

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

Land Niederösterreich;

B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost

TEILGUTACHTEN 3

BAUTECHNIK

Verfasser:

Dipl.-Ing. Johannes SCHINDLBAUER

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung RU4, UVP- Behörde, RU4-U-864

Bearbeitungszeitraum: von

bis

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die Trasse der B17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost, Teil 2 hat eine Gesamtlänge von 4.324 m. Sie beginnt am Knoten B 17/B 60 bei Projekt-km 0+468 unmittelbar nach der bestehenden Bahnunterführung der Pottendorfer Linie. Die Trasse verläuft überwiegend in Damm- bzw. Hochlage, nur die ersten rd. 200 m von der bestehenden Wanne bis zum Knoten mit der B 60 liegen in einem Einschnitt.

Nach der Überführung der Warmen Fische bei km 0+754 und des Werkskanals Fische-Mühlbach bei km 0+957 legt sich die Trasse südlich an das Areal der Kläranlage Wiener Neustadt an und schwenkt auf Höhe der Siedlung Haderäckerweg wieder nach Süden. Im Anschluss daran wird die Ostumfahrung parallel zur Trans-Austria-Gasleitung (TAG) der OMV geführt, welche von Norden nach Süden verläuft. Dabei werden insgesamt drei Gemeindestraßen (bei km 0+861, bei km 2+894 und km 3+409) gequert. Die B 17 Ostumfahrung Wiener Neustadt endet in der B 53 auf Höhe des Anschlusses zur S 4 (vgl. Abbildung 1).



Abbildung 1: Vorhabensübersicht B17 UF Wiener Neustadt (Quelle: Straßenbauliches Projekt, Einlage TP 01.01-02)

Entlang der Westseite der B 17 verlaufen durchgängig weitgehend hochabsorbierende Schallschutzwände mit Höhen von 4,0 bis 4,5 m. Auf der Ostseite sind, mit kurzen Unterbrechungen, Schallschutzwände mit Höhen zwischen 3,0 und 4,5 m vorgesehen (vgl. Schalltechnik, Einlagen TP 04.01).

Parallel zur B 17 werden Nebenwege errichtet, die der Inspektion, Instandhaltung und Wartung der Entwässerungsmulden, der Lärmschutzeinrichtungen sowie zur Aufschließung der landwirtschaftlichen Grundstücke dienen. Diese Wege liegen in leichter Dammlage, verlaufen entlang des Böschungfußes der B 17 und werden an das bestehende ländliche Wegenetz angebunden.

Die Straßenentwässerung erfolgt unterschiedlich je nach Abschnitt mittels Versickerung, Ableitung in ein bestehendes Entwässerungssystem oder Ableitung über Absetz- und Bodenfilterbecken und Einleitung in die Vorfluter (vgl. Wasserrechtliches Einreichoperat, Technischer Bericht, Einlage WR 01.01-02). Das Vorhaben umfasst den Umbau der bestehenden Knoten B 21b/B 60 im Norden und S 4/B 53 im Süden, die Anpassung der bestehenden Knotenzufahrten von S 4, B 21b, B 53 und B 60, die Verlegung der L 4089 sowie die Anbindung des Erschlachtwegs im Bereich Alte Fabrik.

Der bestehende Kreisverkehr am Knoten zwischen der B 21b und der B 60 wird durch eine Verkehrslichtsignalanlage ersetzt. Um die Leistungsfähigkeit des Knotens B 17/B 21b/B 60 zu gewährleisten, wird die Anbindung der L 4089 entlang der B 60 Richtung Nordosten verschoben und über einen neu zu errichtenden Kreisverkehr „Eggendorf West“ angebunden. Der zweistreifige Bestandsquerschnitt der B 21b wird vom B 17 Projekt- km 0+468 in eine Aufweitung für den Knoten B 60 übergeführt und die B 60 in drei Abschnitten auf einer Gesamtlänge von 485 m an die Knotenumbauten angepasst. Dabei werden auch die betroffenen privaten Grundstückszufahrten entsprechend adaptiert.

