



Infrastruktur

Projektleitung Oberösterreich West, 4020 Linz, Dinghoferstraße 5

An das
Bundesministerium für Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

Radetzkystraße 2
1030 Wien

per e-mail:
An: e2@bmim.gv.at

ÖBB-Infrastruktur AG
GB Projekte Neu-/Ausbau
Projektleitung Oberösterreich West
4020 Linz, Dinghoferstraße 5

Tel. +43 664 884 25831
heinz.dudek@oebb.at

Sachbearbeiter/Telefon/Geschäftszahl
Dipl.-Ing. Tobias Dittrich / +43 664 8263220
Mag. Brigitte Winter / +43 664 6176004

31.07.2026

Antragstellerin:

ÖBB-Infrastruktur AG
Praterstern 3
1020 Wien



vertreten durch:

1. Dipl.-Ing. Heinz Dudek

2. Mag. Brigitte Winter

wegen:

ÖBB-Strecke 101 02; km 257,767 bis km 260,781
Bahnhofsumbau Redl-Zipf

ANTRAG

auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31ff EisebG und der wasserrechtlichen Bewilligung gemäß §§ 38, 40 iVm § 127 Abs. 1 lit. b WRG

2-fach

Beilagen: 3 x schriftlich, 1x elektronisch

Vollmacht(en)

A. Allgemeines:

Die baulichen Maßnahmen erstrecken sich von km 257,767 bis km 260,781 der Strecke 101 02; betroffen sind die im Bezirk Vöcklabruck liegenden Gemeinden Gampern, Vöcklamarkt und Neukirchen an der Vöckla. Der Projektbereich ist sowohl Teil der Strecke „Attnang-Puchheim – Staatsgrenze bei Salzburg“, der mit 2. Hochleistungsstreckenverordnung, BGBl. II Nr. 1989/675, zur Hochleistungsstrecke erklärt wurde, als auch des „Rhein-Donau-Korridors“ des transeuropäischen Verkehrsnetzes.

Der Bahnhofsumbau ermöglicht neben der der Schaffung eines barrierefreien Zugangs für die Reisenden und einer Fahrzeitreduktion auch eine Erhöhung der Streckenkapazität und der Betriebsqualität. Die Umsetzung des Vorhabens liegt daher im öffentlichen Interesse.

B. Geplante Maßnahmen:

Gegenstand der vorliegenden Einreichung sind insbesondere folgende Maßnahmen:

- Erneuerung (Ober- und Unterbau) der durchgehenden Hauptgleise 1 und 2 einschließlich teilweiser Änderung der Gleislage und Gleisgeometrie mit Vergrößerung des Gleisabstands zwecks Erhöhung der Geschwindigkeit von $V_{\max}$ 140 km/h auf $V_{\max}$ 160 km/h bzw. von $V_{\max}$ 120 km/h auf $V_{\max}$ 130 km/h
- Erneuerung (Ober- und Unterbau) der Bahnhofgleise 3, 4 und 6 einschließlich Verlängerung der Gleise auf 760 m Nutzlänge an der Ostseite des Bahnhofs zwecks Erhöhung der Geschwindigkeit auf $V_{\max}$ 80 km/h bzw. $V_{\max}$ 100 km/h
- Errichtung einer Weichenverbindung zwischen Gleis 1 und Gleis 2 (4 Weichen) am Ostkopf des Bahnhofs
- Errichtung neuer Weichen zu den Bahnhofgleisen 3, 4 und 6 am Ostkopf und Westkopf des Bahnhofs
- Erneuerung des Unterbaus und von Entwässerungsanlagen
- Adaptierung des Durchlasses bei km 259,540
- Errichtung eines 220 m langen und 55 cm hohen Randbahnsteigs zu Gleis 3
- Errichtung bzw. Vergrößerung von Versickerungsbecken
- Erneuerung der Oberleitungsanlagen
- Errichtung von 50 Hz-Anlagen
- Erneuerung von Telematikanlagen samt Kabelwegen
- Errichtung eines elektronischen Stellwerks (mit Hochbau) in km 259,667
- Erneuerung sicherungstechnischer Anlagen samt Kabelwegen
- Abtragung von Bestandsanlagen (Gleise, Weichen, Stellwerk, Erdbahnsteige, Aufnahmegebäude usw.)

