

**An das  
Amt der NÖ Landesregierung  
Abteilung Verkehrsrecht  
z. H. Herrn MMMag. Schadinger**

**Landhausplatz 1, Haus 14  
3109 St. Pölten**

**ÖBB-Infrastruktur AG  
GB Projekte Neu-/Ausbau**  
Projektleitung Wien/Niederösterreich 2

Praterstern 3, 1020 Wien  
Tel. +43 664 88425754

E-Mail : heinz.gschnitzer@oebb.at

Abteilung/Niederlassung – Sachbearbeiter - Telefon  
PL Wien/NÖ2 – Dipl. Ing. Cervenka - 0664 88425882  
Stab Recht – Mag. Winter – 0664 6176004  
RE-BEHO-000330-24

Datum  
Wien, am 17.12.2024

Antragstellerin:

**ÖBB-Infrastruktur AG**  
Praterstern 3  
1020 Wien

vertreten durch:

1. Dipl.-Ing. Heinz Gschnitzer



2. Mag. Brigitte Winter



wegen:

**Erlaubtalbahn – Attraktivierung u. Elektrifizierung;**

1. Abschnitt Pöchlarn – Wieselburg (km 93,800 bis km 95,033 der Strecke 130 01 und km 1,119 bis km 11,700 der Strecke 155 01);
2. Abschnitt Wieselburg – Schauboden (km 11,700 bis km 19,000 der Strecke 15501 und km 0,000 bis km 1,000 der Strecke 158 01
3. Abschnitt Schauboden – Scheibbs (km 19,000 bis km 27,214 der Strecke 155 01)

**ANTRAG**

Antrag: 2-fach  
Einreichkonvolut (3-fach)

## **I. Allgemeines**

Bei der Strecke Pöchlarn – Kienberg – Gaming handelt es sich um eine eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahn, die in dem an der Strecke 130 01 liegenden Bahnhof Pöchlarn bei km 93,914 beginnt, zunächst in westlicher Richtung parallel zur Westbahn verläuft und schließlich bei km 95,033 der Strecke 130 01 südwärts ins Erlauftal abbiegt. Der „Startkilometer“ der Strecke 155 01 liegt somit bei km 1,119, das Projektende liegt im Bahnhof Scheibbs bei km 27,214 der Strecke 155 01. Auf der Strecke 158 01 werden die Eisenbahnkreuzungen bei km 0,336 und km 1,000 in die neu zu errichtenden Sicherungsanlagen eingebunden. Anlässlich des Projekts wird eine Neukilometrierung der Strecke 155 01 vorgenommen, die Kilometrierung der Strecken 130 01 und 158 01 bleibt unverändert.

Die Elektrifizierung der Strecke ist Teil der Klima- und Energiestrategie der Bundesregierung, wonach bis zum Jahr 2030 der Elektrifizierungsgrad der ÖBB-Strecken auf 85 % erhöht werden soll. Weitere Projektziele sind die Verbesserung der Zugänge in den Bahnhöfen und Haltestellen, die Errichtung zeitgemäßer Infrastrukturanlagen, Verkürzung der Fahrzeiten durch Geschwindigkeitserhöhungen, Steigerung des Zugangebotes sowie Verringerung von Emissionen durch Lärm und Luftschadstoffe.

## **II. Projekthalt**

Das Projekt gliedert sich in drei Abschnitte (Pöchlarn – Wieselburg; Wieselburg – Schauboden; Schauboden – Scheibbs). Im Wesentlichen sollen dabei folgende Baumaßnahmen umgesetzt werden:

- Errichtung einer durchgängigen Oberleitung sowie von Kabeltrögen, die auch als Randwege dienen sollen
- Trassierungsänderungen zwecks Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit
- Errichtung von Kreuzungsbahnhöfen mit Mittelbahnsteig in Petzenkirchen und Schauboden
- Umgestaltung weiterer Bahnhöfe und Haltestellen
- Errichtung von Technikgebäuden und Masten für den Zugfunk (GSM-R)
- Errichtung elektronischer Stellwerke in Petzenkirchen, Wieselburg, Schauboden, Purgstall und Scheibbs
- Neubau bzw. Erneuerung von Brücken und Durchlässen
- Errichtung einer P&R-Anlage in der Haltestelle Mühling-Plaika
- Auflassung bzw. technische Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen
- Errichtung von Ersatzwegeverbindungen

## **III. Eisenbahnkreuzungen und nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge**

Technische Sicherung schienengleicher Eisenbahnübergänge gemäß § 49 EibG:

Anlässlich der Projektumsetzung sind auch technische Sicherungen oder Adaptierungen technischer Sicherungsanlagen von Eisenbahnkreuzungen vorgesehen.

