



ÜBERPRÜFUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN

ZWEIGLEISIGER AUSBAU DER POTTENDORFER LINIE

Strecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wr. Neustadt

Abschnitt Ebreichsdorf

Bahn-km 20,400 – Bahn-km 31,000

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

Genehmigung gemäß
§ 24 (3) UVP-G 2000 i.V.m. § 12 NÖ StrG 1999

Fachgebiete Bautechnik und Verkehrstechnik

Auftraggeber:

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Umwelt- und Energierecht

Landhausplatz 1
31090 St. Pölten



Ersteller des Gutachtens:

STELLA & SETZNAGEL GmbH
Schlüsselgasse 17/28
1080 Wien
DI Thomas Setznagel

INHALTSVERZEICHNIS

1	AUFGABENSTELLUNG	3
2	GRUNDLAGEN; METHODIK	6
2.1	Grundlagen	6
2.2	Methodik, Vorgehensweise	8
3	FACHLICHE AUSEINANDERSETZUNG MIT DEN FRAGESTELLUNGEN	9
3.1	Bautechnik	9
3.2	Verkehrstechnik	23
3.3	Zusammenfassung	37

1 AUFGABENSTELLUNG

Die ÖBB Infrastruktur AG hat mit Schreiben vom 27.05.2015 auf Erteilung einer grundsätzlichen Genehmigung für das Vorhaben „Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie im Abschnitt Ebreichsdorf“ angesucht.

Mit Bescheid vom 14. März 2016, GZ. BMVIT-820.376/0001-IV/SCH2/2016, bewilligte das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie den zweigleisigen Ausbau der ÖBB-Strecke Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neustadt (Pottendorfer Linie) im Abschnitt Ebreichsdorf (Münchendorf – Wampersdorf), km 20,400 bis km 31,000 die grundsätzliche Genehmigung nach dem dritten Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000).

In weiterer Folge stellte die ÖBB-Infrastruktur AG mit Schreiben vom 21. November 2017 Anträge gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 i.V.m. §§ 9, 12 NÖ Straßengesetz 1999, §§ 7, 9 und 10 NÖ Naturschutzgesetz 2000.

Mit Schreiben vom 14. März 2018 ist das Land NÖ dem genannten, zu GZ-U- 763/022/2017 anhängigen Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 3 UVP-G hinsichtlich der im Folgenden genannten Vorhabensteile als Mit Antragstellerin beigetreten:

- Überführung L156 (Bahn-Projekts-km 22,565) bzw. Str.km 8,912 bis Str.-km 9,725
- Unterführung L150 (Bahn-Projekts-km 27,313) bzw. Str.-km 0,920 bis Str.-km 1,415
- Verbindungsstraße L4053 (zw. L150 und 860, ca. 1275 m lang) inkl. der Brücke über die Fischa (Objekt L4053.01)
- Unterführung B60 (Leitha Straße) (Bahn-Projekts-km 28,399) bzw. Str.-km 21,439 bis Str.-km 21,894
- Überführung B16 (Ödenburger Straße) Bahn-Projekts-km 30,184) bzw. Str.-km 26,805 bis Str.-km 27,394

Gegenstand des Verfahrens ist demnach die Erteilung der Genehmigung jener Vorhabensbestandteile, welche in die Zuständigkeit der NÖ Landesregierung im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 fallen (NÖ Straßengesetz und NÖ Naturschutzgesetz).

Mit Bescheid vom 03.05.2018, Zahl RU4-U-763/031-20418 bzw. RU4-U-763/023-2018 erfolgte seitens Land NÖ die Bestellung als na. Sachverständiger für die **Fachbereiche Bautechnik und Verkehrstechnik**.

Die Fragestellung der Behörde lautet wie folgt:

Bautechnik:

Maßnahmen betreffend die Straße iVm 3. Abschnitt des UVP-Gesetzes:

- 1) Entspricht das Vorhaben gem. §§ 9, 12 NÖ Straßengesetz und dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 dem Stand der Technik und werden einschlägige Richtlinien und Normen eingehalten?
- 2) Ist das eingereichte Vorhaben in weiterer Folge nach den Kriterien des NÖ Straßengesetzes und dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 aus fachlicher Sicht genehmigungsfähig?
- 3) Ist die Vorschreibung von Bedingungen, Befristungen und Auflagen Projektsänderungen oder -ergänzungen erforderlich?

Verkehrstechnik:

Maßnahmen betreffend die Straße iVm 3. Abschnitt des UVP-Gesetzes:

- 1) Entspricht das Vorhaben gem. §§ 9, 12a NÖ Straßengesetz und dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 dem Stand der Technik und wird der Sicherheit oder Flüssigkeit des Verkehrs entsprochen?
- 2) Ist aus fachlicher Sicht das eingereichte Vorhaben somit in weiterer Folge nach den Kriterien des NÖ Straßengesetzes und dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 genehmigungsfähig?
- 3) Ist die Vorschreibung von Bedingungen, Befristungen und Auflagen Projektsänderungen oder -ergänzungen erforderlich?

Allgemeine Projektbeschreibung:

Die Pottendorfer Linie zweigt im Bahnhof Wien Meidling von der Südbahn ab und führt über Inzersdorf, Ebreichsdorf, Wampersdorf und Ebenfurth nach Wiener Neustadt. Ziel dieses Ausbaus ist die Schaffung einer zweiten leistungsfähigen Bahnstrecke im Südraum von Wien, die die stark frequentierte Südbahn entlasten und das Nahverkehrsangebot verbessern soll.

Bauliche geplante Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau im gesamten Streckenabschnitt
- Bestandsnaher Ausbau mit Linienverbesserung zur Geschwindigkeitserhöhung auf eine Maximalgeschwindigkeit von 200 km/h vom Bahnhof Münchendorf (km 20,400) bis km 22,900;
- Neubau zwischen den Ortsteilen Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf von km 22,900 bis km 29,680 in halbhohere Lage mit einer Maximalgeschwindigkeit von 200 km/h

- Umbau des Nordkopfes des Bahnhof Wampersdorf auf schnellere Weichenverbindungen und eine Maximalgeschwindigkeit von 160 km/h bis km 30,550 unter leichter Verschiebung des Streckengleises nach Gramatneusiedel Richtung Osten;
- Neuer Unter und Oberbau
- Errichtung von Entwässerungsanlagen (Bahnwegen, Drainagen, Versitzbecken)
- Niveaufreie Querungen von Verkehrswegen (Über- und Unterführung von Straßen und Wegen)
- Gewässerquerungen unter Anpassung der lichten Maße auf die aktuellen Erfordernisse
- Auflassung sämtlicher Eisenbahnkreuzungen querender Straßen und Wege mit der Pottendorfer Linie
- Erneuerung der Sicherungsanlagen, der Telekommunikationsanlagen und der elektronischen Anlagen (alle Weichen, werden fernbedient und mit elektrischer Weichenheizung ausgerüstet)
- Errichtung von Lärmschutzwänden im Beeinflussungsbereich von Wohngebäuden
- Anpassung bzw. Neuerrichtung von Rad- und Wirtschaftswegen
- Errichtung des neuen viergleisigen Überholbahnhofs Ebreichsdorf zwischen den Ortsteilen Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf mit 2 Inselbahnsteigen und niveaufreien Bahnsteigzugängen
- Errichtung des Bahnhofvorplatzes für Park & Ride, Bike & Ride und Autobusse westlich des neuen Bahnhofs Ebreichsdorf
- Neue Straßenverbindung zwischen B60 und L150 zur Erschließung des Bahnhofvorplatzes und der Park und Ride Anlage
- Neue Oberleitung samt erforderlicher Ergänzungen im Bahnhof Wampersdorf
- Wiederherstellung von durch die Baumaßnahmen in Ihrer Funktion gestörten Felddrainagen

2 GRUNDLAGEN; METHODIK

2.1 Grundlagen

Als Grundlage für die Begutachtung dienten folgende Unterlagen, die teilweise in Papier und zur Gänze in digitaler Form zur Verfügung gestellt wurden:

INHALTSVERZEICHNIS					
Ordnungsnummer	Plannummer	Version	Fertigstellungsdatum	Inhalt	Maßstab
ÜBERSICHTEN					
101	NA3311-SN-01AL-00-1301	F00	02/2018	Einlagenverzeichnis	--
STRASSENBAU					
Allgemeine Unterlagen und Pläne					
201	NA3311-SR-TEP1SB-00-1300	F00	10/2017	Technischer Bericht	--
202	NA3311-SR-TEP1SB-02-1301	F00	10/2017	Übersichtskarte	1:25000
203	NA3311-SR-TEP1SB-02-1302	F00	10/2017	Übersichtsluftbild Blatt 1	1:2000
204	NA3311-SR-TEP1SB-02-1364	F00	10/2017	Übersichtsluftbild Blatt 2	1:2000
205	NA3311-SR-TEP1SB-02-1368	F00	10/2017	Lageplan Grundeigentümer L156	1:1000
206	NA3311-SR-TEP1SB-02-1369	F00	10/2017	Lageplan Grundeigentümer L150, Verbindungsstraße, B60	1:1000
207	NA3311-SR-TEP1SB-02-1370	F00	10/2017	Lageplan Grundeigentümer B16	1:1000
208	NA3311-SR-TEP1SB-00-1371	F00	10/2017	Verzeichnis der betroffenen Grundeigentümer	--
Straßenüberführung L156					
211	NA3311-SR-TL01SB-02-1303	F00	10/2017	Lageplan Straßenüberführung L156	1:500
212	NA3311-SR-TL01SB-05-1304	F00	10/2017	Längenschnitt Straßenüberführung L156	1:1000/100
213	NA3311-SR-TL01SB-03-1305	F00	10/2017	Regelquerschnitt Straßenüberführung L156	1:50
214	NA3311-SR-TL01SB-04-1306	F00	10/2017	Querschnitte Straßenüberführung L156 (Blatt 1)	1:100
215	NA3311-SR-TL01SB-04-1360	F00	10/2017	Querschnitte Straßenüberführung L156 (Blatt 2)	1:100
216	NA3311-SR-TL01SB-04-1361	F00	10/2017	Querschnitte Straßenüberführung L156 (Blatt 3)	1:100
Straßenunterführung L150					
221	NA3311-SR-EL01SB-02-1321	F00	10/2017	Lageplan Straßenunterführung L150	1:500
222	NA3311-SR-EL01SB-05-1322	F00	10/2017	Längenschnitt Straßenunterführung L150	1:1000/100
223	NA3311-SR-EL01SB-03-1323	F00	10/2017	Regelquerschnitt Straßenunterführung L150	1:50
224	NA3311-SR-EL01SB-04-1324	F00	10/2017	Querschnitte Straßenunterführung L150	1:100
Straßenunterführung B60					
231	NA3311-SR-EL02SB-02-1339	F00	10/2017	Lageplan Straßenunterführung B60	1:500
232	NA3311-SR-EL02SB-05-1340	F00	10/2017	Längenschnitt Straßenunterführung B60	1:1000/100
233	NA3311-SR-EL02SB-03-1341	F00	10/2017	Regelquerschnitt Straßenunterführung B60	1:50
234	NA3311-SR-EL02SB-04-1342	F00	10/2017	Querschnitte Straßenunterführung B60	1:100
Verbindungsstraße L150 - B60					
241	NA3311-SR-EL03SB-02-1327	F00	10/2017	Lageplan Verbindungsstraße L150 - B60	1:500
242	NA3311-SR-EL03SB-05-1328	F00	10/2017	Längenschnitt Verbindungsstraße L150 - B60	1:1000/100
243	NA3311-SR-EL03SB-03-1329	F00	10/2017	Regelquerschnitt Verbindungsstraße L150 - B60	1:50
244	NA3311-SR-EL03SB-04-1330	F00	10/2017	Querschnitte Verbindungsstraße L150 - B60 (Blatt 1)	1:100
245	NA3311-SR-EL03SB-04-1364	F00	10/2017	Querschnitte Verbindungsstraße L150 - B60 (Blatt 2)	1:100
Straßenüberführung B16					
251	NA3311-SR-PL01SB-02-1345	F00	10/2017	Lageplan Straßenüberführung B16	1:500
252	NA3311-SR-PL01SB-05-1346	F00	10/2017	Längenschnitt Straßenüberführung B16	1:1000/100
253	NA3311-SR-PL01SB-03-1347	F00	10/2017	Regelquerschnitt Straßenüberführung B16	1:50
254	NA3311-SR-PL01SB-04-1348	F00	10/2017	Querschnitte Straßenüberführung B16 (Blatt 1)	1:100
255	NA3311-SR-PL01SB-04-1362	F00	10/2017	Querschnitte Straßenüberführung B16 (Blatt 2)	1:100

