

Betrifft:

ÖBB-Strecke 10901 Wien Franz-Josefs-Bf – Staatsgrenze nächst Gmünd NÖ, Bahnhofsumbau Kritzendorf, km 12,45 bis km 14,8, Ansuchen um eisenbahnrechtliche Baugenehmigung, wasserrechtliche Bewilligung und Rodungsbewilligung

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

aufgenommen vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Verkehrsrecht, am 29. Oktober 2025 in Klosterneuburg

Beginn der Verhandlung: 9.00 Uhr

A) Anwesend

MMMag. Eduard Schadinger	als Verhandlungsleiter
Dipl.-Ing. Dr. Florian Ehrlich	als Amtssachverständiger für Bautechnik
Ing. Alexander Grasmann-Thür	als Sachverständiger für Brandschutz, Landesstelle für Brandverhütung des Bundeslandes Niederösterreich
Ing. Josef Rödl	als Sachverständiger für Brandschutz in Ausbildung, Landesstelle für Brandverhütung des Bundeslandes Niederösterreich
Dipl.-Ing. Joachim Brodesser	als Amtssachverständiger für Eisenbahntechnik und -betrieb
Ing. Christoph Dier	als Amtssachverständiger für Elektrotechnik
Ing. Roland Jaggler	als Amtssachverständiger für Forsttechnik der Bezirkshauptmannschaft Tulln

Dipl.-Ing. Dr. Anton Pirko	als Amtssachverständiger für Aufzugstechnik
Mag. Werner Daxböck	als Amtssachverständiger für Lärmschutz
Dipl.-Ing. Daniela Freudenberger	als Amtssachverständige für Wasserbautechnik
Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch	als nichtamtlicher Sachverständiger für das Fachgebiet Erschütterungstechnik
Denise Miriam Slavik-Zehetner, LL.M.	als Vertreterin der Bezirkshauptmannschaft Tulln als Wasserrechtsbehörde (Kommissionsmitglied gemäß § 127 Abs.1 lit. b Wasserrechtsgesetz 1959 - WRG 1959)
Ing. Roland Engler Gabriele Fischer Dipl.-Ing. Gerhard Novotny Dipl.-Ing. Nathalie Sagasser Dipl.-Ing. (FH) Gernot Scheuch Daniel Schmidt Lukas Steindl und Mag. Brigitte Winter	als Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG
Dr. Andrew P. Scheichl und Daniel Schweiger, LL.M.	als rechtsfreundliche Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG
Dipl.-Ing. Thomas Setznagel	als Vertreter der Stella & Setznagel GmbH als Verfasserin des Gutachtens gemäß § 31a EibG
Mag. Anton Barth Dipl.-Ing. Othmar Kral Ing. Wilhelm Lampel und	

Ing. Erich Röhler	als Gutachter gemäß § 31a EibG
Dipl.-Ing. Ulrich König	als Vertreter der PULSE Engineering GmbH
Sabrina Schneider, BSc	als Vertreterin der REVOTEC zt gmbh
Dipl.-Ing. Alexander Hofmann	als Vertreter des Ziviltechnikerbüros Dipl.-Ing. Manfred Wurzing
Dipl.-Ing. Christoph Feuchtenhofer	als Vertreter der Feuchtenhofer Architekten ZT-GmbH
Ing. Michael Niegelhell	als Vertreter der KLAUSS Elektro-Anlagen Planungsgesellschaft m.b.H.
Dipl.-Ing. Dr. tech. Stefan Pavlicek	als Vertreter der FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH
Dipl.-Ing. Thomas Pfaffenwimmer	als Vertreter der BGG Consult ZT-GmbH
Dipl.-Ing. Kevin Braun	als Vertreter der ISP ZT GmbH
Ing. Bernhard Klammer	als Vertreter der Stadtgemeinde Klosterneuburg
Dr. Stefan Auer als Vertreter des Stiftes Klosterneuburg Louie Austen und Mag. Walther Gastinger	als Anrainer

B) Gegenstand

Der Verhandlungsleiter eröffnet die Verhandlung am 29. Oktober 2025, um 9.00 Uhr, in der Babenbergerhalle in 3400 Klosterneuburg und begrüßt die Teilnehmer, insbesondere die Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG als Antragstellerin sowie die von ihr beigezogenen Sachverständigen. Im Anschluss daran erfolgt die Vorstellung der zu den folgenden Fachgebieten beigezogenen (Amts-)Sachverständigen:

- Aufzugstechnik (Dipl.-Ing. Dr. Anton Pirko)
- Bautechnik (Dipl.-Ing. Dr. Florian Ehrlich)
- Brandschutz (Ing. Alexander Grasmann-Thür)
- Eisenbahntechnik und -betrieb (Dipl.-Ing. Joachim Brodesser)
- Elektrotechnik (Ing. Christoph Dier)
- Erschütterungstechnik (Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch)
- Forsttechnik (Ing. Roland Jaggler)
- Lärmschutz (Mag. Werner Daxböck)
- Wasserbautechnik (Dipl.-Ing. Daniela Freudenberger)

Es wird darauf hingewiesen, dass die verfahrenseinleitenden Anträge der ÖBB-Infrastruktur AG vom 25. Juni 2025 gemäß den Bestimmungen der §§ 44a ff des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG im Großverfahren mit Edikt der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 22. August 2025 verlautbart wurden. Dieses Edikt wurde am 27. August 2025 jeweils im redaktionellen Teil des „KURIER“ und der „Kronen Zeitung“ sowie im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ verlautbart.

Ergänzend wurde die Standortgemeinde Klosterneuburg ersucht, dieses Edikt an der Amtstafel anzuschlagen und die Unterlagen bis zum Ende der Einsichtsfrist aufzulegen und im Anschluss daran ein mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenes Edikt an die Behörde zu retournieren. Ferner wurde das Edikt im Internet (<https://www.noel.gv.at/noel/AlleKundmachungen.html>) kundgemacht.

Im Edikt vom 22. August 2025 wurde auch die Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung für den 29. Oktober 2025 kundgemacht.

Der Verhandlungsleiter stellt somit fest, dass alle Behörden, Parteien und Beteiligten zu der am heutigen Tag stattfindenden Verhandlung rechtzeitig und ordnungsgemäß geladen wurden.

Neben dem Aufliegen der Anträge und der weiteren Projektunterlagen (Bauentwurf und Gutachten gemäß § 31a EibG) bei der Eisenbahnbehörde und der vorstehend angeführten Standortgemeinde wurde in diesem Edikt die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben im Zeitraum Montag, den 1. September 2025, bis einschließlich Freitag, den 10. Oktober 2025, kundgemacht.

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

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

- Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, mit Schreiben vom 21. Oktober 2025, Geschäftszahlen: 2025-0.554.042 und 2025-0.684.484

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

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

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

Der Verhandlungsleiter stellt klar, dass Bild- und Tonaufnahmen der gesamten Verhandlung oder von Teilen davon sowie Fotoaufnahmen gemäß § 22 MedienG unzulässig sind.

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

Zuletzt weist der Verhandlungsleiter darauf hin, dass eine Teilnehmerliste aufgelegt und zur Erfassung der Verhandlungsteilnehmer um eine vollständige Angabe von Vor- und Zuna-

men, eventuell Titel und je nach Erfordernis Anführung der Anschrift, der Dienststelle, der Firma oder um Bekanntgabe der Grundstücksnummer ersucht wird.

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

Antrag, Gegenstand:

Mit Eingabe vom 25. Juni 2025 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG bei der Landeshauptfrau von Niederösterreich die Erteilung

- der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff EisbG unter Mitwirkung der wasserrechtlichen Tatbestände gemäß § 127 Abs. 1 lit. b WRG 1959 sowie
- der Rodungsbewilligung gemäß §§ 17 ff ForstG

für das Vorhaben „Bahnhofsumbau Kritzendorf“, km 12,45 bis km 14,8 der ÖBB-Strecke 10901 Wien Franz-Josefs-Bf – Staatsgrenze nächst Gmünd NÖ.

Den Anträgen waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Bauentwurf und Gutachten gemäß § 31a EisbG, erstellt von der Stella & Setznagel GmbH am 17. Juni 2025 (nunmehr: Revision 01 vom 29. August 2025)) angeschlossen.

Mit Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 10. Juli 2025, RU6-E-2689/003-2025, wurde Herr Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch zum nichtamtlichen Sachverständigen für das Fachgebiet Erschütterungstechnik und Sekundärschall bestellt. Zur Frage, ob das von der Stella & Setznagel GmbH gemäß § 31a Eisenbahngesetz 1957 – EisbG erstattete Gutachten vom 17. Juni 2025 als schlüssig und vollständig anzusehen ist und weiters ob und bejahendenfalls welcher Vorschreibung von Auflagen es aus erschütterungstechnischer Sicht bedarf, damit durch die Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens keine Schäden an öffentlichem und privatem Gut entstehen, erstattete er das Gutachten vom 1. September 2025 (= Beilage B).

Beschreibung des Vorhabens:

Die ÖBB-Infrastruktur AG beabsichtigt mit dem gegenständlichen Vorhaben die Ertüchtigung des Bahnhofes Kritzendorf mit der barrierefreien Ausgestaltung des Kundenbereiches (Aufzüge, Bahnsteige), der Anpassung der Gleis- und Weichenlage mit der Errichtung güterzug-

langer Überholgleise (Nutzlänge ≥ 760 m) und der Erneuerung der Eisenbahnsicherungsanlage mit dem Neubau des elektronischen Stellwerkes ESTW Kritzendorf.

Rechtliche Grundlagen:

Seit dem Inkrafttreten des Deregulierungsgesetzes, BGBl. I Nr. 151/2001, mit 1. April 2002 liegt die Zuständigkeit für Hauptbahnen bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie (nunmehr: Bundesminister Innovation, Mobilität und Infrastruktur), die Zuständigkeit für Nebenbahnen beim jeweiligen Landeshauptmann. Bei der ÖBB-Strecke 10901 Wien Franz-Josefs-Bf – Staatsgrenze nächst Gmünd NÖ handelt es sich in diesem Bereich um eine vernetzte Nebenbahn.

Anzuwendende Genehmigungsbestimmungen:

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

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

Dem Antrag sind gemäß § 31a EisbG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und projektrelevante Fachgebiete umfassende Gutachten beizugeben. Letztere dienen dem Beweis, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Der Stand der Technik wird in § 9b EisbG normiert.

Dies bedeutet, dass die Antragstellerin das Gutachten gemäß § 31a EisbG bereits im Vorfeld einzuholen und mit dem Antrag der Behörde vorzulegen hat.

Das Gutachten ist von der Antragstellerin aus dem in § 31a Abs. 2 EisbG angeführten Kreis qualifizierter Personen zu beauftragen.

Die Gutachter gemäß § 31a EisbG sind bei der mündlichen Verhandlung ebenfalls anwesend und werden das Gutachten im Zuge der mündlichen Verhandlung zu erläutern und allenfalls zu ergänzen haben.

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

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

Gegenstand des Verfahrens und der heutigen Verhandlung ist somit die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff EisbG, der wasserrechtlichen Bewilligungen sowie der Rodungsbewilligung für das Vorhaben „Bahnhofsumbau Kritzensdorf“, km 12,45 bis km 14,8 der ÖBB-Strecke 10901 Wien Franz-Josefs-Bf – Staatsgrenze nächst Gmünd NÖ.

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

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

Mit den gegenständlichen Projektunterlagen wurde ein Grundeinlöseverzeichnis vorgelegt, wobei jedoch eine einvernehmliche Einigung mit den betroffenen Grundeigentümern ange-

strebt wird. Im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung wurden keine Enteignungsanträge gestellt.

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

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

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

Als ergänzende Rechtsbelehrung erläutert der Verhandlungsleiter, dass seitens der direkt berührten Grundeigentümer – unabhängig vom erforderlichen Erwerb von Grundstücksteilen bzw. der Einräumung einer Servitut – sämtliche Vorbringen zum Projekt im gegenständlichen Baugenehmigungsverfahren vorzubringen sind.

Hier ist auch auf die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes hinzuweisen, wonach Einwendungen, mit denen Immissionen (z. B. Lärm, Erschütterungen etc.) geltend gemacht werden, keine Verletzung der den Parteien nach dem Eisenbahngesetz gewährleisteten subjektiv-öffentlichen Rechte zum Inhalt haben, sondern als zivilrechtliche Ansprüche zu behandeln sind, d. h. auf den Zivilrechtsweg zu verweisen sind.

