RU6-E-885/041-2026

Betrifft:
ÖBB-Strecken
16301: Wiener Neustadt Hbf - Puchberg am Schneeberg, km 49,220 bis km 5,568
16601: Bad Fischau-Brunn - Wöllersdorf, km 0,000 bis km 0,350
Vorhaben "Teilelektrifizierung Puchbergerbahn", Antrag auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung

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 9. November 2026 in Bad Fischau-Brunn

Beginn der Verhandlung: 9.00 Uhr

A) Anwesend

MMMag. Eduard Schadinger	als Verhandlungsleiter
Mag. Werner Daxböck	als Amtssachverständiger für Lärmtechnik
Ing. Christoph Dier	als Amtssachverständiger für Elektrotechnik
Dipl.-Ing. Johannes Tatzber	als Amtssachverständiger für Wasserbautechnik
Dipl.-Ing. (FH) David Ungersböck	als Amtssachverständiger für Eisenbahntechnik und -betrieb
Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch	als nichtamtlicher Sachverständiger für Erschütterungsschutz

Ing. Bernhard Lautner	als Sachverständiger für Brandschutz, Landesstelle für Brandverhütung des Bundeslandes Niederösterreich
Mag. Michaela Haas Ing. René Huber Verena Jelemensky, Bsc. Ing. Nicolas Kuntner Jahir Makshana Christoph Schmidhofer Ing. Manuel Sudar und Ing. Gerhard Weixler	als Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG
Dipl.-Ing. Thomas Setznagel	als Verfasser des Gutachtens gemäß § 31a EisbG
Ing. Wilhelm Lampel	als Vertreter des ZT-Büros Dipl.-Ing. Fischer
Ing. Stefan Tiefengrabner	als Vertreter der OPUS Bauconsult GmbH
Dipl.-Ing. Christoph Feuchtenhofer	als Vertreter der Feuchtenhofer Architekten ZT-GmbH
Ing. Martin Grossbauer	als Vertreter der Stoik & Partner ZT GmbH
Ing. Mario Plank	als Vertreter der tb Gruber Technisches Büro GmbH
Ing. Norbert Jechlinger und Silvie Zimmer	als Vertreter der iC consulenten Ziviltechniker GesmbH
Dipl.-Ing. Stefan Langeder	als Vertreter der KOB ZT Ges.m.b.H.
Dipl.-Ing. Alexandra Janetschek-Borst	als Vertreter des Büros Land in Sicht
Dipl.-Ing. Robert Pfisterer	als Vertreter des Büros Pfisterer

Dipl.-Ing. Sonja Gattringer und Mag. Sophia Sterkus	als Vertreterinnen der Stadt Wiener Neustadt
Alexander Riegler, LL.M, BSc	als Vertreter der Bezirkshauptmannschaft Wiener Neustadt
Ralf Bauridl und Helmut Kral	als Zuhörer

B) Gegenstand

Der Verhandlungsleiter eröffnet die Verhandlung am 9. November 2026, um 9.00 Uhr, im Saal des Gasthauses Hubertushof Fromwald, Wiener-Neustädter-Straße 20, 2721 Bad Fischau-Brunn, 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:

- Brandschutz (Ing. Bernhard Lautner)
- Eisenbahntechnik und -betrieb (Dipl.-Ing. (FH) David Ungersböck)
- Elektrotechnik (Ing. Christoph Dier)
- Lärmtechnik (Mag. Werner Daxböck)
- Wasserbautechnik (Dipl.-Ing. Johnnes Tatzber)

Angemerkt wird, dass der Amtssachverständige für Bautechnik, Herr Dipl.-Ing. Dr. Florian Ehrlich, erkrankt ist.

Es wird darauf hingewiesen, dass die verfahrenseinleitenden Anträge der ÖBB-Infrastruktur AG vom 31. August 2026 gemäß den Bestimmungen der §§ 44a ff des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG im Großverfahren mit Edikt der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 3. September 2026 verlautbart wurden. Dieses Edikt wurde am 9. September 2026 jeweils im redaktionellen Teil des „KURIER“ und der „Kronen Zeitung“ sowie im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ verlautbart.

Ergänzend wurden die Standortgemeinden

- Marktgemeinde Bad Fischau-Brunn und
- Stadt Wiener Neustadt

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

Im Edikt vom 3. September 2026 wurde auch die Anberaumung der öffentlichen mündlichen Verhandlung für den 9. November 2026 kundgemacht.

Der Verhandlungsleiter stellt somit fest, dass alle Behörden, Parteien und Beteiligten zu der am 9. November 2026 stattfindenden Verhandlung rechtzeitig und ordnungsgemäß geladen wurden.