Ordnungsnummer	Plannummer	Versionsnummer	Fertigstellungsdatum	Inhalt	Maßstab
Kunstabautenplanung					
Straßenüberführung L156					
261	NA3311-SR-EL01KI-00-1151	F00	10/2017	Technischer Bericht	--
262	NA3311-SR-EL01KI-16-1152	F00	10/2017	Bauwerksplan Straßenüberführung L156	1:100
Straßenunterführung L150					
265	NA3311-SR-EL02KI-00-1155	F00	10/2017	Technischer Bericht Straßenunterführung L150 inkl. Personendurchgang Bf. Ebreichsdorf	--
266	NA3311-SR-EL02KI-16-1156	F00	10/2017	Bauwerksplan Straßenunterführung L150 - Wanne und Tragwerk	1:100
Straßenbrücke über die Fische					
271	NA3311-SR-EG01KI-00-1158	F00	10/2017	Technischer Bericht Straßenbrücke über die Fische	--
272	NA3311-SR-EG01KI-16-1159	F00	10/2017	Bauwerksplan Straßenbrücke über die Fische	1:100
Straßenunterführung B60					
275	NA3311-SR-EB01KI-00-1160	F00	10/2017	Technischer Bericht Straßenunterführung B60	--
276	NA3311-SR-EB01KI-16-1162	F00	10/2017	Bauwerksplan EB-Tragwerk Straßenunterführung B60	1:100
Straßenüberführung B16					
281	NA3311-SR-EB02KI-00-1165	F00	10/2017	Technischer Bericht Straßenüberführung B16	--
282	NA3311-SR-EB02KI-16-1166	F00	10/2017	Bauwerksplan Straßenüberführung B16	1:100
Unterlagen Geotechnik					
291	NA3311-SR-01-GG-00-1551	F00	10/2017	Geotechnisches Gutachten – Textband	--
292	NA3311-SR-01-GG-00-1552	F00	10/2017	Lageplan Bodenaufschlüsse	1:5000
293	NA3311-SR-01-GG-00-1553	F00	10/2017	Aufschlussdarstellungen	--
294	NA3311-SR-01-GG-00-1554	F00	10/2017	Bodenlängsprofil - Objekt EL 01 / Straßenüberführung L156	1:200
295	NA3311-SR-01-GG-00-1555	F00	10/2017	Bodenlängsprofil Objekt EL 02 / Straßenunterführung L150	1:200
296	NA3311-SR-01-GG-00-1556	F00	10/2017	Bodenlängsprofil Objekt EG 01 / Straßenbrücke über Fische	1:200
297	NA3311-SR-01-GG-00-1557	F00	10/2017	Bodenlängsprofil Objekt EB 01 / Straßenunterführung B 60	1:200
298	NA3311-SR-01-GG-00-1558	F00	10/2017	Bodenlängsprofil Objekt EB 02 / Straßenunterführung B 16	1:200
NATURSCHUTZ					
301	NA3311-NS-01LP-00-1621	F00	10/2017	Bericht Ökologie	--
302	NA3311-NS-01LP-02-1622	F00	10/2017	Biotopstruktur- und Vegetationsbestandsplan	1:10000
303	NA3311-NS-01LP-02-1623	F00	10/2017	Bestandsplan Fauna	1:15000
304	NA3311-NS-01LP-00-1625	F00	10/2017	Naturverträglichkeitserklärung	--
306	NA3311-NS-01LP-00-1625	F00	01/2018	Bericht Ökologie zur Vorhabensdetaillierung	--

Zu Grunde liegende Bescheide:

- Bescheid (14.03.2016) - GZ. BMVIT-820.376/0001-IV/SCH2/2016
- Erkenntnis des BVwG (08.03.2017), GZ: W1932125279-2/14E

Zusätzlich verwendete Unterlagen:

- Umweltverträglichkeitsgutachten vom 19.10.2015
- Gutachten gemäß § 31a EisbG der Arsenal Railway Certification GmbH vom 26.01.2018

2.2 Methodik, Vorgehensweise

Bautechnik:

Das Erstellen des Fachbeitrages Bautechnik erfolgt auf Basis der seitens Land NÖ vorgegebenen Fragestellung. Nach eingehendem Studium der für das Fachgebiet maßgebenden Einreichunterlagen und unter Berücksichtigung der zu beachtenden Gesetze, Verordnungen und Richtlinien erfolgen die Befundungen und Begutachtungen in Bezug auf die seitens Behörde vorgegebenen Fragestellungen.

Für den Fachbereich Bautechnik handelt es sich um folgende Objekte:

- Objekt EL01, Straßenbrücke der L156 über die Bahn bei Bahn-km 22,565 bzw. Straßen-km 9,371
- Objekt EL02, Straßenunterführung der L150 unter der Bahn bei Bahn-km 27,313 bzw. Straßen-km 1,273
- Objekt EG01, Straßenbrücke Verbindungsstraße L150 – B60 über die Fischa bei Bahn-km 28,096 bzw. Straßen-km 0,845
- Objekt EB01, Straßenunterführung B60 unter der Bahn bei Bahn-km 28,399
- Objekt EB02, Straßenbrücke der B16 über die Bahn bei Bahn-km 30,630 bzw. Straßen-km 0,330

Verkehrstechnik:

Das Erstellen des Fachbeitrages Verkehrstechnik erfolgt auf Basis der seitens Land NÖ vorgegebenen Fragestellung. Nach eingehendem Studium der für das Fachgebiet maßgebenden Einreichunterlagen und unter Berücksichtigung der zu beachtenden Gesetze, Verordnungen und Richtlinien erfolgen die Befundungen und Begutachtungen in Hinblick auf die Gewährleistung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs und die seitens Behörde vorgegebenen Fragestellungen.

Für den Fachbereich Verkehrstechnik handelt es sich um folgende Straßenzüge:

- Straßenüberführung Landesstraße L156 bei Bahn-km 22,565
- Straßenunterführung Landesstraße L150 bei Bahn-km 27,313
- Verbindungsstraße Landesstraßen L150 – B60 von Bahn-km 27,313 bis Bahn-km 28,399
- Straßenunterführung Landesstraße B60 bei Bahn-km 28,399
- Straßenüberführung B16 bei Bahn-km 30,630

3 FACHLICHE AUSEINANDERSETZUNG MIT DEN FRAGESTELLUNGEN

3.1 Bautechnik

1) Entspricht das Vorhaben gem. §§ 9, 12 NÖ Straßengesetz und dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 dem Stand der Technik und werden einschlägige Richtlinien und Normen eingehalten?

Befund – Sachverhalt:

Allgemein:

Entsprechend Angaben in den Projektunterlagen werden sämtliche Objekte insbesondere anhand folgender Normen und Richtlinien geplant:

ÖNORM EN 1990	Eurocode - Grundlagen der Tragwerksplanung (Ausgabe 2013-03-15)
ÖNORM B 1990-1	Eurocode - Grundlagen der Tragwerksplanung Teil 1: Hochbau, Nationale Festlegungen zu ÖNORM EN 1990 und nationale Ergänzungen (Ausgabe 2013-01-01)
ÖNORM EN 1990/A1	Eurocode - Grundlagen der Tragwerksplanung, Änderung 1: Anwendung bei Brücken (Ausgabe 2013-03-15)
ÖNORM B 1990-2	Eurocode - Grundlagen der Tragwerksplanung, Teil 2: Brücken, Nationale Festlegungen zu ÖNORM EN 1990/A1 und nationale Ergänzungen (Ausgabe 2016-01-01)
ÖNORM EN 1991-1-1	Eurocode 1: Einwirkungen auf Tragwerke, Teil 1-1: Allgemeine Einwirkungen - Wichten, Eigengewicht und Nutzlasten im Hochbau (Ausgabe 2011-09-01)
ÖNORM B 1991-1-1	Eurocode 1 - Einwirkungen auf Tragwerke, Teil 1-1: Allgemeine Einwirkungen - Wichten, Eigengewicht, Nutzlasten im Hochbau, Nationale Festlegungen zu ÖNORM EN 1991-1-1 und nationale Ergänzungen (Ausgabe 2017-02-01)
ÖNORM EN 1991-1-4	Eurocode 1: Einwirkungen auf Tragwerke, Teil 1-4: Allgemeine Einwirkungen - Windlasten (Ausgabe 2011-05-15)
ÖNORM B 1991-1-4	Eurocode 1: Einwirkungen auf Tragwerke, Teil 1-4: Allgemeine Einwirkungen - Windlasten, Nationale Festlegungen zu ÖNORM EN 1991-1-4 und nationale Ergänzungen (Ausgabe 2013-05-01)
ÖNORM EN 1991-1-5	Eurocode 1 - Einwirkungen auf Tragwerke, Teil 1-5: Allgemeine Einwirkungen - Temperatureinwirkungen (Ausgabe 2012-01-01)

- ÖNORM B 1991-1-5 Eurocode 1 - Einwirkungen auf Tragwerke, Teil 1-5: Allgemeine Einwirkungen - Temperatureinwirkungen, Nationale Festlegungen zu ÖNORM EN 1991-1-5 und nationale Ergänzungen (Ausgabe 2012-01-01)
- ÖNORM EN 1991-1-7 Eurocode 1 - Einwirkungen auf Tragwerke, Teil 1-7: Allgemeine Einwirkungen - Außergewöhnliche Einwirkungen (Ausgabe 2014-09-01)
- ÖNORM B 1991-1-7 Eurocode 1 - Einwirkungen auf Tragwerke, Teil 1-7: Allgemeine Einwirkungen - Außergewöhnliche Einwirkungen, Nationale Festlegungen zu ÖNORM EN 1991-1-7 (Ausgabe 2007-04-01)
- ÖNORM EN 1991-2 Eurocode 1 - Einwirkungen auf Tragwerke
Teil 2: Verkehrslasten auf Brücken, (Ausgabe 2012-03-01)
- ÖNORM B 1991-2 Eurocode 1 - Einwirkungen auf Tragwerke, Teil 2: Verkehrslasten auf Brücken, Nationale Festlegungen zu ÖNORM EN 1991-2 und nationale Ergänzungen (Ausgabe 2011-04-15)
- ÖNORM EN 1992-1-1 Eurocode 2: Bemessung und Konstruktion von Stahlbeton- und Spannbetontragwerken, Teil 1-1: Allgemeine Bemessungsregeln und Regeln für den Hochbau (Ausgabe 2015-02-15)
- ÖNORM B 1992-1-1 Eurocode 2 - Bemessung und Konstruktion von Stahlbeton- und Spannbetontragwerken, Teil 1-1: Allgemeine Bemessungsregeln und Regeln für den Hochbau, Nationale Festlegungen zu ÖNORM EN 1992-1-1, nationale Erläuterungen und nationale Ergänzungen (Ausgabe 2011-12-01)
- ÖNORM EN 1992-2 Eurocode 2: Bemessung und Konstruktion von Stahlbeton und Spannbetontragwerken, Teil 2: Betonbrücken - Bemessungs- und Konstruktionsregeln (Ausgabe 2012-03-01)
- ÖNORM B 1992-2 Eurocode 2: Bemessung und Konstruktion von Stahlbeton- und Spannbetontragwerken, Teil 2: Betonbrücken — Bemessungs- und Konstruktionsregeln, Nationale Festlegungen zu ÖNORM EN 1992-2, nationale Erläuterungen und nationale Ergänzungen (Ausgabe 2014-09-01)
- ÖNORM B4707 Bewehrungsstahl, Anforderungen, Klassifizierung und Konformitätsnachweis (Ausgabe 2014-07-01)
- ÖNORM B4710-1 Beton, Teil 1: Festlegung, Herstellung, Verwendung und Konformitätsnachweis (Ausgabe 2007-10-01)
- ÖNORM EN 1997-1 Eurocode 7: Entwurf, Berechnung und Bemessung in der Geotechnik Teil 1: Allgemeine Regeln (Ausgabe 2014-11-15)
- ÖNORM B 1997-1-1 Eurocode 7: Entwurf, Berechnung und Bemessung in der Geotechnik, Teil 1: Allgemeine Regeln, Nationale Festlegungen zu ÖNORM EN 1997-1 und nationale Ergänzungen (Ausgabe 2013-09-01)
- ÖNORM B 4434 Erd- und Grundbau, Erddruckberechnung (Ausgabe 1993-01-01)

ÖNORM EN 1536	Ausführung von Arbeiten im Spezialtiefbau - Bohrpfähle (Ausgabe 2015-12-01)
ÖNORM EN 1998-1	Eurocode 8: Auslegung von Bauwerken gegen Erdbeben, Teil 1: Grundlagen, Erdbebeneinwirkungen und Regeln für Hochbauten (Ausgabe 2013-06-15)
ÖNORM B 1998-1	Eurocode 8: Auslegung von Bauwerken gegen Erdbeben, Teil 1: Grundlagen, Erdbebeneinwirkungen und Regeln für Hochbauten, Nationale Festlegungen zu ÖNORM EN 1998-1 und nationale Erläuterungen, (Ausgabe 2011-06-15)
ÖNORM EN 1998-2	Eurocode 8: Auslegung von Bauwerken gegen Erdbeben, Teil 2: Brücken (Ausgabe 2012-01-01)
ÖNORM B 1998-2	Eurocode 8 - Auslegung von Bauwerken gegen Erdbeben, Teil 2: Brücken - Nationale Festlegungen zu ÖNORM EN 1998-2 (Ausgabe 2012-04-15)
RVS	Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau, herausgegeben von der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße - Schiene - Verkehr (FVS)
Richtlinie	„Bohrpfähle“ – November 2013
Richtlinie	„Bohrpfähle“ – März 2005
Regelplanung	Amt d. NÖ LR aus 2013
UIC-Kodex	777-2: Überbauung von Bahnanlagen – Bautechnische Maßnahmen im Gleisbereich, herausgegeben vom Internationalen Eisenbahnverband (UIC), Stand 2002-10
RW 08.01 (B45)	Technische Richtlinie für Eisenbahnbrücke und sonstige konstruktive Ingenieurbauwerke, herausgegeben von der ÖBB-Infrastruktur AG, Ausgabe 2017
Regelwerk 01.05	Entwerfen von Bahnanlagen - Streckenquerschnitte, herausgegeben von der ÖBB-Infrastruktur AG, Stand 2015-06-18

Objekt EL01, Straßenbrücke der L156 über die Bahn bei Bahn-km 22,565 bzw. Straßen-km 9,371:

Die Straßenbrücke der L156 über die Bahn bei Bahn-km 22,565 soll als Stahlbetontragwerk über drei Felder mit biegesteif angeschlossenen Innenstützen ausgeführt werden. Die hoch liegenden Widerlager sind ebenfalls biegesteif an das Tragwerk angeschlossen und werden ebenso wie die Innenstützen mit Bohrpfählen fundiert. Die Fundierung mittels Bohrpfählen erfolgt entsprechend der Angaben des geotechnischen Gutachtens.