Der Verwaltungsgerichtshof hat aber ausgesprochen, dass Maßnahmen zum Schutz des Lebens und der Gesundheit bereits von der Behörde, d. h. von Amts wegen, vorzusehen sind; dies geschieht durch entsprechende Vorschriften und Auflagen im Baugenehmigungsverfahren.

Zum Verfahrensablauf der am 29. Oktober 2025 stattfindenden Ortsverhandlung erläutert der Verhandlungsleiter die im Sinne einer ökonomischen und zweckmäßigen Abwicklung weiteren beabsichtigten einzelnen Verfahrensschritte.

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

Seitens des Verhandlungsleiters wird festgehalten, dass von der Durchführung eines Ortsaugenscheines einvernehmlich Abstand genommen wurde. Angemerkt wird, dass die Amtssachverständigen für Bautechnik, Eisenbahntechnik und -betrieb, Elektrotechnik sowie Wasserbautechnik am 20. August 2025 einen Ortsaugenschein in der Dauer von 10 halben Stunden durchgeführt haben.

C) Antragskonkretisierung

In Bezug auf die mitanzuwendenden wasserrechtlichen Tatbestände erklärt die Antragstellerin, dass damit die wasserrechtliche Bewilligung gemäß § 38 WRG 1959 angesprochen ist.

Vorgelegt wird der Plan der ISP ZT GmbH vom 28. Oktober 2025, Plannummer AMV49908-EB-B0000SP-02-1092-F00, mit dem eine Antragsklarstellung erfolgt: Das im Plan magenta-farben dargestellte Schalthaus sowie die Lichtsignalanlage und der Schranken sind nicht antragsgegenständlich, sondern werden in einem Kontextprojekt abgehandelt.

In Bezug auf die Aufzüge gibt die Antragstellerin bekannt, dass diese als ortsfeste eisenbahntechnische Einrichtungen überhaupt keiner eisenbahnrechtlichen Bewilligung bedürfen und daher auch keiner entsprechenden Auflagen vorgeschrieben werden dürfen. In der Ausführung der Anlage werden die einschlägigen technischen Normen und Vorgaben aber selbstverständlich berücksichtigt.

In Bezug auf die Nachforderung des Amtssachverständigen für Bautechnik legt die Antragstellerin den Plan der ISP ZT GmbH vom 28. Oktober 2025, Plannummer AMV49908-EB-B0000SP-02-1091-F00, vor, in dem die Kotierung der KFZ-Stellplätze dargestellt ist.

Weiters wird die Stellungnahme der Stella & Setznagel GmbH zum Schreiben des Amtssachverständigen für Elektrotechnik vom 18. September 2025, datiert mit heutigem Tag, vorgelegt.

Die Antragstellerin regt an, eine allfällig vorzuschreibende Bauvollendungsfrist an die Rodungsfrist (31. Dezember 2035) anzugleichen, da aufgrund zahlreicher Maßnahmen an der gegenständlichen Bahnstrecke eine höhere Flexibilität in Bezug auf das vorliegende Projekt gefordert ist und mit einer kürzeren Frist nicht das Auslangen gefunden werden kann.

D) Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Forsttechnik

Befund

Mit Schreiben vom 25. Juni 2025 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG die dauernde Rodung von Wald im Ausmaß von 140 m² sowie die befristete Rodung von Wald im Ausmaß von 133 m² jeweils auf dem Grst.-Nr. 89/2, KG Kritzendorf, für die Errichtung eines Steinsatzes im Zuge des Vorhabens „Bahnhofsumbau Kritzendorf“, km 12,45 bis km 14,8 der ÖBB-Strecke 10901 Wien Franz-Josefs-Bf – Staatsgrenze nächst Gmünd NÖ.

Das Grst.-Nr. 89/2, KG Kritzendorf, ist mit einer Fläche von 1930 m² im Grundbuch als Wald eingetragen; der Waldbestand – ungleichaltriger Laubmischwald mit Eiche, Ahorn, Esche – grenzt nordöstlich am Hang exponiert, unmittelbar an die Bahnlinie. Die erforderliche Rodungsfläche ist im Rodungsplan Nr. AMV49908-EB-B0000FR-02-9011-F00 im Maßstab 1:1000 verortet.

Gutachten

Das öffentliche Interesse an der Rodung – begründet im Eisenbahnverkehr – ist evident.

Im gültigen Waldentwicklungsplan (der ehemaligen Bezirksforstinspektion Wien-Umgebung) fällt die Rodungsfläche in die Waldfunktionsfläche Nr. 9 des ehemaligen Forstbezirks Wien-Umgebung mit der Charakteristik „*Wienerwald, Weidlingbach, Saubergstraße, Landes-, Bezirksgrenze bis zur Bahn, vorwiegend Buchenlaubwald mit Eichenvorkommen*“, ausgewiesen mit der Kennziffer 233, d.h. erhöhte Schutz- und jeweils höchste Wohlfahrts- und Erholungswirkung.

Die erhöhte Schutzfunktion ist durch die Lage im erosionsanfälligen Flysch begründet, die hohe Wohlfahrtsfunktion in der Nähe zum Ballungsraum sowie dem Beitrag zum Wasserhaushalt, die hohe Erholungsfunktion durch die Nähe zu Wien und Klosterneuburg sowie zum Naturpark Eichenhain. Die Katastralgemeinde Kritzendorf verfügte im Dezennium 2015 - 2024 über eine Waldausstattung von 525,37 ha oder 49,5 % (Tendenz leicht steigend), die Stadtgemeinde Klosterneuburg mit 4.513 ha über eine solche von 59,2 %.

Die eher kleinflächige Rodung beeinträchtigt die ausgewiesenen überwirtschaftlichen Waldfunktionen, vor dem Hintergrund der großzügigen Waldausstattung, nicht wirksam, weshalb aus forstfachlicher Sicht gegen das Vorhaben kein Einwand besteht. Aus dem Grundbuch ergibt sich sonst nichts, was der Rodung entgegenstünde. Schäden an verbleibenden anrainenden Waldbeständen sind nicht zu befürchten.

Folgende Auflagen sind einzuhalten:

1. Die Rodung dient ausschließlich dem Errichten eines Steinsatzes im Zuge des Vorhabens „Bahnhofsumbau Kritzendorf“, km 12,45 bis km 14,8 der ÖBB-Strecke 10901 Wien Franz-Josefs-Bf – Staatsgrenze nächst Gmünd NÖ.
2. Die Rodung ist projektskonform bis längstens 31. Dezember 2035 durchzuführen, andernfalls die Rodungsbewilligung erlischt.
3. Die Rodungsarbeiten dürfen unter Beachten der Artenschutzbestimmungen nicht während der Brut-, Setz- und Nestlingszeiten (Mitte März bis Mitte August) erfolgen.
4. Die temporäre Rodungsfläche kann nach Abschluss der Arbeiten der natürlichen Sukzession überlassen werden.
5. Für den Fall der Aufforstung sind ausschließlich standortgerechte heimische Forsthölzer der natürlichen Waldgesellschaft (Wuchsgebiet 5.1 – NÖ Alpenostrand, kolline bis submontane Höhenstufe) zu verwenden. Als Pflanzverband ist ein Eng- bis Weitverband zulässig.
6. Die Wiederbewaldungsfläche ist bis zur Sicherung der Kultur nachzubessern und zu pflegen.
7. Die Verjüngung gilt erst dann als gesichert, wenn sie durch mindestens drei Wachstumsperioden angewachsen ist, eine ausreichende Pflanzenanzahl aufweist und keine erkennbare Gefährdung der weiteren Entwicklung vorliegt.
8. Die Konsumation der Rodung sowie allfällige Abweichungen im Rodungsanspruch sind der Forstbehörde im kurzen Wege zu melden.

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

Im Rahmen der heutigen Ortsverhandlung sind keine neuen Aspekte hervorgekommen, so dass das Gutachten vom 1. September 2025 vollinhaltlich aufrechterhalten wird.

F) Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Lärmschutz

Befund

Die ÖBB-Infrastruktur AG beantragt die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff EisebG für das Vorhaben „Bahnhofsumbau Kritzensdorf“, km 12,45 bis km 14,8 der ÖBB-Strecke 10901 Wien Franz-Josefs-Bf – Staatsgrenze nächst Gmünd NÖ.

Der lärmtechnischen Beurteilung liegen eine in Eigenverantwortung erstellte „Schalltechnische Untersuchung“ von Dipl.-Ing. Wurzinger „Bf. Kritzensdorf, Herstellung Barrierefreiheit und güterzuglange Überholgleise“ vom 11. Juni 2025 sowie das „§31a-Gutachten“ der Stella & Setznagel GmbH vom 17. Juni 2025 zu Grunde.

Unter dem Punkt „Allgemeines“ der schalltechnischen Untersuchung, in der Folge kurz SU genannt, wird der Antragsgegenstand bzw. der Umfang der SU erklärt. Im Bereich des Bahnhofs Kritzensdorf ist geplant, güterzuglange Überholgleise zu errichten. Hierzu werden die Gleise 3 und 4 in Fahrtrichtung Wien-Franz-Josefs-Bahnhof erneuert und verlängert.

Ab S. 7 werden der Untersuchungsbereich der SU sowie die geplanten Maßnahmen dargelegt. Im Zuge des Vorhabens sind die Errichtung von güterzuglangen Überholgleisen, die Erhöhung und Verlängerung der Bahnsteige, die Errichtung einer Stützmauer und eines Steinsatzes i.d.B. geplant. Die bestehende Park&Ride-Anlage bleibt im Wesentlichen unverändert, sodass sich hinsichtlich der Park&Ride-Anlage aus schalltechnischer Sicht keine Änderung ergibt.

Ab S. 8 der SU wird der Beurteilungsvorgang skizziert. Es wird in der SU überprüft, ob die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung („2-dB-Kriterium“) anzuwenden ist bzw. ob es durch die geplanten baulichen Maßnahmen zu einer Erhöhung der Bahnverkehrslärmimmissionen um mehr als 2 dB kommt. Bei Erfüllung des 2-dB-Kriteriums erfolgt die Festlegung von allfälligen Grenzwerten bzw. die Prüfung der Beurteilungspegel (nach Umbau) über die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach SchIV.

Gegenständlich wird in der SU somit geprüft, ob ein „wesentlicher Umbau“ im Sinne der SchIV bzw. der Durchführungsbestimmungen zur SchIV vorliegt. In den Nachbarschaftsbereichen der projektsgegenständlichen Umbauten werden die Beurteilungspegel an exponierten Immissionspunkten ohne Umbau sowie nach projektsgemäßem Umbau untersucht. Wenn eine Erhöhung um mehr als 2 dB bei den maßgebenden Immissionspunkten (Wohngebäude entlang der Bahnstrecke) gegeben ist, liegt ein „wesentlicher Umbau“ vor.

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

Ab S. 12 werden die Zugverkehrsdaten sowie -frequenzen sowohl für den Bestand (Betriebsjahr 2023) als auch für den Prognoseverkehr nach 2035+ von der ÖBB bekanntgegeben. Die Modellzugdaten (Zuglängen, Zuggattung, Bremsart der Güterzüge) sind vom schalltechnischen Projektanten mit der Antragstellerin festgelegt worden. Die Zugverkehrsaufteilung für den Bestand und für das Prognoseszenario wird ab S. 12 dargelegt. Die jeweiligen Zuglängen und die Geschwindigkeiten sind gemäß der SU (dargelegt ab S. 13) berücksichtigt worden.

Ab S. 14 werden die längenbezogenen Schallleistungspegel L_w' je Geschwindigkeitsbereich für die einzelnen Streckenabschnitte dargelegt. Die entsprechenden Angaben für den Prognoseverkehr 2035+ werden ab S. 15 dargelegt. Die Geschwindigkeit der Güterzüge ist sowohl für den Bestand als auch den Prognoseverkehr auf 100 km/h begrenzt.

In den Tabellen 6-9 bzw. 6-10 werden die längenbezogenen Schallleistungspegel L_w' für den Prognoseverkehr 2035+ für die Bestandssituation ohne Umbau als auch für die Projektsituation nach Umbau abgebildet.