Neben dem Aufliegen der Anträge und der weiteren Projektunterlagen (Bauentwurf und Gutachten gemäß § 31a EisbG) bei der Eisenbahnbehörde und den vorstehend angeführten Standortgemeinden wurde in diesem Edikt die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben im Zeitraum Montag, 14. September 2026, bis einschließlich Dienstag, 27. Oktober 2026, kundgemacht.

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

Von der Möglichkeit zur Stellungnahme haben

- das Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz, Arbeitsrecht und Zentral-Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, mit Schreiben vom 22. September 2026, Geschäftszahl: 2025-0.742.997, (= Beilage A)
- die Austrian Power Grid AG mit E-Mail vom 22. Oktober 2026 (Beilage B) und
- die Stadt Wiener Neustadt mit Schreiben vom 27. Oktober 2026 (= Beilage C)

Gebrauch gemacht.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs. 1 AVG öffentlich ist, weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass im Rahmen dieser Verhandlung nur Parteien und Beteiligten das Recht zusteht, Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen und Einwendungen zu erheben, und erinnert daran, dass Beteiligte im gegenständlichen Ediktalverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit ihre Parteistellung verloren haben. Bloß als Teilnehmer der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretende Personen sind Zuhörer und haben keinerlei Mitwirkungsbefugnisse. Der Verhandlungsleiter überzeugt sich von der Persönlichkeit der Erschienenen. Zur Prüfung von deren Stellung als Partei sowie deren etwaiger Vertretungsbefugnis wird neuerlich darauf verwiesen, dass Beteiligte mit Ausnahme der Formalparteien im gegenständlichen Ediktalverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, ihre Parteistellung verloren haben.

Zuletzt weist der Verhandlungsleiter darauf hin, dass eine Teilnehmerliste aufgelegt und zur Erfassung der Verhandlungssteilnehmer um eine vollständige Angabe von Vor- und Zunamen, eventuell Titel und je nach Erfordernis Anführung der Anschrift, der Dienststelle, der Firma oder um Bekanntgabe der Grundstücksnummer ersucht wird.

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

Antrag, Gegenstand:
Mit Eingabe vom 31. August 2026 beantragte die ÖBB-Infrastruktur AG bei der Landeshauptfrau von Niederösterreich die Erteilung

- der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31 ff iVm § 20 EisbG sowie
- aller für die Ausführung des Vorhabens sonst erforderlichen und in ihre Zuständigkeit fallenden Genehmigungen

für das Vorhaben "Teilelektrifizierung Puchbergerbahn" entlang der ÖBB-Strecken

16301: Wiener Neustadt Hbf - Puchberg am Schneeberg, km 49,220 bis km 5,568,
und
16601: Bad Fischau-Brunn - Wöllersdorf, km 0,000 bis km 0,350.

Den Anträgen waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Bauentwurf und Gutachten gemäß § 31a EisbG, erstellt von Herrn Dipl.-Ing. Thomas Setznagel am 17. Juli 2026) angeschlossen.

Mit ha. Bescheid vom 3. September 2026, RU6-E-885/041-2026, wurde Herr Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch, Simmeringer Hauptstraße 38/10/22, 1110 Wien, im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens zum nichtamtlichen Sachverständigen für das Fachgebiet Erschütterungstechnik und Sekundärschall bestellt. Zur Frage, ob das von Herrn Dipl.-Ing. Thomas Setznagel gemäß § 31a EisbG erstattete Gutachten vom 17. Juli 2026 aus erschütterungstechnischer Sicht 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 21. Oktober 2026 (= Beilage D).

Beschreibung des Vorhabens:
Die ÖBB-Infrastruktur AG beabsichtigt mit dem gegenständlichen Vorhaben die Verbesserung der Infrastruktur auf der „Puchbergerbahn“. Das Projekt sieht die Teilelektrifizierung der Strecke vor, die die Errichtung einer Oberleitungsanlage ab dem derzeitigen Oberleitungsende im Bf Wiener Neustadt Hbf bis zum Bf Bad Fischau-Brunn umfasst. Ferner werden Gleisneulagen durchgeführt und die Haltestelle Wiener Neustadt Anemonensee erneuert.

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 für Innovation, Mobilität und Infrastruktur), die Zuständigkeit für Nebenbahnen beim jeweiligen Landeshauptmann. Bei den ÖBB-Strecken Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg und Bad Fischau-Brunn – Wöllersdorf handelt es sich um vernetzte Nebenbahnen.

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** für das Vorhaben "Teilelektrifizierung Puchbergerbahn".

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 angestrebt wird. Im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung wurden keine Enteignungsanträge gestellt. Hiezu 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 Vorschreibungen und Auflagen im Baugenehmigungsverfahren.