Das Stahlbetonplattentragwerk weist eine variable Konstruktionshöhe von 1,10 m bis 2,00 m auf. Bei den Widerlagern und in den Feldmitten beträgt die Konstruktionshöhe 1,10 m und wird zu den Innenstützen hin angevoutet bis 2,00 m direkt über den Stützen. Das Tragwerk besitzt über seine gesamte Länge eine konstante Breite von 10,00 m (inkl. Kragplatten). Die seitlichen Kragplatten kragen 1,50 m aus.

Die beiden Innenstützen werden in Form von Scheiben aus Stahlbeton ausgebildet, welche eine Dicke von 60 cm aufweisen. Sie münden in einen Pfahlrost und werden durch je fünf Bohrpfähle, mit einem Durchmesser von jeweils 90 cm, gegründet. Die Widerlager bestehen aus den Auflagerbänken, die direkt auf je fünf Bohrpfählen gelagert werden. Die Auflagerbank ist monolithisch mit dem Tragwerk verbunden. Zur Absicherung der Straße sind an beiden Tragwerksenden zwei bis zu 4,12 m lange Hängeflügel angeordnet.

Durch die Rahmenausbildung sind keine Lager und keine Fahrbahnübergänge erforderlich. An den Tragwerksenden werden Schlepplatten mit einer Länge von 5,00 m angeordnet. Diese binden in die durch Geokunststoff bewehrte Hinterfüllung ein.

Die Fahrbahn auf der Brücke setzt sich aus zwei 4,00 m breiten Fahrstreifen (ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung) zusammen. Der Fahrbahnaufbau ist mit 3,0 cm bituminöser Deckschicht, 10,0 cm bituminöser Schutzschicht, 1,0 cm Abdichtung und 110 – 200 cm Stahlbetontragwerk angegeben. Auf den Randbalken sind Geländer Typ A gemäß RVS 15.04.21 aus feuerverzinktem Stahl, mit einer Höhe von 1,00 m vorgesehen. Im Bereich der darunterliegenden Bahntrasse verläuft hinter dem Geländer ein Berührschutz mit 1,8 m Höhe. Dieser Bereich deckt sowohl die ursprüngliche eingleisige als auch die neugeplante zweigleisige Trasse ab. Über den Begleitwegen verläuft ein 1,0 m hoher Spritzschutz entlang der Geländer. Montiert wird ein Fahrzeugrückhaltesystem der Aufhaltestufe H4b. In beiden Randbalken ist je ein Kabelschutzrohr DN80 vorgesehen. Die Erdung des Bauwerks erfolgt gem. ÖBB - Regelplanung.

Die Oberflächen- und Abdichtungswässer im Querschnittstiefpunkt werden zu den Widerlagern geleitet, vor den Widerlagern in ein Fallrohr und weiter in eine gepflasterte Mulde und entlang dieser in eine Sickermulde am Böschungsfuß geleitet.

Die Bauwerksabmessungen sind folgendermaßen angegeben:

Stationierung ÖBB-Gleis 2:	km 22,565
Stationierung Landesstraße L156:	km 9,371
Kreuzungswinkel:	80,8141°
Landesstraße L156 Querneigung:	2,5 %
Landesstraße L156 Längsneigung:	Steigung 6%, Gefälle 6%
min. Abstand Bestands-Gleisachse - Pfeiler:	10,19 m
min. Abstand neue Gleisachsen - Pfeilern:	11,71 m
Tragwerksbreite, inkl. Randbalken:	10,5 m
Tragwerksbreite, exkl. Randbalken:	10,0 m
Fahrbahnbreite:	8,0 m
Stützweiten:	16,41 + 23,79 + 16,41 m
Senkrechte lichten Weiten:	15,35 + 22,89 + 15,35 m
Tragwerkslänge:	57,75 m
Objektlänge:	63,30 m

Lichte Höhe: 7,5 m für elektrifizierte Gleise im Bauzustand im Bereich von Nachspannungen und Lufttrennungen
7,2 m für elektrifizierte Gleise im Endzustand

Die statische Dimensionierung erfolgt entsprechend nach ÖNORM EN 1991-2 und ÖNORM B 1991-2 wobei folgende Lastmodelle berücksichtigt werden:

- Lastmodell 1 (LM1): UDL- und TS-Lasten mit Klassifizierungsfaktor $\alpha = 1,00$
- Lastmodell 2 (LM2): Einzelachse mit Klassifizierungsfaktor $\beta = 1,00$
- Lastmodell 3 (LM3): Sonderfahrzeug 3000/200 mit $v = 5 \text{ km/h}$
- Lastmodell 4 (LM4): findet keine Anwendung

Als außergewöhnliche Einwirkungen werden berücksichtigt:

- Fahrzeug-Anpralllasten an Fahrzeugrückhaltesysteme
- Fahrzeug-Anpralllasten an Schrammborde
- Anprall an Pfeiler (Eisenbahnfahrzeuge) gem. RW 08.01(B45) ist nicht anzusetzen:
Bestands-Gleisachse: Abstand zu Pfeilern $\geq 5 \text{ m}$ (bei $v_{\max} = 120 \text{ km/h}$)
neue Gleisachsen: keine Weichen im Umkreis von $v_{\max}^2/80 = 500 \text{ m}$, Abstand zu Pfeilern $\geq 7 \text{ m}$ (bei $v_{\max} = 200 \text{ km/h}$)
- Fahrzeug-Anprall an Überbauten: findet keine Anwendung
- Erdbeben

Die Ermittlung der maßgeblichen Lastkombinationen erfolgt entsprechend EN 1990/A1.

Objekt EL02, Straßenunterführung der L150 unter der Bahn bei Bahn-km 27,313 bzw. Straßen-km 1,273:

Negative Abgrenzung:

*Das Eisenbahntragwerk über die Straßenunterführung stellt eine Eisenbahnanlage dar und ist damit eisenbahnrechtlich zu genehmigen. Die Einhaltung des Standes der Technik für das Eisenbahntragwerk ist im §31a-Gutachten vom 26.01.2018 nachgewiesen und daher **nicht Gegenstand des ho Gutachtens. Gegenstand der ho Begutachtung ist das Straßenwannenbauwerk.***

Die Landesstraße L150 wird in Form eines Wannenbauwerks unter dem Eisenbahntragwerk der Eisenbahntrasse durchgeführt. Die Wanne soll als „Weiße Wanne“ gemäß Richtlinie hergestellt werden. Das Wannenbauwerk wird entsprechend der Anforderungsklasse A1 (weitgehend trocken) und der Wasserdruckklasse W1 (Wasserdruck 1-5 m) in der Konstruktionsklasse Kon1 und Fugenbandklasse 1 mit einer Rissbreitenbeschränkung auf $< 0,20 \text{ mm}$ im Betonstandart BS 1C konzipiert.

Die Wanne weist eine Gesamtlänge von 128,18 m auf wobei an den Wannenenenden Frostkoffer hergestellt werden. Die Wannenoberkante an den Wannenenenden liegt 1,00 m über dem Höchstgrundwasser HGW 100. Die Festlegung der Wannenoberkante erfolgte entsprechend der Angaben des geotechnischen Gutachtens. Anschließend an die Wannenenenden ist ein Filterbetonstreifen angeordnet, der mit Geotextil ummantelt wird. Die Wannenzwände sind oben mit einem Gesimse abgeschlossen das mit einer Trennschicht zur Wannenzwand ausgeführt wird.

Im Tiefpunkt der Bodenplatte verläuft über die gesamte Breite ein Rigol unter der Fahrbahndecke. Zur Ableitung der gesammelten Straßen- und Radwegwässer und Teile der Eisenbahntrassenwässer wird nördlich der Wanne ein Hebewerk errichtet. In der Wannenzbodenplatte verläuft eine der Wannenzentwässerung dienende Sammelleitung DN 250, welche in einem Schacht mit der Brückenwiderlagerentwässerungsleitung und Radwegentwässerung DN 250 zusammengeführt wird. Die Wässer werden vom Schacht in das Hebewerk geleitet. In diesem Hebewerk gesammelte Wässer werden über einen Expansionsschacht in ein Versitzbecken geleitet. Die Wässer der Radwege nördlich und südlich der Wanne werden über Straßeneinläufe in eine Sammelleitung DN250 und weiter zum Hebewerk geführt. Die Leitung des nördlichen Radwegs mündet direkt ins Hebewerk, jene des südlichen Radwegs quert die Straße unterhalb der Wanne.

Die Fahrbahn des Straßenwannenzbauwerkes setzt sich aus zwei 3,75 m breiten Fahrstreifen (ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung) zusammen. Der Fahrbahnaufbau besteht aus einer 3,0 cm starken Deckschicht, einer 10,0 cm starken Schutzschicht, einer Abdichtung aus Reaktionsharzversiegelung und aus einer 50 cm starken Bodenplatte ausgeführt als „Weiße Wanne“ gemäß Richtlinie.

Auf den Wänden der Straßenwanne sind auf beiden Seiten Geländer Typ C mit einer Höhe von 1,00 m mittels Verdübelung vorgesehen. Die Oberkante beider Geländer liegt 1,40 m über der Radwegoberkante. Entlang der Fahrbahn der Wanne verlaufen auf beiden Seiten erhöhte, 75 cm breite Schrammborde aus bewehrtem Beton.

Die Erdung des Bauwerkes erfolgt gem. ÖBB - Regelplanung. Eine Beleuchtung der Landesstraße sowie der beiden begleitenden Radwege im Unterführungsbereich ist vorgesehen.

Die Bauwerksabmessungen des Straßenwannenzbauwerkes sind folgendermaßen angegeben:

Lichte Wannenzbreite:	$0,75 + 0,50 + 6,50 + 0,50 + 0,75 = 9,00$ m
Bodenplattendicke:	0,50 m
Wandhöhen:	variieren zw. ca. 1,05 m und 1,09 m am Wannenzbeginn und -ende und ca. 2,57 m in Wannenzmitte
Wandbreite:	0,30 oberer Bereich bzw. 0,50 m unterer Bereich
Lichte Höhe zum Eisenbahntragwerk:	4,70 m für das Lichtraumprofil der Straße
Lichte Höhe zum Eisenbahntragwerk:	2,50 m im Bereich des Radwegs

Die statische Dimensionierung erfolgt entsprechend nach ÖNORM EN 1991-2 und ÖNORM B 1991-2 wobei folgende Lastmodelle berücksichtigt werden:

- Lastmodell 1 (LM1): UDL- und TS-Lasten mit Klassifizierungsfaktor $\alpha = 1,00$
- Lastmodell 2 (LM2): Einzelachse mit Klassifizierungsfaktor $\beta = 1,00$
- Lastmodell 3 (LM3): Sonderfahrzeug 3000/200 mit $v = 5$ km/h

- Lastmodell 4 (LM4): findet keine Anwendung
- Auftrieb: Nachweis im Endzustand: für den Bemessungswasserspiegel

Die Ermittlung der maßgeblichen Lastkombinationen erfolgt entsprechend EN 1990/A1.