Ab S.18 werden die Messungen zur Erhebung der schalltechnischen Bestandssituation beschrieben. Die Beschreibung der Messmethode wird ab S. 19 vorgenommen, jene der Messpunkte ab S. 20. Die Messergebnisse werden ab S. 26 zusammengefasst. Gemäß Tabelle 7-7 S. 30 zeigt sich eine gute Übereinstimmung der Messergebnisse mit den berechneten Schallimmissionen des Bahnverkehrs bezüglich des im Rahmen der Messungen stattgefundenen Zugverkehrs.

Gemäß den Ausführungen ab S. 31 der SU wurden die Ausbreitungsberechnungen mit dem „Lärberechnungsprogramm“ SoundPLAN auf Basis der Vorgaben der ONR 305011 vorgenommen. Die schalltechnischen Auswirkungen des geplanten Vorhabens werden anhand von repräsentativ ausgewählten Immissionspunkten beurteilt. Die Lagen der Immissionspunkte sind auf S. 33 der SU grafisch dargestellt.

In der Tabelle 8-1 S. 34 werden die berechneten längenbezogenen Schallleistungspegel L_w' vor und nach Umbau für das Betriebsprogramm Prognose 2035+ für die einzelnen Immissionspunkte gegenübergestellt. Die maximale Erhöhung für den Tagzeitraum beträgt 1,6 dB,

jene für die maximale Erhöhung für den Nachtzeitraum 1,4 dB (jeweils für den Immissionspunkt IP 7).

Auf S. 34 wird ausgeführt *„Wie aus der Tabelle hervorgeht, betragen die vorhabensbedingten Erhöhungen der jeweiligen Beurteilungspegel an relevanten Immissionsorten ... weniger als 2 dB. Somit liegt im Sinne der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung kein ‚wesentlicher Umbau‘ vor und es braucht keine weitere Betrachtung der Betriebsphase durchgeführt werden.“*

Auf S. 35 der SU werden die Klima-Außengeräte für das neue ESTW-Gebäude beschrieben. Es sind 5 Klima-Außengeräte geplant. Für die Klima-Außengeräte sind Lamelleneinhausungen geplant. Projektsgemäß wird ein Schallleistungspegel je Klimaaußengerät von $L_{WA} = 65$ dB beantragt. In der Abbildung 9-1 S. 36 sind die Lagen der Klimaaußengeräte dargestellt. Der maximale Beurteilungspegel von Seiten der Klimaaußengeräte beträgt am Immissionspunkt „IP A“ rund $L_{Aeq} = 23$ dB.

Gutachten

Der Vergleich der Bahnlärmimmissionen zeigt, dass an allen Immissionspunkten die vorhabensbedingten Erhöhungen der Schienenlärmimmissionen weniger als 2 dB betragen. Somit wird gezeigt, dass das „2-dB-Kriterium“ der SchIV für die Beurteilungspegel der Bahnschallimmissionen an den untersuchten Immissionspunkten nicht erfüllt wird. Es liegt demnach im Sinne der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung kein „wesentlicher Umbau“ vor.

Aus den berechneten Immissionsbeiträgen für die „konstanten Emittenten“, wie den Klimaaußengeräten, ist zu erwarten, dass diese maximal im Bereich des Basispegels L_{A95} des Umgebungsgeräusches im leisesten Nachtzeitraum zu liegen kommen. Es ist somit von keiner Auffälligkeit auszugehen.

Es werden auf Anforderung durch die Behörde die folgenden Auflagenpunkte zur Erfüllung vorgeschlagen:

- Messtechnische Erhebung der Geräuschsituation bzw. der Bahnimmissionen nach erfolgtem Umbau an ausgewählten Messpunkten (MP 1 bis MP 4 oder IP 1 bis IP 14 der SU), je nach Erfordernis, entsprechend der ÖNORM S 5004 bzw. ÖNORM S 5005 und Vergleich mit den prognostizierten Werten
- Es ist ein messtechnischer Nachweis über die Einhaltung der beantragten Schallleistungspegel L_{WA} der Klima-Außengeräte bei Vollbetrieb zu erbringen:

Klima-Außengerät

$L_{WA} = 65 \text{ dB}$ je Außengerät (5 Stück)

Der messtechnische Nachweis ist von einer akkreditierten Prüfanstalt für Schallschutz bzw. einem Ingenieurbüro/Ziviltechniker entsprechender Fachrichtung zu erbringen.

G) Befund und Gutachten des Sachverständigen für Brandschutz

Befund

Wie den vorliegenden Projektunterlagen zu entnehmen ist, plant die ÖBB-Infrastruktur AG die Ertüchtigung des Bahnhofes Kritzendorf.

Angaben betreffend Brandschutz sind insbesondere im technischen Bericht Hochbau, im technischen Bericht Energietechnik, im Gutachten gemäß § 31a EisbG und in den Einreichplänen angeführt. Ergänzend wurden im Zuge der heutigen Verhandlung vom Projektanten „Hochbau“ noch Angaben zum Brandschutz getätigt und werden diese im Befund angeführt.

Der Bahnhof Kritzendorf wird barrierefrei ausgebaut und gemäß den aktuellen betrieblichen Anforderungen adaptiert. Dies geschieht im Wesentlichen durch Hebung der beiden Randbahnsteige auf 55 cm über SOK und Verlängerung auf 220 m. An den denkmalgeschützten Personenstegen werden Aufzüge angebaut und die umgebenden Bereiche der neuen baulichen Situation angepasst. Die Wartebereiche auf beiden Bahnsteigen werden adaptiert und eine barrierefreie WC-Anlage wird im Aufnahmegebäude I.d.B. eingebaut. Die Bahnsteigausstattung wird ebenso erneuert.

Folgende baulichen Maßnahmen sollen umgesetzt werden:

- Herstellung Barrierefreiheit Personensteg km 13,980 (Anbau der Aufzüge inklusive aller erforderlicher Adaptierungen beim Bestandssteg)
- Erneuerung der Ausstattung, Errichtung eines neuen Wegeleitsystems und Errichtung eines taktilen Bodeninformationssystems gemäß aktueller ÖBB-Regelplanung
- Herstellung Barrierefreiheit Warteraum Aufnahmegebäude I.d.B. inkl. Einbau einer Kleinstsanitäranlage samt den hierzu erforderlichen Adaptierungen am Aufnahmegebäude
- Adaptierungen des Aufnahmegebäudes I.d.B. aufgrund der Bahnsteighebung
- Adaptierung des überdachten Wartebereiches I.d.B. (insbesondere Fußbodenniveau und Versetzen der Trennwand)

- Herstellung eines neuen Nebenzugangs anschließend an das Aufnahmegebäude r.d.B. an der Seite Richtung Wien
- Herstellung Barrierefreiheit Warteraum Aufnahmegebäude r.d.B.
- Adaptierung überdachter Wartebereich r.d.B. (insbesondere Fußbodenniveau)
- Errichtung eines Technikgebäudes für ein elektronisches Stellwerk (ESTW) in km 14,053

Aufgang l.d.B.

Der Stiegenaufgang wird für den Einbau einer Aufzugsanlage um ca. 480 cm von der Bahn abgerückt. Hierfür werden die Fundierungen in neuer Lage errichtet. Der neue Stegteil wird als Einfeldträger mit einseitigem Fachwerkgeländer (analog dem Bestand) zwischen Bestandsteg und verschobenem Bestandsstiegenaufgang errichtet. Hier schließt auch der neue Aufzugsschacht an. Der Aufzug wird als Seilaufzug (1.600 kg) ausgeführt. Der Triebwerksraum wird auf Vorplatzniveau direkt hinter dem Aufzugsschacht errichtet. Der Zugang erfolgt eben über die gleisabgewandte Seite.

Die Schachtgrube und der Schacht des Aufzuges werden massiv bis auf Zugangsniveau bzw. umgebendes Gelände errichtet. Die Schachteinhausung oberhalb wird bis zur Aufzugsüberdachung als Stahl-Glaskonstruktion (VSG) errichtet. Der Triebwerksraum wird in Stahlbetonbauweise (Wände, Decke) ausgeführt und laut Projektanten einen Feuerwiderstand von R 90 aufweisen.

Aufgang r.d.B.

Der Stiegenaufgang wird für den Einbau einer Aufzugsanlage um ca. 480 cm von der Bahn abgerückt. Hierfür werden die Fundierungen in neuer Lage errichtet. Der neue Stegteil wird als Einfeldträger mit einseitigem Fachwerkgeländer (analog dem Bestand) zwischen Bestandsteg und verschobenem Bestandsstiegenaufgang errichtet. Hier schließt auch der neue Aufzugsschacht an. Der Triebwerksraum wird auf Vorplatzniveau direkt hinter dem Aufzugsschacht errichtet. Der Zugang erfolgt eben über die gleisabgewandte Seite. Die Schachtgrube und der Schacht des Aufzuges werden massiv bis auf Bahnsteigniveau errichtet. Die Schachteinhausung oberhalb wird bis zur Aufgangsüberdachung als Stahl-Glaskonstruktion (VSG) errichtet. Der Triebwerksraum wird in Stahlbetonbauweise (Wände, Decke) ausgeführt und laut Projektanten einen Feuerwiderstand von R 90 aufweisen.

Aufnahmegebäude l.d.B.

Durch die Bahnsteighebung wird ein niveaufreier (barrierefreier) Zugang zum bestehenden Warteraum ermöglicht. Die Zugangstür wird hierfür mit einem öffnungsunterstützenden Antrieb versehen. Im Warteraum werden die Ausstattungsgegenstände (Sitzbänke, Abfallbehälter etc.) umpositioniert, um eine durchgängige taktile Bodeninformation zur barrierefreien

Kundensanitäranlage herstellen zu können. Die Kundensanitäranlage und der Vorraum werden in zwei Bestandsräumen, im Anschluss an den Warteraum, errichtet. Hierfür werden Zwischenwände adaptiert und eine bestehende, gleisseitige Zugangstür zu einem Fenster umgebaut. Die Ausführung der Kundensanitäranlage erfolgt gemäß ÖBB-Regelwerk 03.01.08 Kundensanitäranlagen (Kleinst-KSA).

Die Beheizung des Warteraums erfolgt weiterhin wie im Bestand über deckenebene Infrarotpaneele. Dies wird auch auf die Kundensanitäranlage erweitert. Der offene Wartebereich im Anschluss an das Aufnahmegebäude ist derzeit durch eine Mittelmauer in zwei Bereiche getrennt. Mit dem Bundesdenkmalamt wurde eine Annäherung an den bauhistorischen Zustand vereinbart. Hierfür werden straßenseitig die ursprüngliche Rückwand des Wartebereichs wieder errichtet und die später errichtete Mittelmauer entfernt. Der Zugang vom Vorplatz erfolgt zukünftig über einen neuen Zugangsweg im Anschluss an die Stirnwand. Durch die Bahnsteighebung ist eine Anpassung der Bestands-Gussstütze im Vordachbereich notwendig. Im neuen vergrößerten Wartebereich werden die Informationselemente, der Fahrkartenautomat und der Warengerätautomat sowie Sitzbänke positioniert.

Aufnahmegebäude r.d.B.

Durch die Bahnsteighebung wird ein niveaufreier (barrierefreier) Zugang zum bestehenden Warteraum ermöglicht. Die Zugangstür wird auf Grund der im Bestand zu geringen Durchgangshöhe neu hergestellt und mit einem öffnungsunterstützenden Antrieb versehen. Im Warteraum werden die Ausstattungsgegenstände (Sitzbänke, Abfallbehälter etc.) geringfügig umpositioniert. Die Beheizung des Warteraums erfolgt weiterhin wie im Bestand über wandmontierte Infrarotpaneele. Im offenen Wartebereich im Anschluss an den Warteraum ist durch die Bahnsteighebung eine Anpassung der Bestands-Gussstütze im Vordachbereich notwendig. In diesem Wartebereich werden die Informationselemente, der Fahrkartenautomat und Sitzbänke positioniert.

Anschließend an das Aufnahmegebäude wird an der Seite Richtung Wien ein neuer Nebenzugang von der Durchstichstraße auf den Bahnsteig mit einer Stiege errichtet.

