten Eisenbahnkreuzungen antragsgemäß erfolgen kann.

C) Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

Das Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, teilte dazu mit Schreiben vom 5. Mai 2025, Geschäftszahl: 2025-0.211.495, Folgendes mit:

„An der im Gegenstand am 26. Mai 2025 anberaumten mündlichen Verhandlung kann kein Vertreter des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, teilnehmen.“

Gemäß § 12 Abs. 2 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 wird ersucht, die Verhandlungsakten vor Erlassung des Bescheides dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Stellungnahme zu übersenden.“

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

1. (zukünftige) Eisenbahnkreuzung in km 20,412 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße

Befund

Im Zuge der Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 20,398 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg soll direkt angrenzend in Verlängerung der Gemeindestraße rechts der Bahn eine neue Eisenbahnkreuzung in km 20,412 errichtet werden.

Bei der querenden Straße handelt es sich um eine Gemeindestraße.

Angaben zur Straße

Straßengattung:	Gemeindestraße im unbeschränkten Freiland
Breite:	beidseits der Bahn ca. 6 m
Fahrstreifen:	2
Bauliche Ausgestaltung auf der EK:	Gleistragplatten
Begleitende Verkehrsflächen:	keine
Kreuzungswinkel:	65°
Frequenz auf der Straße:	weniger als 100 Fahrzeuge/24 h (geschätzt)

Im Quadranten III mündet in einem Abstand von rund 5 m zur nächstgelegenen Schiene ein unbefestigter Gehweg in die querende Gemeindestraße ein.

Bei der Eisenbahnkreuzung handelt es sich um die Bahnstrecke der ÖBB-Infrastruktur AG mit der Streckennummer 163 von Wiener Neustadt nach Puchberg am Schneeberg.

Angabe zur Bahn

Lage der Eisenbahnkreuzung:	Bezirk Neunkirchen, politische Gemeinde und Katastralgemeinde Grünbach am Schneeberg, km 20,412	
Anzahl der Gleise:	1	
Frequenz in 24 h:	durchschnittlich 53 Züge	
Örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn (zukünftig)		
	Richtung 1:	
	von km 19,828 bis km 20,165	50 km/h
	von km 20,165 bis km 20,412	55 km/h
	Richtung 2:	
	von km 21,492 bis km 20,412	55 km/h
Einschaltung in Richtung 1:	fahrbewirkt	
Einschaltung in Richtung 2:	fahrbewirkt	

Der heutigen Beurteilung liegt ein von der ÖBB-Infrastruktur AG erstellter technischer Entwurf (Kurzbericht) samt Lageplan mit Situierung der künftigen Sicherungseinrichtungen, aufbauend auf der Annahme (Vorschlag) über die künftig erforderliche Art der Sicherung, zugrunde.

Aufgrund der geplanten Lage der Andreaskreuze/Signalgeber ergibt sich eine Sperrstrecke $d_F = 11,9$ m (Fußgänger) und $d = 13,6$ m (Fahrzeugverkehr).

Gutachten

Unter Zugrundelegung einer Sperrstrecke für Fußgänger von 11,9 m und für Radfahrer samt Anhängern, Kraftfahrzeugen und Fuhrwerken von 13,6 m ergibt sich unter Berücksichtigung einer Technikzeit von einer Sekunde, einer Schließzeit der Schrankenbäume von 10 Sekunden und einer Restzeit von 6 Sekunden bei der Sicherung durch Lichtzeichen mit Vollschranken an eingleisigen Eisenbahnkreuzungen eine erforderliche Annäherungszeit, im schlechtesten Fall, für Kraftfahrzeuge und Fuhrwerke (16 m) von 33 Sekunden. Für die Beurteilung ist daher die erforderliche Annäherungszeit von 33 Sekunden ausschlaggebend.

Die Berechnung der erforderlichen Schaltstreckenlänge vom Kreuzungspunkt ergibt unter Einbeziehung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten von 50 km/h und 55 km/h und der erforderlichen Annäherungszeit von 33 Sekunden

$$(VZG/3,6) \times T_{\text{erf}} = 481 \text{ m}$$

in Fahrtrichtung 1 und

unter Einbeziehung der örtlich zulässigen Geschwindigkeit von 55 km/h und der erforderlichen Annäherungszeit von 33 Sekunden

$$(VZG/3,6) \times T_{\text{erf}} = 505 \text{ m}$$

in Fahrtrichtung 2.

Aus eisenbahntechnischer Sicht besteht kein Einwand, die gegenständliche Eisenbahnkreuzung unter Zugrundelegung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten auf der Bahn, der erforderlichen Annäherungszeit, der Fahrzeugfrequenzen auf der Straße und der Schiene sowie der vorhandenen örtlichen Gegebenheiten und der Anlageverhältnisse antragsgemäß durch Lichtzeichen mit Schranken gemäß § 4 Abs. 1 Z. 4 EisebKrV zu sichern.

Bei der Beurteilung ist zu berücksichtigen, dass unter Beibehaltung des Systems für die Ein- und Ausschaltung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage und der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten für die Richtung nach Wiener Neustadt der Bahnhof Grünbach am Schneeberg vor der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung liegt. Angesichts dessen sind in der Regel für die Richtung nach Wiener Neustadt Sperrzeiten zu erwarten, die über 60 Sekunden liegen. Dies ist vor allem auf die erforderlichen Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgängen

ge, die Fahrstraßenstellzeit sowie die erforderlichen Aus- und Einstiegszeiten und eventuelle Fahrplanzuwartezeiten zurückzuführen.

Im Hinblick auf die örtlichen Gegebenheiten ist der Schranken als zweiteiliger Vollschranken mit gleichzeitigem Schließen auszuführen.

Im Zuge der querenden Gemeindestraße ist jeweils die Aufstellung des Gefahrenzeichens „Bahnübergang mit Schranken“ zu erwirken.

Die Anwendung der Maßnahmen im Störfall gemäß § 95 EisbKrV wird für ausreichend erachtet.

2. Eisenbahnkreuzung in km 20,742 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße („Neusiedlerstraße“)

Befund

Die Eisenbahnkreuzung in km 20,742 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit der Gemeindestraße „Neusiedlerstraße“ ist aufgrund des Bescheides der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 6. April 2022, RU6-E-259/010-2021, gemäß § 4 Abs. 1 Z. 4 EisbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern, wobei der Schranken als 5teiliger Vollschranken mit versetztem Schließen auszuführen ist.

Bei der querenden Straße handelt es sich um die Gemeindestraße „Neusiedlerstraße“.

Angaben zur Straße

Straßengattung:	Gemeindestraße im unbeschränkten Ortsgebiet
Breite:	beidseits der Bahn ca. 8 m
Fahrstreifen:	2
Bauliche Ausgestaltung auf der EK:	Gleistragplatten
Begleitende Verkehrsflächen:	Gehsteig beidseits der Bahn gegen E
Kreuzungswinkel:	136°
Frequenz auf der Straße:	ca. 1000 Fahrzeuge/24 h laut Angabe der Gemeinde

Im Zuge der „Neusiedlerstraße“ bestehen in beiden Fahrrichtungen die Gefahrenzeichen „Bahnübergang mit Schranken“ und Bahnbaken sowie eine Haltelinie auf der „Neusiedlerstraße“.

Im Quadranten I mündet in einem Abstand von ca. 8 m die Gemeindestraße „Bahnstraße“ in die querende Gemeindestraße ein.

Im Quadranten IV mündet in einem Abstand von ca. 4 m die Gemeindestraße „Neusiedlerstraße“ in die querende Gemeindestraße ein.

Bei der Eisenbahnkreuzung handelt es sich um die Bahnstrecke der ÖBB-Infrastruktur AG mit der Streckennummer 163 von Wiener Neustadt nach Puchberg am Schneeberg.

Angabe zur Bahn

Lage der Eisenbahnkreuzung:	Bezirk Neunkirchen, politische Gemeinde und Katastralgemeinde Grünbach am Schneeberg, km 20,742	
Anzahl der Gleise:	1	
Frequenz in 24 h (zukünftig):	durchschnittlich 53 Züge	
Örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn (zukünftig)		
	Richtung 1:	
	von km 19,828 bis km 20,165	50 km/h
	von km 20,165 bis km 20,742	55 km/h
	Richtung 2:	
	von km 22,205 bis km 21,492	50 km/h
	von km 21,492 bis km 20,742	55 km/h
Einschaltung in Richtung 1:	fahrtbewirkt	
Einschaltung in Richtung 2:	fahrtbewirkt	

Der heutigen Beurteilung liegt ein von der ÖBB-Infrastruktur AG erstellter technischer Entwurf (Kurzbericht) samt Lageplan mit Situierung der künftigen Sicherungseinrichtungen, aufbauend auf der Annahme (Vorschlag) über die künftig erforderliche Art der Sicherung, zugrunde.

Aufgrund der geplanten Lage der Andreaskreuze/Signalgeber ergibt sich eine Sperrstrecke $d_f = 20,6$ m (Fußgänger) und $d = 17,7$ m (Fahrzeugverkehr).

Gutachten

Unter Zugrundelegung einer Sperrstrecke für Fußgänger von 20,6 m und für Radfahrer samt Anhängern, Kraftfahrzeugen und Fuhrwerken von 17,7 m ergibt sich unter Berücksichtigung einer Technikzeit von einer Sekunde, einer Schließzeit der Schrankenbäume von 10 Sekunden und einer Restzeit von 6 Sekunden bei der Sicherung durch Lichtzeichen mit Vollschranken an eingleisigen Eisenbahnkreuzungen eine erforderliche Annäherungszeit, im

schlechtesten Fall, für den Fußgänger von 43 Sekunden. Für die Beurteilung ist daher die erforderliche Annäherungszeit von 43 Sekunden ausschlaggebend.

Die Berechnung der erforderlichen Schaltstreckenlänge vom Kreuzungspunkt ergibt unter Einbeziehung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten von 50 km/h und 55 km/h und der erforderlichen Annäherungszeit von 43 Sekunden

$$(VZG/3,6) \times T_{\text{erf}} = 650 \text{ m}$$

in Fahrtrichtung 1 und

unter Einbeziehung der örtlich zulässigen Geschwindigkeit von 55 km/h und der erforderlichen Annäherungszeit von 43 Sekunden

$$(VZG/3,6) \times T_{\text{erf}} = 657 \text{ m}$$

in Fahrtrichtung 2.