Die bestehende Verkehrslichtsignalanlage am Knoten S 4/B 53 wird um die neu zu errichtende B 17 erweitert. Die Anpassungen und Umbauten umfassen eine Verbreiterung des Querschnitts im Annäherungsbereich an den Knoten B 17/B 53/S 4.

Bei km 2+014 wird die Anbindung „Alte Fabrik“ auf einer Länge von 231 m errichtet, welche einen Anschluss des untergeordneten Straßennetzes an die B 17 ermöglicht. Die Regelung der Kreuzung erfolgt durch eine Vorrangregelung.

Das Vorhaben B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost, Teil 2 erstreckt sich über drei Standortgemeinden mit daran angrenzenden Gemeinden:

<u>Standortgemeinden:</u>	Wiener Neustadt	(Statutarstadt)
	Lichtenwörth	(Bezirk Wiener Neustadt-Land)
	Eggendorf	(Bezirk Wiener Neustadt-Land)
<u>Angrenzende Gemeinden:</u>	Theresienfeld	(Bezirk Wiener Neustadt-Land)
	Katzelsdorf	(Bezirk Wiener Neustadt-Land)
	Neudörfel	(Bezirk Mattersburg)

1.2 Rechtliche Grundlagen:

Aus materieller (inhaltlicher) Sicht sind bei der Erstellung des UVP- Gutachtens die Anforderungen der §§ 12 und 17 des UVP-G 2000 zu berücksichtigen.

Im Folgenden sind die Fragestellungen, die sich aus § 12 UVP-G 2000 ableiten, aufgelistet:

- ❖ gemäß § 12 Abs. 5 Z 1: Mit welchen mittelbaren und unmittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die im Untersuchungsrahmen bereits dargestellten Schutzgüter ist unter Beachtung allfälliger Wechselwirkungen von Auswirkungen (§ 1 Abs. 1) zu rechnen? Wie werden diese Auswirkungen nach dem jeweiligen Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 17 beurteilt?
- ❖ gemäß § 12 Abs. 5 Z 3: Mit welchen (dem Stand der Technik entsprechenden) Maßnahmen können schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen vergrößert werden?
- ❖ gemäß § 12 Abs. 6: Welche Vorschläge zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle nach Stilllegung wären im konkreten Fall zielführend?

Im Folgenden sind die Fragestellungen, die sich aus § 17 UVP-G 2000 ableiten, dargestellt:

- ❖ gemäß § 17 Abs. 2 Z 1: Sind die zu erwartenden Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt?
- ❖ gemäß § 17 Abs. 2 Z 2: Sind die Immissionsbelastungen der zu schützenden Güter möglichst gering gehalten, d.h. werden jedenfalls Immissionen vermieden, die
 1. das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährden, oder
 2. erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
 3. zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn im Sinne d. § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen?
- ❖ gemäß § 17 Abs. 2 Z 3: Werden Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt?
- ❖ gemäß § 17 Abs. 5: Sind insgesamt aufgrund der Gesamtbewertung unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen insbesondere des Umweltschutzes durch das Vorhaben und seine Auswirkungen,

insbesondere durch Wechselwirkungen, Kumulierungen oder Verlagerungen, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten, die durch Auflagen, Bedingungen oder Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können?

§3 Abs 3 UVP-G 2000 gibt Folgendes vor:

Wenn ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, sind die nach den bundes- oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen von der Behörde (§ 39) in einem konzentrierten Verfahren mit anzuwenden (**konzentriertes Genehmigungsverfahren**).

Dies sind unter anderem:

Abfallwirtschaftsgesetz – AWG

ArbeitnehmerInnenschutzgesetz – AschG

NÖ Straßengesetz

Denkmalschutzgesetz – DMSG

NÖ Naturschutzgesetz

Forstgesetz

Wasserrechtsgesetz WRG

samt jeweils auf der Grundlage der erwähnten gesetzlichen Bestimmungen erlassenen Verordnungen sowie auf Grund der jeweiligen Verwaltungsvorschriften jeweils mitanzuwendenden sonstigen rechtlichen Vorschriften.