Technikgebäude

Das Technikgebäude wird in Massivbauweise mit einer vorgesetzten hinterlüfteten Fassade errichtet. Das eingeschößige Gebäude wird teilweise mit Doppelboden, welcher zur Anspeisung von der Hauptkabeltrasse mittels dichter Durchführungen in der Außenwand dient, errichtet. Der Batterieraum bildet einen eigenen Brandabschnitt, die gesamten übrigen Räume ebenfalls einen Brandabschnitt. Nach außen werden die Öffnungen des Gebäudes (Türen, Lüftungsöffnungen) ohne Brandschutzanforderungen ausgebildet. Die Klimaräume, in denen die Klima-Außensplitgeräte situiert sind, liegen in unkonditionierten Räumen an den Gebäu-

deenden, die auf der von der Bahn abgewandten Seite angeordnet sind. Die Dachflächen werden für die Ausstattung mit einer Photovoltaikanlage vorbereitet. Zur Wartung ist ein Dachaufstieg mittels Anlegestelle für eine Serviceleiter und eine Seilsicherung vorgesehen.

Folgende ergänzende Angaben zum Brandschutz (Technikgebäude) werden im Zuge der heutigen Verhandlung von der Projektantin „Hochbau“, der Feuchtenhofer Architekten ZT-GmbH, bekanntgegeben.

Das neue Technikgebäude ist der Gebäudeklasse 1 zuzuordnen und weist zu Gebäuden auf demselben Grundstück einen Abstand von mehr als 4 m auf. Zu den Grundstücksgrenzen wird ein Abstand von zumindest 2 m eingehalten bzw. sind die angrenzenden Grundstücke als Verkehrsfläche gewidmet und somit von einer Bebauung ausgeschlossen. Die Wände und Decken des Technikgebäudes werden in Stahlbetonbauweise in zumindest R 30 ausgeführt. Die brandabschnittsbildenden Bauteile (Wände, Decke) des Batterieraumes entsprechen REI 90, wobei im Bereich der Außenwände ein zumindest ein Meter breiter Außenwandstreifen in REI 90 bzw. EI 90 gegeben ist. Die Dacheindeckung erfolgt mit einer Blechdeckung in B_{ROOF} (t1). Der Batterieraum weist raumseitig Wände und Decken in A2 sowie einen Bodenbelag in zumindest B_{fl} auf.

Die Gehweglängen der Fluchtwege in den neuen bzw. vom Umbau betroffenen Gebäuden zu einem direkten Ausgang zu einem sicheren Ort des angrenzenden Geländes im Freien sowie von der Mitte des Stegs auf einen der beiden Vorplätze betragen weniger als 40 m.

Für die Erste Löschhilfe werden in den neuen Triebwerksräumen sowie im neuen Technikgebäude tragbare Feuerlöscher bereitgehalten.

Im Bereich des Personenübergangssteges bzw. der Stiegenaufgänge ist eine Sicherheitsbeleuchtung vorgesehen. Die Technikräume benötigen laut ÖBB-Regelwerk 12.08.04 Pkt. 4.6. keine Notbeleuchtung und werden über den Türen bei den Ausgängen mit nachleuchtenden Rettungszeichenschilder ausgestattet.

Detailangaben sind den Antragsbeilagen, insbesondere den Einreichplänen und den technischen Berichten (Hochbau, Energieversorgung), und den im Zuge der heutigen Ortsverhandlung ergänzend bekanntgegebenen Angaben zu entnehmen.

Gutachten

Dieses Gutachten bezieht sich ausschließlich auf die projektierte Ertüchtigung des Bahnhofes Kritzendorf, wobei ausschließlich die Gebäude (Umbau Aufnahmegebäude, Technikgebäude, Triebwerksräume) brandschutztechnisch beurteilt wurden. Die Gleiskörper, die Auf-

gänge im Freien, der Personensteg, die Aufzüge, die neue Infrastruktur im Freien etc. wurden nicht beurteilt.

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

Hinsichtlich der Notwendigkeit einer Sicherheitsbeleuchtung bzw. von Orientierungshilfen wird von den Vertretern der Bauwerberin auf das ÖBB-Regelwerk 12.08.04 Pkt. 4.6 verwiesen, wonach in abgeschlossenen elektrischen Betriebsräumen, welche nur aus einem Raum bestehen und eine Türe direkt ins Freie besitzen, auf Bahnsteigen im Freien mit oder ohne Bahnsteigdach sowie in Gebäuden bzw. Räumen, in denen Arbeitnehmer weniger als 2 Stunden täglich beschäftigt sind, keine Notbeleuchtung erforderlich ist.

Über das gegenständliche Vorhaben liegt ein Gutachten gemäß § 31a EisbG vom 17. Juni 2025, erstellt von der Stella & Setznagel GmbH, welches auch das Gebiet Hochbau inkl. dem Teilgebiet Brandschutz umfasst, vor. In diesem Gutachten wird der Brandschutz betrachtet. Weiters ist in diesem Gutachten angeführt, dass der vorliegende Bauentwurf zur Ausführung geeignet ist und den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und des Verkehrs auf der Eisenbahn sowie dem Stand der Technik entspricht. Weiters wird festgehalten, dass das gegenständliche Projekt aus hochbautechnischer Sicht in sich schlüssig ist.

Im Übrigen erfüllt das gegenständliche Vorhaben aus brandschutztechnischer Sicht die wesentlichen Anforderungen im Sinne des Eisenbahngesetzes, wenn dieses projektgemäß umgesetzt und folgender Nachweis erbracht wird:

ein Nachweis über die projekt- und bescheidgemäße sowie fachgerechte Herstellung sämtlicher Bauteile mit Anforderungen an den Feuerwiderstand und das Brandverhalten, den ordnungsgemäßen Einbau von Feuerschutzabschlüssen (Türen, Tore, Verglasungen etc.) sowie die ordnungsgemäße Herstellung von Abschottungen gemäß der TRVB 110 B 15 und Brandschutzklappen gemäß der ÖNORM EN 15650, ausgestellt von einem befugten Fachmann mit einschlägiger Befugnis (z.B. Ingenieurbüro, Ziviltechniker)

H) Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Elektrotechnik

Befund

Die gegenständliche elektrotechnische Beschreibung basiert auf den von der Abteilung Verkehrsrecht mit Schreiben vom 3. Juli 2025, RU6-E-2689/003-2025, vorgelegten digitalen Unterlagen (Bauentwurf) und den Erläuterungen der Vertreter der Konsenswerberin im Zuge der heutigen Verhandlung.

Allgemeines

Beim gegenständlichen Projekt soll der Bahnhof Kritzendorf barrierefrei ausgebaut und gemäß den aktuellen betrieblichen Anforderungen adaptiert werden. Dies geschieht im Wesentlichen durch Errichtung des Technikgebäudes (nachstehend als ESTW geführt) inkl. PV-Anlage, Hebung der beiden Randbahnsteige auf 55 cm über SOK und Verlängerung auf 220 m. In den denkmalgeschützten Personensteg werden Aufzüge eingebaut und die umgebenden Bereiche der neuen baulichen Situation angepasst. Die Wartebereiche auf beiden Bahnsteigen werden adaptiert und eine barrierefreie WC-Anlage wird im Aufnahmegebäude i.d.B. eingebaut. Die Bahnsteigausstattung wird ebenso erneuert. Weiters werden im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens die Gleise 3 und 4 auf eine Nutzlänge von 760 m verlängert, sodass sie als Überholgleise fungieren können.

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

Allgemeine elektrische Niederspannungsanlagen

Die Anspeisungen der 50-Hz-Anlagen erfolgt grundsätzlich aus dem Netz der Netz Niederösterreich GmbH. Im ESTW wird ein Zwischentransformator vorgesehen. Als Schutzmaßnahme gegen elektrischen Schlag wird die Nullung bzw. die Fehlerstromschutzschaltung mit FI-Zusatzschutz ausgeführt.

Blitzschutz

Der Blitzschutz wird gemäß ÖVE/ÖNORM EN 62305 für alle Gebäude ausgeführt und geplant. Da sich Teile der Anlage im Einflussbereich der Oberleitung befinden, wird der daraus resultierende Schutzbereich durch die Fahrleitung in Bezug auf den Blitzschutz mit der Blitzschutzkugel ermittelt.

Sicherheitsbeleuchtungsanlage

Der Personenübergang und seine Stiegenaufgänge werden mit einer Sicherheitsbeleuchtungsanlage ausgestattet. In den gegenständlichen Technikräumen ist keine Sicherheitsbeleuchtung vorgesehen, es werden nachleuchtende Orientierungshilfen (Rettungszeichenschilder) über den Ausgängen angebracht.

Gemäß Aussage der Vertreter der Konsenswerberin im Zuge der heutigen Verhandlung wird im geplanten Behinderten-WC im denkmalgeschützten Aufnahmegebäude i.d.B. eine Sicherheitsleuchte vorgesehen. Als Stromversorgung der Sicherheitsbeleuchtungsanlage soll ein LPS-System im ESTW montiert werden.

Objekte und Tätigkeiten im Bereich von elektrischen Freileitungen

Die Verstärkungs- bzw. Schaltleitungen der Oberleitung an den Spitzen der Oberleitungsmasten überspannen den bestehenden Personensteg. Im Bereich dieser Überspannungen sollen aus Gründen der Barrierefreiheit zwei Liftanlagen eingebaut werden. Die erforderlichen Abstände zwischen den Liftanlagen und den spannungsführenden Leiterseilen der Leitungen und deren Einhaltung sollen gemäß OVE EN 50122 und OVE E 8555 eingehalten werden.

Gutachten

Umfasst von der elektrotechnischen Beurteilung sind

- „elektrische Anlagen 50 Hz“ (elektrotechnische Ausstattung von Gebäuden und Bahnsteigen - Allgemeine elektrische Niederspannungsanlagen, Sicherheitsbeleuchtung)
- Blitzschutz von Gebäuden und Bahnsteigen

Nicht im elektrotechnischen Beurteilungsumfang sind

- „elektrische Anlagen 16 2/3 Hz“ (Oberleitungen ...)
- Sicherungstechnik (Stellwerke, Signale ...)
- Betrieb von Eisenbahnanlagen

Laut „Kommentierte Arbeitsstättenverordnung“ auf der Homepage der Arbeitsinspektion entsprechen die Technikräume im gegenständlichen Projekt einem „sonstigen Betriebsraum“: *„Keine Arbeitsräume sind Räume, in denen kein ständiger Arbeitsplatz eingerichtet ist, auch wenn dort vorübergehend Arbeiten wie Wartung, Kontrolle etc. verrichtet werden (wie z.B. Fernwärmeschächte, Kanäle, Technikräume, Trafostationen). Hier handelt es sich um ‚sonstige Betriebsräume‘ i.S.d. § 23 ASchG.“*

Auch bleibt der „Verkehrsweg“ laut „OVE Fachinformation E08 - Ausführung von Sicherheitsbeleuchtungen und nachleuchtenden Orientierungshilfen“ unter 10 m. Die Notausgangstüre ist jeweils die einzige Türe aus dem Raum und der Notausgang führt direkt ins Freie. Es kann daher auf eine Sicherheitsbeleuchtung bzw. selbst- oder nachleuchtende Orientierungshilfen verzichtet werden.

Das vorliegende „§ 31a Gutachten“ der Stella & Setznagel GmbH vom 17. Juni 2025 hält unter Punkt 3.5 Elektrotechnik fest: „Die im Projekt angeführten Baumaßnahmen wurden durch die vorgelegten Entwurfsunterlagen beschrieben und dargestellt. Sie entsprechen dem Stand der Technik und werden positiv beurteilt“.

Bezüglich der Verstärkungs- bzw. Schaltleitungen der Oberleitung an den Spitzen der Oberleitungsmasten, welche den bestehenden Personensteg und die geplanten Liftanlagen überspannen, und der Einhaltung der erforderlichen Abstände zwischen den Liftanlagen und den spannungsführenden Leiterseilen liegt die „Stellungnahme zum Schreiben des Amtssachverständigen für Elektrotechnik vom 18.09.2025 seitens § 31a-Gutachter“ der Stella & Setznagel GmbH vom heutigen Tag vor.