Aus eisenbahntechnischer Sicht besteht kein Einwand, die gegenständliche Eisenbahnkreuzung unter Zugrundelegung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten auf der Bahn, der erforderlichen Annäherungszeit, der Fahrzeugfrequenzen auf der Straße und der Schiene sowie der vorhandenen örtlichen Gegebenheiten und der Anlageverhältnisse antragsgemäß durch Lichtzeichen mit Schranken gemäß § 4 Abs. 1 Z. 4 EisbKrV zu sichern.

Bei der Beurteilung ist zu berücksichtigen, dass unter Beibehaltung des Systems für die Ein- und Ausschaltung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage und der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten für die Richtung nach Puchberg am Schneeberg die Haltestelle Grünbach am Schneeberg vor der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung liegt. Angesichts dessen sind in der Regel für die Richtung nach Puchberg am Schneeberg Sperrzeiten zu erwarten, die über 60 Sekunden liegen. Dies ist vor allem auf die erforderlichen Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgänge, die Fahrstraßenstellzeit sowie die erforderlichen Aus- und Einstiegszeiten und eventuelle Fahrplanzuwartezeiten zurückzuführen.

Die Schrankenanlage ist als fünfteiliger Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen auszuführen. Das gleichzeitige Schließen ergibt sich daraus, dass die in § 32 EisbKrV normierten Voraussetzungen nicht vollständig erfüllt sind.

Was die Anbringung der Andreaskreuze und der Lichtzeichen rechts der Bahn betrifft, so wird auf § 22 Abs. 3 EisbKrV verwiesen.

Die Anwendung der Maßnahmen im Störfall gemäß § 95 EisbKrV wird für ausreichend erachtet.

E) Erklärungen

- der Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG:

Wir behalten uns die Möglichkeit einer schriftlichen Stellungnahme innerhalb von zwei Wochen nach Zustellung der Verhandlungsschrift vor.

- der Vertreterin der Marktgemeinde Grünbach am Schneeberg:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

F) Bescheid

Der Verhandlungsleiter verkündet folgenden

Bescheid

Es wird wie folgt entschieden:

Spruch

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat Kommissionsgebühren in der Höhe von € 55,20 [2 x 2 halbe Stunden à € 13,80] innerhalb von zwei Wochen ab Rechtskraft dieses Bescheides mit dem beigeschlossenen Zahlschein an das Amt der NÖ Landesregierung zu entrichten.

Rechtsgrundlagen:

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

Begründung

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren stützt sich auf die angeführten Bestimmungen.

Rechtsmittelbelehrung

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

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

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

Hinweise:

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

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

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

Für die Landeshauptfrau
MMMag. Schadinger

Auf das Verlesen der Verhandlungsschrift wurde verzichtet.

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

Ende der Verhandlung: 10.00 Uhr

Dauer der Verhandlung: 2 halbe Stunden (2 Amtsorgane)

Unterschriften:

MMMag. Schadinger e.h.

6 Unterschriften (unleserlich)

RU6-E-3465/001-2024

Betrifft:

ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf - Puchberg am Schneeberg, km 0,000 bis km 28,205,
Vorhaben "Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn", Eisenbahnkreuzungen in km 20,398,
km 20,491, km 23,105 und km 23,434 jeweils mit einer Gemeindestraße
hier: Anträge auf Auflassung

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

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, am 26. Mai 2025
in Grünbach am Schneeberg

Beginn der Verhandlung: 10.00 Uhr

A) Anwesend

MMMag. Eduard Schadinger

als Verhandlungsleiter

Dipl.-Ing. (FH) David Ungersböck

als Amtssachverständiger für Eisenbahntechnik
und -betrieb

Ing. Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) Patrik Bürger

Sara Damjancic

Mag. Michaela Haas und

Ing. Nicolas Kuntner

als Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG

Stefanie Haindl und

Kerstin Posch

als Vertreterinnen der Marktgemeinde Grünbach
am Schneeberg

B) Gegenstand

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben „Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn“ beantragte
die ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben vom 3. September 2024 auch die Auflassung der

Eisenbahnkreuzungen in km 20,398, km 20,491, km 23,105 und km 23,434 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg jeweils mit einer Gemeindestraße.

Gemäß § 48 Abs. 1 Z. 2 Eisenbahngesetz 1957 – EisbG ist hier zu prüfen, ob das verbleibende oder das in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen den Verkehrserfordernissen entsprechen und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind.

In Fortsetzung der am 30. Jänner 2025 in Winzendorf abgehaltenen Ortsverhandlung wurde eine mündliche Verhandlung an Ort und Stelle an (§§ 40 bis 44 AVG 1991) anberaumt.

C) Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

Das Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, teilte dazu mit Schreiben vom 5. Mai 2025, Geschäftszahl: 2025-0.211.713, Folgendes mit:

„An der im Gegenstand am 26. Mai 2025 anberaumten mündlichen Verhandlung kann kein Vertreter des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, teilnehmen.

Zu den Bestrebungen der ÖBB-Infrastruktur AG die im Betreff angeführten Eisenbahnkreuzungen aufzulassen, darf Nachstehendes festgehalten werden:

Schienengleiche Eisenbahnübergänge stellen nicht nur aus Sicht des Eisenbahn- und Straßenverkehrs, sondern darüber hinaus auch aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes eine Gefahrenquelle dar. Im Sinne der Grundsätze der Gefahrenverhütung ist eine Reduzierung der Gefahrenquellen und somit auch der Anzahl der schienengleichen Eisenbahnübergänge anzustreben und werden daher diesbezügliche Bestrebungen seitens des Arbeitnehmerschutzes ausdrücklich unterstützt.

Um Übermittlung einer Kopie des Bescheides wird ersucht.“

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

1. Eisenbahnkreuzung in km 20,398 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße

Befund

Mit Schreiben vom 3. September 2024 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG (auch) die auf § 48 Abs. 1 Z. 2 EISbG gestützte Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 20,398 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße.

Die Gemeindestraße dient dem landwirtschaftlichen Verkehr sowie dem Freizeitverkehr.

Als Ersatzmaßnahme für die aufzulassende Eisenbahnkreuzung soll – entsprechend dem im Maßstab 1:500 vorgelegten Lageplan der Stoik & Partner ZT-GmbH vom 13. Dezember 2024, Ordnungsnummer 05.052-01, – links der Bahn im Bereich zwischen der Eisenbahnkreuzung in km 20,398 und dem bestehenden Güterweg etwa in km 20,430 ein unbefestigter Güterweg, welcher bis zur (zukünftigen) Eisenbahnkreuzung in km 20,412 mit einer Fahrbahnbreite von 6,0 m und in weiterer Folge bis zur Einmündung in den bestehenden Güterweg mit einer Breite von 2 m ausgeführt wird, errichtet werden.

Der neu zu errichtende Ersatzweg weist eine Länge von rund 35 m auf. Für die Ersatzmaßnahme bedarf es der Inanspruchnahme von Fremdgrund.

Nach der Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung verlängert sich der Mehrweg für den Verkehr über die nächstgelegene (zukünftige) Eisenbahnkreuzung in km 20,412 um maximal 30 m.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wird das durchgehende Streckenprofil nach Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung hergestellt werden.

Gutachten

Das alternative Wegenetz besteht aus Gemeindestraßen. Aus fachlicher Sicht entspricht das alternative Wegenetz dem Verkehrserfordernis des zu erwartenden Verkehrsaufkommens.

Die Mehrweglänge von rund 30 m ist entsprechend den Richtlinien der obersten Eisenbahnbehörde als zumutbar anzusehen. Weitergehende Ersatzmaßnahmen als im Befund angeführt sind nicht erforderlich.

2. Eisenbahnkreuzung in km 20,491 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße

Befund

Mit Schreiben vom 3. September 2024 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG (auch) die auf § 48 Abs. 1 Z. 2 EibG gestützte Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 20,491 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße.

Die Gemeindestraße dient dem landwirtschaftlichen Verkehr sowie dem Freizeitverkehr.

Als Ersatzmaßnahme für die aufzulassende Eisenbahnkreuzung dient – hinsichtlich des Fahrzeugverkehrs – das bestehende Gemeindestraßennetz.

Hinsichtlich des Fußgängerverkehrs soll als Ersatzmaßnahme für die aufzulassende Eisenbahnkreuzung – entsprechend dem im Maßstab 1:500 vorgelegten Lageplan der Stoik & Partner ZT-GmbH vom 13. Dezember 2024, Ordnungsnummer 05.052-01, – links der Bahn im Bereich zwischen der Eisenbahnkreuzung in km 20,398 und dem bestehenden Güterweg etwa in km 20,430 ein unbefestigter Güterweg, welcher bis zur (zukünftigen) Eisenbahnkreuzung in km 20,412 mit einer Fahrbahnbreite von 6,0 m und in weiterer Folge bis zur Einmündung in den bestehenden Güterweg mit einer Breite von 2 m ausgeführt wird, errichtet werden.

Nach der Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung verlängert sich der Mehrweg über die nächstgelegene Eisenbahnkreuzung in km 20,742 um maximal 850 m für den Fahrzeugverkehr und über die nächstgelegene (zukünftige) Eisenbahnkreuzung in km 20,412 für den Fußgängerverkehr um maximal 100 m.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wird das durchgehende Streckenprofil nach Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung hergestellt werden.

Gutachten

Das alternative Wegenetz besteht aus Gemeindestraßen. Aus fachlicher Sicht entspricht das alternative Wegenetz dem Verkehrserfordernis des zu erwartenden Verkehrsaufkommens.

Die Mehrweglängen von rund 100 m für Fußgänger und von 850 m für den Fahrzeugverkehr sind entsprechend den Richtlinien der obersten Eisenbahnbehörde als zumutbar anzusehen. Weitergehende Ersatzmaßnahmen als im Befund angeführt sind nicht erforderlich.