Zum Verfahrensablauf der am 9. November 2026 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.

C) Befund und Gutachten des Sachverständigen für Brandschutz, Landesstelle für Brandverhütung

Befund

Wie den vorliegenden Projektunterlagen zu entnehmen ist, plant die ÖBB-Infrastruktur AG die „Teilelektrifizierung Puchbergerbahn" auf den Strecken 16301: Wiener Neustadt Hbf - Puchberg am Schneeberg, km 49,220 bis km 5,568, und 16601: Bad Fischau-Brunn - Wöllersdorf, km 0,000 bis km 0,350.
Aus brandschutztechnischer Sicht kann festgestellt werden, dass der Zugang zur Haltestelle Wiener Neustadt Anemonensee künftig über eine neu errichtete Treppenanlage und eine

Rampe, ausgehend von der Anemonenseestraße, erfolgt. Die Treppenanlage und die Rampe sind in Betonbauweise mit nichtbrennbaren Belägen geplant.
Die eingeschoßige Wartekoje weist eine Fläche von ca. 13,5 m² auf. Entsprechend den Vorgaben der OIB-Richtlinie 2 werden an Gebäude mit maximal 15 m² keine besonderen brandschutztechnischen Anforderungen gestellt. Die bestehende Wartekoje wird geringfügig, durch Entfernen einer Tür und eines Teiles der Außenwand (Glas), adaptiert. Die Konstruktion (Stahl/Glaskonstruktion) verbleibt im Bestand. Die Fluchtweglänge in das sichere Freie (im konkreten Fall der Bahnsteig) beträgt nicht mehr als 40 m.

Gutachten

Dieses Gutachten bezieht sich ausschließlich auf die projektierte „Teilelektrifizierung Puchbergerbahn" auf den Strecken 16301: Wiener Neustadt Hbf - Puchberg am Schneeberg, km 49,220 bis km 5,568, und 16601: Bad Fischau-Brunn - Wöllersdorf, km 0,000 bis km 0,350.
Aus brandschutztechnischer Sicht besteht gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung kein Einwand.

D) Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Wasserbautechnik

Befund

Im Zuge der Gleisbauarbeiten wird auch die Bestandsentwässerung in Teilbereichen adaptiert. Im gesamten Streckenbereich erfolgt die Entwässerung des Unterbauplanums in begleitende Bahngräben, die humusiert und begrünt ausgebildet werden. Die begleitenden Bahngräben nehmen neben der Gleisentwässerung stellenweise auch den Zufluss von Außeneinzugsgebietswässern auf.

Die Niederschlagswässer von Bahnsteig und Dachfläche der Haltestelle Wiener Neustadt Anemonensee werden über eine humusierte Mulde versickert.

Im gesamten Streckenabschnitt bestehen einige Durchlässe und Querungen für den Oberflächenwasserabfluss. Folgende im Sinne des WRG 1959 relevante Querungen von Gewässern sind im Bereich der Trasse vorhanden:

- Frauenbach-Überleitung DN 1000 bei km 4,36, Bestand
- Frauenbach über weite Strecken verrohrt, Lage der Querung und Rohrdimension nicht bekannt

- Johannesbach über weite Strecken verrohrt, Lage der Querung und Rohrdimension nicht bekannt

Der gegenständliche Trassenbereich befindet sich zur Gänze im Schongebiet Wiener Neustadt, LGBl. 6590/23. Der Gleiskörper selbst befindet sich nicht im 30-jährlichen Hochwasserabflussgebiet eines Fließgewässers.

Gutachten

Die verkehrsbedingte Verunreinigung der Niederschlagswässer des Gleiskörpers, der in die Begleitmulden entwässert, ist so gering, dass damit aus wasserbaufachlicher Sicht keine mehr als geringfügige Einwirkung auf das Grundwasser im Sinne des § 32 WRG 1959 verbunden ist. Für die Entwässerung des Unterbauplanums in die Begleitmulden besteht daher für den gesamten Trassenverlauf keine wasserrechtliche Bewilligungspflicht. Auch die Entwässerungsmaßnahmen der Haltestelle Wiener Neustadt Anemonensee (Dachflächen- und Bahnsteigwässer) führen zu keiner mehr als geringfügigen Einwirkung auf das Grundwasser und sind daher ebenfalls wasserrechtlich bewilligungsfrei.

Der gesamte Trassenverlauf liegt nicht im Bereich des HQ_{30}-Abflussbereiches eines Fließgewässers, eine wasserrechtliche Bewilligungspflicht gemäß § 38 WRG 1959 besteht daher auch diesbezüglich nicht. Da ein Bahngraben als solcher kein Gewässer im Sinne des WRG 1959 darstellt, sind auch Verrohrungen des Bahngrabens wasserrechtlich nicht relevant.