Aus Sicht des Amtssachverständigen für Elektrotechnik kommen nach stichprobenartiger Durchsicht und Prüfung der Einreichunterlagen, dem am 20. August 2025 durchgeführten Lokalaugenschein in der Dauer von 10 halben Stunden sowie unter Berücksichtigung der Ergänzungen der Vertreter der Konsenswerberin im Zuge der heutigen Verhandlung keine Punkte zum Vorschein, die an dem oben angeführten Gutachten samt Ergänzung vom heutigen Tag zweifeln lassen.

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

Befund

Der Bahnhof Kritzendorf befindet sich auf der ÖBB-Strecke Wien Franz-Josefs-Bahn – Gmünd. Dabei handelt sich um ein transeuropäisches Netz, das dem interregionalen Fernverkehr sowie dem Nahverkehr dient. Im Bahnhof Kritzendorf befinden sich 5 Gleise. Die Gleise 1 und 2 sind die durchgehenden Hauptgleise, die Gleise 3 und 4 die sonstigen Hauptgleise und das Gleis 5B ein Nebengleis (Gleisstutzen). Neben Gleis 3 und 4 befinden sich Randbahnsteige.

Das Ziel des Umbaues ist u.a. die Anpassung der Gleis- und Weichenanlagen mit der Errichtung güterzuglanger Überholgleise (Nutzlänge mindestens 760 m der Gleise 3 und 4). Zusätzlich werden die Bahnsteigkanten auf 220 m verlängert und wird eine Kantenhöhe von 550 mm hergestellt. Die Verlängerung der Gleise passiert in Richtung Wien gegen A. Eine betriebliche Bedienung erfolgt ausschließlich auf Gleis 5B. Ein Gutachten gemäß § 31a EisbG wurde von der Stella & Setznagel GmbH erstellt. Dieses Gutachten kommt für die Eisenbahnbautechnik zum Schluss, dass der vorgelegte Bauentwurf vollständig ist und den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und des Verkehrs sowie des Standes der technischen Entwicklung entspricht. Die Begründung ist dem Gutachten zu entnehmen.

Gutachten

Das Gutachten beschränkt sich auf den Fachbereich Eisenbahnbautechnik, Teilfachgebiet Oberbau und Fahrweg. Gemäß § 31a Abs. 1 EisbG ist dem Bauentwurf ein umfassendes Gutachten zum Beweis beizugeben, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Das genannte Kriterium wurde im oben erwähnten Gutachten überprüft und erfüllt. Aus Sicht des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb erscheint das vorgelegte Gutachten für das Teilfachgebiet Oberbau und Fahrweg vollständig und plausibel.

J) Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Aufzugstechnik

Befund

Im Zuge der heutigen mündlichen Verhandlung wurde gemeinsam mit Vertretern der Konsenswerberin ein Ortsaugenschein in der Dauer von zwei halben Stunden durchgeführt.

Im Zuge des Umbaus des Bahnhofes Kritzendorf werden im Bereich des Personenstegs zwei Personen-Lastenaufzugsanlage errichtet.

Die elektrischen Seil-Aufzugsanlagen werden dabei im nördlichen Bereich des Personenstegs rechts- (östlich) und linksseitig (westlich) der Bahnlinie situiert.

Die technischen Daten der Aufzugsanlagen werden im Zuge des Ausschreibungsverfahrens noch präzisiert. Es sind jedoch Personen-Lastenaufzüge mit Fahrkorbabmessungen von mindestens 2,46 m x 1,36 m und entsprechenden zugehörigen Nennlasten (laut ÖNORM EN 81-20) vorgesehen (derzeit projiziert sind 1.600 kg Nennlast), da zusätzlich zum Rollstuhltransport auch ein Fahrradtransport vorgesehen ist.

Die Nenngeschwindigkeit ist jeweils mit 1,0 m/s geplant.

Aufzug r.d.B. (östlich der Bahn)

Die Fahrbahn der Aufzugsanlage führt vom Niveau der Straße auf das Niveau des Bahnsteiges (Förderhöhe etwa 1,50 m) und vom Niveau des Bahnsteiges auf das Niveau des Personensteiges (Förderhöhe etwa 6,47 m, gesamte Förderhöhe etwa 7,97 m). Es sind drei Haltestellen geplant, die Kabine weist zwei Fahrkorbtüren auf, es ist ein Eckausstieg vorgesehen. Die straßenseitige Schachttüre befindet sich im östlichen Bereich, die beiden anderen Schachttüren jeweils im südlichen Bereich der Aufzugsanlage.

Aufzug l.d.B. (westlich der Bahn)

Die Fahrbahn der Aufzugsanlage führt vom Niveau des Bahnsteiges auf das Niveau des Personensteiges (Förderhöhe etwa 6,47 m). Es sind zwei Haltestellen geplant, die Kabine weist eine Fahrkorbtüre auf. Die Schachttüren befinden sich im südlichen Bereich der Aufzugsanlage.

Die Fahrschächte werden im unterirdischen Bereich in Stahlbeton und ab Bahnsteigniveau in Stahlkonstruktion mit VSG-Verglasung hergestellt.

Die Fahrschachttüren werden als kraftbetätigte Schiebetüren hergestellt und ohne Brandschutzklassifikation ausgeführt, da durch die Fahrschächte keine Brandabschnitte gequert werden. Die Triebwerksräume werden jeweils nördlich oberflur an die Fahrschächte angeschlossen.

Entsprechend den Ausschreibungsunterlagen soll die Ausführung der Aufzugsanlagen unter Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen (z.B. Hebeanlagen-Betriebsverordnung 2009 – HBV 2009, Aufzüge-Sicherheitsverordnung 2015 – ASV 2015, NÖ Aufzugsordnung 2016, NÖ Aufzugstechnikverordnung 2017) und entsprechend dem Stand der Technik (z.B. ÖNORM EN 81-20, ÖNORM EN 81-28, ÖNORM EN 81-50, ÖNORM EN 81-70, ÖNORM EN 81-71, ÖNORM EN 81-73, ÖNORM EN 81-77, ÖNORM B 1600, ÖNORM B 2474) erfolgen.

Die Aufzugsanlagen werden nach den gesetzlichen Bestimmungen der ASV 2015 in Verkehr gebracht.

Für die Befreiung eventuell eingeschlossener Personen erfolgt die Ausstattung der Aufzugsanlagen mit einem Notrufkommunikationssystem. Die Notrufweiterleitung ist zu einer internen Notrufzentrale der ÖBB (z.B. FMS Leitstand Wien) geplant. Diese Notrufzentrale ist laut Angabe der Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG „zertifiziert“ und es sind bereits weitere Aufzugsanlagen anschließen. Die Notrufzentrale ist ständig besetzt und von dieser wird die Befreiung von eventuell eingeschlossenen Personen im Fahrkorb organisiert und sichergestellt.

Die Betreuung der Aufzugsanlage und die Befreiung von eventuell eingeschlossenen Personen wird durch „Hebeanlagenwärter“ erfolgen, welche von den ÖBB bereitgestellt werden.

Gutachten

Nach Aussage des Verhandlungsleiters können im gegenständlichen Verfahren für die geplanten Aufzugsanlagen sinngemäß die Anforderungen der NÖ Aufzugsordnung 2016 und der NÖ Aufzugstechnikverordnung 2017 herangezogen werden, da im Eisenbahnrecht keine Detailbestimmungen über Aufzüge bestehen.

Die Aufzugsanlagen werden derzeit nur in den Plänen dargestellt. Ein Detailprojekt über die Aufzugsanlagen wird laut Angabe erst mit der Ausschreibung erstellt. Dieses ist sinngemäß entsprechend der NÖ Aufzugsordnung 2016 und der NÖ Aufzugstechnikverordnung 2017 einer Vorprüfung durch eine Inspektionsstelle unterziehen zu lassen. Anforderungen aus dieser Vorprüfung sind bei der Ausführung zu berücksichtigen.

Aus den Plänen kann abgeleitet werden, dass die Schutzräume an den Fahrkorbdächern gemäß 5.2.5.7 und in den Schachtgruben gemäß 5.2.5.8 der ÖNORM EN 81-20 eingehalten werden können. Damit wird den Anforderungen der ASV 2015 entsprochen.

Da die Aufzugsanlagen im öffentlich zugänglichen Bereich zum Einsatz kommen und daher mit mutwilliger Zerstörung gerechnet werden muss, sind insbesondere die Bestimmungen der ÖNORM EN 81-71 („Schutzmaßnahmen gegen mutwillige Zerstörung“) bei der Detailprojektierung zu berücksichtigen.

Bei der Detailprojektierung ist auch die Einhaltung der ÖNORM EN 81-77 („Aufzüge unter Erdbebenbedingungen“) zu prüfen. Es sind Angaben über die Erdbebenkategorie zu treffen und erforderlichenfalls Schutzmaßnahmen umzusetzen.

Eine wesentliche Forderung der gesetzlichen Bestimmungen ist die „barrierefreie“ Ausführung der Aufzugsanlagen, damit den Benützern ein barrierefreier Zugang und die behindertengerechte Nutzung möglich sind, wobei diesbezüglich folgende Bestimmungen anzuwenden sind:

- ÖNORM EN 81-70: 2020-06-01 „Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen – Besondere Anwendungen für Personen- und Lastenaufzüge Teil 70: Zugänglichkeit von Aufzügen für Personen einschließlich Personen mit Behinderungen“
- ÖNORM B 1600:2017-04-01 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen“

Ein Nachweis der Absprache zwischen Betreiber der Aufzugsanlagen und den jeweiligen Montagebetrieben gemäß § 6 der ASV 2015 wird den Aufzugsunterlagen angeschlossen.

Bei Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen, des Standes der Technik und nachstehender Maßnahmen besteht kein Einwand gegen die Erteilung der Bewilligung für die geplanten Aufzüge:

1. Die vollständigen Projektunterlagen der Aufzugsanlagen sind sinngemäß entsprechend § 5 der NÖ Aufzugsordnung 2016 i.V.m. § 10 der NÖ Aufzugstechnikverordnung 2017 einer Vorprüfung durch eine Inspektionsstelle unterziehen zu lassen. Anforderungen aus dieser Vorprüfung sind bei der Ausführung zu berücksichtigen. Das Gutachten über die Vorprüfung ist der Behörde zu übermitteln.
2. Bezüglich der Ausführung der Aufzugsanlagen sind folgende Anforderungen zu berücksichtigen:
 - a) Der Aufzüge sind entsprechend den Bestimmungen der Anlage I „Wesentliche Gesundheitsschutz- und Sicherheitsanforderungen“ der Aufzüge-Sicherheitsverordnung 2015 – ASV 2015 zu errichten.
 - b) Die Aufzüge sind barrierefrei auszuführen. Bei der Ausführung sind auch die Anforderungen für einen barrierefreien Zugang und die behindertengerechte Nutzung in Absprache zwischen dem Errichter und dem Betreiber zu berücksichtigen, wobei diesbezüglich folgende Bestimmungen anzuwenden sind:
 - ÖNORM EN 81-70:2018-07-01 „Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen – Besondere Anwendungen für Personen- und Lastenaufzüge Teil 70: Zugänglichkeit von Aufzügen für Personen einschließlich Personen mit Behinderungen“
 - ÖNORM B 1600:2017-04-01 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen“.
 - c) Die Aufzüge sind zum Herbeirufen von Hilfe für allenfalls im Fahrkorb eingeschlossene Personen mit einem Fernnotrufsystem gemäß ÖNORM EN 81-28:2020-01-15 und ÖNORM B 2458:2005-04-01 auszustatten. Die Zulässigkeit der Ausführung des Anschlusses an die interne Notrufzentrale der ÖBB ist nur im Einvernehmen zwischen Inverkehrbringer (Montagebetrieb) und der „benannten Stelle“ für Aufzüge (z.B. TÜV Austria) zulässig.
 - d) Bei der Ausführung der Aufzüge sind die Anforderungen der ÖNORM EN 81-71:2019-03-15 „Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen — Besondere Anwendungen für Personen- und Lastenaufzüge, Teil 71: Schutzmaßnahmen gegen mutwillige Zerstörung“ einzuhalten. Wenn nach Anhang A der ÖNORM EN 81-71

eine „unbeobachtete allgemeine Öffentlichkeit“ Zugang zum Aufzug hat, muss dieser der Kategorie 2 nach ÖNORM EN 81-71:2019-03-15 entsprechen.