2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:

Im Besonderen wurden folgende Unterlagen des Einreichprojektes verwendet:

- TP_01.02_Brückenbautechnisches Projekt

Zur fachlichen Beurteilung herangezogen wurden die materiellen bautechnischen Vorschriften der anzuwendenden Rechtsvorschriften sowie die einschlägigen ÖNORMEN und Richtlinien, insbesondere die den Brückenbau betreffenden Eurocodes.

3. Befund:

Im Projektbereich sind 5 Brücken (3 Brücken der B17 und 2 Überführungsbauwerke) sowie 2 Flutöffnungen geplant. Die Planung erfolgt durch die Schimetta Consult Ziviltechniker Ges.m.b.H.

3.1 Brücke der B17 über die Warme Fischa bei Lichtenwörth (Projektkilometer 0+486.26 - 4+792.10)

Das Tragwerk wurde als einfeldriger Stahlbetonrahmen mit variabler Tragwerksuntersicht, mit Rechteckquerschnitt und Kragplatten (1,50 m Breite) geplant. Die Querschnittsbreite ist über die Brückenlänge variabel.

Lichte Weite: LW = 29 m

Kreuzungswinkel: 90 °

Die Tragwerksdicke ist variabel. Sie beträgt in Feldmitte 85 cm und über den Widerlagern 1,6 m. Die Anvoutungslänge ausgehend von der Vorderkante Widerlager beträgt 8,0 m. Die Rahmenwände weisen eine konstante Stärke von jeweils 1,50 m auf. Die Einbindetiefe hängt von der Art und Lage der Gründung ab und ist noch nicht bestimmt.

Die Widerlager sind als steife Widerlagerwände mit Parallelfügel vorgesehen.

Die Gründung wird entsprechend der geotechnischen Vorinformation als Tiefgründung mit Großbohrpfählen ausgeführt. Die genaue Festlegung der Gründung erfolgt nach Vorlage des geotechnischen Gutachtens.

Es ist eine 2-lagige bituminöse, vollflächig geklebte Brückenabdichtung vorgesehen. Die Abdichtung wird am Tragwerksende auf einer Länge von 1,0m über die Schleplatte weiter geführt.

Die Ausführung der Randbalken erfolgt mit Fugen (Abstand ≤ 10 m) in Ortbeton C25/30/B7. Die Verankerung der Randbalken erfolgt als Dübelverankerung $\varnothing 16$ gem. NÖ Regelplanung.

Es sind beidseitige Lärmschutzwand H=4,5 m, Typ 2 lt. NÖ Regelplanung geplant. Ein Geländer ist nicht vorgesehen

Als Rückhaltesystem kommt eine Stahlleitschiene mit integriertem Unterfahrschutz H1 (am Randbalken aufgedübelt) zum Einsatz.

Die Schleppplatten werden gem. RVS 15.06.11 ausgebildet. Die Schleppplattenlänge beträgt 5,0 m.

Die Oberflächenwässer werden über ein Quergefälle von 5,0 % zum OW-seitigen Fahrbahnrand geleitet und dort über Tagwasserabläufe (Prüflast 400kN) in einem Abstand von ca. 25 m unter der Kragplatte gesammelt und über eine Durchführung bei den WL in die Straßenentwässerung eingeleitet. Zwischen den Einläufen sind im Abstand von ca. 5 m Tropftüllen vorgesehen. Die Abdichtungsentwässerung ist dreireihig vorgesehen, in der Entwässerungsachse, in der Fahrbahnmitte und am Fahrbahnhochpunkt. Am Schleppplattenende wird ein Teilsickerrohr DN 150 mit seittl. Ausleitung eingebaut. Der Filterbeton unter der Schleppplatte wird mit dem Gefälle zum Schleppplattenende ausgeführt.