Leit- und Sicherungstechnik:

In sicherungstechnischer Hinsicht sind hauptsächlich folgende Maßnahmen relevant:

- ESTW Timelkam:
 - Anpassung der Gleisfreimeldeübertragung in Richtung ESTW Redl-Zipf
 - Blockanpassung in Richtung ESTW Redl-Zipf
 - Ausbau Sbl Timelkam 1
 - Vorsignalübertragung in Richtung ESTW Redl-Zipf
- ESTW Redl-Zipf:
 - Abtragung der bestehenden Eisenbahnsicherungsanlage
 - Abtragung AWS 1.0 im Bereich ESTW Redl-Zipf
 - Neubau eines ESTW der Fa. Hitachi mit der Bauart Elektra 2
 - Neuerrichtung Sbl Timelkam 1, Sbl Timelkam 2 und Sbl Redl-Zipf 1

- Anpassung der Signalstandorte an die neuen Gleis- und Weichenanlagen
 - Errichtung der Gleisfreimeldeübertragung in Richtung ESTW Timelkam und ESTW Vöcklamarkt
 - Errichtung von Versubsignalen
 - Errichtung des Streckenblocks in Richtung ESTW Timelkam und ESTW Vöcklamarkt
 - Einbindung des ESTW Redl-Zipf in die Betriebsführungszentrale Salzburg Zelle S01
 - Errichtung AWS 2.0 (SCWS & SCWS-S) für den Bereich ESTW Redl-Zipf
- ESTW Vöcklamarkt:
 - Anpassung der Gleisfreimeldeübertragung in Richtung ESTW Redl-Zipf
 - Blockanpassung in Richtung ESTW Redl-Zipf
 - Vorsignalübertragung in Richtung ESTW Redl-Zipf
 - Upgrade AWS 1.0 auf AWS 2.0 (SCWS & SCWS-S) für den Bereich ESTW Vöcklamarkt

Die sicherungstechnischen Auswirkungen des Vorhabens reichen daher über jenen des Baubereichs hinaus.

Wasserbau:

Das Projektgebiet beginnt im Osten unmittelbar nach der Vöcklabrücke und endet im Westen nach der Redlbachquerung. Die gesamte, in mehrere Abschnitte geteilte Unterbauentwässerung des Gleisplanums von km 258,800 bis km 259,756 (Personentunnel), erfolgt – nach Vorreinigung durch Bodenfilter - über Drainagen und Ausleitungen in drei Sickerbecken. Der Teilbereich zwischen dem Personentunnel und dem Bahndurchlass bei km 259,826 wird über Bestandsanlagen verbracht. Westlich des Durchlasses erfolgt die Versickerung breitflächig über mit Sickerschlitzen versehene Bahngräben.

Auswirkungen auf die Umgebung:

Die wesentlichen Baumaßnahmen finden innerhalb des Bahnhofsbereichs statt. Abgesehen von Siedlungsgebieten werden keine geschützten Gebiete iSd Anhangs 2 des UVP-G berührt. Ein Fremdgrundbedarf besteht in geringfügigem Ausmaß, insbesondere zur Errichtung von Begleitwegen und der Entwässerungsanlagen. Aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen ist von keiner Verunreinigung des Grundwassers auszugehen.

Aufgrund der Überschreitung des 2 dB-Kriteriums laut SchIV sind im Projekt auch schalltechnische Maßnahmen vorgesehen.

Genehmigungen nach EisbG:

Gemäß Beurteilung der § 31a-Gutachter entspricht 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.

Im Hinblick auf die Zugehörigkeit des Streckenabschnitts zum transeuropäischen Kernnetz ist für die Teilsysteme Infrastruktur (inkl. TSI PRM) und Energie auch eine Inbetriebnahmegenehmigung gemäß §§ 104 ff EisbG erforderlich. Mit den diesbezüglichen Prüfungen und Bewertungen der Planungen wurde bereits die BCT Bahn Consult TEN Bewertungs-GmbH beauftragt.

Sonstige Genehmigungserfordernisse:

Für die Versickerung der Bahnwässer wird bei der Bezirkshauptmannschaft Vöcklabruck noch um Genehmigung gemäß § 32 WRG angesucht. Das Erfordernis einer naturschutzrechtlichen Genehmigung wird noch geprüft.

Die ÖBB-Infrastruktur AG stellt sohin den

Antrag

auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §§ 31ff EisebG und der wasserrechtlichen Bewilligung gemäß §§ 38, 40 iVm § 127 Abs. 1 lit. b WRG für die im Einreichoperat vorgesehenen Maßnahmen.