- e) Für die Lüftung der Aufzugsschächte sind ständig wirksame Lüftungsöffnungen mit einem Querschnitt von jeweils mindestens 1 % der Schachtgrundfläche bzw. mindestens 300 cm² auszuführen. Für die Lüftung der Triebwerksräume sind ständig wirksame Lüftungsöffnungen ins Freie herzustellen. Die Bemessung hat nach den Anforderungen des Montagebetriebes der Aufzüge zu erfolgen.
 - f) Wird als Schutzmaßnahme für die aufzugszugehörigen Stromkreise eine FI-Schutzschaltung ausgeführt, sind diese Schutzschalter in den Triebwerksräumen anzuordnen. Für den Stromkreis frequenz geregelter Antriebe ist ein allstromsensitiver FI-Schalter zu verwenden.
 - g) In den Triebwerksräumen und in den Aufzugsschächten dürfen keine aufzugsfremden Leitungen, Installationen etc. verlegt werden.
 - h) In den Schachtgruben sind die Aufzüge an einen Fundamentanker anzuschließen.
 - i) Die Fußböden der Triebwerksräume und der Schachtgruben sind leicht reinigbar auszuführen.
 - j) An den Zugangstüren der Triebwerksräume sind die Raumwidmung und das Zutrittsverbot für Unbefugte anzuschreiben.
 - k) Bei jeder Schachttüre ist der Hinweis "Aufzug im Brandfall nicht benützen" unter Verwendung eines Schildes gemäß ÖNORM EN 81-73: 2020-11-15 anzubringen. Zusätzlich ist zum besseren Verständnis ein Zusatzzeichen (Text) anzuwenden.
 - l) Wenn eine automatische Brandmeldeanlage installiert wird, sind auch die Fahrschächte und die Triebwerksräume in die Brandmeldeanlage einzubeziehen.
 - m) Die Aufzüge sind mit Brandfall-Rücksendeeinrichtung gemäß ÖNORM EN 81-73:2020-07-01 auszustatten und die Auslösung der Brandfallsteuerung ist gemäß ÖNORM B 2474:2019-06-01 auszuführen. Die Hauptbestimmungshaltestelle wird in der Angriffsebene der Feuerwehr auf Bahnsteigniveau festgelegt.
3. Beim Betrieb der Aufzugsanlage sind folgende Betriebsvorschriften einzuhalten:
- a) Beim Zugang (bzw. im Nahbereich) zu den Triebwerksräumen der Aufzüge ist jeweils ein tragbarer Feuerlöscher gemäß ÖNORM EN 3 mit einer Mindestfüllmenge von 6 kg, der zur Bekämpfung von Bränden in elektrischen Anlagen geeignet sein muss, bereitzuhalten. Die Feuerlöscher sind nachweislich alle zwei Jahre auf ihre Funktionsfähigkeit zu prüfen.
 - b) Vom Aufzugseigentümer sind Hebeanlagenwärter zu bestellen. Die Anzahl der Hebeanlagenwärter muss den Gegebenheiten des Betriebes entsprechen, jedoch mindestens vier Personen betragen. Diese müssen ihre Eignung vor der Inspektionsstelle (Aufzugsprüfer) nachweisen und haben am Zeugnis zu bestätigen, dass sie die Betriebskontrol-

len durchführen und im Bedarfsfall im Fahrkorb eingeschlossene Personen befreien. Die Bestellung von Hebeanlagenwärter für Betriebskontrollen kann entfallen, wenn die Bestimmungen des Anhanges A.3 und des Anhanges B der ÖNORM B 2458:2005-04-01 zutreffen oder wenn ein Betreuungsunternehmen mit der Durchführung der Betriebskontrollen beauftragt wurde.

- c) Der Betrieb, die Wartung und die regelmäßigen Prüfungen des Aufzuges haben sinngemäß nach den Bestimmungen der NÖ Aufzugsordnung 2016 und der NÖ Aufzugstechnikverordnung 2017, den Anleitungen des Montagebetriebes und entsprechend den Bestimmungen der einschlägigen ÖNORMEN zu erfolgen.

4. Über folgende Maßnahmen sind der Behörde die entsprechenden Nachweise vorzulegen:

- a) Der ordnungsgemäße elektrische Anschluss der Aufzugsanlage ist unter Anführung der angewendeten Bestimmungen (z.B. OVE E 8101) durch einen Berechtigten für das einschlägige Fachgebiet oder eine befugte Fachfirma zu bestätigen. Die Anforderungen und der Nachweis (Bestätigung) haben der ÖNORM B 2476-1:2011-11-15 (Tabelle 1, Ziffer 15) zu entsprechen.

Hinweis:

Für den Fall, dass der Aufzug in der Bestätigung für das gesamte Objekt berücksichtigt wurde, ist kein gesonderter Nachweis erforderlich.

- b) Falls eine Brandmeldeanlage zur Ausführung kommt, ist die ordnungsgemäße Ausführung der Verknüpfung der Brandfall-Rücksendeeinrichtung der Aufzüge mit der Brandmeldeanlage gemäß den Bestimmungen der TRVB S 151 durch eine akkreditierte Prüfstelle nachzuweisen.
- c) Nach Fertigstellung und vor Betriebsaufnahme sind die Aufzüge einer Abnahmeprüfung durch eine Inspektionsstelle (Aufzugsprüfer) zu unterziehen. Die Abnahmeprüfung hat im Umfang der ÖNORM B 2476-1:2011-11-15 zu erfolgen. Dies ist in den Abnahmegutachten zu bestätigen. Von der Inspektionsstelle (Aufzugsprüfer) ist auch zu bescheinigen, dass die Aufzüge entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen und dem Stand der Technik ausgeführt wurden.

K) Befund und Gutachten der Amtssachverständigen für Wasserbautechnik

Befund

Die ÖBB-Infrastruktur AG beabsichtigt, im Bereich des Bahnhofes Kritzendorf Umbaumaßnahmen durchzuführen. Der Projektbereich des Bahnhofsumbau Kritzendorf liegt zur Gänze in Niederösterreich im Bereich der politischen Gemeinde Klosterneuburg auf dem unteren Abschnitt der Franz-Josefs-Bahn von Wien Franz-Josefs-Bahnhof bis Absdorf-Hippersdorf

(VzG Strecke 10901, Wien Franz-Josefs-Bf – Staatsgrenze nächst Gmünd N.Ö. -), von Bahn-km 12,45 bis Bahn-km 14,8, in der Katastralgemeinde Kritzensdorf.

Die Franz-Josefs-Bahn ist im Abschnitt Wien FJB – Absdorf-Hippersdorf zweigleisig ausgebaut. Die Strecke hat im Personennahverkehr mit mehreren Linien große Bedeutung und ist dicht befahren. Im Bahnhof Tulln an der Donau zweigt die eingleisige Strecke nach St. Pölten Hbf. ab. Sowohl der Personennah- als auch der Güterverkehr sollen weiter gestärkt werden. Dies soll im gegenständlichen Projekt durch die Herstellung güterzuglanger Überholgleise mit einer Nutzlänge ≥ 760 m erfolgen. Zusätzlich soll der Bahnhof Kritzensdorf für die Kunden modernisiert und barrierefrei umgestaltet werden.

Im Projektgebiet liegen großflächig r.d.B. und kleinflächig l.d.B. Hochwassergefährdungsbereiche. Die Bahnanlagen liegen im Bestand bereits in Dammlage außerhalb dieser Gefährdungsbereiche.

Die Anpassung der Entwässerungsanlagen wird separat bei der Bezirkshauptmannschaft Tulln eingereicht.

Aus wasserbautechnischer Sicht sind die Auswirkungen auf das Hochwasserabflussgeschehen zu beurteilen, wobei es sich um folgende geplante Maßnahmen handelt:

- Dammverbreiterung im Bereich der Verlängerung der Gleise 3 und 4 l.d.B. mit Stützmauerabschnitt und r.d.B. mit Dammböschung
- Errichtung der böschungsgleichen Auslaufbauwerke l.d.B. und r.d.B. beim Durchlass in km 12,728
- Abtrag des konstruktiven Durchlasses und Errichtung eines Personendurchganges in km 13,277

Diese Maßnahmen befinden sich im Bereich des 30jährigen Hochwasserabflusses.

Dammverbreiterung im Bereich der Verlängerung der Gleise 3 und 4 l.d.B. mit Stützmauerabschnitt und r.d.B. mit Dammböschung

Im Bereich von km 13,100 bis km 13,400 r.d.B. soll eine Vorschüttung des Bahndammes im HW30-Abflussraum hergestellt werden. Diese Vorschüttung weist folgendes abgeschätztes Ausmaß auf: laut Gesamtgutachten gemäß § 31a EisbG liegt die maximale Verdrängung in Profil 13,200 und 13,300 mit jeweils ca. $3,0 \text{ m}^2$ bei HW30. Dies ergibt abgeschätzt ca. 600

m³. Aufgrund des zur Verfügung stehenden weitläufigen Retentionsraumes liegt dies außerhalb der rechnerischen Nachweisbarkeit und ist somit als geringfügig anzusehen.

Im Bereich von km 13,033 bis km 13,366 soll eine Stützmauer im HW30-Abflussraum hergestellt werden. Diese Stützmauer weist folgendes abgeschätztes Ausmaß auf: laut Gesamtgutachten gemäß § 31a EibG liegt die maximale Verdrängung etwa in Profil 13,200 mit ca. 0,50 m² bei HW30. An dieser Stelle beträgt das verdrängte Volumen abgeschätzt ca. 25 m³ und kann als geringfügig angesehen werden.

Adaptierung des Rohrdurchlasses in km 12,728 l.d.B. und r.d.B.

Der bestehende Durchlass in km 12,728 wird l.d.B. und r.d.B. adaptiert. Dieser Rohrdurchlass befindet sich im HQ30-Abflussgebiet und wird annähernd böschungsgleich angepasst. Aufgrund der Bauweise und Größe sind keine Auswirkungen auf das Hochwasserabflussgeschehen zu erwarten.

Personendurchgang

Der bestehende Bahndamm bildet in Richtung Klosterneuburger Durchstich/Donau die Grenze für die Hochwasserüberflutungsräume HQ30 und HQ100. Auf der gegenüberliegenden Seite des Dammes befinden sich im Bereich des Griebenbach Nord ebenfalls die Hochwasserüberflutungsräume HQ30 und HQ100. Diese beiden Überflutungsgebiete sind durch den Personendurchlass verbunden. Die Bahnanlagen selbst liegen im Bestand bereits in Dammlage außerhalb dieser Gefährdungsbereiche.

Dieser bestehende Durchlass soll aufgelassen werden. Stattdessen ist ein neuer Durchlass geplant, welcher in einer Entfernung von ca. 23 m (Bahnkilometer 13,277) zum derzeitigen Durchlass gebaut werden soll. Der projektierte Personendurchgang soll eine lichte Höhe von 2,5 m und eine lichte Breite von 2,0 m aufweisen. Das Durchgangsniveau befindet sich auf ca. 266,0 m ü.A. Er liegt somit ca. 20 cm tiefer als der bestehende Durchlass.

Die Hochwasserspiegellagen sind mit HW30 = 168,100 m ü.A und HW100 = 168,600 m ü.A ausgewiesen. Somit erreicht das 30jährliche Hochwasserereignis eine Höhe von 2,00 m ab Durchgangssohle, das 100jährliche Hochwasserereignis liegt etwa auf Höhe Tragwerksunterkante.

Der projektierte Durchlass ermöglicht einen ungehinderten Rückstau in den Überflutungsraum l.d.B., wie dies über den derzeitigen Durchlass möglich ist. Weiters weist der projektierte Durchlass ein größeres Retentionsvolumen als der bestehende Durchlass auf.

Im Übrigen wird auf die vorliegenden Einreichunterlagen verwiesen.

Gutachten

Das gegenständliche Vorhaben sieht die Verbreiterung der Gleisanlagen, die Herstellung von Randbalken beim Durchlass in km 12,728 und den Abbruch und Neubau eines Personendurchganges vor.

Dammverbreiterung im Bereich der Verlängerung der Gleise 3 und 4 l.d.B. mit Stützmauerabschnitt und r.d.B. mit Dammböschung.