3. Eisenbahnkreuzung in km 23,105 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße

Befund

Mit Schreiben vom 3. September 2024 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG (auch) die auf § 48 Abs. 1 Z. 2 EibG gestützte Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 23,105 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße.

Die Gemeindestraße dient nur dem Zugang zur Haltestelle Grünbach-Kohlenwerk.

Als Ersatzmaßnahme für die aufzulassende Eisenbahnkreuzung soll – entsprechend dem im Maßstab 1:500 vorgelegten Lageplan der Stoik & Partner ZT-GmbH vom 13. Dezember 2024, Ordnungsnummer 03,106-01, – ein Personendurchgang in km 23,106 neu errichtet werden.

Für die Ersatzmaßnahme bedarf es der Inanspruchnahme von Fremdgrund.

Gutachten

Das alternative Wegenetz besteht aus Gemeindestraßen. Aus fachlicher Sicht entspricht das alternative Wegenetz dem Verkehrserfordernis des zu erwartenden Verkehrsaufkommens.

Der Personendurchgang als Ersatzmaßnahme für die aufzulassende Eisenbahnkreuzung wird in nahezu gleicher Lage errichtet, wodurch es kaum zu einer Mehrweglänge für Fußgänger kommt.

Weitergehende Ersatzmaßnahmen als im Befund angeführt sind nicht erforderlich.

4. Eisenbahnkreuzung in km 23,434 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße

Befund

Mit Schreiben vom 3. September 2024 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG (auch) die auf § 48 Abs. 1 Z. 2 EISB-G gestützte Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 23,434 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße.

Die Gemeindestraße dient der Erschließung eines Siedlungsgebietes sowie dem land- und forstwirtschaftlichen Verkehr.

Als Ersatzmaßnahme für die aufzulassende Eisenbahnkreuzung soll – entsprechend dem im Maßstab 1:500 vorgelegten Lageplan der Stoik & Partner ZT-GmbH vom 13. Dezember 2024, Ordnungsnummer 05.012-01, – eine Unterführung in km 23,325 mit einer Fahrbahnbreite von 6,0 m zuzüglich von Bogenzuschlägen errichtet werden.

Für die Ersatzmaßnahme bedarf es der Inanspruchnahme von Fremdgrund.

Nach der Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung verlängert sich der Mehrweg für den Verkehr über die neu zu errichtende Unterführung in km 23,325 um maximal 150 m.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wird das durchgehende Streckenprofil nach Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung hergestellt werden.

Gutachten

Das alternative Wegenetz besteht aus Gemeindestraßen. Aus fachlicher Sicht entspricht das alternative Wegenetz dem Verkehrserfordernis des zu erwartenden Verkehrsaufkommens.

Die Mehrweglänge von rund 150 m ist entsprechend den Richtlinien der obersten Eisenbahnbehörde als zumutbar anzusehen. Weitergehende Ersatzmaßnahmen als im Befund angeführt sind nicht erforderlich.

E) Erklärungen

- der Vertreterin der Marktgemeinde Grünbach am Schneeberg und der Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

F) Bescheid

Der Verhandlungsleiter verkündet folgenden

Bescheid

Es wird wie folgt entschieden:

Spruch

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat Kommissionsgebühren in der Höhe von **€ 110,40** [2 x 4 halbe Stunden à € 13,80] innerhalb von zwei Wochen ab Rechtskraft dieses Bescheides mit dem beigeschlossenen Zahlschein an das Amt der NÖ Landesregierung zu entrichten.

Rechtsgrundlagen:

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

Begründung

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren stützt sich auf die angeführten Bestimmungen.

Rechtsmittelbelehrung

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

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

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

Hinweise:

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

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

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

Für die Landeshauptfrau
MMMag. Schadinger

Auf das Verlesen der Verhandlungsschrift wurde verzichtet.

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

Ende der Verhandlung: 12.00 Uhr

Dauer der Verhandlung: 4 halbe Stunden (2 Amtsorgane)

Unterschriften:

MMMag. Schadinger e.h.

6 Unterschriften (unleserlich)



NÖ Gebietsbauamt Wiener Neustadt II, 2700

Abteilung Verkehrsrecht

Beilagen
GBA-S-824/005-2025 --
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

E-Mail: post.gba2@noel.gv.at	
Fax: 02622/9025-45200	Bürgerservice: 02742/9005-9005
Internet: www.noel.gv.at	- www.noel.gv.at/datenschutz

Bezug	Bearbeitung	(0 26 22) 9025	Durchwahl	Datum
RU6-E-3465/001-2024	Dipl.-Ing. David Ungersböck	45211		27. Mai 2025

Betrifft
ÖBB-Strecke "Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn", Eisenbahnkreuzungen im km 24,066, km 27,100 und km 27,683 jeweils mit einer Gemeindestraße, Anträge auf Auflassung, Gutachten

EISENBAHNTECHNISCHES GUTACHTEN

1. Befund:

Mit Schreiben vom 3. September 2024 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG (auch) die auf § 48 Abs. 1 Z. 2 EisbG gestützte Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 27,100 der ÖBB- Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße.

Die Gemeindestraße dient vorwiegend der Erschließung eines Holzlagerplatzes sowie eines Campingplatzes.

Als Ersatzmaßnahme für die aufzulassende Eisenbahnkreuzung soll – entsprechend dem im Maßstab 1:500 vorgelegten Lageplan der Stoik & Partner ZT-GmbH vom 13. Dezember 2024, Ordnungsnummer 05.032-01, – links der Bahn im Bereich zwischen den Eisenbahnkreuzungen in km 27,100 und in km 27,518 ein staubfrei befestigter Güterweg mit einer Fahrbahnbreite von 3,5 bzw. 4,8 m errichtet werden. Der Weg weist eine Länge von

rund 420 m auf. Für die Ersatzmaßnahme bedarf es der Inanspruchnahme von Fremdgrund.

Nach der Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung verlängern sich der Mehrweg für den Fußgängerverkehr über die nächstgelegene Eisenbahnkreuzung in km 27,252 um maximal 320 m und jener für den Fahrzeugverkehr über die Eisenbahnkreuzung in km 27,518 um maximal 900 m.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wird das durchgehende Streckenprofil nach Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung hergestellt werden.

2. Gutachten:

Das alternative Wegenetz besteht aus Gemeindestraßen und der B26. Aus fachlicher Sicht entspricht das alternative Wegenetz bis auf die Aufstelllänge der Gemeindestraße zwischen der EK in 27,518 und der B26 dem Verkehrserfordernis des zu erwartenden Verkehrsaufkommens.

Die Mehrweglänge von maximal 900 m für den Fahrzeugverkehr und 320 m für den Fußgängerverkehr ist entsprechend den Richtlinien der obersten Eisenbahnbehörde als zumutbar anzusehen.

Die nutzbare Aufstelllänge für den Verkehr bei der EK in km 27,518 zwischen der EK und der B26 beträgt rd. 9m. Durch die Auflassung der EK in km 27,100 ist mit einem erhöhten Schwerverkehrsaufkommen über die EK in km 27,518 zu rechnen. Gem. §96 Abs. 1 Zi. 5 ist verboten das Übersetzen der Eisenbahnkreuzung zu versuchen, wenn nach der Lage des Straßenverkehrs ein Anhalten auf der Eisenbahnkreuzung erforderlich werden könnte. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Verhaltensbestimmung beim Ausfahren in die B26 von sämtlichen Verkehrsteilnehmern eingehalten werden können, wodurch die Errichtung eines Fluchtstreifens mit einer Aufstelllänge von mind. 20m als notwendig erachtet wird.

Dipl.-Ing. U n g e r s b ö c k

(Amtssachverständiger für Verkehrstechnik)



Dieses Schriftstück wurde amtssigniert.
Hinweise finden Sie unter:

www.noe.gv.at/amtssignatur



NÖ Gebietsbauamt Wiener Neustadt II, 2700

Abteilung Verkehrsrecht

Beilagen
GBA-S-824/007-2025 --
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

E-Mail: post.gba2@noel.gv.at
Fax: 02622/9025-45200 Bürgerservice: 02742/9005-9005
Internet: www.noel.gv.at - www.noel.gv.at/datenschutz

Bezug	Bearbeitung	(0 26 22) 9025	Datum
RU6-E-3465/001-2024	Dipl.-Ing. David Ungersböck	Durchwahl 45211	30. Juli 2025

Betrifft
ÖBB-Strecke "Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn", Eisenbahnkreuzungen in km 12,911 und im km 14,012 jeweils mit einer Gemeindestraße, Anträge auf Auflassung, Verhandlung

Mit Schreiben vom 07. Juli 2025 wird seitens der Abteilung RU6 des Amtes der NÖ Landesregierung um Erstattung von Befund und Gutachten zur Eingabe vom 27. Juni 2025 der ÖBB-Infrastruktur AG ersucht.

1. Teilauflassung der Eisenbahnkreuzung in km 14,012 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße

Befund

Mit Schreiben vom 27. Juni 2025 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG die auf § 48 Abs. 1 Z. 2 EisbG gestützte Teilauflassung der Eisenbahnkreuzung in km 14,012 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße für den Fahrzeugverkehr. Die Eisenbahnkreuzung soll zu einer Fußgänger-EK rückgebaut werden.

Für den Fahrzeugverkehr soll als Ersatz für die aufzulassende Eisenbahnkreuzung das bestehende Gemeindestraßennetz sowie die L4075 und die L4111 dienen.

Nach der Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung für den Fahrzeugverkehr verlängert sich der Mehrweg über die Eisenbahnkreuzung in km 13,407 und den „Römerweg“ rechts der Bahn um maximal 2100 m bzw. über die L4075 und L4111 um maximal 2990 m.

Gutachten

Das alternative Wegenetz besteht aus Gemeindestraßen und der L4075 und L4111. Aus fachlicher Sicht entspricht das alternative Wegenetz dem Verkehrserfordernis des zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Die Mehrweglänge für den Fahrzeugverkehr über die Eisenbahnkreuzung in km 13,407 und den „Römerweg“ rechts der Bahn mit maximal 2100 m bzw. über die L4075 und L4111 mit maximal 2990 m ist entsprechend den Richtlinien der obersten Eisenbahnbehörde als zumutbar anzusehen. Weitergehende Ersatzmaßnahmen sind nicht erforderlich.

2. Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 14,012 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße

Befund

Es ist beabsichtigt, die gegenständliche Eisenbahnkreuzung für den Fußgängerverkehr rückzubauen.

Bei der querenden Straße handelt es sich um eine Gemeindestraße.

Angaben zur Straße

Straßengattung:	Gemeindestraße im uneingeschränkten Freiland
Breite:	beidseits 3,0 m
Fahrstreifen:	-
Bauliche Ausgestaltung auf der EK:	Holzbedielung
Begleitende Verkehrsflächen:	keine
Kreuzungswinkel:	80°
Frequenz auf der Straße:	weniger als 50 Fußgänger/24 h (geschätzt)

Bei der Eisenbahnkreuzung handelt es sich um die Bahnstrecke der ÖBB-Infrastruktur AG mit der Streckennummer 163 von Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg.

Angabe zur Bahn

Lage der Eisenbahnkreuzung:	Bezirk Wiener Neustadt, politische Gemeinde Willendorf, KG Willendorf, niveaugleich auf km 14,012
Anzahl der Gleise:	1
Frequenz in 24h:	ca. 53 Züge
Örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn:	

Richtung 1	
von km 13,480 bis km 14,012	75 km/h
Richtung 2	
von km 15,486 bis km 14,012	75 km/h

Vorhandene Sichträume:	Quadrant I:	300 m
	Quadrant II:	300 m
	Quadrant III:	100 m
	Quadrant IV:	100 m

Der heutigen Beurteilung liegt ein von den ÖBB-Infrastruktur AG erstellter technischer Entwurf (Kurzbericht) samt Lageplan mit Situierung der künftigen Sicherungseinrichtungen, aufbauend auf der Annahme (Vorschlag) über die künftig erforderliche Art der Sicherung, zugrunde.

Aufgrund der geplanten Lage der Andreaskreuze ergibt sich eine Sperrstrecke $d_F = 6,7$ m (Fußgänger).

Gutachten

Unter Zugrundelegung einer Sperrstrecke für Fußgänger von 6,7 m ergibt sich bei der Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes an eingleisigen Eisenbahnkreuzungen eine erforderliche Annäherungszeit, im schlechtesten Fall, für Fußgänger von 11 Sekunden. Für die Beurteilung ist daher die erforderliche Annäherungszeit von 11 Sekunden ausschlaggebend.

Unter Berücksichtigung der zulässigen Geschwindigkeit von 75 km/h und der erforderlichen Annäherungszeit von 11 Sekunden resultiert daraus ein erforderlich Sichtraum von

$$(VZG/3,6) \times T_{\text{erf}} = 230 \text{ m}$$

in beide Fahrrichtungen.

Aus eisenbahntechnischer Sicht besteht kein Einwand, die gegenständliche EK unter Zugrundelegung der vorhandenen Sichträume, der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten, der Fahrzeugfrequenzen auf der Straße und auf der Schiene sowie der vorhandenen Gegebenheiten und der Anlageverhältnisse in den Quadranten I und II gemäß § 4 Abs. 1 Z. 1 leg.cit. durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes und in den Quadranten III und IV durch die Sicherungsart „Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus“ gemäß § 4 Abs. 1 Z 2 EiskrV zu sichern.

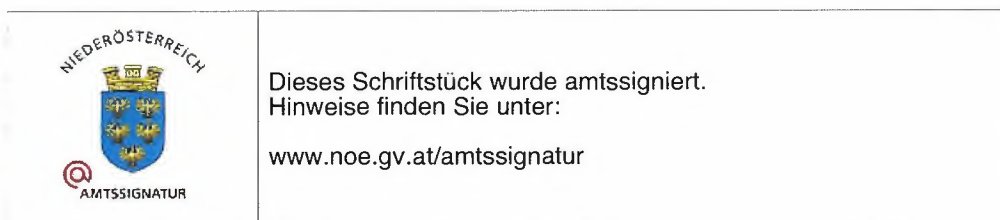
Zur Erhöhung der Sicherheit ist beidseits der Bahn eine Umlaufsperrung als zusätzliches Hindernis anzubringen.

Damit der gegenständliche Weg über die Eisenbahnkreuzung ausschließlich von Fußgängerverkehr frequentiert wird, sind die Verkehrszeichen gemäß § 52 Z. 17 StVO 1960 „Gehweg“ beidseits der Eisenbahnkreuzung aufzustellen. Die Aufhebung des Gehweges hat analog den Verkehrszeichen gemäß § 52 Z 22a StVO 1960 „Ende des Gehweges“ an der Rückseite der oben angeführten Straßenverkehrszeichen zu erfolgen. Die erforderliche Verordnung ist durch die Gemeinde Willendorf bei der Bezirkshauptmannschaft Neunkirchen zu erwirken.

Als Ausführungsfrist wird der Zeitraum bis zum 31. Dezember 2027 als angemessen erachtet.

Die Anwendung der Maßnahmen im Störfall gemäß § 95 EisebKrV wird für ausreichend angesehen.

Dipl.-Ing. U n g e r s b ö c k
(Amtssachverständiger für Verkehrstechnik)





NÖ Gebietsbauamt Wiener Neustadt II, 2700

Abteilung Verkehrsrecht

GBA-S-824/010-2025
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

Beilagen
--

E-Mail: post.gba2@noel.gv.at
Fax: 02622/9025-45200 Bürgerservice: 02742/9005-9005
Internet: www.noel.gv.at - www.noel.gv.at/datenschutz

Bezug	Bearbeitung	(0 26 22) 9025	Durchwahl	Datum
RU6-E-3465/001-2025	Dipl.-Ing. David Ungersböck	45211		30. Juli 2025

Betrifft
ÖBB-Strecke "Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn", Eisenbahnkreuzungen in km
20,742 jeweils mit einer Gemeindestraße, Stellungnahme

EISENBAHNTECHNISCHE STELLUNGNAHME

Mit Schreiben vom 03. Juli 2025 ersucht die Abteilung RU6 des Amtes der NÖ Landesregierung um Abgabe einer Stellungnahme zur Frage, ob angesichts des Vorbringens der ÖBB-Infrastruktur AG vom 27. Juni 2025 das am 26. Mai 2025 in Grünbach am Schneeberg erstattete Gutachten vollinhaltlich aufrechterhalten wird.

Entgegen der Angabe im Befund der VHS vom 26. Mai 2025 beträgt die Fahrbahnbreite der querenden Straße rechts der Bahn rd. 5,0m und links der Bahn rd. 5,5m.

Die im Quadranten IV in einem Abstand von ca. 4m zur nächst gelegenen Schienen einmündende Gemeindestraße „Neusiedlerstraße“ weist eine Fahrbahnbreite von rd. 2,7m auf.

Wie bereits im Gutachten vom 26. Mai 2025 angeführt ist die Schrankenanlage ist als fünfteiliger Vollschranken mit **gleichzeitigem Schließen** auszuführen.

Das gleichzeitige Schließen ergibt sich daraus, dass die in § 32 EisbKrV normierten Voraussetzungen für ein versetztes schließen über die Fahrbahn nicht erfüllt sind.

Dipl.-Ing. U n g e r s b ö c k
(Amtssachverständiger für Verkehrstechnik)



Dieses Schriftstück wurde amtssigniert.
Hinweise finden Sie unter:

www.noe.gv.at/amtssignatur



NÖ Gebietsbauamt Wiener Neustadt II, 2700

Abteilung Verkehrsrecht

GBA-S-824/005-2025
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

Beilagen
--

E-Mail: post.gba2@noel.gv.at
Fax: 02622/9025-45200 Bürgerservice: 02742/9005-9005
Internet: www.noel.gv.at - www.noel.gv.at/datenschutz

Bezug	Bearbeitung	(0 26 22) 9025	Durchwahl	Datum
RU6-E-3465/001-2024	Dipl.-Ing. David Ungersböck	45211		02. September 2025

Betrifft
ÖBB-Strecke "Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn", Eisenbahnkreuzungen im km 24,066, km 27,100 und km 27,683 jeweils mit einer Gemeindestraße, Anträge auf Auflassung, Gutachten

EISENBAHNTECHNISCHES GUTACHTEN

1. Allgemeines:

Mit Eingabe vom 27. Juni 2025 teilte die ÖBB-Infrastruktur AG mit, dass beabsichtigt sei, zwischen der Eisenbahnkreuzung in km 27,518 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße und der L B26 einen Fluchtbereich zu errichten. Das Gutachten vom 27. Mai 2025 wird zufolge der adaptierten Unterlagen überarbeitet.

2. Befund:

Mit Schreiben vom 3. September 2024 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG (auch) die auf § 48 Abs. 1 Z. 2 EisbG gestützte Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 27,100 der ÖBB- Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße.

Die Gemeindestraße dient vorwiegend der Erschließung eines Holzlagerplatzes sowie eines Campingplatzes.

Als Ersatzmaßnahme für die aufzulassende Eisenbahnkreuzung soll – entsprechend dem im Maßstab 1:500 vorgelegten Lageplan der Stoik & Partner ZT-GmbH vom 13. Dezember 2024, Ordnungsnummer 05.032-01, – links der Bahn im Bereich zwischen den Eisenbahnkreuzungen in km 27,100 und in km 27,518 ein staubfrei befestigter Güterweg mit einer Fahrbahnbreite von 3,5 bzw. 4,8 m errichtet werden. Der Weg weist eine Länge von rund 420 m auf. Für die Ersatzmaßnahme bedarf es der Inanspruchnahme von Fremdgrund.

Ferner soll – entsprechend dem im Maßstab 1:500 vorgelegten Lageplan sowie der im Maßstab 1:100 vorgelegten Querprofile 1 und 2 der Stoik & Partner ZT-GmbH vom 24. Juni 2025 im Zuge der L B26 ein Fluchtbereich mit einer Aufstelllänge von 20m und Breite von 3,5m errichtet werden.