Einzig wasserrechtlich relevanter Bewilligungstatbestand ist die Querung von Gewässern, im gegenständlichen Fall des Frauenbaches, der Frauenbach-Überleitung und des Johannesbaches. Alle drei Gewässerquerungen sind Bestand und werden baulich in der bestehenden Form nicht verändert. Aufgrund dieser Tatsache und des Umstandes, dass die genaue Lage und Dimension der Querung von Frauenbach und Johannesbach (beide über weite Strecken verrohrt) nicht bekannt sind, sind im gegenständlichen Verfahren die Voraussetzungen für die Beurteilung und Erteilung einer wasserrechtlichen Bewilligung nicht gegeben. Diesbezüglich kann im Falle eines nicht möglichen Nachweises einer bestehenden wasserrechtlichen Bewilligung ein notwendiges Bewilligungsverfahren von der Behörde abseits des gegenständlichen Verfahrens geführt werden. Sinnvollerweise sollte im Sinne einer Übersichtlichkeit in so einem Verfahren auch die Querung der Frauenbach-Überleitung mitbehandelt werden, wiewohl die vorliegenden Unterlagen (genaue Lage, Rohrdurchmesser, Angaben zur Hochwasserabfuhr) vollständig für eine Beurteilung vorhanden sind.

Zusammenfassend besteht daher aus wasserbaufachlicher Sicht – vorbehaltlich der drei Gerinnequerungen, die auch in einem gesonderten Verfahren behandelt werden können, da diese Bestand sind und baulich nicht verändert werden – keine wasserrechtliche Bewilligungspflicht für das geplante Vorhaben.

E) Stellungnahme des nichtamtlichen Sachverständigen für Erschütterungsschutz

Das Gutachten vom 21. Oktober 2026 wird vollinhaltlich aufrechterhalten.

F) Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Lärmtechnik

Befund

Die ÖBB-Infrastruktur AG beantragte die Bewilligung des Vorhabens „Teilelektrifizierung Puchbergerbahn“ entlang der ÖBB-Strecken 16301 Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg, km 49,220 bis km 5,568, und 16601: Bad Fischau-Brunn – Wöllersdorf, km 0,000 bis km 0,350.

Das Projekt umfasst entsprechend dem Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG die folgenden Punkte:

- Neuerrichtung der Oberleitung im gesamten Projektgebiet
- Teilverlegung der streckenparallel verlaufenden Haidbrunngasse in Wiener Neustadt
- Erneuerung der Haltestelle Wiener Neustadt Anemonensee
- Gleisneuanlagen
- Instandsetzung bestehender Entwässerungsanlagen
- Neuerrichtung eines durchgehenden Randweges
- Abtrag nicht mehr benötigter Anlagen z.B. Fernsprechbuden

Mit dem Antrag sind keine Änderungen der Zugzahlen verbunden. Ebenso bleibt die zulässige Streckengeschwindigkeit im Projektabschnitt unverändert.

Es liegt ein „§ 31a-Gutachten“ von Herrn Dipl.-Ing. Thomas Setznagel vor. Den Einreichunterlagen liegt keine „Schalltechnische Untersuchung“ bei. In Kapitel 2.8 Lärmschutztechnik des „§ 31a-Gutachtens“ wird u.a. das Folgende festgehalten:

„Das vorliegende Einreichprojekt der ÖBB-Infrastruktur AG, Teilelektrifizierung Puchbergerbahn, umfasst die Errichtung einer Oberleitungsanlage von km 49,220 bis km 5,568 (Streckenende 16601) sowie die Neuerrichtung des Streckengleises in Bestandslage von km 49,245 bis km 4,966 (Strecke 16301) mit Unterbausanierungen in Teilbereichen und die Erneuerung des Randbahnsteiges von km 2,020 bis km 2,125 l.d.B. in der Hast Wiener Neustadt Anemonensee. Mit Ausnahme der Anpassung eines Warteunterstandes sind gemäß §31a-Gutachten keine Hochbaumaßnahmen geplant.
Im Projekt sind keine zusätzlichen Gleise oder Lageänderungen von Gleisen geplant. Die VzG-Geschwindigkeiten werden nicht verändert. Das Verkehrsaufkommen soll gemäß Projekt gleich bleiben."