Objekt EG01, Straßenbrücke Verbindungsstraße L150 – B60 über die Fischa bei Bahn-km 28,096 bzw. Straßen-km 0,845:

Die Straßenbrücke der Verbindungsstraße L150 – B60 über die Fischa bei Bahn-km 28,096 soll als Stahlbetontragwerk über zwei Felder mit biegesteif angeschlossenen Mittelstützen ausgeführt werden. Die hoch liegenden Widerlager sind ebenfalls biegesteif an das Tragwerk angeschlossen und werden ebenso wie die Mittelstützen mit Bohrpfählen fundiert. Die Fundierung mittels Bohrpfählen erfolgt entsprechend der Angaben des geotechnischen Gutachtens.

Das Stahlbetonplattentragwerk weist eine variable Konstruktionshöhe von 0,90 bis 1,40 m. Bei den Mittelstützen und in den Feldmitten beträgt die Konstruktionshöhe 0,90 m und wird zu den Widerlagern hin bis 1,40 m angevoutet. Das Tragwerk besitzt über seine gesamte Länge eine konstante Breite von 9,00 m (inkl. Kragplatten). Die seitlichen Kragplatten kragen 1,50 m aus.

Die beiden Stützen in Brückenmitte werden aus Stahlbeton mit einem Durchmesser von 1,10 m ausgebildet. Sie münden in einen Pfahlrost und werden durch zwei direkt darunterliegende Bohrpfähle, mit einem Durchmesser von jeweils 90 cm, gegründet.

Die monolithisch mit dem Tragwerk verbundenen Widerlager werden direkt auf den Bohrpfählen gelagert. Zur Absicherung der Straße sind an beiden Tragwerksenden je zwei bis zu 6,62 m lange Hängeflügel angeordnet.

Durch die Rahmenausbildung sind keine Lager und keine Fahrbahnübergänge erforderlich. An den Tragwerksenden werden Schlepplatten mit einer Länge von 5,00 m angeordnet. Diese binden in die durch Geokunststoff bewehrte Hinterfüllung ein

Die Fahrbahn auf der Brücke setzt sich aus zwei 3,50 m breiten Fahrstreifen (ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung) zusammen. Der Fahrbahnaufbau ist mit 3,0 cm bituminöser Deckschicht, 10,0 cm bituminöser Schutzschicht, 1,0 cm Abdichtung und 90 – 140 cm Stahlbetontragwerk angegeben. Auf den Randbalken werden Geländer Typ C gemäß RVS 15.04.21 aus feuerverzinktem Stahl, mit einer Höhe von 1,00 m ausgeführt. Im Bereich über dem unter der Brücke liegenden Radweg verläuft vor dem Geländer ein Spritzschutz mit 1,0 m Höhe. Es ist vorgesehen ein Fahrzeugrückhaltesystem der Aufhaltstufe N1 mit integriertem Unterfahrschutz auszuführen. In beiden Randbalken ist je ein Kabelschutzrohr DN80 vorgesehen.

Die Oberflächen- und Abdichtungswässer im Querschnittstiefpunkt werden zum nördlichen Widerlager geleitet und vor dem Widerlager in ein Fallrohr und weiter in eine Sickermulde geleitet.

Das Tragwerk ein Quergefälle von 2,5% in Richtung Entwässerungsachse auf. Auf der Seite der Entwässerungsachse, im Querschnittstiefpunkt, wird über der Isolierung auf eine Breite von 50 cm ein kunststoffgebundener Filterbeton als Drainagestreifen eingebaut. Zur Ableitung der Oberflächenwässer und Abdichtungswässer entlang der Entwässerungsachse sind Tagwasserabläufe 320/320 mm (Lastklasse D 400 mit verschraubbaren Rosten) mit Ablaufrohr DN150 mm vorgesehen. Diese münden unter einem Winkel von ca. 45° in eine Längsleitung DN200 mm (mit Putzstücken und Dehnungselementen) ein, welche in der Nische unterhalb der Kragplatte verdeckt geführt wird. Zusätzlich sind im Querschnittstiefpunkt Abdichtungsentwässerungen angeordnet, welche ebenfalls in die Längsleitung einmünden. Die Abdichtungsentwässerungen entlang des Querschnittshochpunkts sind frei abtropfend. Sie verlaufen im Widerlagerbereich und im Feld außerhalb des darunterliegenden Radweges. Das am Ende der Schleppplatte angeordnete Teilsickerrohr (DN150 mm) leitet die gefassten Wässer der Schleppplatte in eine weitere gepflasterte Mulde zu einer Sickermulde westlich der Flügel.

Die Bauwerksabmessungen sind folgendermaßen angegeben:

Stationierung der parallel zur Brücke liegenden ÖBB-Gleise:	km 28,096
Stationierung Verbindungsstraße B60 - L150:	km 0,845
Kreuzungswinkel:	90,000°
Verbindungsstraße B60 - L150 Querneigung:	2,5 %
Verbindungsstraße B60 - L150 Längsneigung:	Steigung 2,215 %, Gefälle 1,879 %
Tragwerksbreite, inkl. Randbalken:	9,5 m
Tragwerksbreite, exkl. Randbalken:	9,0 m
Fahrbahnbreite:	7,0 m
Stützweiten:	15,60 + 15,60 m
Lichten Weiten:	14,45 + 14,45 m
Tragwerkslänge:	32,40 m
Objektlänge:	41,70 m
Lichte Höhe:	≥ 2,50 m für Radweg ≥ 4,00 m über HW100 der Fische

Die statische Dimensionierung erfolgt entsprechend nach ÖNORM EN 1991-2 und ÖNORM B 1991-2 wobei folgende Lastmodelle berücksichtigt werden:

- Lastmodell 1 (LM1): UDL- und TS-Lasten mit Klassifizierungsfaktor $\alpha = 1,00$
- Lastmodell 2 (LM2): Einzelachse mit Klassifizierungsfaktor $\beta = 1,00$
- Lastmodell 3 (LM3): findet keine Anwendung
- Lastmodell 4 (LM4): findet keine Anwendung

Als außergewöhnliche Einwirkungen werden berücksichtigt:

- Fahrzeug-Anpralllasten an Fahrzeugrückhaltesysteme
- Fahrzeug-Anpralllasten an Schrammborde
- Erdbeben

Die Ermittlung der maßgeblichen Lastkombinationen erfolgt entsprechend EN 1990/A1.

Objekt EB01, Straßenunterführung B60 unter der Bahn bei Bahn-km 28,399

Negative Abgrenzung:

*Das Eisenbahntragwerk über die Straßenunterführung stellt eine Eisenbahnanlage dar und ist damit eisenbahnrechtlich zu genehmigen. Die Einhaltung des Standes der Technik für das Eisenbahntragwerk ist im §31a-Gutachten vom 26.01.2018 nachgewiesen und daher **nicht Gegenstand des ho Gutachtens. Gegenstand der ho Begutachtung ist das Straßenwannenbauwerk.***

Die Landesstraße B60 wird in Form eines Wannensbauwerks unter dem Eisenbahntragwerk der Eisenbahntrasse durchgeführt. Die Wanne soll als „Weiße Wanne“ gemäß Richtlinie hergestellt werden. Das Wannensbauwerk wird entsprechend der Anforderungsklasse A1 (weitgehend trocken) und der wasserdruckklasse W1 (Wasserdruck 1-5 m) in der Konstruktionsklasse Kon1 und Fugenbandklasse 1 mit einer Rissbreitenbeschränkung auf $< 0,20$ mm im Betonstandart BS 1C konzipiert.

Die Wanne weist eine Gesamtlänge von 127,00 m auf wobei an den Wannenenenden Frostkoffer hergestellt werden. Die Wannensoberkante an den Wannenenenden liegt 1,00 m über dem Höchstgrundwasser HGW 100. Die Festlegung der Wannensoberkante erfolgte entsprechend der Angaben des geotechnischen Gutachtens. Anschließend an die Wannenenenden ist ein Filterbetonstreifen angeordnet, der mit Geotextil ummantelt wird. Die Wannenswände sind oben mit einem Gesimse abgeschlossen das mit einer Trennschicht zur Wannenswand ausgeführt wird.

Zur Entwässerung der Wanne weist diese ein Quergefälle von 2,5 % in Richtung der Entwässerungsachse auf. In der Entwässerungsachse werden die Wässer über Einläufe in eine Sammelleitung DN 250 bis zum Hebewerk geführt. Vom Hebewerk werden die Straßen-, Radweg- und Eisenbahnbrückenwiderlager-Wässer über eine Druckrohrleitung in das nordwestlich der Unterführung liegende Versitzbecken geleitet. In der Wannensbodenplatte verläuft eine der Wannensentwässerung dienende Sammelleitung DN 250, welche in einem Schacht mit der Brückenwiderlagerentwässerungsleitung und Radwegentwässerung DN 250 zusammengeführt wird. Die Wässer werden vom Schacht in das Hebewerk geleitet.

Die Fahrbahn des Straßenwannensbauwerkes setzt sich aus zwei 3,75 m breiten Fahrstreifen (ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung) zusammen. Der Fahrbahnaufbau besteht aus einer 3,0 cm starken Deckschicht, einer 10,0 cm starken Schutzschichte, einer Abdichtung aus Reaktionsharzversiegelung und aus einer 50 cm starken Bodenplatte ausgeführt als „Weiße Wanne“ gemäß Richtlinie.

Zwischen dem nördlichen Widerlager des Gleistragwerks und der nördlichen Wannenswand werden zur baulichen und statischen Trennung 2 cm Weichfaserplatten eingelegt. Die nördliche Wannenswand besitzt eine Mindestbreite von 50 cm und kann je nach Herstellgenauigkeit des Widerlagers mit bis zu 53 cm Breite hergestellt werden.

Auf den Wänden der Straßenwanne sind auf beiden Seiten Geländer mit einer Höhe von 1,00 m mittels Verdübelung angebracht. Die Oberkante des südlichen Geländers liegt 1,40 m über der Radwegoberkante. Im Bereich des nördlichen Widerlagers ist das Geländer auf der nördlichen Wannenswand unterbrochen. Das Geländer entlang der Nordseite wird mit Typ W und jenes entlang der Südseite mit Typ C ausgeführt.

Die Erdung des Bauwerks erfolgt gem. ÖBB - Regelplanung. Eine Beleuchtung der Landesstraße sowie der beiden begleitenden Radwege im Unterführungsbereich ist vorgesehen.

Die Bauwerksabmessungen des Straßenwannenbauwerkes sind folgendermaßen angegeben:

Lichte Wannbreite:	$0,75 + 0,50 + 6,50 + 0,50 + 0,75 = 9,00$ m
Bodenplattendicke:	0,50 m
Wandhöhen:	variieren zw. 0,29 m am Wannbeginn und -ende und 3,12 m in Wannmitte
Wandbreite:	0,30 bzw. 0,50 m
Lichte Höhe zum Eisenbahntragwerk:	4,70 m für das Lichtraumprofil der Straße
Lichte Höhe zum Eisenbahntragwerk:	2,50 m im Bereich des Radwegs

Die statische Dimensionierung erfolgt entsprechend nach ÖNORM EN 1991-2 und ÖNORM B 1991-2 wobei folgende Lastmodelle berücksichtigt werden:

- Lastmodell 1 (LM1): UDL- und TS-Lasten mit Klassifizierungsfaktor $\alpha = 1,00$
- Lastmodell 2 (LM2): Einzelachse mit Klassifizierungsfaktor $\beta = 1,00$
- Lastmodell 3 (LM3): Sonderfahrzeug 3000/200 mit $v = 5$ km/h
- Lastmodell 4 (LM4): findet keine Anwendung
- Auftrieb: Nachweis im Endzustand: für den Bemessungswasserspiegel

Die Ermittlung der maßgeblichen Lastkombinationen erfolgt entsprechend EN 1990/A1.

Objekt EB02, Straßenbrücke der B16 über die Bahn bei Bahn-km 30,630 bzw. Straßen-km 0,330:

Die Straßenbrücke der B16 über die Bahn bei Bahn-km 30,630 soll als Stahlbetontragwerk über drei Felder mit biegesteif angeschlossenen Innenstützen ausgeführt werden. Die hoch liegenden Widerlager sind ebenfalls biegesteif an das Tragwerk angeschlossen und werden ebenso wie die Innenstützen mit Bohrpfählen fundiert. Die Fundierung mittels Bohrpfählen erfolgt entsprechend der Angaben des geotechnischen Gutachtens.

Das Stahlbetonplattentragwerk weist eine variable Konstruktionshöhe von 1,10 m bis 2,00 m auf. Bei den Widerlagern und in den Feldmitten beträgt die Konstruktionshöhe 1,10 m und wird zu den Innenstützen hin angevoutet bis 2,00 m direkt über den Stützen. Das Tragwerk besitzt über seine gesamte Länge eine konstante Breite von 11,25 m (inkl. Kragplatten). Die seitlichen Kragplatten kragen 2,75 m aus.