3.2 Brücke der B17 über einen Wirtschaftsweg bei Lichtenwörth (Projektkilometer 0+486.26 - 4+792.10)

Das Tragwerk wurde als geschlossener Stahlbetonrahmen mit konstanter Tragwerksuntersicht entworfen. Die Fundamentplatte wird für den Wirtschaftsweg direkt befahrbar ausgeführt, wodurch, durch den Entfall des Fahrbahnaufbaues, die Fundamentplatte über dem Bemessungsniveau des Grundwassers (HGW) zu liegen kommt.

Das Tragwerk wurde mit konstanter Dicke der Tragwerksplatte geplant. Es weist einen rechteckigen Querschnitt ohne Kragplatten auf.

Lichte Weite: LW = 6,50 m

Kreuzungswinkel: 90.14°

Die Tragwerksdicke beträgt 50 cm. Die Rahmenwände weisen eine Stärke von jeweils 65 cm auf. Die Flügel werden als Parallelfügel mit Flachfundierung ausgeführt.

Die Gründung des geschlossenen Rahmens ist entsprechend der geotechnischen Vorinformation als Flachfundierung möglich. Hierzu ist jedoch eine Bodenverbesserung durch Rüttelstopfverdichtung erforderlich. Zur genauen Festlegung sind ergänzende Rammsondierungen erforderlich.

Es ist eine 2-lagige bituminöse, vollflächig geklebte Brückenabdichtung vorgesehen. Die Abdichtung wird am Tragwerksende auf einer Länge von 1,0m über die Schleppplatte weiter geführt.

Die Ausführung der Randbalken erfolgt mit Fugen (Abstand ≤ 10 m) in Ortbeton C25/30/B7. Die Verankerung der Randbalken erfolgt als Dübelverankerung $\varnothing 16$ gem. NÖ Regelplanung.

Es sind beidseitige Lärmschutzwand H=4,5 m, Typ 2 lt. NÖ Regelplanung geplant. Ein Geländer ist nicht vorgesehen

Als Rückhaltesystem kommt eine Stahlleitschiene mit integriertem Unterfahrschutz H1 (am Randbalken

aufgedübelt) zum Einsatz.

Die Schleppplatten werden gem. RVS 15.06.11 ausgebildet. Die Schleppplattenlänge beträgt 5,0 m.

Die Oberflächenwässer werden über ein Quergefälle von 5,0 % zur Entwässerungsachse (Knick in Tragwerks-OK) geführt und über die Längsneigung des Tragwerks bzw. über eine auszubildenden Pendelrinne (aufgrund der geringen Längsneigung) zu den Straßeneinlaufschächten weitergeleitet. Auf eine Abdichtungsentwässerung (Tropfüllen) wird aufgrund der darunterliegenden direkt befahrbaren Bodenplatte verzichtet. Am Schleppplattenende wird ein Teilsickerrohr DN 150 mit seith. Ausleitung eingebaut. Der Filterbeton unter der Schleppplatte wird mit dem Gefälle zum Schleppplattenende ausgeführt.

3.3 Brücke der B17 über einen Werkskanal bei Lichtenwörth (Projektkilometer 0+486.26 - 4+792.10)

Das Tragwerk wurde als dreifeldriger Stahlbetonrahmen mit Rechteckquerschnitt und Kragplatten (1,50 m Breite) mit konstanter Tragwerksuntersicht entworfen. Die Innenstützen sind dabei als Wände ausgebildet. Das Tragwerk wurde als Dreifeldrahmen geplant.

Lichte Weite: LW Feld 1 = 15,0 m, LW Feld 2 = 22,4 m, LW Feld 3 = 15,0 m

Kreuzungswinkel: 90 °

Die Tragwerksdicke beträgt 90 cm. Die Widerlagerwände weisen eine konstante Stärke von jeweils 1,20 m und die beiden Innenstützenwände von jeweils 60 cm auf. Die Einbindetiefe hängt von der Art und Lage der Gründung ab und ist noch nicht bestimmt.