Aufgrund dieser Maßnahmen werden bei einem HQ30-Hochwasserereignis $600 \text{ m}^3 + 25 \text{ m}^3$ Wasser verdrängt. Aufgrund des zur Verfügung stehenden Retentionsraumes liegt dies außerhalb der rechnerischen Nachweisbarkeit und ist somit als geringfügig anzusehen.

Adaptierung des Rohrdurchlasses in km 12,728 l.d.B. und r.d.B.

Da am Durchlass selbst keine Änderungen vorgenommen, sondern lediglich beidseitig Adaptierungen ausgeführt werden, sind keine Auswirkungen auf das Hochwasserabflussgeschehen zu erwarten.

Personendurchgang

Der bestehende Personendurchgang soll aufgelassen und durch einen neuen Durchgang ersetzt werden. In diesen beiden Bereichen kommt es bereits derzeit zu Einstauungen bei HQ30.

Der neue Durchlass weist eine geringfügig tiefere Sohle und größere Abmessungen auf. Der Retentionsraum wird aufgrund der größeren Abmessungen des neuen Durchlasses geringfügig vergrößert.

Wie auch beim bestehenden Durchlass, ermöglicht der projektierte Durchlass aufgrund seiner Lage einen ungehinderten Rückstau in den Überflutungsraum l.d.B.

Es sind somit keine merklichen Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss zu erwarten.

In den vorliegenden Unterlagen wird dargestellt, dass durch die geplanten Maßnahmen keine Verschlechterung der Hochwasserabflusssituation zu erwarten ist.

Aus wasserbautechnischer Sicht besteht gegen die Erteilung der Bewilligung unter Einhaltung nachfolgender Auflagen kein Einwand:

1. Sämtliches Aushubmaterial ist umgehend aus dem Überflutungsraum zu entfernen.

2. Abtriftbares Gut ist bei Hochwasserwarnung aus dem Überflutungsraum zu bringen.
3. Die Lagerung wassergefährdender Stoffe im Überflutungsbereich ist unzulässig.
4. Müllsammelgebilde, Geräte mit Verbrennungsmotoren, Farbdosen und wassergefährdende Stoffe sind über der Anschlaglinie eines 100jährigen Hochwassers zu lagern. Fahrzeuge sind bei Hochwassergefahr umgehend aus dem Überflutungsbereich zu bringen.
5. Bei Hochwassergefahr sind die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen unverzüglich einzuleiten. Die natürlich vorhandene Hochwasserabflusskapazität und ein ungehinderter Abfluss der Hochwasserwelle sind zu gewährleisten. Dafür sind Baugeräte, Bauhilfseinrichtungen und zwischengelagerte Baumaterialien unverzüglich im notwendigen Umfang aus dem Hochwasserabflussbereich zu entfernen bzw. gegen Abschwemmen zu sichern.
6. Beim Personendurchgang ist ein Schild anzubringen, welches besagt, dass das Queren während eines Hochwasserereignisses verboten ist.
7. Der Bewilligungsbescheid ist den bauausführenden Firmen zur Kenntnis zu bringen.
8. Die projekts- und bescheidgemäße Ausführung ist während der gesamten Bauausführung zu überwachen und zu dokumentieren (fotographisch). Im Zuge des Überprüfungsverfahrens ist der Bewilligungsbehörde ein Ausführungsbericht vorzulegen, in welchem die projekts- und bescheidgemäße Ausführung zu dokumentieren und nachzuweisen sowie auf alle vorgeschriebenen Auflagenpunkte einzeln einzugehen ist.

L) Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Bautechnik

a) Allgemeines

Mit Schreiben vom 3. Juli 2025 übermittelt die Abteilung Verkehrsrecht (RU6) Unterlagen für das Projekt „Bahnhof Kritzendorf - Herstellung Barrierefreiheit und güterzuglange Überholgleise“ mit dem Ersuchen um Bekanntgabe, ob diese aus bautechnischer Sicht vollständig und beurteilungsfähig für die Durchführung einer Verhandlung sind. Seitens des Amtssachverständigen (ASV) für Bautechnik wurde eine Stellungnahme zu den vorgelegten Unterlagen, datiert mit 27. Oktober 2025, BD4-FB-616/001-2025, abgegeben.

Am heutigen Tag findet in Klosterneuburg eine mündliche Verhandlung zur Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für das zuvor genannte Vorhaben statt. Im Vorfeld der Verhandlung wurden dem ASV für Bautechnik die Projektunterlagen am 20. August 2025 in der Zentrale der Antragstellerin am Praterstern vorgestellt. Im Anschluss an die Projektvor-

stellung führte der ASV für Bautechnik gemeinsam mit anderen Amtssachverständigen und Vertretern der Konsenswerberin einen Ortsaugenschein am Bahnhof Kritzendorf durch, bei dem stichprobenartig bautechnisch relevante Bereiche wie z.B. die baulichen Adaptierungen an den Aufnahmegebäuden, am Personensteg, den Bahnsteigzugängen usw. in der Natur nachvollzogen werden konnten.

Die bautechnische Beurteilung verweist hinsichtlich des baulichen Brandschutzes auf die vorliegende Stellungnahme der Brandverhütung NÖ.

Hinsichtlich des Themas Entwässerung und Versickerung von Oberflächenwässern wird auf die Ausführungen der Amtssachverständigen für Wasserbautechnik verwiesen.

Im Rahmen der Verhandlung wurden nachfolgende bautechnisch relevante Unterlagen des Projekts „Bahnhof Kritzendorf - Herstellung Barrierefreiheit und güterzuglange Überholgleise“ vorgelegt:

- EK km 14,101 Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage im Maßstab 1:200, datiert mit 28. Oktober 2025, Einlagenzahl: ---, Version 0, Plan-Nr. AMV49908-EB-B0000SP-02-1092
- Ersatz-Stellplätze l.d.B. im Maßstab 1:500, datiert mit 28. Oktober 2025, Einlagenzahl: ---, Version 0, Plan-Nr. AMV49908-EB-B0000SP-02-1091
- E-Mail von Dipl.-Ing. Novotny, gesendet am heutigen Tag, mit drei Plandokumenten (ED8401.pdf, ED8402.pdf und ED8403.pdf im Anhang)
 - Fundament für Beleuchtungsmast (Datei ED8401.pdf), ohne Maßstab, mit verschiedenen Datumsangaben
 - Fundament für Beleuchtungsmast (Datei ED8402.pdf), ohne Maßstab, mit verschiedenen Datumsangaben
 - Fundament für Beleuchtungsmast (Datei ED8403.pdf), ohne Maßstab, mit verschiedenen Datumsangaben
- E-Mail von Dipl.-Ing. Novotny, gesendet am heutigen Tag, mit einem Plandokument (TYP 0-1.3C.pdf im Anhang)
 - Gmundner Fertigteile, Typ 0-1.3C Regelzeichnung Fertigteil-Schaltstation in Betonbauweise (Datei TYP 0-1.3C.pdf), im Maßstab 1:25, datiert mit 22. Mai 2023

Die bautechnische Beurteilung nimmt den baulichen Brandschutz aus der Beurteilung heraus, da die Brandverhütung NÖ in die Beurteilung der Unterlagen einbezogen ist. Hinsicht-

lich des Themas Entwässerung, speziell bei Fragen zur Versickerung, wird aus bautechnischer Sicht auf Aussagen der Amtssachverständigen für Wasserbautechnik verwiesen.

b) Befund

Das gegenständliche Projekt behandelt den Umbau des bestehenden Bahnhofs Kritzendorf mit Herstellung der Barrierefreiheit, der Modernisierung der Verkehrsstation und Bahnanlagen sowie der Schaffung von güterzuglangen Überholgleisen. Die geplanten Anlagen liegen an der Bahnstrecke Wien Franz-Josefs-Bahnhof (Wf) – Staatsgrenze nächst Gmünd N.Ö. – (Ceske V.) (Streckennummer 10901) zwischen dem Bahnkilometer 12,620 und 14,326.

Die geplante Herstellung der Barrierefreiheit und die Modernisierung der Verkehrsstation umfassen die Errichtung von zwei Aufzügen beim bestehenden Personensteg, Bahn-km 13,980, und die Verlegung der beiden Stiegenaufgänge zum Steg.

Bei km 13,277 ist geplant, den bestehenden Personendurchgang in Bruchsteinmauerwerk-Bauweise abzutragen und durch einen Neubau in Betonbauweise zu ersetzen.

Westlich der Gleisanlagen ist geplant, im bestehenden Aufnahmegebäude, Bahn-km 13,933, eine Kleinstsanitäranlage mit Vorraum und Warteraum einzubauen und das Aufnahmegebäude baulich zu adaptieren.

Im überdachten Wartebereich nördlich des bestehenden Aufnahmegebäude soll eine Wand versetzt und das Fußbodenniveau angepasst werden, damit der Warteraum barrierefrei vom Bahnsteig und von der Straße aus erreichbar ist. Es ist geplant, den westlichen Randbahnsteig zwischen km 13,737 und 13,957 anzuheben und das Niveau zwischen Bahnsteig und Aufnahmegebäude so anzugleichen, dass ein barrierefreier Zugang vom Aufnahmegebäude bzw. Wartebereich möglich ist. Das bestehende Schaltgerüst südlich des Aufnahmegebäudes bei Bahn-km ca. 13,9 soll abgetragen und stattdessen sollen zwei PKW-Stellplätze errichtet werden. Nördlich des Aufnahmegebäudes auf dem Vorplatz sollen bei km 13,970 zwei PKW-Stellplätze mit E-Ladepunkten errichtet werden. Bei Bahn-km 13,989 soll ein bestehendes Gebäude abgetragen werden. Es ist geplant, bei km 12,720 eine Weichenheizung-Schaltstation (WHZ1) in Betonbauweise zu errichten

Östlich der Gleisanlagen ist geplant, den Warteraum neben dem bestehenden Aufnahmegebäude, Bahn-km 13,937, und dem Warteunterstand durch den Einbau einer neuen Tür baulich zu adaptieren. Im daneben liegenden Warteunterstand ist geplant, das Fußbodenniveau anzuheben, damit der Zugang vom Warteraum zum Warteunterstand und jener von beiden Bereichen zum Bahnsteig barrierefrei sind.

Es ist geplant, den östlichen Bahnsteig, von Bahn-km 13,737 bis km 13,957, anzuheben. Der Randbahnsteig und der Wartebereich sollen zukünftig vom Straßenniveau über den östlichen

Aufzug des Personenstegs, km 13,980, erschlossen werden. Die Ebene des Bahnsteig- und Wartebereiches soll über zwei Stiegenanlagen jeweils nördlich und südlich des Aufnahmegebäudes vom Straßen- bzw. Radwegniveau erschlossen werden.

Die bestehende Fahrradabstell-Anlage (Bike&Ride-Anlage) bei km 13,987 soll abgetragen und bei km 13,990 neu errichtet werden.

Weiters ist geplant, bei km 14,053 ein Technikgebäude in Betonbauweise für die Unterbringung der Stellwerksanlage östlich der Gleise zu errichten. Zum geplanten Technikgebäude soll eine Zufahrt vom Straßenniveau aus errichtet werden. Die entfallenden bestehenden PKW-Stellplätze der Park&Ride-Anlage östlich der Gleisanlagen sollen westlich der Gleise ca. bei km 13,9 errichtet werden. Südlich des Technikgebäudes bei Bahn-km 14,020 ist geplant, die Fundierung für den Neubau des bestehenden Schaltgerüst zu errichten.

Bei der Eisenbahnbrücke über den Flexleitenbach, Bahn-km 14,110, ist geplant, die Randbalken auf beiden Seiten zu erneuern.

Es ist geplant, den bestehenden Rohr-Durchlass bei km 12,728 in Beton-Bauweise auf beiden Seiten baulich zu adaptieren.

Westlich der Gleisanlagen ist geplant, zwischen Bahn-km 13,541 und km 13,690 einen Steinsatz mit verankerter Spritzbetonschale zur Böschungssicherung zu errichten.

Zwischen Bahn-km 13,033 und km 13,366 ist westlich der Gleisanlagen geplant, Stützmauern anstelle von Böschungen zu errichten.

Es ist geplant, zwischen km 12,737 und km 12,919 eine Grabenmauer in Stahlbetonbauweise zu errichten.