Die beiden Innenstützen werden in Form von Scheiben aus Stahlbeton ausgebildet, welche eine Dicke von 80 cm aufweisen. Sie münden in einen Pfahlrost und werden durch je vier Bohrpfähle, mit einem Durchmesser von jeweils 90 cm, gegründet. Die Widerlager bestehen aus den Auflagerbänken, die direkt auf den Bohrpfählen gelagert werden. Die Auflagerbank ist monolithisch mit dem Tragwerk verbunden. Zur Absicherung der Straße sind an beiden Tragwerksenden zwei bis zu 3,50 m lange Hängeflügel angeordnet.

Durch die Rahmenausbildung sind keine Lager und keine Fahrbahnübergänge erforderlich. An den Tragwerksenden werden Schlepplatten mit einer Länge von 5,00 m angeordnet. Diese binden in die durch Geokunststoff bewehrte Hinterfüllung ein.

Die Fahrbahn auf der Brücke setzt sich aus zwei 4,00 m breiten Fahrstreifen (ein Fahrstreifen je Fahrtrichtung) zusammen. Der Fahrbahnaufbau ist mit 3,0 cm bituminöser Deckschicht, 10,0 cm bituminöser Schutzschicht, 1,0 cm Abdichtung und 110 – 200 cm Stahlbetontragwerk angegeben. Auf den Randbalken werden Geländer Typ C gemäß RVS 15.04.21 aus feuerverzinktem Stahl mit einer Höhe von 1,00 m vorgesehen. Im Bereich der darunterliegenden Bahntrasse verläuft hinter dem Geländer ein Berührschutz mit 1,8 m Höhe. Über den Begleitwegen verläuft ein 1,0 m hoher Spritzschutz entlang der Geländer. Montiert wird ein Fahrzeugrückhaltesystem der Aufhaltstufe H4b. In beiden Randbalken ist je ein Kabelschutzrohr DN80 vorgesehen. Die Erdung des Bauwerks erfolgt gem. ÖBB - Regelplanung.

Die Oberflächen- und Abdichtungswässer im Querschnittstiefpunkt werden zu den Widerlagern geleitet, vor den Widerlagern in ein Fallrohr und weiter in eine gepflasterte Mulde und entlang dieser in eine Sickermulde am Böschungsfuß geleitet.

Die Bauwerksabmessungen sind folgendermaßen angegeben:

Stationierung ÖBB-Gleis 2:	km 30,182
Stationierung Straßenüberführung B16:	km 0,330
Kreuzungswinkel:	53,3373°
Straßenüberführung B16 Querneigung:	2,5 %
Straßenüberführung B16 Längsneigung:	Steigung 6 %, Gefälle 6 %
Gramatneusiedler Strecke -Gleis Bestand (eingleisig) vmax:	120 km/h
ÖBB-Gleis Bestand (eingleisig) - vmax:	100 km/h
ÖBB-Gleise neu (zweigleisiger Ausbau) - vmax:	160 km/h
min. Abstand Gleisachse der Gramatneusiedler Strecke - Pfeiler:	5,06 m
min. Abstand Gleisachsen der Pottendorfer Linie - Pfeiler:	7,00 m
Tragwerksbreite, inkl. Randbalken:	11,75 m
Tragwerksbreite, exkl. Randbalken:	11,25 m
Fahrbahnbreite:	8,0 m
Stützweiten:	24,00 + 28,51 + 20,50 m
Gesamtlänge der Stützweiten:	73,01 m
Tragwerkslänge:	74,39 m
Objektlänge:	80,72 m
Lichte Höhe:	7,10 m für elektrifizierte Gleise im Bauzustand da sich die Brücke im Nahbereich des Bhf Wampersdorf befindet 7,50 m für elektrifizierte Gleise im Endzustand im Bereich von Nachspannungen und Lufttrennungen

Die statische Dimensionierung erfolgt entsprechend nach ÖNORM EN 1991-2 und ÖNORM B 1991-2 wobei folgende Lastmodelle berücksichtigt werden:

- Lastmodell 1 (LM1): UDL- und TS-Lasten mit Klassifizierungsfaktor $\alpha = 1,00$
- Lastmodell 2 (LM2): Einzelachse mit Klassifizierungsfaktor $\beta = 1,00$
- Lastmodell 3 (LM3): Sonderfahrzeug 3000/200 mit $v = 5$ km/h
- Lastmodell 4 (LM4): findet keine Anwendung

Als außergewöhnliche Einwirkungen werden berücksichtigt:

- Fahrzeug-Anpralllasten an Fahrzeugrückhaltesysteme
- Fahrzeug-Anpralllasten an Schrammborde
- Anprall an Pfeiler (Eisenbahnfahrzeuge) gem. RW 08.01(B45) ist nicht anzusetzen:
Gleisachse Gramatneusiedler Strecke: Weichen im Umkreis von $v_{\max}^2/80=180$ m Abstand zu Pfeilern ≥ 5 m (bei $v_{\max}=120$ km/h)
Gleisachsen Pottendorfer Linie: Weichen im Umkreis von $v_{\max}^2/80=320$ m, Abstand zu Pfeilern ≥ 7 m (bei $v_{\max}=160$ km/h)
- Fahrzeug-Anprall an Überbauten: findet keine Anwendung
- Erdbeben

Die Ermittlung der maßgeblichen Lastkombinationen erfolgt entsprechend EN 1990/A1.

Gutachten – Schlussfolgerungen:

Auf Grund der vorgelegten Unterlagen kann aus Sicht des Fachbereiches Bautechnik festgestellt werden, dass die **Kunstbauten**

- Objekt EL01, **Straßenbrücke** der L156 über die Bahn bei Bahn-km 22,565 bzw. Straßen-km 9,371,
- Objekt EL02, **Straßenwannenbauwerk** der L150 unter der Bahn bei Bahn-km 27,313 bzw. Straßen-km 1,273,
- Objekt EG01, **Straßenbrücke** Verbindungsstraße L150 – B60 über die Fische bei Bahn-km 28,096 bzw. Straßen-km 0,845,
- Objekt EB01, **Straßenwannenbauwerk** B60 unter der Bahn bei Bahn-km 28,399 sowie
- Objekt EB02, **Straßenbrücke** der B16 über die Bahn bei Bahn-km 30,630 bzw. Straßen-km 0,330

gemäß §§ 9, 12 NÖ Straßengesetz und gemäß dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 **dem Stand der Technik entsprechen**. Entsprechend der seitens Projektwerberin eingereichten Unterlagen kann aus Sicht des Fachbereiches Bautechnik festgehalten werden, dass die für die Planung und Errichtung der angeführten Kunstbauten **maßgebenden einschlägigen Richtlinien und Normen eingehalten werden**.

2) Ist das eingereichte Vorhaben in weiterer Folge nach den Kriterien des NÖ Straßengesetzes und dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 aus fachlicher Sicht genehmigungsfähig?

Befund – Sachverhalt:

§ 12 Abs. 2 Bewilligungsverfahren von Straßen NÖ Straßengesetz lautet wie folgt:

*(2) Dem Antrag um Bewilligung sind **Planunterlagen** anzuschließen, die alle Angaben zu enthalten haben, die für die Beurteilung des Vorhabens notwendig sind.*

Dazu gehören insbesondere:

- 1. ein Lageplan im Maßstab 1:500 mit Angabe der Grundstücksnummern, der Einlagezahlen, der Katastralgemeinden, der Namen und Anschriften der Eigentümer der für das Straßenbauvorhaben beanspruchten Flächen und der daran angrenzenden Grundstücke,*
- 2. ein Längenprofil im Maßstab 1:1000/100 oder 1:500/50 oder 1:200/20,*
- 3. die erforderlichen charakteristischen Querprofile im Maßstab 1:100,*
- 4. bei Bauwerken, die nicht unmittelbar dem Verkehr dienen (§ 4 Z 2), ein Lageplan mit Höhenkoten im Maßstab 1:200 sowie Längs-, Querschnitt und Draufsicht im Maßstab 1 : 100 und*
- 5. eine Baubeschreibung.*

In begründeten Fällen (z. B. Größe der Grundstücke oder des Vorhabens) dürfen andere Maßstäbe verwendet werden.

Gutachten – Schlussfolgerungen:

Die vorgelegten Projektunterlagen enthalten die gemäß § 12 Abs. 2 NÖ Straßengesetz erforderlichen Planunterlagen. Diese wurden aus Sicht des Fachbereiches Bautechnik auf Übereinstimmung mit den maßgebenden einschlägigen Richtlinien und Normen überprüft.

Es kann aus Sicht des Fachbereiches Bautechnik festgestellt werden, dass die maßgebenden einschlägigen Richtlinien und Normen für die Kunstbauten eingehalten werden und damit die **eingereichten Kunstbauten**

- Objekt EL01, **Straßenbrücke** der L156 über die Bahn bei Bahn-km 22,565 bzw. Straßen-km 9,371,
- Objekt EL02, **Straßenwannenbauwerk** der L150 unter der Bahn bei Bahn-km 27,313 bzw. Straßen-km 1,273,
- Objekt EG01, **Straßenbrücke** Verbindungsstraße L150 – B60 über die Fischa bei Bahn-km 28,096 bzw. Straßen-km 0,845,
- Objekt EB01, **Straßenwannenbauwerk** B60 unter der Bahn bei Bahn-km 28,399 sowie
- Objekt EB02, **Straßenbrücke** der B16 über die Bahn bei Bahn-km 30,630 bzw. Straßen-km 0,330

nach den Kriterien des NÖ Straßengesetzes sowie dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 **genehmigungsfähig sind.**

2) Ist die Vorschreibung von Bedingungen, Befristungen und Auflagen Projektsänderungen oder -ergänzungen erforderlich?

Objekt EL01, Straßenbrücke der L156 über die Bahn bei Bahn-km 22,565 bzw. Straßen-km 9,371:

Die vorgelegten Unterlagen entsprechen dem Stand der Technik. Aus Sicht des Fachbereiches Bautechnik sind **keine zusätzlichen Bedingungen, Befristungen und Auflagen erforderlich**.

Objekt EL02, Straßenwannenbauwerk der L150 unter der Bahn bei Bahn-km 27,313 bzw. Straßen-km 1,273:

Die vorgelegten Unterlagen entsprechen dem Stand der Technik. Aus Sicht des Fachbereiches Bautechnik sind **keine zusätzlichen Bedingungen, Befristungen und Auflagen erforderlich**.

Im Bereich über dem Wannenbauwerk wird die Anbringung von Rot/Weiß gekennzeichneten **Kantenschutzwinkel am Eisenbahntragwerk empfohlen**.

Objekt EG01, Straßenbrücke Verbindungsstraße L150 – B60 über die Fischa bei Bahn-km 28,096 bzw. Straßen-km 0,845:

Die vorgelegten Unterlagen entsprechen dem Stand der Technik. Aus Sicht des Fachbereiches Bautechnik sind **keine zusätzlichen Bedingungen, Befristungen und Auflagen erforderlich**.

Es wird jedoch **empfohlen** die Leitschienen am Brückentragwerk - wie im anschließenden Freilandbereich - mit **Aufhaltestufe N2 anstatt N1** auszuführen.

Objekt EB01, Straßenwannenbauwerk B60 unter der Bahn bei Bahn-km 28,399:

Die vorgelegten Unterlagen entsprechen dem Stand der Technik. Aus Sicht des Fachbereiches Bautechnik sind **keine zusätzlichen Bedingungen, Befristungen und Auflagen erforderlich**.

Im Bereich über dem Wannenbauwerk wird die Anbringung von Rot/Weiß gekennzeichneten **Kantenschutzwinkel am Eisenbahntragwerk empfohlen**.

Objekt EB02, Straßenbrücke der B16 über die Bahn bei Bahn-km 30,630 bzw. Straßen-km 0,330:

Die vorgelegten Unterlagen entsprechen dem Stand der Technik. Aus Sicht des Fachbereiches Bautechnik sind **keine zusätzlichen Bedingungen, Befristungen und Auflagen erforderlich**.

3.2 Verkehrstechnik

1) Entspricht das Vorhaben gem. §§ 9, 12a NÖ Straßengesetz und dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 dem Stand der Technik und wird der Sicherheit oder Flüssigkeit des Verkehrs entsprochen?

Befund – Sachverhalt:

Allgemein:

Entsprechend Angaben in den Projektunterlagen werden die straßenbaulichen Anlagen insbesondere anhand folgender Normen und Richtlinien geplant:

RVS: Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau idgF

ÖWAV-Regelblatt 45: „Oberflächenentwässerung durch Versickerung in den Untergrund“ idgF

ÖNORM B 2506-1: Bau und Bemessung von Anlagen zur dezentralen Versickerung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser idgF

ATV Regelwerk A 138: Bau- und Bemessung von Anlagen zur dezentralen Versickerung von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser idgF

Einschlägige Normen, Richtlinien und Dienstanweisungen **Straßenüberführung Landesstraße L156 bei Bahn-km 22,565:**

Die Straßenüberführung der Landesstraße L156 bei Bahn-km 22,565 dient als Ersatz für die aufzulassende bestehende Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 22,565.