Sofern für die technisch zu sichernden Eisenbahnkreuzungen noch keine Anordnungen nach § 49 EisbG vorliegen oder aufgrund der Geschwindigkeitserhöhungen eine andere Art der Sicherung vorzusehen ist, werden rechtzeitig noch gesonderte Anträge gemäß § 49 EisbG erfolgen.

Soweit zwar keine Änderung der Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzungen ausgelöst, aufgrund von Geschwindigkeitsanhebungen aber eine Verlegung bestehender Schaltstrecken erforderlich wird, sind die Anlagen für die Errichtung bzw. Verlegung der Schaltstrecken in den Einreichunterlagen dargestellt und damit auch Teil des Antrags gemäß § 31 EisbG. Erforderlichenfalls wird eine Anpassung der auf Basis des § 49 EisbG erlassenen Bescheide nach Vorliegen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung erfolgen.

#### Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge mit Straßen mit öffentlichem Verkehr:

Anlässlich der Projektumsetzung soll auch die Auflassung einiger schienengleicher Eisenbahnübergänge mit Straßen mit öffentlichem Verkehr erfolgen. Diesbezüglich liegen teilweise bereits rechtskräftige Bescheide nach § 48 EisbG vor. Die mit Auflassung allenfalls verbundenen baulichen Maßnahmen bzw. Anlagen (ggf. Abtragungen und Errichtung von Ersatzwegen) sind Teil des Einreichprojekts.

#### Nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge:

Auch die Auflassung einiger nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge ist vorgesehen. Soweit noch nicht abgeschlossen, erfolgen dazu noch Abstimmungen mit den betroffenen Berechtigten. Davon unabhängig sind sämtliche mit den geplanten Auflassungen allenfalls verbundenen baulichen Maßnahmen bzw. Anlagen (ggf. Abtragungen und Ersatzwege) Teil des Einreichprojekts.

### **IV. Waldflächen**

Für die Umsetzung des Projekts ist im Bereich der Haltestelle Mühling-Plaika die dauerhafte Rodung einer Fläche 1.060 m<sup>2</sup> erforderlich.

### **V. Projektvorstellungen**

Vertretern der Gemeinden sowie der Bezirkshauptmannschaften Melk und Scheibbs wurde das Projekt bereits vorgestellt. Ebenso sind bereits Informationsveranstaltungen für die Öffentlichkeit erfolgt.

### **VI. Grundeinlöse**

Die zusätzlich benötigten Flächen liegen weitgehend auf Eisenbahngrund, so dass der Bedarf an Grundstücken Dritter gering ist. Mit den betroffenen Grundeigentümern wird eine zivilrechtliche Einigung angestrebt.

## **VII. Weitere Genehmigungsverfahren**

Für die Umsetzung des Vorhabens sind auch Genehmigungen nach NÖ NSchG, ev. auch nach § 32 WRG iVm § 127 Abs. 1 lit.a WRG sowie nach LFG erforderlich. Diesbezüglich wird mit den zuständigen Behörden NOCH zeitgerecht Kontakt aufgenommen. Ebenso wird die Einholung der erforderlichen Genehmigungen nach NÖ Straßengesetz durch die Straßenerhalter rechtzeitig vor Inangriffnahme der Bauarbeiten veranlasst.

Im Hinblick darauf, dass weder die Zulegung eines Gleises auf einer durchgehenden Länge von mehr als 2,5 km erfolgt und die geänderte Trasse maximal rd. 30 m von der bestehenden Trasse abweicht, ist eine Genehmigung nach UVP-G nicht erforderlich.

Nach Projektumsetzung werden Gegenstand weiterer Genehmigungsverfahren die Verfahren nach §§ 34ff EisbG bei der NÖ Landeshauptfrau sowie nach §§ 104ff EisbG beim BMK sein.

## **VIII. Genehmigungsantrag**

Laut Ansicht der ÖBB-Infrastruktur AG erfüllt das Vorhaben die gesetzlichen Vorgaben und liegt seine Umsetzung im öffentlichen Interesse. Das Projekt ist auch Gegenstand einer Beurteilung durch die Arsenal Race Railway Certification GmbH; das diesbezügliche Gutachten gemäß § 31a EisbG wird ehestmöglich nachgereicht.

Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt daher den

### **ANTRAG,**

die Landeshauptfrau von Niederösterreich möge für das antragsgegenständliche, in den angeschlossenen Einreichunterlagen dargestellte Vorhaben

- die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß §§ 20 und 31ff EisbG,
- die forstrechtliche Bewilligung gemäß §§ 17ff ForstG sowie
- die wasserrechtliche Genehmigung für die dem § 127 Abs. 1. lit.b WRG unterliegenden Maßnahmen, insbesondere nach §§ 38, 40 und 41 WRG, erteilen.