

Kurztitel

Bestimmung des Trassenverlaufs der Neubaustrecke Wien–St. Pölten im Zuge der Hochleistungsstrecke Wien–Salzburg

Kundmachungsorgan

BGBI. II Nr. 236/1999

Typ

V

§/Artikel/Anlage

Art. 1

Inkrafttretensdatum

22.07.1999

Index

56/03 ÖBB

Text

1. Der Trassenverlauf der Neubaustrecke Wien–St. Pölten im Zuge der Hochleistungsstrecke Wien–Salzburg im Bereich der Gemeinden Purkersdorf, Gablitz, Mauerbach, Tulbing, Tulln, Judenau–Baumgarten, Langenrohr, Michelhausen, Würmla, Weißenkirchen an der Perschling, Kapelln, Böheimkirchen und St. Pölten wird wie folgt bestimmt:

Die Trasse schließt im Osten im Bereich Hadersdorf an die dort unterirdisch geführte Verbindungsstrecke zur Südbahn (Lainzer Tunnel) an und quert den Wienerwald in Nord-West-Richtung in einem rund 13 km langen Tunnel. Im Anschluß an das zwischen Kleinstaasdorf und Chorherrn am Südrand des Tullnerfeldes gelegene Tunnelportal schwenkt die Trasse nach Westen und verläuft auf rund 10 km Länge geradlinig durch das Tullnerfeld. In diesem Streckenabschnitt befinden sich der Überhol- und Regionalbahnhof (einziger Bahnhof an der Neubaustrecke) und die Verknüpfung mit der bestehenden eingleisigen Bahnlinie Tulln–Herzogenburg, die im Zuge des Vorhabens mit der Neubaustrecke zusammengelegt wird (dreigleisiger Streckenabschnitt zwischen Judenau und Michelhausen). Westlich von Michelhausen schwenkt die Trasse in das Perschlingtal und verläuft am Südrand des Perschlingtales in Richtung St. Pölten. Dieser Streckenabschnitt ist gekennzeichnet durch eine Abfolge offener Streckenabschnitte und Grüntunnels (in offener Bauweise errichtete, eingeschüttete Tunnelstrecken) bzw. Tunnels. Südlich von Kapelln wird das Perschlingtal, das an dieser Stelle in Nord-Süd-Richtung verläuft, von der Trasse senkrecht auf einem Damm gequert. Südöstlich von Pottenbrunn gelangt die Trasse, aus dem Raingrubentunnel kommend, ins Traisental und nähert sich der bestehenden Westbahn. Im Knoten Wagram zweigen die Streckengleise der Güterzugumfahrung St. Pölten von der Neubaustrecke Wien–St. Pölten ab. Das südliche Gleis der Neubaustrecke unterquert kurz darauf die Gleise der Bestandsstrecke. In der Einfahrt St. Pölten liegen die Streckengleise der Neubaustrecke parallel zur Bestandsstrecke.

2. Der Geländestreifen gemäß § 3 Abs. 2 HL-G für den Verlauf der neu herzustellenden Trasse, der auch das Hochleistungsstrecken-Baugebiet gemäß § 5 Abs. 1 HL-G darstellt, ist in den beim Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr, beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, den Gemeinden Purkersdorf, Gablitz, Mauerbach, Tulbing, Tulln, Judenau–Baumgarten, Langenrohr, Michelhausen, Würmla, Weißenkirchen an der Perschling, Kapelln, Böheimkirchen und St. Pölten aufliegenden „Katasterplänen mit Geländestreifen gemäß §§ 3 und 5 HL-

Gesetz“, Plan Nr. UVE-500/11/01-UVE/500/11/18, Maßstab 1:2500, durch die grau unterlegten Flächen ausgewiesen.

3. Bei der Erlassung der Verordnung wurden die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten, Stellungnahmen, Ergebnis der öffentlichen Erörterung) gemäß § 17 Abs. 3 UVP-G berücksichtigt.

Die Umweltverträglichkeitserklärung und das Umweltverträglichkeitsgutachten sowie das Protokoll der öffentlichen Erörterung liegen bei den in Abs. 2 genannten Standortgemeinden zur öffentlichen Einsicht auf.

Eine Veröffentlichung der wesentlichen Entscheidungsgründe im Sinne des § 17 Abs. 5 UVP-G erfolgt unmittelbar im Anschluß an die Verlautbarung dieser Verordnung in einer Ausgabe der Wiener Zeitung sowie des Niederösterreichischen Amtsblattes und wird in den in Abs. 2 genannten Standortgemeinden zur öffentlichen Einsicht aufgelegt werden.

Schlagworte

Überholbahnhof

Zuletzt aktualisiert am

20.05.2026

Gesetzesnummer

10008034

Dokumentnummer

NOR12091250

alte Dokumentnummer

N5199913524U