Die Widerlager sind als steife Widerlagerwände mit Parallelfügel (Hängeflügel) vorgesehen.

Die Gründung wird entsprechend der geotechnischen Vorinformation als Tiefgründung mit Großbohrpfählen ausgeführt. Die genaue Festlegung der Gründung erfolgt nach Vorlage des geotechnischen Gutachtens.

Es ist eine 2-lagige bituminöse, vollflächig geklebte Brückenabdichtung vorgesehen. Die Abdichtung wird am Tragwerksende auf einer Länge von 1,0m über die Schleppplatte weiter geführt.

Die Ausführung der Randbalken erfolgt mit Fugen (Abstand ≤ 10 m) in Ortbeton C25/30/B7. Die Verankerung der Randbalken erfolgt als Dübelverankerung $\varnothing 16$ gem. NÖ Regelplanung.

Es sind beidseitige Lärmschutzwand H=4,5 m, Typ 2 lt. NÖ Regelplanung geplant. Ein Geländer ist nicht vorgesehen

Als Rückhaltesystem kommt eine Stahlleitschiene mit integriertem Unterfahrschutz H1 (am Randbalken aufgedübelt) zum Einsatz.

Die Schleppplatten werden gem. RVS 15.06.11 ausgebildet. Die Schleppplattenlänge beträgt 5,0 m.

Ein Kantenschutzwinkel 100/100/10mm feuerverzinkt als Anfahrerschutz, mit angeschweißten Prätzen über Betreuungsweg wird ausgeführt.

Die Oberflächenwässer werden über ein Quergefälle von 5,0 % zum OW-seitigen Fahrbahnrand geleitet und dort über Tagwasserabläufe (Prüflast 400kN) in einem Abstand von ca. 10 m (aufgrund des geringen Längsgefälles) unter der Kragplatte gesammelt und über eine Durchführung bei den WL in die Straßenentwässerung eingeleitet. Zwischen den Einläufen sind im Abstand von ca. 3 m Tropfzüllen vorgesehen. Die Abdichtungsentwässerung ist dreireihig vorgesehen, in der Entwässerungssachse, in der Fahrbahnmitte und am Fahrbahnhochpunkt. Am Schleppplattenende wird ein Teilsickerrohr DN 150 mit seittl. Ausleitung eingebaut. Der Filterbeton unter der Schleppplatte wird mit dem Gefälle zum Schleppplattenende ausgeführt.

3.4 Brücke der Gemeindestraße „Am Triangel“ über die B17 bei Wiener Neustadt (Projektkilometer 0+486.26 - 4+792.10)

Das Tragwerk wurde als schiefwinkliger einfeldriger Stahlbetonrahmen mit angevouteter Tragwerksuntersicht mit variabler Dicke der Tragwerksplatte entworfen. Es wurde die Kragplattenbreite von 1,50 m vorgesehen.

Lichte Weite: LW = 20,50 m (senkrecht) / 24,32 m (α)

Kreuzungswinkel: 58 °

Die Tragwerksdicke beträgt in Feldmitte 95 cm und über den Widerlagern 1,45 m. Die senkrechte Anvoutungslänge ausgehend von der Vorderkante Widerlager beträgt 5,5 m. Die Rahmenwände weisen eine konstante Stärke von jeweils 1,45 m auf.

Die Widerlager sind als steife Widerlagerwände mit Parallelfügel (Hängeflügel) vorgesehen.

Die Gründung wird als Flachfundierung ausgeführt. Hierzu ist eine Bodenauswechslung bis zur Schicht 2b erforderlich. Diese ist ca. 4-5 m unter Terrain zu erwarten. Die Fundamente weisen eine Stärke von 1,5 m auf. Die Fundamentbreite beträgt ca. 5,0 m.