Der Beginn des Straßenprojektes liegt bei L156-km 8,912 westlich der Einmündung der L156 in die B16 und das Straßenprojekt endet bei L156-km 9,725. Die erforderliche Anhebung der Straßenüberführung erfolgt in Lage der Bestandstrasse in gestreckter Linienführung. Die L 156 liegt am Rande des Grundwasserschongebietes Mitterndorfer Senke wobei die zukünftige Straßenböschung teilweise in das Grundwasserschongebiet reicht.

Für die bei ca. L156-km 9,00 mittels T-Knoten angebundene Verbindungsspanne zur B16 wird zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ein 60 m langer Linksabbiegestreifen errichtet. Ein Leistungsfähigkeitsnachweis gem. RVS 03.05.12 für den Knotenpunkt ist im Technischen Bericht enthalten.

Bestehende Wirtschaftsweganbindungen werden unter Berücksichtigung der durch die Anhebung entstehenden geänderten Sichtverhältnisse wiederhergestellt. Alle Wirtschaftswege sind auf die Befahrbarkeit mit einem Traktor mit 2 Anhängern ausgelegt. Diesbezügliche Schleppkurvennachweise und auch Sichtweitennachweise sind in den Projektunterlagen enthalten.

Des Weiteren werden zwecks Pflege der hohen Dammböschungen der Landesstraße an den Böschungsfüßen Wiesenwege angeordnet. Die Anbindungen der Wirtschaftswege an die L 156 erfolgen in Form von T-Kreuzungen. Die Wirtschaftswege werden entsprechend ihres Bestandes teilweise bituminös befestigt und teilweise unbefestigt (wassergebundene Schotterdecke) ausgeführt. Die letzten 25 m vor Einmündung in die Landesstraße werden immer befestigt. Wege, die ausschließlich Erhaltungszwecken für die ÖBB und/oder das Land NÖ dienen werden als Wiesenwege ausgebildet

Als DTV_w für das Prognosejahr 2025 sind 3500 KFZ angegeben. Als Projektierungsgeschwindigkeit wurden 70 km/h zu Grunde gelegt. Die Trassierung erfolgt entsprechend der Vorgaben der RVS 03.03.23. Die gewählten Trassierungselemente stellen sich wie folgt dar:

	Vorgabe RVS	projektiert
Min. Kurvenradius:	130 m	1050 m
Max. Querneigung:	2,5 bis 7,0%	2,5%
Max. Längsneigung:	8,0%	6,0%
Min. Wannradius:	1300 m	1700 m
Min. Kuppenradius:	2000 m	2000 m

Der projektierte Regelquerschnitt ist wie folgt angegeben:

Bankett:	1,00 m
Äußerer befestigter Seitenstreifen:	0,50 m
Fahrfstreifen:	3,25 m
Fahrfstreifen:	3,25 m
Äußerer befestigter Seitenstreifen:	0,50 m
<u>Bankett:</u>	<u>1,00 m</u>
Kronenbreite:	9,50 m

Die Breite des geplanten Linksabbiegestreifens zur Verbindungsstraße zur B16 ist mit 3,00 m angegeben. Beidseitig der Fahrbahn kommen im Abstand von 33 m Leitpflöcke zur Ausführung. Bei Böschungshöhen > 4,00 m werden Leitschienen gem. RVS 05.02.31 ausgeführt.

Der Fahrbahnaufbau der L156 wurde unter Berücksichtigung des erwartenden DTV entsprechend RVS 03.08.63 bemessen und soll wie folgt entsprechend Lastklasse LK4 als Bautype AS1 ausgeführt werden:

Bit. Decksschicht AC11deck, 70/100, A1, G1:	3 cm
Bit. Tragschicht AC22trag, 70/100, T1, G4:	7 cm
Bit. Tragschicht AC32trag, 50/70, T2, G4:	10 cm
Ungebundene obere Tragschicht U3 0/63:	20 cm
<u>Ungebundene untere Tragschicht U6 0/63:</u>	<u>mind. 30 cm</u>
Gesamtkonstruktionsstärke:	≥ 70 cm

Die Niederschlagswässer der Freilandabschnitte der L 156 werden im Umbaubereich entsprechend dem Bestand über die Dammschulter in die angrenzenden Flächen versickert. Die Straßenwässer im Brückenbereich werden über Einlaufschächte gesammelt und in am Böschungsfuß in den Widerlagerbereichen angebrachte Humusfiltermulden versickert.

Eine Beleuchtung der L156 ist nicht vorgesehen.

Die von den Baumaßnahmen zur Überführung der L 156 betroffenen Grundstücke sind im „Lageplan Grundeigentümer L 156“ (Einlage 205) dargestellt. Im „Verzeichnis der betroffenen Grundeigentümer“ (Einlage 208) sind die gemäß NÖ-Straßengesetz Betroffenen aufgelistet.

Straßenunterführung Landesstraße L150 bei Bahn-km 27,313:

Im Bestand quert die Landesstraße L150 die Bestandstrasse der Pottendorfer Linie in Bahn-km 26,891 mittels niveaugleicher Eisenbahnkreuzung. Die neu projektierte Bahntrasse der Pottendorfer Linie liegt in diesem Bereich ca. 570 m östlich der bestehenden Eisenbahnkreuzung außerhalb von Ebreichsdorf.

Um die neue Trasse der Pottendorfer Linie niveaufrei queren zu können wird die L 150 zwischen Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf abgesenkt und mittels Unterführung (Wannenbauwerk Objekt EL02, $LH_{\min} = 4,70$ m, $LW_{\text{gesamt}} = 17,60$ m) bei Bahn-km 27,313 unter der neuen Bahntrasse durchgeführt.

Der Beginn des Straßenprojektes liegt bei L150-km 0,920 ca. 80 m außerhalb des Ortsgebietes Ebreichsdorf und das endet bei L150-km 1,415 ca. 120 m außerhalb des Ortsgebietes von Unterwaltersdorf.

Der bestehende Geh- und Radweg nördlich der L 150 wird lagemäßig an die Straßenneutrassierung angepasst. Des Weiteren wird südlich der L 150 ein weiterer Geh- und Radweg errichtet um Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf an den neuen Bahnhof für Radfahrer und Fußgänger anzubinden. Dieser neue Geh- und Radweg reicht jeweils bis an den Beginn der Ortsgebiete von Ebreichsdorf bzw. Unterwaltersdorf, sodass die erforderlichen Straßenquerungen an die Bestandswege innerhalb des jeweiligen Ortsgebietes erfolgen können. Beide Geh- und Radwege unterführen baulich getrennt von der Landesstraße die Pottendorfer Linie mit einer Lichten Höhe von mindestens 2,50 m. Durch die geringere erforderliche lichte Höhe unter dem Eisenbahntragwerk können bei den beiden Geh- und Radwegen die Längsneigungen wesentlich kleiner als bei der Landesstraßenunterführung ausgeführt werden. In Teilabschnitten dienen diese Wege auch der Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen, sodass in Zukunft die Einzelfeldzufahrten von der Landesstraße aus nicht erforderlich sind.

Auf Höhe der bestehenden Zufahrt zur Kläranlage und der Siedlung Piestingau wird eine neue - zwischen L 150 und B 60 verlaufende Verbindungsstraße (Bahnhofszufahrt) - an die L 150 angebunden. Dazu wird einerseits der bestehende Linksabbiegestreifen von der L 150 zur Piestingau-Zufahrt umgebaut und andererseits ein neuer Linksabbiegestreifen von der L 150 zur neuen Verbindungsstraße errichtet. Der Leistungsfähigkeitsnachweis gem. RVS 03.05.12 für den Knotenpunkt ist im Technischen Bericht enthalten.

Bestehende Wirtschaftsweganbindungen werden unter Berücksichtigung der durch die Unterführung entstehenden geänderten Sichtverhältnisse wiederhergestellt. Alle Wirtschaftswege sind auf die Befahrbarkeit mit einem Traktor mit 2 Anhängern ausgelegt. Diesbezügliche Schleppkurvennachweise und auch Sichtweitennachweise sind in den Projektunterlagen enthalten. Die Anbindungen der Wirtschaftswege an die L 150 erfolgen in Form von T-Kreuzungen. Die Wirtschaftswege werden entsprechend ihres Bestandes teilweise bituminös befestigt und teilweise unbefestigt (wassergebundene Schotterdecke) ausgeführt. Die letzten 25 m vor Einmündung in die Landesstraße werden immer befestigt. Wege, die ausschließlich Erhaltungszwecken für die ÖBB und/oder das Land NÖ dienen werden als Wiesenwege ausgebildet.

Die L 150 liegt im Grundwasserschongebiet Mitterndorfer Senke.

Als DTV_w für das Prognosejahr 2025 sind 11500 KFZ angegeben. Als Projektierungsgeschwindigkeit wurden 70 km/h zu Grunde gelegt. Die Trassierung erfolgt entsprechend der Vorgaben der RVS 03.03.23. Die L150 liegt durchgehend in einer Gerade. Die restlichen gewählten Trassierungselemente stellen sich wie folgt dar:

	Vorgabe RVS	projektiert
Min. Kurvenradius:	130 m	--- (durchgehende Gerade)
Max. Querneigung:	2,5 bis 7,0%	2,5%
Max. Längsneigung:	8,0%	4,50%
Min. Wannradius:	1300 m	1300 m
Min. Kuppenradius:	2000 m	2000 m

Der projektierte Regelquerschnitt ist wie folgt angegeben:

Bankett:	1,00 m
Äußerer befestigter Seitenstreifen:	0,50 m
Fahrstreifen:	3,25 m
Fahrstreifen:	3,25 m
Äußerer befestigter Seitenstreifen:	0,50 m
<u>Bankett:</u>	<u>1,00 m</u>
Kronenbreite:	9,50 m

Die Breite der beiden geplanten Linksabbiegestreifens zur Verbindungsstraße L150 – B60 ist mit jeweils 3,00 m angegeben. Beidseitig der Fahrbahn kommen außerhalb des Wannbauwerkes im Abstand von 33 m Leitplöcke zur Ausführung, Leitschienen sind nicht erforderlich.

Die beidseitig der L150 verlaufenden Geh- und Radwege weisen Breiten zwischen 2,50 und 3,50 m (im Unterführungsbereich 4,00 m) zuzüglich 2x 0,50 m Bankett auf. Auf der Oberseite der Wannwände sind beidseitig Geländer der Type C mit einer Höhe von 1,00 m vorgesehen. Die Oberkante beider Geländer liegt mind. 1,40 m über der jeweiligen Radwegoberkante.

Der Fahrbahnaufbau der L150 wurde unter Berücksichtigung des erwartenden DTV entsprechend RVS 03.08.63 bemessen und soll wie folgt entsprechend Lastklasse LK4 als Bautype AS1 ausgeführt werden:

Bit. Decksschichte AC11deck, 70/100, A1, G1:	3 cm
Bit. Tragschichte AC22trag, 70/100, T1, G4:	7 cm
Bit. Tragschichte AC32trag, 50/70, T2, G4:	10 cm
Ungebundene obere Tragschichte U3 0/63:	20 cm
<u>Ungebundene untere Tragschichte U6 0/63:</u>	<u>mind. 30 cm</u>
Gesamtkonstruktionsstärke:	≥ 70 cm

Für die Geh- und Radwege ist folgender Aufbau vorgesehen:

Bit. Decksschichte AC11deck, 70/100, A1, G1:	3 cm
Bit. Tragschichte AC22trag, 70/100, T1, G6:	7 cm
Ungebundene obere Tragschichte U3 0/32:	10 cm
<u>Ungebundene untere Tragschichte U7 0/63:</u>	<u>30 cm</u>
Gesamtkonstruktionsstärke:	50 cm

Die Straßenwässer im Unterführungsbereich werden über Einlaufschächte gesammelt und anschließend mittels eines Pumpwerkes in eine Gewässerschutzanlage geleitet. In dieser werden die Straßenwässer in einem Absetzbecken vorgereinigt und danach in einem Filterbecken zur Versickerung gebracht.

Die Niederschlagswässer der Freilandabschnitte der L 150 werden in den Dammbereichen entsprechend dem Bestand über die Dammschulter in die angrenzenden Flächen versickert und in den Einschnittsbereichen über Humusfiltermulden ebenfalls zur Versickerung gebracht.

Die bestehenden Einbauten werden im Einvernehmen mit den Einbautenträgern verlegt.

Für die Unterführungs- bzw. Wannenschnitte, sowie die Bereiche der Geh- und Radwegquerungen sind Straßenbeleuchtungen vorgesehen. Des Weiteren wird auch die bestehende Beleuchtung für den nördlichen Geh- und Radweg an die neuen Anlageverhältnisse angepasst.

Die von den Baumaßnahmen zur Unterführung der L 150 betroffenen Grundstücke sind im „Lageplan Grundeigentümer L 150, Verbindungsstraße, B60“ (Einlage 206) dargestellt. Im „Verzeichnis der betroffenen Grundeigentümer“ (Einlage 208) sind die gemäß NÖ-Straßengesetz Betroffenen aufgelistet.