Östlich der Gleisanlagen soll zwischen Bahn-km 13,450 und 13,462 eine Stützmauer anstelle der Dammböschung errichtet werden.

Das Aufnahmegebäude westlich der Gleisanlagen sowie der Personensteg über die Gleisanlagen stehen unter Denkmalschutz. Ein Verfahren nach dem Denkmalschutzgesetz wird parallel zum eisenbahnrechtlichen Verfahren geführt. Seitens der Konsenswerberin wurde festgehalten, dass die Umbaumaßnahmen in Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt geplant wurden. Weiters wurden durch die Konsenswerberein Planunterlagen vorgelegt, die eine Grundlage für das denkmalschutzrechtliche Verfahren ist. Seitens des ASV für Bautechnik wurde hinterfragt, ob konkrete, schriftlich formulierte Vorgaben seitens des BDA existieren oder ob Themen wie beispielsweise Sichtachsen auf Bauwerke im denkmalschutzrechtlichen

Verfahren vorkommen. Nach Rücksprache mit dem zuständigen Bearbeiter des BDA konnten diese Fragen beantwortet werden.

Im Rahmen der heutigen Verhandlung wurden nachfolgende Zusammenhänge geklärt bzw. Erklärungen seitens der Konsenswerberin sowie deren technischer und rechtlicher Vertreter zu den offenen Punkten aus der Stellungnahme vom 27. Oktober 2025, BD4-FB-616/001-2025, abgegeben:

Zu a) In der Verhandlung wurde die Planunterlage „Ersatz-Stellplätze l.d.B.“ vorgelegt, aus der die Abmessungen der PKW-Stellplätze westlich der Gleisanlagen bei Bahn-km ca. 13,9 hervorgehen.

Zu b) Im Rahmen der Verhandlung wurde auf das Regelprofil 3, Plan-Nr. 103.3, verwiesen.

Zu c) In der Verhandlung wurde konkretisiert, dass die Höhe der Absturzsicherung in den Regelprofilen eingezeichnet ist. Weiters wird darauf verwiesen, dass im technischen Bericht konstruktiver Ingenieurbau die Höhen der Geländer für den Regelgeländertyp gemäß ÖBB-Regelwerk 08.01.00.60-0003 beschrieben sind. Im Rahmen der Verhandlung wird bekräftigt, dass beabsichtigt sei, alle Absturzsicherungen mit einer Höhe von mindestens 1,00 m auszuführen.

Zu d) Das EK-Schaltheus, km 14,101, ist Teil eines Kontextprojekts und nicht Teil des Einreichoperates. In der Verhandlung wurde eine Planunterlagen „EK km 14,101 Eisenbahnsicherungsanlage“ vorgelegt, in der der Umfang des Kontextprojekts in violetter Farbe dargestellt ist. Da das Schaltheus Teil eines Kontextprojekts ist, ist es nicht im § 31a-Gutachten enthalten.

Weiters wurden nachfolgende Zusammenhänge konkretisiert bzw. ergänzt:

- Es ist geplant, die Beleuchtungskörper mit einer Lichtpunkt-Höhe von mindestens 5,00 m in Fertigteil-Betonfundamenten auf einer Sauberkeitsschicht zu fundieren. In der Verhandlung wurden 3 Regeldetails für verschiedene Lichtpunkt-Höhen „ED8401.pdf“, „ED8402.pdf“ und „ED8403.pdf“ vorgelegt. Je nach Tragfähigkeit des Untergrundes wird die Dicke der Sauberkeitsschicht bzw. der darunterliegenden Rollierung angepasst.
- Für die in den geplanten Gebäuden (Schaltstation WHZ, km 12,720, sowie Technikgebäude, km 14,053) befindliche Telematik ist eine Konditionierung von +18°C bis 22°C erforderlich. Dies ist im Technischen Bericht, Einlagezahl: xx ersichtlich. Im Rahmen der Verhandlung wird konkretisiert, dass diese Konditionierung durch die Wärmeentwicklung der Rechner und sonstiger elektronischer Geräte in den Räumen

erreicht wird. Als kritisch wird eher die Erwärmung der Anlagen in den Sommermonaten gesehen. Aus bautechnischer Sicht wäre für konditionierte Räume der Nachweis der wärmeübertragenden Bauteile (U-Werte) bzw. bei größeren Gebäuden ein Energieausweis erforderlich. Hinsichtlich der Anforderungen an die Energieeffizienz von Gebäuden im Sinne der OIB-Richtlinie 6: Ausgabe 2023 sind Gebäude für Betriebsanlagen gemäß Punkt 1.2.2. d.), die Energie für die Konditionierung der Räume im Winter größtenteils aus der Prozessenergie bzw. der Abwärme beziehen, von der Verpflichtung der Einhaltung der Anforderungen im Sinne der OIB-Richtlinie 6 ausgenommen. Hinzugefügt wird, dass für die Energieeinsparung der Kühlenergie im Sommer eine Wärmedämmung an die Technikgebäude angebracht wird, um den Kühlenergieverbrauch zu minimieren. Aus der in der Verhandlung vorgelegten Planunterlage „Typ 0-1.3c.pdf“ und aus dem Plan-Nr. 401.7 ist eine Wärmedämmung ersichtlich.

Hinsichtlich des baulichen Brandschutzes wird auf die Stellungnahme der Brandverhütungsstelle NÖ sowie auf die brandschutzfachlichen Ergänzungen verwiesen.

c) Gutachten

Gegen die Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung besteht aus bautechnischer Sicht kein Einwand, wenn nachfolgende Auflagen eingehalten werden:

1. Für die örtliche Bauaufsicht für den Bereich Bautechnik ist der Behörde spätestens bei Baubeginn eine Person im Sinne des § 40 EisbG schriftlich bekannt zu geben.
2. Vor Baubeginn ist in und an den Gebäuden der direkten Anrainer an das Baugrundstück eine Beweissicherung des Baubestandes durchzuführen und zu dokumentieren. Die Ergebnisse der Beweissicherung sind der Behörde nach Abschluss der Arbeiten vorzulegen.
3. Sämtliche tragenden Stahlbauteile sind mit einem entsprechenden Korrosionsschutz gegen Witterungseinflüsse und anthropogene Einflüsse zu schützen. Ein Nachweis über die fachgerechte Ausführung ist der Behörde nach Abschluss der Arbeiten vorzulegen.
4. Vor den Betonierarbeiten an tragenden Bauteilen ist die plan- und fachgerechte Verlegung der Bewehrung von hierzu Befugten abzunehmen (Bewehrungsabnahme) und in einem Abnahmeprotokoll zu bestätigen.
5. Die Qualität des verwendeten Konstruktionsbetons ist durch Bescheinigungen des Herstellers, Lieferscheine oder durch Eignungsprüfungen nachzuweisen. Von der ausführenden Firma ist zu bestätigen, dass Betonqualitäten gemäß den technischen

Vorgaben eingebaut wurden. Die Bestätigung ist der Behörde nach Abschluss der Arbeiten vorzulegen.

6. Die Notausgangstüren aus elektrischen Betriebsräumen sind mit Fluchttürbeschlägen entsprechend EN 179 zu versehen, sodass sie jederzeit von innen, auch im versperrten Zustand, zu öffnen sind.
7. Alle im gewöhnlichen Gebrauch und im Bereich von Fluchtwegen zugänglichen Stellen, bei denen die Gefahr eines Absturzes von Personen besteht, sind fachgerecht mit mindestens 1 m hohen, bei einer Absturzhöhe von mehr als 12 m, mit mindestens 1,10 m hohen standsicheren Geländern oder Brüstungen zu sichern.
8. Begehbare und befahrbare Abdeckungen (z.B. Schachtabdeckungen, Rigole) sind unter Hinweis auf die in ÖNORM EN 124 festgelegten Verkehrslasten trag- und verkehrssicher auszuführen. Gitterrostabdeckungen, Gitterroststege udgl. müssen gegen Ausheben, Aufkippen oder Verschieben gesichert sein.
9. Die Bauabschnitte sind so festzulegen, dass die Standsicherheit der Konstruktion zu jedem Zeitpunkt gegeben ist. Die erforderlichen Hilfs- und Stützmaßnahmen (z.B. Baugrubensicherungen udgl.) sind entsprechend den statischen Erfordernissen zu bemessen, zu errichten und von einem befugten Fachmann abzunehmen und in einem Abnahmeprotokoll festzuhalten.
10. Von der ausführenden Firma sind Einbau- und Ausführungsnachweise über sämtliche sicherheitsrelevante Verglasungselemente aus Einscheiben- oder Verbundsicherheitsglas (ESG oder VSG) vorzulegen und zur Einsichtnahme durch die Behörde bereitzuhalten.
11. Absturzsicherungen in der Nähe von Verkehrsflächen sind so auszuführen, dass sie für die jeweiligen Einwirkungen z.B. für einen Fahrzeuganprall bemessen und ausgeführt sind.
12. Im Nahbereich von Gasleitungen, Stromleitungen bzw. sonstigen Netzleitungen ist bei der Durchführung von Baumaßnahmen das Einvernehmen mit dem Leitungsnetzbetreibern nachweislich herzustellen.

Hinweis:

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

M) Erklärungen

- des Vertreters der Stadtgemeinde Klosterneuburg:

Es wird bekanntgegeben, dass die erforderliche Änderung der Flächenwidmung für den neuen Personendurchgang noch nicht erfolgt ist.

- des rechtsfreundlichen Vertreters der ÖBB-Infrastruktur AG:

Zum Gutachten des Amtssachverständigen für Aufzugstechnik wird auf die allgemeine rechtliche Stellungnahme unter Punkt C) verwiesen. Zur Abgabe einer allfälligen Stellungnahme zu Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Aufzugstechnik ersucht die Antragstellerin um Übermittlung der Verhandlungsschrift und Einräumung einer Frist bis zum 14. November 2025.

Im Übrigen wird das Verhandlungsergebnis zur Kenntnis genommen.

N) Bescheid

Der Verhandlungsleiter verkündet folgenden

Bescheid

Es wird wie folgt entschieden:

Spruch

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat Kommissionsgebühren in der Höhe von **€ 1.518** [110 halbe Stunden à € 13,80] innerhalb von zwei Wochen ab Rechtskraft dieses Bescheides mit dem beigeschlossenen Zahlschein an das Amt der NÖ Landesregierung zu entrichten.

Rechtsgrundlagen:

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

Begründung

Die Vorschreibung der Kommissionsgebühren stützt sich auf die angeführten Bestimmungen.

Rechtsmittelbelehrung

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

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

Die Höhe der Pauschalgebühr für Beschwerden, Wiedereinsetzungsanträge und Wiederaufnahmeanträge (samt Beilagen) beträgt 50 Euro.

Hinweise:

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

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

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

Für die Landeshauptfrau
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.

Dem Verhandlungsleiter bleibt die Verbesserung der Verhandlungsschrift in orthographischer und stilistischer Hinsicht vorbehalten.

Ende der Verhandlung: 17.00 Uhr
Dauer der Verhandlung: 16 halbe Stunden

Unterschriften:

MMMag. Schadinger e.h.

26 Unterschriften (unleserlich)

Anwesenheit

- des Amtssachverständigen für Forsttechnik der Bezirkshauptmannschaft Tulln (von 9.00 Uhr bis 10.45 Uhr)	4 halbe Stunden
- des nichtamtlichen Sachverständigen für Erschütterungstechnik (von 9.00 Uhr bis 11.00 Uhr)	4 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Lärmschutz (von 9.00 Uhr bis 11.15 Uhr)	5 halbe Stunden
- des Sachverständigen für Brandschutz (von 9.00 Uhr bis 12.00 Uhr)	6 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Aufzugstechnik (von 9.00 Uhr bis 12.30 Uhr)	7 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb (von 9.00 Uhr bis 12.30 Uhr)	7 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Elektrotechnik (von 9.00 Uhr bis 12.30 Uhr)	7 halbe Stunden
- der Amtssachverständigen für Wasserbautechnik (von 9.00 Uhr bis 13.00 Uhr)	8 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Bautechnik (von 9.00 Uhr bis 17.00 Uhr)	16 halbe Stunden
- des Verhandlungsleiters (von 9.00 Uhr bis 17.00 Uhr)	16 halbe Stunden