Nach der Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung verlängert sich der Mehrweg für den Fußgängerverkehr über die nächstgelegene Eisenbahnkreuzung in km 27,252 um maximal 320 m und jener für den Fahrzeugverkehr über die Eisenbahnkreuzung in km 27,518 um maximal 900 m.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wird das durchgehende Streckenprofil nach Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung hergestellt werden.

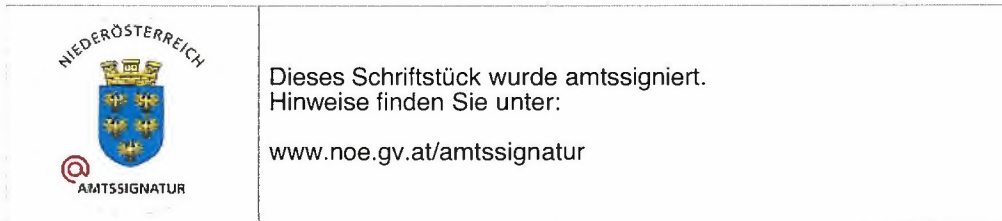
3. Gutachten:

Das alternative Wegenetz besteht aus Gemeindestraßen und der L B26. Aus fachlicher Sicht entspricht das alternative Wegenetz der Gemeindestraße zwischen der EK in 27,518 und der L B26 dem Verkehrserfordernis des zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Die Mehrweglänge von maximal 900 m für den Fahrzeugverkehr und 320 m für den Fußgängerverkehr ist entsprechend den Richtlinien der obersten Eisenbahnbehörde als zumutbar anzusehen.

Weitergehende Ersatzmaßnahmen als die im Befund angeführten sind nicht erforderlich.

Dipl.-Ing. U n g e r s b ö c k

(Amtssachverständiger für Verkehrstechnik)





Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

Abteilung Verkehrsrecht

Beilagen

GS1-UG-722/001-2025
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

E-Mail: post.gs1@noel.gv.at	
Fax: 02742/9005-12875	Bürgerservice: 02742/9005-9005
Internet: www.noel.gv.at	- www.noel.gv.at/datenschutz

Bezug	Bearbeitung	(0 27 42) 9005	Durchwahl	Datum
RU6-E-3465/001-2024	Dr. Manfred Radlherr	12884		30. September 2025

Betrifft
ÖBB-Strecken

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

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

Sehr geehrte Damen und Herren!

Mit Schreiben vom 21.8.2025 übermittelt die Behörde eine Eingabe der ÖBB-Infrastruktur AG vom 17. Juli 2025 mit der Frage, ob die im Gutachten vom 19. März 2025 enthaltenen Ausführungen dahingehend vollinhaltlich aufrechterhalten werden. Mit Schreiben vom 30.9.2025 übermittelt die Behörde im Nachtrag zum ha. Schreiben vom 21. August 2025 die mit E-Mail der ÖBB-Infrastruktur AG vom 29. September 2025 vorgelegten Unterlagen.

Befund:

TAS SV GmbH „Puchbergerbahn Bestandsattraktivierung
Ergänzende Untersuchungen zum Park&Ride und Auskünfte zur Gebäudenutzung“ vom 24.09.2025 (auszugsweise):

„...“

Die gegenständliche schalltechnische Untersuchung geht einerseits auf die Fragestellung des humanmedizinischen Sachverständigen zur Beurteilung der Park&Ride-Anlagen am Bahnhof Bad Fischau-Brunn und am Bahnhof Willendorf ein und beinhaltet andererseits eine Präzisierung zur Gebäudenutzung an einem Objekt in Bad Fischau-Brunn.

...

Zur Ermittlung der beurteilungsrelevanten Immissionen der Vorgänge werden im Bereich des Bahnhofs Willendorf sowie am Bahnhof Bad Fischau-Brunn nunmehr die Pkw- und Busfahrten auf dem Grundstück der ÖBB inklusive der Einbindung ins öffentliche Netz berücksichtigt.

Die Emissionen der Bus-Fahrbewegungen wurden auf Grund von aktuellen Messdaten der Buslärmstudie [2] auf $L_{w,A'} = 53$ dB/m für einen Vorgang pro Stunde angepasst.

Auf die Anbringung von Anpassungswerten für Parkvorgänge wird verzichtet, da diese als ortsüblich eingestuft werden können. Dies vor dem Hintergrund, dass es bestehende Park&Ride-Anlagen (P&R) an beiden Standorten gibt.

...

2.1.1 P&R-Nullvariante

Reduktion der Immissionen auf Grund des Wegfallens des Anpassungswertes, der gemäß Parkplatzlärmstudie mit 4 dB berücksichtigt worden war. Reduktion der Immissionen in Willendorf auf Grund der aktualisierten Modellierung.

2.1.2 P&R-Prognose

Reduktion der Immissionen auf Grund des Wegfallens des Anpassungswertes, der gemäß Parkplatzlärmstudie mit 4 dB berücksichtigt worden war. Reduktion der Immissionen auf Grund der aktualisierten Modellierung. Reduktion der Emissionen auf Grundlage aktueller Erhebungen [2] und der Reduktion der Fahrgeschwindigkeit der Busse auf (realistische 30 km/h).

Unverändert werden nach wie vor die Vorbelastung durch den Straßenverkehr sowie nunmehr ergänzend die Immissionen aus dem Schienenverkehr (Nullvariante) betrachtet.

...

Für die durchgeführten Berechnungen wurde das Modell der Nullvariante herangezogen. Die Immissionen werden für die in der Stellungnahme [3] zitierten Gebäude ermittelt. Nachstehend werden die Fassadenbereiche mit den größten Auswirkungen der jeweiligen Darstellung gezeigt.

...

Ableitbare Veränderung unter Berücksichtigung der Nullvariante des

Vorhabens

Betrachtet man nunmehr auch die Immissionen des Bahnverkehrs als Teil der ortsüblichen Immissionen, so zeigt sich Folgendes.

Die Werte des L_n entsprechen den Ergebnissen der Tabellen auf Seite 24 bis 37, wobei konservativ – in Bezug auf die Veränderung – der berücksichtigte k-Faktor der 2-dB-Betrachtung von 1 dB nicht enthalten ist.

Tabelle 3: Ergebnisse der Berechnungen zur Nullvariante Bahn, Veränderung der Gesamtimmissionen

Objekt	Ge-schoß	Rich-tung	Fassade	NV Bahn		Gesamtimmissionen				Veränderung Gesamt	
				L _{den}	L _n	Referenzfall		Planfall		L _{den}	L _n
						L _{den}	L _n	L _{den}	L _n		
78	EG	SW	A	56,5	46,8	56,8	47,2	56,9	47,4	0,1	0,2
1302	1.OG	O	G	43,7	36,3	45,5	37,6	45,9	38,1	0,4	0,5
1514	EG	S	B	40,9	33,5	46,6	38,3	46,9	38,7	0,3	0,4
1515	EG	N	E	47,8	40,4	49,8	41,9	50,5	42,7	0,7	0,8
1517	1.OG	N	F	46,4	39,0	47,5	39,8	48,3	40,7	0,8	0,9
1518	EG	N	F	46,9	39,5	48,9	41,0	49,8	42,1	0,9	1,1

Objekt	Ge-schoß	Rich-tung	Fassade	NV Bahn		Gesamtimmissionen				Veränderung Gesamt	
				L _{den}	L _n	Referenzfall		Planfall		L _{den}	L _n
						L _{den}	L _n	L _{den}	L _n		
1519	1.OG	N	C	47,6	40,2	49,4	41,6	50,5	42,7	1,1	1,1
1545	1.OG	N	D	48,6	41,2	50,6	42,7	50,8	43,0	0,2	0,3
1546	1.OG	S	A	38,7	31,3	59,3	50,6	59,3	50,6	0,0	0,0

Die maximale Veränderung errechnet sich für das ungünstigste Objekt in Willendorf (Objekt 1519, Nordfassade, 1. OG) mit 1,1 dB.

Zusammenfassung Park&Ride-Anlage

Für die Park&Ride-Anlagen in Willendorf und Bad Fischau-Brunn zeigt sich, dass die zu erwartende Veränderung der Gesamtsituation (Beurteilungspegel) in den Nachstunden bei maximal rd. 1 dB zu erwarten ist. Zur Einhaltung der prognostizierten Werte ist die folgende Maßnahme umzusetzen:

- Geschwindigkeitsreduktion der Bus-Fahrbewegungen von den theoretisch möglichen 50 km/h auf 30 km/h.

ERGÄNZENDE AUSKUNFT – GEBÄUDENUTZUNG

Auf Anfrage bei der Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn wurde vom Bauamtsleiter mitgeteilt, dass es sich beim ausgewiesenen Objekt Nummer 1 auf der Parzelle 722 (Wiener Neustädter-Straße, 2721 Bad Fischau) um ein Verwaltungsgebäude für die Kläranlage handelt und in dem Objekt keine ständige Wohnnutzung besteht.

Gemäß Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV gilt als maßgebliche Immissionspunkt die Fassaden bzw. Geschoß der umliegenden Wohnobjekte mit ständiger Wohnnutzung. Demnach ist eine weiterführende Beurteilung für das Objekt Nummer 1 auf der Parzelle 722 nicht erforderlich.

...“

Stellungnahme der ÖBB Infra vom 24.9.2025:

„...“

Stellungnahme Höchstgeschwindigkeit P & R - Anlagen / Vorplätze

Die ÖBB-Infrastruktur AG beabsichtigt im Zuge des Vorhabens „Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn“ die Errichtung von Park&Ride-Anlagen in den Verkehrsstationen Bad Fischau-Brunn, Urschendorf, Willendorf, Grünbach am Schneeberg und Grünbach Kohlenwerk. Weiters ist im Rahmen der Vorplatz- und P&R-Anlagengestaltung in Bad Fischau-Brunn und Willendorf eine Busanlehung berücksichtigt.

Für diese Anlagen wird eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bei den zuständigen Behörden beantragt.

...“

Stellungnahme:

Eingangs ist festzustellen, dass die Prüfung der Plausibilität der vorgelegten lärmtechnischen Berechnung der TAS dem lärmtechnischen ASV obliegt.