Verbindungsstraße Landesstraßen L150 – B60 von Bahn-km 273,13 bis Bahn-km 28,399:

Für eine verkehrstechnisch optimale Anbindung des neuen Bahnhofes Ebreichsdorf soll zwischen der Landesstraße L150 und der Landesstraße B60 westlich der neuen Eisenbahntrasse eine neue, ca. 1275 m lange Verbindungsstraße in Form einer zukünftigen Landesstraße errichtet werden.

Diese neue Verbindungsstraße beginnt mit einer T-Kreuzung auf Höhe der Piestingau-Zufahrt mit der L 150, verläuft westlich der neu geplanten Park&Ride-Anlage des neuen Bf. Ebreichsdorf und in weiterer Folge bahnparallel Richtung Süden, quert die Fischa und den Fischa-Radweg mittels einer neu zu errichtenden Straßenbrücke (Objekt EG01, $LH_{\min} = 2,50$ m, $LW = 30,00$ m). und mündet am westlichen Ende der neuen Straßenunterführung B 60 in die B 60 ein.

Von der Verbindungsstraße aus erfolgt sowohl die Anbindung der Park & Ride-Anlage des neuen Bahnhofes Ebreichsdorf als auch mittels einer eigenen Zufahrt die Anbindung der neuen Bushaltestellen am Bahnhofvorplatz. Des Weiteren ist noch die Wartungszufahrt zu zwei Gewässerschutzanlagen an die neue Verbindungsstraße angebunden.

Die Sichtweiten- und Schleppkurvennachweise für die Kreuzungen sind – ausgenommen Kreuzung Verbindungsstraße – B60 - in den Projektunterlagen enthalten. Leistungsfähigkeitsnachweise gem. RVS 03.05.12 für die beiden Knotenpunkte mit der L150 und der B60 sind im Technischen Bericht enthalten.

Die Verbindungsstraße liegt im Grundwasserschongebiet Mitterndorfer Senke.

Als DTVW für das Prognosejahr 2025 sind 2200 KFZ angegeben. Als Projektierungsgeschwindigkeit wurden 70 km/h zu Grunde gelegt. Die Trassierung erfolgt entsprechend der Vorgaben der RVS 03.03.23. Die gewählten Trassierungselemente stellen sich wie folgt dar:

	Vorgabe RVS	projektiert
Min. Kurvenradius:	130 m	160 m
Max. Querneigung:	2,5 bis 7,0%	6,0%
Max. Längsneigung:	8,0%	2,215%
Min. Wannenradius:	1300 m	3000 m
Min. Kuppenradius:	2000 m	2000 m

Der projektierte Regelquerschnitt ist wie folgt angegeben:

Bankett:	1,00 m
Äußerer befestigter Seitenstreifen:	0,25 m
Fahrbahn:	3,00 m
Fahrbahn:	3,00 m
Äußerer befestigter Seitenstreifen:	0,25 m
<u>Bankett:</u>	<u>1,00 m</u>
Kronenbreite:	8,50 m

Zwischen der neuen Park&Ride-Anlage am neuen Bahnhof Ebreichsdorf und dem Fische-Radweg wird parallel zur Bahn und der Verbindungsstraße ein baulich getrennter Geh- und Radweg errichtet. Der Geh- und Radweg weist eine Breiten von 2,50 m zuzüglich 2x 0,25 m Bankett auf.

Im Bereich der Kreuzung mit der L 150 quert der parallel zu L 150 verlaufende neue Geh- und Radweg die Verbindungsstraße.

Beidseitig der Fahrbahn kommen im Abstand von 33 m Leitpflocke zur Ausführung. Bei Böschungshöhen > 4,00 m werden Leitschienen gem. RVS 05.02.31 ausgeführt.

Der Fahrbahnaufbau der neuen Verbindungsstraße wurde unter Berücksichtigung des erwartenden DTV entsprechend RVS 03.08.63 bemessen und soll wie folgt entsprechend Lastklasse LK1,3 als Bautype AS1 ausgeführt werden:

Bit. Decksschichte AC11deck, 70/100, A1, G1:	3 cm
Bit. Tragschichte AC22trag, 70/100, T1, G4:	6 cm
Bit. Tragschichte AC32trag, 50/70, T2, G4:	7 cm
Ungebundene obere Tragschichte U3 0/63:	20 cm
<u>Ungebundene untere Tragschichte U8 0/63:</u>	<u>mind. 30 cm</u>
Gesamtkonstruktionsstärke:	≥ 66 cm

Für die Geh- und Radwege ist folgender Aufbau vorgesehen:

Bit. Decksschichte AC11deck, 70/100, A1, G1:	3 cm
Bit. Tragschichte AC22trag, 70/100, T1, G6:	7 cm
Ungebundene obere Tragschichte U3 0/32:	10 cm
<u>Ungebundene untere Tragschichte U7 0/63:</u>	<u>30 cm</u>
Gesamtkonstruktionsstärke:	50 cm

Die Oberflächenwässer der Verbindungsstraße werden entsprechend den benachbarten bestehenden Landesstraßen L 150 und B 60 über die Dammschulter in die angrenzenden Flächen versickert.

Die bestehenden Einbauten werden im Einvernehmen mit den Einbautenträgern verlegt.

Beleuchtungen sind im gegenständlichen Straßenabschnitt lediglich im Bereich der Querung des entlang der L 150 verlaufenden Geh- und Radweges vorgesehen.

Die von den Baumaßnahmen zur neuen Verbindungsstraße betroffenen Grundstücke sind im „Lageplan Grundeigentümer L 150, Verbindungsstraße, B60“ (Einlage 206) dargestellt. Im „Verzeichnis der betroffenen Grundeigentümer“ (Einlage 208) sind die gemäß NÖ-Straßengesetz Betroffenen aufgelistet.

Straßenunterführung Landesstraße B60 bei Bahn-km 28,399:

Im Bestand quert die Landesstraße B60 die Bestandstrasse der Pottendorfer Linie in Bahn-km 28,328 mittels niveaugleicher Eisenbahnkreuzung. Die neu projektierte Bahntrasse der Pottendorfer Linie liegt in diesem Bereich ca. 730 m nordöstlich der bestehenden Eisenbahnkreuzung außerhalb von Ebreichsdorf.

Um die neue Trasse der Pottendorfer Linie niveaufrei queren zu können wird die B60 zwischen Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf abgesenkt und mittels Unterführung (Wannenbauwerk Objekt EB01, $LH_{\min} = 4,70$ m, $LW_{\text{gesamt}} = 13,35$ m) bei Bahn-km 28,399 unter der neuen Bahntrasse durchgeführt.

Der Beginn des Straßenprojektes liegt bei B60-km 21,439 ca. 450 m außerhalb des Ortsgebietes Ebreichsdorf und das endet bei B60-km 21,889 ca. 80 m außerhalb des Ortsgebietes von Unterwaltersdorf.

Der bestehende Begleitweg südlich der B 60 wird lagemäßig an die Straßenneutrassierung angepasst und unterführt als Geh- und Radweg baulich getrennt von der Landesstraße die Pottendorfer Linie mit einer lichten Höhe von mindestens 2,50 m. Da dieser Begleitweg für landwirtschaftliche Fahrzeuge im Bereich des Wannengebäudes unterbrochen werden muss, werden ca. 100 m vor bzw. nach der Wanne (unter Berücksichtigung der Sichtverhältnisse) Anbindungen an die B 60 errichtet. Diesbezügliche Schleppkurvennachweise und auch Sichtweitennachweise sind in den Projektunterlagen enthalten.

Des Weiteren wird die neue Verbindungsstraße L150 - B60 bei B60-km 21,539 an die B 60 mittels T-Knoten angebunden. Dazu wird ein neuer Linksabbiegestreifen von der B60 zur neuen Verbindungsstraße errichtet. Der Leistungsfähigkeitsnachweis gem. RVS 03.05.12 für den Knotenpunkt ist im Technischen Bericht enthalten. Der Sichtweitennachweis ist in den Projektunterlagen enthalten.

Die B60 liegt im Grundwasserschongebiet Mitterndorfer Senke.

Als DTV_w für das Prognosejahr 2025 sind 9100 KFZ angegeben. Als Projektierungsgeschwindigkeit wurden 70 km/h zu Grunde gelegt. Die Trassierung erfolgt entsprechend der Vorgaben der RVS 03.03.23. Die gewählten Trassierungselemente stellen sich wie folgt dar:

	Vorgabe RVS	projektiert
Min. Kurvenradius:	130 m	880 m
Max. Querneigung:	2,5 bis 7,0%	2,5%
Max. Längsneigung:	6,0%	3,70%
Min. Wannradius:	1300 m	1300 m
Min. Kuppenradius:	2000 m	2000 m

Der projektierte Regelquerschnitt ist wie folgt angegeben:

Bankett:	1,00 m
Äußerer befestigter Seitenstreifen:	0,50 m
Fahrstreifen:	3,25 m
Fahrstreifen:	3,25 m
Äußerer befestigter Seitenstreifen:	0,50 m
<u>Bankett:</u>	<u>1,00 m</u>
Kronenbreite:	9,50 m

Die Breite des geplanten Linksabbiegestreifens zur Verbindungsstraße L150 – B60 ist mit 3,00 m angegeben. Beidseitig der Fahrbahn kommen außerhalb des Wannengebäudes im Abstand von 33 m Leitpflocke zur Ausführung, Leitschienen sind nicht erforderlich.

Der ostseitig der B60 verlaufende Geh- und Radweg weist eine Breite von 3,50m zuzüglich 2x 0,50 m Bankett auf. Auf der Oberseite der Wannengebäude sind beidseitig Geländer der Type C mit einer Höhe von 1,00 m vorgesehen. Die Oberkante des ostseitigen Geländers liegt mind. 1,40 m über der Radwegoberkante.

Der Fahrbahnaufbau der B60 wurde unter Berücksichtigung des erwartenden DTV entsprechend RVS 03.08.63 bemessen und soll wie folgt entsprechend Lastklasse LK10 als Bautype AS1 ausgeführt werden:

Bit. Decksschichte SMA11, PmB45/80-65, S2, G1:	3 cm
Bit. Tragschichte AC22binder, PmB 45/80-65, H1, G4:	10 cm
Bit. Tragschichte AC32trag, 50/70, T1, G4:	10 cm
Ungebundene obere Tragschichte U2 0/63:	20 cm
<u>Ungebundene untere Tragschichte U6 0/63:</u>	<u>mind. 30 cm</u>
Gesamtkonstruktionsstärke:	≥ 73 cm

Für den Geh- und Radweg ist folgender Aufbau vorgesehen:

Bit. Decksschichte AC11deck, 70/100, A1, G3:	3 cm
Bit. Tragschichte AC22trag, 70/100, T2, G6:	7 cm
Ungebundene obere Tragschichte U3 0/32:	10 cm
<u>Ungebundene untere Tragschichte U7 0/63:</u>	<u>30 cm</u>
Gesamtkonstruktionsstärke:	50 cm

Die Straßenwässer im Unterführungsbereich werden über Einlaufschächte gesammelt und anschließend mittels eines Pumpwerkes in eine Gewässerschutzanlage geleitet. In dieser werden die Straßenwässer in einem Absetzbecken vorgereinigt und danach in einem Filterbecken zur Versickerung gebracht.

Die Niederschlagswässer der Freilandabschnitte der B60 werden in den Dammbereichen entsprechend dem Bestand über die Dammschulter in die angrenzenden Flächen versickert und in den Einschnittsbereichen über Humusfiltermulden ebenfalls zur Versickerung gebracht.

Die bestehenden Einbauten werden im Einvernehmen mit den Einbautenträgern verlegt.

Für die Unterführungs- bzw. Wannenschnitte sind Straßenbeleuchtungen vorgesehen.

Die von den Baumaßnahmen zur Unterführung der B60 betroffenen Grundstücke sind im „Lageplan Grundeigentümer L 150, Verbindungsstraße, B60“ (Einlage 206) dargestellt. Im „Verzeichnis der betroffenen Grundeigentümer“ (Einlage 208) sind die gemäß NÖ-Straßengesetz Betroffenen aufgelistet.

Straßenüberführung B16 bei Bahn-km 30,630:

Die Straßenüberführung der Landesstraße B16 bei Bahn-km 30,630 dient als Ersatz für die aufzulassende bestehende Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 30,231.

Der Beginn des Straßenprojektes liegt bei B16-km 26,725 auf Höhe des einmündenden Mario Vian Weges und endet bei B16-km 27,425 auf Höhe der Kreuzung mit der L4049 und der Zufahrt zum Bahnhof Wampersdorf. Die erforderliche Anhebung der Straßenüberführung erfolgt um ca. 50 m Richtung Norden abgeschwenkt von der Bestandstrasse in gestreckter Linienführung. Der im Bestand vorhandene Linksabbiegestreifen bei der Kreuzung mit der L4049 wird entsprechend der Bestandsgeometrie in der abgerückten Lage der Straßenüberführung wiederhergestellt. An der Südseite der neuen Straßenüberführung wird auch ein baulich getrennter Gehweg mit errichtet.