Die Zuglängen der Güterzüge bleiben gleich, jene der Personenzüge sind von den eingesetzten Triebwagen abhängig.
Als Lokomotiven werden Fahrzeuge der Type 2016 eingesetzt, und zwar vor als auch nach der Teilelektrifizierung.
Anstatt der Triebwagen 5022 und 5047 werden nach der Umsetzung des Projektes solche der Baureihe 4750 (Akkutriebzüge „Flirt" der Fa. Stadler) zum Einsatz kommen. Im „§ 31a-Gutachten" werden die Schallemissionen der derzeit eingesetzten dieselbetriebenen Triebwägen mit den elektrisch betriebenen Garnituren verglichen. Es werden gemäß S. 67 des „§ 31a-Gutachtens" um 1 bis 2 dB geringere Schallemissionen (inklusive der eventuellen etwas größeren Zuglänge) für die elektrisch betriebenen Garnituren ausgewiesen.

Im Rahmen der Verhandlung wurde von den Vertretern der Antragstellerin dargelegt, dass Ladestationen nicht Teil des Projekts sind. Die Triebwägen werden in den Bahnhöfen (Puchberg und Wiener Neustadt) über Nacht aufgeladen. Es sind keine Schnellladestationen vorgesehen.

In der Haltestelle „Wiener Neustadt Anemonensee" ist eine Randbahnsteigerhöhung um 18 cm auf künftig 55 cm projektsgegenständlich.

Für die Bauphase wird gemäß „§ 31a-Gutachten" festgehalten, dass ausschließlich „moderne" und „leise" Baumaschinen zum Einsatz kommen, welche den Verordnungen über die maximal zulässigen Geräuschemissionen entsprechen.

Im „Gutachten Lärmschutztechnik" des „§ 31-Gutachtens" wird das Folgende festgehalten:

„Aufgrund der Tatsachen, dass keine Trassenänderungen geplant sind, dass die VzG-Geschwindigkeiten nicht erhöht werden, das Verkehrsaufkommen gleich bleibt und die Schallemissionen des Wagenmaterials, das künftig eingesetzt wird, – insbesondere der Triebwagen – geringer sind als jene der Dieseltraktion, kann auch ohne ausführliche schalltechnische Untersuchungen festgestellt werden, dass keine unzulässigen Bahnlärmimmissionen auftreten werden und keine Immissionsgrenzwerte überschritten werden. […] Die schalltechnischen Anforderungen werden somit vollständig eingehalten."

Gutachten

Den Einreichunterlagen liegt keine schalltechnische Untersuchung bei. Eine Detailanalyse der Schallimmissionen im Wohnnachbarschaftsbereich ist somit nicht möglich.
Für die Randbahnsteigerhöhung im Bereich der Haltestelle „Anemonengasse“ kann entsprechend der schalltechnischen Detailausarbeitung in vergleichbaren Projekten ein Einfluss im Zehntel-dB-Bereich abgeleitet werden. Dies kann schalltechnisch als irrelevant angesehen werden.
Qualitativ kann festgestellt werden, dass auf Basis der Betriebsbeschreibung, der unveränderten Streckenführung, der gleichen Geschwindigkeit, des gleichbleibenden Verkehrsaufkommens sowie der etwas geringer angeführten Schallemissionen keine schalltechnisch relevanten, nachteiligen Auswirkungen auf die Nachbarschaften in der Betriebsphase zu erwarten sind.

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

Befund

Der Projektbereich umfasst die Teilelektrifizierung der „Puchbergerbahn“ mit Neuerrichtung einer Oberleitung ab dem bestehenden Oberleitungsende im Bf. Wiener Neustadt bis zum Bf. Bad Fischau-Brunn. Im Rahmen dessen werden der Unterbau saniert, die Entwässerungsanlagen wiederhergestellt und eine Gleisneulage durchgeführt. Zudem wird die in diesem Abschnitt befindliche Haltestelle Wiener Neustadt Anemonensee erneuert.

Die VzG-Geschwindigkeiten im Projektbereich bleiben unverändert. Eisenbahnsicherungs- und Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen sind von der ggst. Einreichung nicht betroffen.

Die eisenbahnrechtliche Einreichung bezieht sich auf folgende Streckenabschnitte:

- ÖBB-Strecke 16301, Wiener Neustadt Hbf – Puchberg am Schneeberg, Bestands-km 0,000 - 5,568 bzw. Bestands-km 49,220 – 49,637
- ÖBB-Strecke 16601, Bad Fischau-Brunn – Wöllersdorf, Bestands-km 0,000 – 0,350

Das Einreichprojekt umfasst aus fachlicher Sicht nachfolgende wesentliche Einzelbaumaßnahmen:

Maßnahmen bei den Gleisanlagen

- Gleisneulage im Bereich von km 49,245 bis km 4,966 der ÖBB-Strecke 16301 mit Unterbausanierungen in Teilbereichen
- Streckenklasse: D4, Gleisrang: a, Schienenform: 60-E1, Schwellenart: Betonschwellen
- Der Unterbau soll mit einer 40 cm starken ungebundenen Tragschicht hergestellt werden. Unterbausanierungen sind im Bereich von km 49,245 bis km 0,200 sowie km 0,950 bis km 1,180 der ÖBB-Strecke 16301 vorgesehen.