Vorbehaltlich der lärmtechnischen Plausibilitätsprüfung kann zur Frage der Behörde, ob das umweltmedizinische Gutachten vom 19.3.2025 vollinhaltlich aufrecht bleibe, folgendes ausgeführt werden:

Zu Seite 26+27 Schienenverkehrslärm:

„...Diese Prüfung zeigt, dass es ein Wohnobjekt gibt, bei dem keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten ist, an denen aber trotzdem eine deutliche Erhöhung des einwirkenden Schienenverkehrslärms zu beobachten ist.

Aus fachlicher Sicht ist es erforderlich, überall dort, wo aufgrund des

gegenständlichen Projekts Erhöhungen des Schienenverkehrslärms um mehr als 3,0 dB zu erwarten sind und die Grenzwerte von $L(\text{Tag}) = 60 \text{ dB}$ und $L(\text{Nacht}) = 50 \text{ dB}$ eingehalten bleiben aber der „No Observed Effect Level“ (insbesondere bezogen auf den L_{night} , außen) überschritten wird, Maßnahmen in Form von Schallschutz zu ergreifen. Dies dient dem Schutz der dort Wohnenden vor erheblich belästigenden Einwirkungen aufgrund der faktischen Änderung der tatsächlichen örtlichen schienenverkehrsbezogenen Geräuschverhältnisse.

Im konkreten Fall wurden für das Objekt 1 entsprechende Erhöhungen prognostiziert.“

In der ergänzenden Stellungnahme der TAS wurde dazu folgendes mitgeteilt:

„Auf Anfrage bei der Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn wurde vom Bauamtsleiter mitgeteilt, dass es sich beim ausgewiesenen Objekt Nummer 1 auf der Parzelle 722 (Wiener Neustädter-Straße, 2721 Bad Fischau) um ein Verwaltungsgebäude für die Kläranlage handelt und in dem Objekt keine ständige Wohnnutzung besteht.

Gemäß Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung – SchIV gilt als maßgebliche Immissionspunkt die Fassaden bzw. Geschoß der umliegenden Wohnobjekte mit ständiger Wohnnutzung. Demnach ist eine weiterführende Beurteilung für das Objekt Nummer 1 auf der Parzelle 722 nicht erforderlich.“

Durch die Klarstellung der Nutzung des Objekt 1 sind daher keine weiterführenden Schallschutzmaßnahmen erforderlich, dieser Punkt kann daher entfallen.

Zu Seite 33 + 34 Park&Ride Anlagen:

„In weiterer Folge werden die Objekte dargestellt, an denen die straßenverkehrsbedingten Schallpegelerhöhungen durch das ggst. eingereichte Projekt mehr als 3 dB betragen (Anm.: die genaue Auflistung von Geschoss/Richtung und Fassade kann dem schalltechnischen Projekt entnommen werden) – in Klammer werden die zugehörigen Prognosewerte für L_{night} / korrespondierende höchste Veränderung nachts dargestellt:

78	(43 dB / 6,0 dB)
1302	(42 dB / 3,1 dB)
1514	(40 dB / 5,3 dB)
1515	(42 dB / 6,9 dB)
1517	(40 dB / 8,6 dB)

1518 (43 dB / 8,0 dB)

1519 (44 dB / 7,8 dB)

1545 (45 dB / 7,8 dB)

1546 (hier wurden auch Grenzwertüberschreitungen prognostiziert)

Aus fachlicher Sicht ist es erforderlich, überall dort, wo aufgrund des gegenständlichen Projekts Erhöhungen des Straßenverkehrslärms um mehr als 3,0 dB zu erwarten sind und die Grenzwerte von $L(\text{den}) = 60 \text{ dB}$ und $L(\text{night}) = 50 \text{ dB}$ eingehalten bleiben aber der „No Observed Effect Level“ (insbesondere bezogen auf den $L(\text{night, außen})$) überschritten wird, Maßnahmen in Form von Schallschutz zu ergreifen. Dies dient dem Schutz der dort Wohnenden vor erheblich belästigenden Einwirkungen aufgrund der projektbedingten faktischen Änderung der tatsächlichen örtlichen straßenverkehrsbezogenen Geräuschverhältnisse.“

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen auf Seite 31 des umweltmedizinischen Gutachtens:

„Wie in diesen Tabellen ersichtlich ist, wurden Veränderungen des verkehrsbedingten Schalls von bis zu 8,6 dB prognostiziert. Derartige Pegeldifferenzen sind vom normal empfindenden Menschen durchaus als Änderungen des Lautheitseindrucks wahrnehmbar, diese rund 9 dB entsprechen dabei in der Wahrnehmung beinahe einer Verdoppelung des Lautheitseindrucks (bezogen auf straßenverkehrsbedingte Geräusche).

Einschränkend ist dazu prinzipiell festzuhalten, dass die Darstellung sich auf verkehrsbedingte Geräusche beschränkt, eine „ortsübliche energieäquivalente Umgebungsgeräuschsituation“, die auch andere Schallquellen abbildet, wurde nicht dargestellt. Wenn in den dargestellten Bereichen also auch andere Schallquellen maßgeblich Einfluss auf die Umgebungsgeräuschsituation haben, ist es durchaus möglich, dass die Wahrnehmbarkeit dieser Veränderung der verkehrsbedingten Geräusche geringer ausfällt.“

Dazu wird in der schalltechnischen Ergänzung der TAS folgendes ausgeführt:

„Betrachtet man nunmehr auch die Immissionen des Bahnverkehrs als Teil der ortsüblichen Immissionen, so zeigt sich Folgendes.

...

Die maximale Veränderung errechnet sich für das ungünstigste Objekt in Willendorf (Objekt 1519, Nordfassade, 1. OG) mit 1,1 dB.

...

Für die Park&Ride-Anlagen in Willendorf und Bad Fischau-Brunn zeigt sich, dass die zu erwartende Veränderung der Gesamtsituation (Beurteilungspegel) in den Nachstunden bei maximal rd. 1 dB zu erwarten ist.“

Aus fachlicher Sicht ist dazu festzustellen, dass Veränderungen der Umgebungsgeräuschsituation von bis zu 1 dB vom gesunden, normal empfindenden Menschen in seiner üblichen Lebensumgebung nicht sicher als Änderung des Lautheitseindrucks wahrgenommen werden können (siehe dazu Ausführungen auf Seite 21 + 22 in der umweltmedizinischen Stellungnahme).

Vorbehaltlich der Plausibilitätsprüfung durch den lärmtechnischen ASV konnte also gezeigt werden, dass die Veränderung der bestehenden, ortsüblichen Umgebungsgeräuschsituation, die auch die bestehenden, ortsüblichen Schienenverkehrsimmissionen berücksichtigt, durch die geplanten Park&Ride Anlagen bis zu rund 1 dB und damit deutlich unter 3 dB betragen wird. Es sind daher unter Berücksichtigung der ergänzenden Stellungnahme der TAS für o.g. Wohnobjekte keine weiterführenden Schallschutzmaßnahmen erforderlich, dieser Punkt kann daher entfallen.

Aufgrund der ergänzenden schalltechnischen Stellungnahme der TAS und dem daraus abgeleiteten Entfall der zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen ist eine weiterführende Auseinandersetzung mit der Eingabe der ÖBB-Infra vom 17.7.2025 aus ho. Sicht als nicht erforderlich anzusehen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. R a d l h e r r



Dieses Schriftstück wurde amtssigniert.
Hinweise finden Sie unter:

www.no.e.gv.at/amtssignatur



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

Abteilung Verkehrsrecht

Beilagen
BD4-FB-561/001-2024
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

E-Mail: post.bd4@noel.gv.at	
Fax: 02742/9005-14985	Bürgerservice: 02742/9005-9005
Internet: www.noel.gv.at	- www.noel.gv.at/datenschutz

Bezug	Bearbeitung	(0 27 42) 9005 Durchwahl	Datum
RU6-E-3465/001-2024	Dipl.-Ing. Dr. Florian Ehrlich	14577	11. November 2025

Betrifft
ÖBB-Infrastruktur AG, Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn, Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung der Puchbergerbahn samt wasserrechtlicher und forstrechtlicher Bewilligung, bautechnische Stellungnahme zu den Nachreichunterlagen

BAUTECHNISCHE STELLUNGNAHME

1. Allgemeines

Mit Eingabe vom 03. September 2024 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG bei der Landeshauptfrau von Niederösterreich die Erteilung

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

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

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

Am 30.01.2025 fand eine mündliche Verhandlung zur Erlangung einer eisenbahnrechtlichen Baubewilligung statt. Aus bautechnischer Sicht konnte im Rahmen der Verhandlung kein abschließendes Gutachten abgegeben werden, weil Ergänzungen in den Unterlagen erforderlich waren.

Mit Schreiben vom 31.01.2025 wurden seitens der Konsenswerberin nachfolgende Regelwerke vorgelegt:

- ÖBB-Regelwerks 08.01.04. „Dynamische Berechnung von Eisenbahnbrücken“
- ÖBB-Regelwerks 11.01 „Anforderungen an Hochbauten“
- ÖBB-Regelwerks 03.01.14 „Bahnsteigzugang/Treppeneinhausungen“
- ÖBB-Regelplanes 08.01.00.60 (Geländerhöhen)

Mit Schreiben vom 13.03.2025 wurden seitens der Konsenswerberin nachfolgende Unterlagen vorgelegt:

- Nachreichunterlagen „Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn Eisenbahnrechtliches Einreichprojekt (RU6-E-3465/001-2024)“, datiert mit 13.03.2025

2. Befund

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

3. Stellungnahme

Zu den in der Verhandlung vom 30.01.2025 vorgebrachten erforderlichen Ergänzungen in den Unterlagen und den vorgebrachten Regelwerken kann wie folgt Stellung bezogen werden:

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

Hochbau:

1. Aus den Nachreichunterlagen vom 13.03.2025 ist ersichtlich, dass beabsichtigt ist, die Fußbodenniveaus der angeführten Gebäude
 - Technikgebäude Bad Fischau, km 5,260

- Bahnhof Winzendorf, km 10,545.
- Technikgebäude Willendorf, km 15,278
- Technikgebäude Puchberg, km 27,850

über den Anschlaglinien des hundertjährigen Hochwassers (HQ 100) zu situieren. Durch die planerische Anpassung des Fußbodenniveaus ergibt sich auch eine Anpassung der Fundierung an die örtlichen Gegebenheiten.