Es ist eine 2-lagige bituminöse, vollflächig geklebte Brückenabdichtung vorgesehen. Die Abdichtung wird am Tragwerksende auf einer Länge von 1,0m über die Schleppplatte weiter geführt.

Die Ausführung der Randbalken erfolgt mit Fugen (Abstand ≤ 10 m) in Ortbeton C25/30/B7. Die Verankerung der Randbalken erfolgt als Dübelverankerung $\varnothing 16$ gem. NÖ Regelplanung.

Es wird ein Stahlgeländer Typ C, seitlich aufgedübelt. Der Spritzschutz (H=1,0 m) wird im Bereich 4,0 m vor und 2,0 m nach dem zu schützenden Bereich der B17 angebracht. Als Rückhaltesystem dient eine Stahlleitschiene Aufhaltstufe N1 (am Randbalken aufgedübelt)

Die Schleppplatten werden gem. RVS 15.06.11 ausgebildet. Die Schleppplattenlänge beträgt 5,0 m.

Die Oberflächenwässer werden über ein Quergefälle von 5,0% zur Entwässerungsachse (Knick in Tragwerks-OK) geführt und über die Längsneigung des Tragwerks weitergeleitet. Am Ende des Tragwerks werden die Oberflächenwässer über eine Pflastermulde über den Damm zu den Sickermulden entlang der B17 weitergeleitet. Zusätzlich wird im Widerlagerbereich eine Abdichtungsentwässerung mit Tropftüllen vorgesehen. Am Schleppplattenende wird ein Teilsickerrohr DN 150 mit seitl. Ausleitung eingebaut. Der Filterbeton unter der Schleppplatte wird mit dem Gefälle zum Schleppplattenende ausgeführt.

3.5 Brücke der Gemeindestraße „Rechte Kanalzeile“ über die B17 bei Wr. Neustadt (Projektkilometer 0+486.26 - 4+792.10)

Das Tragwerk wurde als schiefwinkliger einfeldriger Stahlbetonrahmen mit angevouteter Tragwerksuntersicht mit variabler Dicke der Tragwerksplatte entworfen. Es wurde die Kragplattenbreite von 1,50 m vorgesehen.

Lichte Weite: LW = 20,50 m (senkrecht) / 22,15 m (α)

Kreuzungswinkel: 68 °

Die Tragwerksdicke beträgt in Feldmitte 90 cm und über den Widerlagern 1,35 m. Die senkrechte Anvoutungslänge ausgehend von der Vorderkante Widerlager beträgt 5,5 m. Die Rahmenwände weisen eine konstante Stärke von jeweils 1,35 m auf.

Die Widerlager sind als steife Widerlagerwände mit Parallelfügel (Hängeflügel) vorgesehen.

Die Gründung wird als Flachfundierung ausgeführt. Hierzu ist eine Bodenauswechslung bis zur Schicht 2b erforderlich. Diese ist ca. 4-5 m unter Terrain zu erwarten. Die Fundamente weisen eine Stärke von 1,5 m auf. Die Fundamentbreite beträgt ca. 4,5 m.

Es ist eine 2-lagige bituminöse, vollflächig geklebte Brückenabdichtung vorgesehen. Die Abdichtung wird am Tragwerksende auf einer Länge von 1,0m über die Schleppplatte weiter geführt.

Die Ausführung der Randbalken erfolgt mit Fugen (Abstand ≤ 10 m) in Ortbeton C25/30/B7. Die Verankerung der Randbalken erfolgt als Dübelverankerung $\varnothing 16$ gem. NÖ Regelplanung.

Es wird ein Stahlgeländer Typ C, seitlich aufgedübelt. Der Spritzschutz (H=1,0 m) wird im Bereich 4,0 m vor und 2,0 m nach dem zu schützenden Bereich der B17 angebracht. Als Rückhaltesystem dient eine Stahlleitschiene Aufhaltstufe N1 (am Randbalken aufgedübelt)

Die Schleppplatten werden gem. RVS 15.06.11 ausgebildet. Die Schleppplattenlänge beträgt 5,0 m.