Bahnsteige

- Erneuerung des Randbahnsteiges von km 2,020 bis km 2,125 l.d.B. in der Hst Wiener Neustadt Anemonensee mit einer nutzbaren Länge von 105 m und einer Bahnsteigoberkante UB5 mit 55 cm über der Schienenoberkante (SOK)
- Der Bahnsteigzugang erfolgt über die Gemeindestraße über einen neuen Stiegenaufgang und eine neue Rampe.
- Anpassung des bestehenden Warteunterstandes bei Bestands-km 2,074 l.d.B. in der Hst Wiener Neustadt Anemonensee

Stützkonstruktionen

- Erhöhung der bestehenden Stützmauer bei der Hst Wiener Neustadt Anemonensee von km 2,020 bis km 2,125
- Errichtung einer Zugangsrampe mit Stützmauer bei der Hst Wiener Neustadt Anemonensee von km 2,025 bis km 2,071

SFE-Anlagen

- Errichtung einer Oberleitungsanlage im Bereich von km 49,220 bis km 5,568 der ÖBB-Strecke 16301 bzw. bis km 0,350 der ÖBB-Strecke 16601
- Errichtung von Energie- und Beleuchtungsanlagen in der Hst Wiener Neustadt Anemonensee

Trassierung

Die VzG-Geschwindigkeiten bleiben gegenüber dem Bestand unverändert.

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

Es werden keine neuen Bedienungsräume hergestellt. Durch die neu zu errichtenden Anlagen wie z.B. Oberleitungsmaste soll es zu keiner Einschränkung der Bedienungsräume

kommen. Die Gestaltung des Regelquerschnittes erfolgt gemäß dem Regellichtraumprofil LPR 1 gemäß dem ÖBB-Regelwerk 01.04. In den Bereichen der Gleisneulagen wird grundsätzlich ein durchgängiger Randweg (Sicherheitsraum gemäß EisbAV) hergestellt. Die Sicherheitsräume werden eben mit einer Breite von mindestens 0,5 m und einer Höhe von mindestens 2,0 m gemäß § 5 EisbAV ausgeführt. Sofern der Sicherheitsraum als Zugang dient, wird dieser mit einer Breite von mindestens 0,6 m ausgeführt.

Nähere Details und technische Einzelheiten sind den Einreichunterlagen zu entnehmen.

Gutachten

Den Gutachten gemäß § 31a EisbG der Fachgebiete „Eisenbahnbautechnik“ und „Eisenbahnbetrieb“ kann entnommen werden, dass bestätigt wird, dass der vorgelegte Bauentwurf den Anforderungen des § 31a EisbG, also dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes, entspricht.

Weiters wird im Gutachten des „§ 31a Gutachters“ des Fachgebiets „Eisenbahnbautechnik“ festgehalten, dass der vorgelegte Bauentwurf zur Ausführung geeignet ist. Dieser entspricht den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und des Verkehres sowie dem Stand der technischen Entwicklung. Die gesamte Projektgestaltung bezüglich der Trassierung erfolgte aus Sicht des Fachgebietes „Eisenbahnbautechnik“ entsprechend den Grundsätzen der relevanten technischen Richtlinien und den gesetzlichen Vorgaben, wie beispielsweise der Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung (EisbBBV) und somit gemäß dem EisbG auch dem Stand der Technik.

Dem Gutachten des „§ 31a Gutachters“ des Fachgebiets „Eisenbahnbetrieb“ kann im Wesentlichen entnommen werden, dass der vorgelegte Bauentwurf zur Ausführung geeignet ist. Aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnbetrieb entspricht das Vorhaben 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 im Sinne der AVO Verkehr 2017. Die Eisenbahnsicherungs- und Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen werden mit dem gegenständlichen Vorhaben nicht verändert.

Aus Sicht des eisenbahntechnischen Amtssachverständigen enthalten die vorgelegten Projektunterlagen nach stichprobenartiger Überprüfung auf Plausibilität und Nachvollziehbarkeit

keine Punkte, die an den vorliegenden facheinschlägigen Gutachten für „Eisenbahnbautechnik“ und „Eisenbahnbetrieb“ zweifeln lassen.

H) Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Elektrotechnik

Befund

Die gegenständliche elektrotechnische Beschreibung basiert auf dem von der Abteilung Verkehrsrecht mit Schreiben vom 3. September 2026, RU6-E-885/041-2026, übermittelten, von der Antragstellerin vorgelegten Bauentwurf, den „Stellungnahmen zu Einwendungen seitens § 31a-Gutachter“ vom 3. November 2026 und den Erläuterungen der Vertreter der Konsenswerberin im Zuge der Verhandlung am 9. November 2026.

Allgemeines

Mit dem gegenständlichen Projekt soll die „Puchbergerbahn“ attraktiviert werden. Dazu sind die Teilelektrifizierung der Strecke durch die Errichtung einer Oberleitungsanlage ab dem derzeitigen Oberleitungsende im Bahnhof Wiener Neustadt Hbf. bis inklusive dem Bahnhof Bad Fischau-Brunn sowie die Erneuerung der bestehenden Haltestelle Wiener Neustadt Anemonensee durch barrierefreie Ausgestaltung und Anhebung der Bahnsteigkanten auf 55 cm geplant.

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

Allgemeine elektrische Niederspannungsanlagen

In der Technikstation (Verwendung der bestehenden Sbl-Schaltstation km 2,075) wird der Anschluss an die öffentliche Stromversorgung hergestellt. Die neuen Anlagenteile werden über einen Niederspannungshauptverteiler (NSHV) im neuen Schalthaus versorgt. Von der neuen Hauptversorgung erfolgt die Energieversorgung der Beleuchtungsanlagen sowie der notwendigen leit- und sicherungstechnischen Anlagen mittels einer sternförmigen Verkabelung. Als Schutzmaßnahme gegen elektrischen Schlag wird Schutzisolierung bzw. Fehlerstromschutzschaltung mit FI-Zusatzschutz ausgeführt.

Die Erdungsanlage wird unter Berücksichtigung der aktuellen OVE E 8101 und OVE E 8014 als Maschennetz in ausreichender Dimensionierung geplant.

Blitzschutz

Laut dem „§ 31a Gutachten“ befinden sich die bestehenden Bauwerke in der Haltestelle Wiener Neustadt Anemonensee (Warteunterstand und Sbl-Schaltstation) durch die Elektrifizierung im Schutzbereich der Oberleitungsanlage. Es wird keine eigene Blitzschutzanlage geplant.

Sicherheitsbeleuchtungsanlage

Im gegenständlichen Projekt ist keine Sicherheitsbeleuchtung vorgesehen.

Gutachten

Umfasst von der elektrotechnischen Beurteilung sind

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

Nicht im elektrotechnischen Beurteilungsumfang sind

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

Laut „Kommentierte Arbeitsstättenverordnung“ auf der Homepage der Arbeitsinspektion entsprechen die Technikräume im gegenständlichen Projekt einem „sonstigen Betriebsraum“: „*Keine Arbeitsräume sind Räume, in denen kein ständiger Arbeitsplatz eingerichtet ist, auch wenn dort vorübergehend Arbeiten wie Wartung, Kontrolle etc. verrichtet werden (wie z.B. Fernwärmeschächte, Kanäle, Technikräume, Trafostationen). Hier handelt es sich um „sonstige Betriebsräume“ i.S.d. § 23 ASchG.“* Auch bleibt der „Verkehrsweg“ laut „OVE Fachinformation E08 - Ausführung von Sicherheitsbeleuchtungen und nachleuchtenden Orientierungshilfen“ unter 10 m. Die Notausgangstüre ist jeweils die einzige Türe aus dem Raum und der Notausgang führt direkt ins Freie. Es kann daher auf eine Sicherheitsbeleuchtung bzw. selbst- oder nachleuchtende Orientierungshilfen verzichtet werden.

Für das Vorhaben liegt das Gutachten gemäß „§ 31a EisbG“ von Herrn Dipl.-Ing. Thomas Setznagel vom 17. Juli 2026 samt Ergänzung vom 3. November 2026 vor, in welchem zusammenfassend festgehalten ist: „*Vom gutachterlichen Standpunkt ist der vorgelegte Bau-*

entwurf zur Ausführung geeignet und entspricht dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn.“

Aus Sicht des Amtssachverständigen für Elektrotechnik kommen nach Durchsicht und Prüfung der Einreichunterlagen keine Punkte zum Vorschein, die in elektrotechnischer Hinsicht an dem oben angeführten Gutachten zweifeln lassen.