2. Die Absturzsicherungen in den Planunterlagen:
 - Querprofil 04.007-00, km 23,100 (rechts der Bahn)konnten anhand der Konkretisierungen in den Nachreichunterlagen vom 13.03.2025 nachvollzogen werden.
3. Aus den Nachreichunterlagen vom 13.03.2025 sind die Bauteilaufbauten der maßgeblichen Wand- und Deckenbauteile (W01, W02, D01 und D02) mit den Angaben zu den Wärmedämmeigenschaften (U-Werten) sowie den Anforderungen an Wärmeübertragende Bauteile nach dem Stand der Technik, für den Bhf. Winzendorf beschrieben. Als Nachweis sind Auszüge aus der U-Wertberechnung ersichtlich aus denen die eingegebenen Parameter nachvollzogen werden können.
4. Anstelle eines Nachweises über den Schallschutz (Luftschallschutz) des geplanten Bhf. Winzendorf wird in den Nachreichunterlagen vom 13.03.2025 erklärt, dass die Außenbauteile gemäß dem Stand der Technik (OIB-Richtlinie 5, Pkt. 2.2.2) ausgeführt werden.
5. Bezüglich der schalltechnischen Trennung der Technikräume („LS“, „50Hz“ und „TK“) von den Räumen der Trafik wird in den Nachreichunterlagen vom 13.03.2025 erklärt, dass die schalltechnischen Eigenschaften der Wandbauteile nach dem Stand der Technik (OIB-Richtlinie 5, Pkt. 2.3) ausgeführt werden. Zur Plausibilisierung wird der geplante Bauteilaufbau, der eine Angabe zum bewerteten Schalldämmmaß enthält, hinzugefügt.
6. Aus den Nachreichunterlagen vom 13.03.2025 können die Abmessungen der Fensterflächen und der Lüftungsöffnungen der Trafik Bhf. Winzendorf, km 10,545 sind nachvollzogen werden.
7. Für die Lüftung der innenliegenden Räume (AR, WC) des Bhf. Winzendorf, km 10,545 ist aus den Nachreichunterlagen, datiert mit 13.03.2025 zu entnehmen, dass eine über Dach geführte mechanische Abluftanlage ausgeführt wird.
8. Aus den Nachreichunterlagen vom 13.03.2025 kann nachvollzogen werden, dass die Lüftung des geplanten innenliegenden Raumes (Wartungsraum), Bhf. Grün-

bach-Kohlewerk, km 23,283 durch eine statische Lüftung mit einer Lüftungsöffnung im Türblatt sichergestellt ist.

9. Hinsichtlich der Konditionierung (Heizung und Kühlung) der Technikgebäude wird in den Nachreichunterlagen vom 13.03.2025 erklärt, dass die Räume im Winter nicht beheizt werden. Im Sommer sollen zur Vermeidung von Temperaturspitzen die Technikräume klimatisiert werden.

10. Hinsichtlich der Lüftungsöffnungsquerschnitte der geplanten Fertigteil-Technikgebäude:

- Fertigteil-Technikgebäude, Bad Fischau-Brunn, km 5,260
- Fertigteil-Technikgebäude, Willendorf, km 15,285
- Fertigteil-Technikgebäude, Grünbach-Kohlewerk, km 23,283

wird in den Nachreichunterlagen vom 13.03.2025 nachvollziehbar erklärt, dass sämtliche Räume mit einer Lüftungsöffnung mit dem Querschnitt 30/30 cm ausgestattet werden.

11. Aus den Nachreichunterlagen vom 13.03.2025 kann der Wand-, Dach- und Deckenaufbau der Fertigteil-Technikgebäude in wärmegeämmter Betonbauweise nachvollzogen werden.

12. Die geplante Breite des Bahnsteigzuganges der Bahnhöfe bzw. Haltestellen:

- Bhf. Winzendorf, Hochbauplan 07.003-00, km 10,545.
- Hst. Grünbach, Hochbauplan 07.006-00, km 20,598.
- Bhf. Puchberg, Hochbauplan 07.008-00, ca. km 28,027.

ist aus den ausschnittswisen Plandarstellungen in den Nachreichtunterlagen vom 13.03.2025, ersichtlich.

13. Die Durchgangsbreiten im Bereich des Zugangs zum Personentunnels rechts der Bahn des geplanten Bhf. Grünbach-Kohlewerk, km 23,283 können aus den Nachreichunterlagen vom 13.03.2025 nachvollzogen werden.

Konstruktiver Ingenieurbau:

14. Bezüglich der Bemessung der Bauwerke (Brücken, Gebäude) für den Hochwasserfall wird erklärt, dass die geplanten Eisenbahnbrücken als massive Tragkonstruktionen ausgebildet werden (Stahlbetonrahmen, Grobblechbrücken) und deren Standsicherheit auch für ein hundertjährliches Hochwasser (HQ 100) gegeben ist.

15. In den Nachreichunterlagen vom 13.03.2025 können die Rechenannahmen für die statische Berechnung in Form von Austauschseiten nachvollzogen werden:

- Brücke km 6,863 (siehe Seite 4-1a, 4-6a, 4-9a)
- Brücke, km 8,558 (siehe Seite 4-1a, 4-6a, 4-9a)
- Brücke, km 27,835 (siehe Seite 4-1a, 4-6a, 4-9a)

Darin werden korrigierte Angaben für den angenommenen Wasserdruck, die gewählten Erdbebenzonen, Temperaturbereiche, usw. in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise angeführt.

16. Anstelle eines Nachweises gegen Auftrieb und Wegtreiben im Falle eines Hochwassers bei der Fußgängerbrücke über den Schoberbach, km 27,831 wurde in den Nachreichunterlagen, datiert mit 13.03.2025 eine schlüssige Abschätzung der Wasserspiegellage im Falle eines hundertjährigen Hochwassers (HQ 100) vorgelegt. Aus der Höhendifferenz zwischen dieser Hochwasserspiegellage der Unterkante der geplanten Fußgängerbrücke wird ein Freibord von ca. 95 cm ermittelt und im Längsschnitt planlich dargestellt. Der Projektant kommt anhand dieses Zusammenhangs zum Schluss, dass dieser Hochwasserfall keine maßgebende Bemessungssituation darstellt. Dies kann aus bautechnischer Sicht nachvollzogen werden.

Streckenplanung:

17. Die Höhe der Absturzsicherung und die Absturzhöhe sind in den nachgereichten Planunterlagen, datiert mit 13.03.2025 nachvollziehbar dargestellt:
- Querprofil Bad Fischau, Teil 1, 04.001-00, km 4,352 bis km 4,477 (siehe Querprofil bei km 4,352, 4,377, 4,402, 4,427, 4,452 und 4,477)
 - Querprofil, Willendorf, 04.005-00, km 15,275
 - Querprofil, Bf. Grünbach-Kohlewerk, 04.007-00, km 23,100, km 23,125 (siehe Querprofil bei km 23,100 und 23,125)
18. Die Höhe der Absturzsicherung ist in den nachgereichten Planunterlagen, datiert mit 13.03.2025 nachvollziehbar dargestellt:
- i. Regelprofil 05.003-00, km 16,465
(siehe Ergänzung in der Einlage „05.003-00 – Regelprofil“)
 - ii. Übersichtsplan 06.052, km 15,264
(siehe Ergänzung in der Einlage „06.052-00 – Detail A“)
 - iii. Übersichtsplan 06.102, km 27,83,5
(siehe Ergänzung in der Einlage „06.102-00 – Detail Randbalken“)
 - iv. Übersichtsplan 06.122, km 8,195
(siehe Ergänzung in der Einlage „06.122-00 – Detail A“)

19. Die fehlende Absturzsicherung im Schnitt des Übersichtsplans 06.072-00, km 22,970 ist nun in den Nachreichunterlagen vom 13.03.2025 im „Detail Randbalken“ ersichtlich.
20. Der geringste Abstand des Technikgebäudes zur Grundgrenze im Lageplan 03.101-00, km 5,260 – Bf. Bad Fischau-Brunn ist nun in den Nachreichunterlagen vom 13.03.2025 in der Einlage „03.101-01“ ersichtlich. Weiters wurde der geringste Abstand zwischen Technikgebäude und Grundgrenze im Lageplan 03.106-00 – jLageplan inkl. SFE - Bf. Grünbach-Kohlewerk“, km 23,255 nachvollziehbar ergänzt. Dies ist in den Nachreichunterlagen vom 13.03.2025 im Planausschnitt „03.106-01 – Lageplan inkl. SFE – Bf. Grünbach-Kohlewerk“ ersichtlich.
21. Die Stellplatzabmessungen des/der
- Bhf. Bad Fischau-Brunn, km 5,355, (nur Barrierefreie Stellplätze),
(siehe Ergänzung in der Einlage „03.101-01 – Lageplan-Bf. Bad Fischau-Brunn“)
 - Hst. Urschendorf, km 13,260,
(siehe Ergänzung in der Einlage „03.103-01 – Lageplan-Hst. Urschendorf“)
 - Bhf. Willendorf, km 15,475,
(siehe Ergänzung in der Einlage „03.104-01 – Lageplan-Bf. Willendorf“)
 - Hst. Grünbach, km 20,598,
(siehe Ergänzung in der Einlage „03.105-01 – Lageplan-Hst. Grünbach“)
 - Bhf. Grünbach-Kohlewerk, km 23,283,
(siehe Ergänzung in der Einlage „03.106-01 – Lageplan-Bf. Grünbach-Kohlewerk“)
- ist in den nachgereichten Planunterlagen, datiert mit 13.03.2025 nachvollziehbar dargestellt

ÖBB:

22. Bezüglich der barrierefreien Ausgestaltung des Bhf. Grünbach-Kohlewerk, km 23,283 wird seitens der Vertreter der Konsenswerberin bekräftigt, dass eine allfällig zukünftige barrierefreie Ausgestaltung des Bahnhofs in den Planungen berücksichtigt ist. Hierzu wird in den Nachreichunterlagen vom 13.03.2025 ein Auszug aus dem Dokument TSI PRM, Anlage B angeführt. Aus einem Planausschnitt des Bahnsteigbereich Bhf. Grünbach-Kohlewerk ist in violetter Farbe ein Personendurchgang und ein Aufzugsschacht ersichtlich, die diese zukünftige barrierefreie

Ausgestaltungsmöglichkeit verdeutlichen sollen. Dies kann aus bautechnischer Sicht nachvollzogen werden.