Bestehende Wegverbindungen werden unter Berücksichtigung der durch die Anhebung entstehenden geänderten Anlagenverhältnisse und unter Verwendung der bestehenden Landesstraße (zukünftig Gemeindestraße) wiederhergestellt. Alle Wirtschaftswege sind auf die Befahrbarkeit mit einem Traktor mit 2 Anhängern ausgelegt. Diesbezügliche Schleppkurvennachweise und auch Sichtweitennachweise sind in den Projektunterlagen enthalten. Die Anbindungen der Wirtschaftswege an die L 156 erfolgen in Form von T-Kreuzungen. Die Wirtschaftswege werden entsprechend ihres Bestandes teilweise bituminös befestigt und teilweise unbefestigt (wassergebundene Schotterdecke) ausgeführt. Die letzten 25 m vor Einmündung in die Landesstraße werden immer befestigt. Des Weiteren werden zwecks Pflege der hohen Dammböschungen der Landesstraße an deren Fuß Wiesenwege angeordnet.

Die B 16 liegt im Grundwasserschongebiet Mitterndorfer Senke.

Als DTV_w für das Prognosejahr 2025 sind 4400 KFZ angegeben. Als Projektierungsgeschwindigkeit wurden 70 km/h zu Grunde gelegt. Die Trassierung erfolgt entsprechend der Vorgaben der RVS 03.03.23. Die gewählten Trassierungselemente stellen sich wie folgt dar:

	Vorgabe RVS	projektiert
Min. Kurvenradius:	130 m	1050 m
Max. Querneigung:	2,5 bis 7,0%	6,0%
Max. Längsneigung:	8,0%	6,0%
Min. Wannradius:	1300 m	1300 m
Min. Kuppenradius:	2000 m	2000 m

Der projektierte Regelquerschnitt ist wie folgt angegeben:

Bankett:	1,00 m
Äußerer befestigter Seitenstreifen:	0,50 m
Fahrstreifen:	3,25 m
Fahrstreifen:	3,25 m
Äußerer befestigter Seitenstreifen:	0,50 m
Grünstreifen:	1,00 m
Gehweg:	1,50 m
Bankett:	0,25 m
<u>Kronenbreite:</u>	<u>11,25 m</u>

Die Breite des geplanten Linksabbiegestreifens zur L4049 wird wie im Bestand mit 3,00 m vorgesehen. Beidseitig der Fahrbahn kommen im Abstand von 33 m Leitpflöcke zur Ausführung. Bei Böschungshöhen > 4,00 m werden Leitschienen gem. RVS 05.02.31 ausgeführt.

Der Fahrbahnaufbau der B16 wurde unter Berücksichtigung des erwartenden DTV entsprechend RVS 03.08.63 bemessen und soll wie folgt entsprechend Lastklasse LK4 als Bautype AS1 ausgeführt werden:

Bit. Decksschichte AC11deck, 70/100, A1, G1:	3 cm
Bit. Tragschichte AC22trag, 70/100, T1, G4:	7 cm
Bit. Tragschichte AC32trag, 50/70, T2, G4:	10 cm
Ungebundene obere Tragschichte U3 0/63:	20 cm
<u>Ungebundene untere Tragschichte U6 0/63:</u>	<u>mind. 30 cm</u>
Gesamtkonstruktionsstärke:	≥ 70 cm

Für den Gehweg ist folgender Aufbau vorgesehen:

Bit. Decksschichte AC8deck, 70/100, A1, G3:	3 cm
Bit. Tragschichte AC22trag, 70/100, T2, G2:	7 cm
<u>Ungebundene obere Tragschichte U3 0/45:</u>	<u>25 cm</u>
Gesamtkonstruktionsstärke:	25 cm

Die Niederschlagswässer der Freilandabschnitte der B16 werden im Umbaubereich entsprechend dem Bestand über die Dammschulter in die angrenzenden Flächen versickert. Die Straßenwässer im Brückenbereich werden über Einlaufschächte gesammelt und in am Böschungsfuß in den Widerlagerbereichen angebrachte Humusfiltermulden versickert.

Die bestehenden Einbauten werden im Einvernehmen mit den Einbautenträgern verlegt.

Eine Beleuchtung der B16 ist derzeit nicht vorgesehen.

Die von den Baumaßnahmen zur Überführung der L 156 betroffenen Grundstücke sind im „Lageplan Grundeigentümer B16“ (Einlage 207) dargestellt. Im „Verzeichnis der betroffenen Grundeigentümer“ (Einlage 208) sind die gemäß NÖ Straßengesetz Betroffenen aufgelistet.

Gutachten – Schlussfolgerungen:

Auf Grund der vorgelegten Unterlagen kann aus Sicht des **Fachbereiches Verkehrstechnik** festgestellt werden, dass die **Straßenbauvorhaben**

- **Straßenüberführung Landesstraße L156** bei Bahn-km 22,565
- **Straßenunterführung Landesstraße L150** bei Bahn-km 27,313
- **Verbindungsstraße Landesstraßen L150 – B60** von Bahn-km 273,13 bis Bahn-km 28,399
- **Straßenunterführung Landesstraße B60** bei Bahn-km 28,399
- **Straßenüberführung B16** bei Bahn-km 30,630

gemäß §§ 9, 12 NÖ Straßengesetz und gemäß dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 **dem Stand der Technik entsprechen**. Entsprechend der seitens Projektwerberin eingereichten Unterlagen kann aus Sicht des Fachbereiches Verkehrstechnik festgehalten werden, dass die für die Planung und Errichtung der angeführten Straßenbauvorhaben maßgebenden einschlägigen Richtlinien und Normen eingehalten werden und die **Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs** durch die Umsetzung der Straßenbauvorhaben **gewährleistet sind**.

2) Ist aus fachlicher Sicht das eingereichte Vorhaben somit in weiterer Folge nach den Kriterien des NÖ Straßengesetzes und dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 genehmigungsfähig?

§ 12 Abs. 2 Bewilligungsverfahren von Straßen NÖ Straßengesetz lautet wie folgt:

*(2) Dem Antrag um Bewilligung sind **Planunterlagen** anzuschließen, die alle Angaben zu enthalten haben, die für die Beurteilung des Vorhabens notwendig sind.*

Dazu gehören insbesondere:

- 1. ein Lageplan im Maßstab 1:500 mit Angabe der Grundstücksnummern, der Einlagezahlen, der Katastralgemeinden, der Namen und Anschriften der Eigentümer der für das Straßenbauvorhaben beanspruchten Flächen und der daran angrenzenden Grundstücke,*
- 2. ein Längenprofil im Maßstab 1:1000/100 oder 1:500/50 oder 1:200/20,*
- 3. die erforderlichen charakteristischen Querprofile im Maßstab 1:100,*
- 4. bei Bauwerken, die nicht unmittelbar dem Verkehr dienen (§ 4 Z 2), ein Lageplan mit Höhenkoten im Maßstab 1:200 sowie Längs-, Querschnitt und Draufsicht im Maßstab 1: 100 und*
- 5. eine Baubeschreibung.*

In begründeten Fällen (z. B. Größe der Grundstücke oder des Vorhabens) dürfen andere Maßstäbe verwendet werden.

Gutachten – Schlussfolgerungen:

Die vorgelegten Projektunterlagen enthalten die gemäß § 12 Abs. 2 NÖ Straßengesetz erforderlichen Planunterlagen. Diese wurden aus Sicht des **Fachbereiches Verkehrstechnik** auf Übereinstimmung mit den maßgebenden einschlägigen Richtlinien und Normen überprüft.

Es kann aus Sicht des **Fachbereiches Verkehrstechnik** festgestellt werden, dass die maßgebenden einschlägigen Richtlinien und Normen für die Straßen- und Verkehrsplanung sowie die Vorgaben nach § 9 NÖ-Straßengesetz eingehalten werden und damit die **eingereichten Straßenbauvorhaben**

- **Straßenüberführung Landesstraße L156** bei Bahn-km 22,565
- **Straßenunterführung Landesstraße L150** bei Bahn-km 27,313
- **Verbindungsstraße Landesstraßen L150 – B60** von Bahn-km 273,13 bis Bahn-km 28,399
- **Straßenunterführung Landesstraße B60** bei Bahn-km 28,399
- **Straßenüberführung B16** bei Bahn-km 30,630

nach den Kriterien des NÖ Straßengesetztes sowie dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 **genehmigungsfähig sind.**

3) Ist die Vorschreibung von Bedingungen, Befristungen und Auflagen Projektsänderungen oder -ergänzungen erforderlich?

Aus Sicht des Fachbereiches Verkehrstechnik sind nachfolgende Vorschreibungen bei der weiteren Projektumsetzung erforderlich:

Straßenüberführung Landesstraße L156 bei Bahn-km 22,565:

- Entsprechend RVS 05.02.31 sind die Leitschienen im Freilandbereich mindestens mit Aufhaltestufe H1 auszuführen.
- Bei in die Landesstraße einmündenden Wegen ist entsprechend RVS 03.05.12 auf einer Länge von 20 m eine max. Längsneigung von 2,5 % einzuhalten.
- Die erforderlichen Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen sind von der zuständigen Behörde entsprechend § 43 StVO zu verordnen und entsprechend § 44 StVO kundzumachen.

Straßenunterführung Landesstraße L150 bei Bahn-km 27,313:

- Bei in die Landesstraße einmündenden Wegen ist entsprechend RVS 03.05.12 auf einer Länge von 20 m eine max. Längsneigung von 2,5 % einzuhalten.

- Die T-Kreuzung nördlich der L150 bei ca. L150-km 1,390 ist so auszubilden, dass ein Traktor mit 2 Anhänger **ohne Benutzung der Gegenfahrbahn** auf der L150 die Zu- und Abfahrt benutzen kann.
- Die erforderlichen Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen sind von der zuständigen Behörde entsprechend § 43 StVO zu verordnen und entsprechend § 44 StVO kundzumachen.

Verbindungsstraße Landesstraßen L150 – B60 von Bahn-km 273,13 bis Bahn-km 28,399:

- Entsprechend RVS 05.02.31 sind die Leitschienen im Freilandbereich mindestens mit Aufhaltestufe N2 auszuführen.
- Bei in die Landesstraße einmündenden Wegen ist entsprechend RVS 03.05.12 auf einer Länge von 20 m eine max. Längsneigung von 2,5 % einzuhalten.
- Die T-Kreuzung bei der Einmündung in die B60 ist auf die Schleppkurve des 15 m -Buses auszulegen. (Schleppkurvennachweis fehlt in den Projektunterlagen).
- Die erforderlichen Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen sind von der zuständigen Behörde entsprechend § 43 StVO zu verordnen und entsprechend § 44 StVO kundzumachen.

Straßenunterführung Landesstraße B60 bei Bahn-km 28,399:

- Bei in die Landesstraße einmündenden Wegen ist entsprechend RVS 03.05.12 auf einer Länge von 20 m eine max. Längsneigung von 2,5 % einzuhalten.
- Die T-Kreuzung bei der Einmündung der Verbindungsstraße ist auf die Schleppkurve des 15 m -Buses auszulegen. (Schleppkurvennachweis fehlt in den Projektunterlagen).
- Die erforderlichen Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen sind von der zuständigen Behörde entsprechend § 43 StVO zu verordnen und entsprechend § 44 StVO kundzumachen.

Straßenüberführung B16 bei Bahn-km 30,630:

- Entsprechend RVS 05.02.31 sind die Leitschienen im Freilandbereich mindestens mit Aufhaltestufe H1 auszuführen.
- Bei in die Landesstraße einmündenden Wegen ist entsprechend RVS 03.05.12 auf einer Länge von 20 m eine max. Längsneigung von 2,5 % einzuhalten.
- Die erforderlichen Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen sind von der zuständigen Behörde entsprechend § 43 StVO zu verordnen und entsprechend § 44 StVO kundzumachen.

3.3 Zusammenfassung

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass

- das vorgelegte Vorhaben aus Sicht der **Fachbereiche Bautechnik und Verkehrstechnik** gemäß §§ 9, 12 NÖ Straßengesetz und dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 die einschlägigen Richtlinien und Normen eingehalten werden, dem **Stand der Technik entspricht** und die **Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs gewährleistet sind**.
- das eingereichte Vorhaben aus Sicht der **Fachbereiche Bautechnik und Verkehrstechnik - bei Einhaltung der angeführten Vorschriften** - nach den Kriterien des NÖ Straßengesetzes und dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 **genehmigungsfähig ist**.
- aus Sicht des **Fachbereiche Bautechnik und Verkehrstechnik** bei Einhaltung der angeführten Vorschriften **kein Einwand** gegen die Erteilung einer **straßenrechtlichen Bewilligung gemäß § 12 NÖ-Straßengesetz** besteht.

DI Thomas SETZNAGEL
na. Sachverständiger für Bautechnik und Verkehrstechnik

Wien, am 19. Juni 2018