I) Erklärungen

- der Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG:

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

ad Stellungnahme des Amtssachverständigen für Elektrotechnik vom 17. September 2026

Diesbezüglich verweisen wir auf die Stellungnahme des „§ 31a-Gutachters“ vom 3. November 2026. Da sich die bestehenden Bauwerke in der Haltestelle Wiener Neustadt Anemonensee (Warteunterstand und Sbl-Schaltstation) durch die Elektrifizierung im Einflussbereich der Oberleitungsanlage befinden, ist keine Blitzschutzanlage vorgesehen.

Hinsichtlich der Bezeichnung der Normen teilen wir mit, dass die aktuellen Normen angewendet wurden. Auf die korrekte Bezeichnung OVE E 8120, OVE E 8120 und OVE E 8014 wird bei künftigen Projekten Rücksicht genommen. Dies bestätigt auch der „§ 31a-Gutachter“ in der Stellungnahme vom 3. November 2026.

ad Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom 22. September 2026, GZ: 2026-0.742.997

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

ad Stellungnahme des Sachverständigen für Brandschutz, Landesstelle für Brandverhütung, vom 24. September 2026

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

ad Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen für Erschütterungsschutz vom 21. Oktober 2026

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

ad Stellungnahme der Austrian Power Grid AG vom 22. Oktober 2026

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

ad Stellungnahme der Stadt Wiener Neustadt vom 27. Oktober 2026

Das Vorbringen hinsichtlich der Grundeinlöse ist privatrechtlicher Natur und daher nicht Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens. Es ist auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

Informativ weisen wir darauf hin, dass nach dem EisbEG lediglich ein Anspruch auf eine finanzielle Entschädigung vorgesehen ist.

Zur EU-Wiederherstellungsverordnung ist festzuhalten, dass der Bodenverbrauch bei Eisenbahnvorhaben im Rahmen einer Interessenabwägung gemäß § 31f EisbG dann nicht in die Interessenabwägung miteinzubeziehen ist, wenn das Vorhaben dem Stand der Technik entspricht und damit u.a. gewährleistet ist, dass es nicht mehr Boden in Anspruch nimmt als für den Bau und Betrieb der Eisenbahn erforderlich ist. Das ist hier der Fall.

Hervorzuheben ist, dass das System Eisenbahn generell und die gegenständliche Elektrifizierung im Besonderen maßgeblich zur Förderung klimafreundlicher Mobilität beitragen und damit die Erreichung der Klimaschutzziele unterstützen.

Schließlich muss darauf hingewiesen werden, dass sich aus der EU-Wiederherstellungsverordnung keine Verpflichtungen für Konsenswerber in einem Verwaltungsverfahren ergeben.

ad Gutachten des Sachverständigen für Brandschutz, Landesstelle für Brandverhütung, vom 9. November 2026

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

ad Gutachten des Amtssachverständigen für Wasserbautechnik vom 9. November 2026

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

ad Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Lärmtechnik vom 9. November 2026

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

ad Gutachten des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb vom 9. November 2026

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

ad Befund und Gutachten des Amtssachverständigen für Elektrotechnik vom 9. November 2026

Das Gutachten wird zur Kenntnis genommen.

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

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

J) Bescheid

Der Verhandlungsleiter verkündet folgenden Bescheid

Es wird wie folgt entschieden:

Spruch

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat Kommissionsgebühren in der Höhe von € 441,60 [32 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: BUNDATWW) zu entrichten. Als Verwendungszweck ist das Beschwerdeverfahren (Geschäftszahl des Bescheides) anzugeben.

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

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

Für die Landeshauptfrau
MMMag. Schadinger

Auf das Verlesen der Verhandlungsschrift wurde verzichtet.

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

Abschließend wird angemerkt, dass der Behörde die Verbesserung orthographischer und stilistischer Fehler in der Verhandlungsschrift vorbehalten bleibt.

Ende der Verhandlung: 13.30 Uhr
Dauer der Verhandlung: 9 halbe Stunden

Anwesenheit

- des Sachverständigen für Brandschutz
  (von 9.00 Uhr bis 10.30 Uhr) 3 halbe Stunden

- des Amtssachverständigen für Wasserbautechnik
  (von 9.00 Uhr bis 10.30 Uhr) 3 halbe Stunden
- des nichtamtlichen Sachverständigen für Erschütterungsschutz
  (von 9.00 Uhr bis 10.30 Uhr) 3 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Lärmtechnik
  (von 9.00 Uhr bis 11.00 Uhr) 4 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb
  (von 9.00 Uhr bis 13.00 Uhr) 8 halbe Stunden
- des Amtssachverständigen für Elektrotechnik
  (von 9.00 Uhr bis 13.00 Uhr) 8 halbe Stunden
- des Verhandlungsleiters
  (von 9.00 Uhr bis 13.30 Uhr) 9 halbe Stunden

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