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

Hochbau:

23. In den Nachreichunterlagen vom 13.03.2025 wurden die geplanten baulichen Maßnahmen an der ESTW-Anlage Bhf. Feuerwerksanstalt, km xx dargestellt. Im bestehenden Warte- und Technikgebäude soll der Warteraum in einen Technikraum „LS“ umgewandelt werden. Hierzu soll eine Trennwand zum bestehenden Technikraum „TK“ errichtet werden. Zur Sicherstellung einer Lüftungsmöglichkeit der beiden Räume sollen Lüftungsöffnungen mit einem Querschnitt von mind. 20/20 cm in die Türblätter eingebaut werden. Die bestehende Dachkonstruktion soll an der Unterseite durch das Anbringen von Feuerschutzbekleidungen, brandschutztechnisch ertüchtigt werden. Aus fachlicher Sicht kann dies nachvollzogen werden.

Die vorgelegten Unterlagen können aus bautechnischer Sicht zur Kenntnis genommen werden und sind geeignet für die Erstattung eines bautechnischen Gutachtens.

Dipl.-Ing. Dr. E h r l i c h
Amtssachverständiger für Bautechnik



Dieses Schriftstück wurde amtssigniert.
Hinweise finden Sie unter:
www.noel.gv.at/amtssignatur

RU6-E-3465/001-2024

Betrifft:

ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf - Puchberg am Schneeberg, Vorhaben "Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn", Eisenbahnkreuzung in km 7,340 mit einer Gemeindestraße
hier: Antrag auf Auflassung

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

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, am 12. November 2025 in Bad Fischau-Brunn

Beginn der Verhandlung: 10.30 Uhr

A) Anwesend

MMMag. Eduard Schadinger

als Verhandlungsleiter

Dipl.-Ing. (FH) David Ungersböck

als Amtssachverständiger für Eisenbahntechnik und -betrieb

Thomas Kammerer

als Vertreter des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat

Lejla Djurdjevic

Mag. Michaela Haas

Ing. Nicolas Kuntner und

Martin P a u l

als Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG

Michael Artner

Daniela Hiebl und

Mag. (FH) Alexander Spannbauer

als Vertreter der Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn

Dipl.-Ing. Sandra Wimmer

als Vertreterin der zieritz + partner ZT
GmbH

B) Gegenstand

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben „Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn“ beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben vom 2. September 2025 nunmehr die Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 7,340 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße.

Gemäß § 48 Abs. 1 Z. 2 Eisenbahngesetz 1957 – EisbG ist hier zu prüfen, ob das verbleibende oder das in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen den Verkehrserfordernissen entsprechen und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind.

In Fortsetzung der am 30. Jänner 2025 in Winzendorf abgehaltenen Ortsverhandlung wurde eine mündliche Verhandlung an Ort und Stelle anberaumt (§§ 40 bis 44 AVG 1991).

C) Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

Das Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, teilte dazu mit Schreiben vom 25. September 2025, Geschäftszahl: 2025-0.765.636, Folgendes mit:

„Durch die beantragte Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung werden die damit verbundenen Gefahrenpunkte beseitigt und wird dem Arbeitnehmerschutz im Sinne des § 7 Abs. 1 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz 1994 damit in idealer Weise Rechnung getragen. Das Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, hat daher gegen die Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung keinen Einwand.

Um die Übermittlung einer Ausfertigung der Verhandlungsschrift und des Bescheides wird ersucht.“

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

Befund

Mit Schreiben vom 2. September 2025 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG die auf § 48 Abs. 1 Z. 2 EisbG gestützte Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 7,340 der ÖBB-Strecke Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg mit einer Gemeindestraße.

Die Gemeindestraße dient dem landwirtschaftlichen Verkehr.

Zur Beurteilung wird ein straßenbautechnischer Vorentwurf „Prüfung einer Wirtschaftswegekreuzung westlich der Brunner Hauptstraße in A-2721 Bad Fischau-Brunn“, erstellt von der zieritz + partner ZT GmbH am 15. Oktober 2025, vorgelegt.

Um ein schleppkurvengerechtes Befahren mit dem Bemessungsfahrzeug Mähdrescher mit einer Länge von 9 m im Kreuzungsbereich der Eisenbahnkreuzung in km 6,890 zu gewährleisten, wird die Fahrbahn verbreitert bzw. werden die Fahrbahnränder im Bereich der Eisenbahnkreuzung in km 6,890 bis zum Brückentragwerk über den Prosserbach angepasst.

Als Ersatz für die aufzulassende Eisenbahnkreuzung dient das bestehende Güterwegenetz über die Grundstücke-Nr. 1095/2, 1105/2, 1113, 1114, 1116, 120 und 121, alle KG 23402 Brunn an der Schneebergbahn.

Nach der Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung verlängert sich der Mehrweg für den Verkehr um maximal 1200 m über die nächstgelegene Eisenbahnkreuzung in km 6,890.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur AG wird das durchgehende Streckenprofil nach Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung hergestellt werden.

Gutachten

Das alternative Wegenetz besteht aus Gemeindestraßen und einer Privatstraße mit öffentlichem Verkehr. Aus fachlicher Sicht entspricht das alternative Wegenetz dem Verkehrserfordernis des zu erwartenden Verkehrsaufkommens.

Die Mehrweglänge von rund 1200 m ist entsprechend den Richtlinien der obersten Eisenbahnbehörde als zumutbar anzusehen. Weitergehende Ersatzmaßnahmen als die im Befund angeführten sind nicht erforderlich.

E) Erklärungen

- der Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG, der Vertreter der Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn und des Vertreters des Verkehrs-Arbeitsinspektorates:

Das Verhandlungsergebnis wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

F) Bescheid

Der Verhandlungsleiter verkündet folgenden

Bescheid

Es wird wie folgt entschieden:

Spruch

1.)

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat Kommissionsgebühren in der Höhe von € 82,80 [2 x 3 halbe Stunden à € 13,80] innerhalb von zwei Wochen ab Rechtskraft dieses Bescheides mit dem beigeschlossenen Zahlschein an das Amt der NÖ Landesregierung zu entrichten.

Rechtsgrundlagen:

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

2.)

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat die durch die Teilnahme eines Vertreters des Verkehrs-Arbeitsinspektorates an der Verhandlung entstandenen Barauslagen in der Höhe von

€ 41,40 innerhalb von zwei Wochen ab Rechtskraft dieses Bescheides auf das Konto des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, BIC: BUNDATWW, IBAN: AT58 0100 0000 0508 0087, zu überweisen.

Rechtsgrundlage:

§ 76 AVG

Begründung

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren und Barauslagen stützt sich auf die angeführten Bestimmungen.

Rechtsmittelbelehrung

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

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

Die Höhe der Pauschalgebühr für Beschwerden, Wiedereinsetzungsanträge und Wiederaufnahmeanträge (samt Beilagen) beträgt 50 Euro.

Hinweise:

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

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

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

Für die Landeshauptfrau
MMMag. Schadinger

Auf das Verlesen der Verhandlungsschrift wurde verzichtet.

Ende der Verhandlung: 12.00 Uhr

Dauer der Verhandlung: 3 halbe Stunden (2 Amtsorgane)

Unterschriften:

MMMag. Schadinger e.h.

10 Unterschriften (unleserlich)



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

Abteilung Verkehrsrecht

Beilagen
BD4-FB-561/001-2024
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

E-Mail: post.bd4@noel.gv.at Bürgerservice: 02742/9005-9005 Internet: www.noel.gv.at - www.noel.gv.at/datenschutz

Bezug	Bearbeitung	02742/9005- Durchwahl	Datum
RU6-E-3465/001-2024	Mag. Werner Daxböck	14298	15. Jänner 2026

Betrifft
ÖBB-Infrastruktur AG, Bestandsattraktivierung Puchbergerbahn, Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung der Puchbergerbahn samt wasserrechtlicher und forstrechtlicher Bewilligung

Mit Schreiben der RU6 wird um lärmtechnische Plausibilitätsprüfung der „mit E-mail der ÖBB Infrastruktur AG vom 29.September 2025 übermittelten Unterlagen“ ersucht.

Es liegt eine Stellungnahme der „ÖBB Infrastruktur AG“ vor, dass für die Anlagen Bad Fischau-Brunn sowie Willendorf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h für den Busverkehr vorgesehen ist.

Es liegt weiter eine Stellungnahme „Puchbergerbahn Bestandsattraktivierung, Ergänzende Untersuchungen zum Park&Ride und Auskünfte zur Gebäudenutzung“ der „TAS“ vom 24.09.2025 vor.

Es werden die Schallimmissionen von Seiten der PKW und Busfahrten im Bereich des Bahnhofs Willendorf sowie am Bahnhof Bad Fischau-Brunn inklusive der Einbindung ins öffentliche Netz untersucht.

Es werden die Schallimmissionen auf Basis aktualisierter Emissionsansätze (z. B. Busverkehr) für die exponiertesten Wohnnachbarschaften neu berechnet.

Die maximale Änderung der Bestandssituation durch die Park-Ride Anlagen sowie den Busverkehr wird mit (gerundet) maximal 1 dB ausgewiesen.

Aus fachlicher Sicht erscheint die vorliegende Stellungnahme der TAS (unter Berücksichtigung des Schreibens der ÖBB Infrastruktur betreffend Geschwindigkeitsreduktion) als plausibel.

Mag. D a x b ö c k



Dieses Schriftstück wurde amtssigniert.
Hinweise finden Sie unter:

www.noe.gv.at/amtssignatur