Die Oberflächenwässer werden über ein Quergefälle von 2,5% zur Entwässerungsachse (Knick in Tragwerks-OK) geführt und über die Längsneigung des Tragwerks weitergeleitet. Am Ende des Tragwerks werden die Oberflächenwässer über eine Pflastermulde über den Damm zu den Sickermulden entlang der B17 weitergeleitet. Zusätzlich wird im Widerlagerbereich eine Abdichtungsentwässerung mit Tropftüllen

vorgesehen. Am Schleppplattenende wird ein Teilsickerrohr DN 150 mit seitr. Ausleitung eingebaut. Der Filterbeton unter der Schleppplatte wird mit dem Gefälle zum Schleppplattenende ausgeführt.

3.6 Flutöffnung 1 und 2 (Projektkilometer 0+486.26 - 4+792.10)

Die Durchlässe wurden als geschlossene rechteckige Stahlbetonrahmen entworfen. Die Decke wurde an der Oberseite mit einem Dachgefälle von 2% geplant. Die Gesamtlänge der Flutöffnung 1 beträgt 33,0 m und die der Flutöffnung 2 32,1 m. Es werden Bewegungsfugen im Abstand von ca. 11,0 m ausgeführt.

Lichte Weite: LW = 2,0 m

Lichte Höhe: LH = 3,0 m

Die Tragwerksdicke beträgt 40 - 43 cm. Die Rahmenwände, sowie auch die Fundamentplatte weisen eine Stärke von jeweils 40 cm auf. Am jeweiligen Damme wird ein Hochzug ausgeführt, an dem ein Geländer zur Absturzsicherung befestigt wird.

Es ist eine 2-lagige bituminöse, vollflächig geklebte Brückenabdichtung vorgesehen. Die Abdichtung wird 30 cm unter die Arbeitsfuge Aufgehendes/Decke weiter geführt.

Es ist ein 3-holmiges Rohrgeländer H=1,0m, Typ W lt. RVS 15.04.21 geplant.

Die Oberflächenwässer werden über die Dachneigung der Rechteckdurchlässe seitlich abgeleitet und versickern im Untergrund. Die Oberflächenwässer im Dammbereich werden über Rasenmulden seitlich der Durchlässe vorbeigeleitet und in die Sickermulden entlang des Straßendamms eingeleitet.

4. Gutachten:

Aus bautechnischer Sicht besteht gegen die Errichtung der geplanten Bauwerke für die Neuerrichtung der B 17 Umfahrung Wr. Neustadt Ost, Teil 2 bei plan- und beschreibungsgemäßer Ausführung und Einhaltung der unter Punkt 5 angeführten Auflagen kein Einwand. Die Lastansätze (einschließlich Erdbeben) für die Brückenbauwerke sowie die Bemessung und Konstruktion erfolgen nach Eurocode und den nationalen Festlegungen.

5. Auflagen:

1. Die Bauwerke sind entsprechend den Erfordernissen der Tragsicherheit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit unter Berücksichtigung der ständigen, veränderlichen, seismischen und außergewöhnlichen Einwirkungen gemäß den einschlägigen gültigen ÖNORMEN und technischen Richtlinien sowie der anstehenden Boden- und Grundwasserverhältnisse zu bemessen und zu errichten. Die statischen Berechnungen und die Schalungs-, Bewehrungs- und Konstruktionspläne, erstellt oder

- überprüft von einem Ziviltechniker einschlägiger Fachrichtung, sind zur Einsichtnahme durch die Behörde bereit zu halten.
2. Mit den von den Bauvorhaben betroffenen Einbauträgern ist rechtzeitig vor Baubeginn (mindestens 14 Tage) das Einvernehmen herzustellen und zu dokumentieren.
 3. Die Festlegung der Gründungen hat im Einvernehmen mit dem Bodengutachter auf Grundlage der geotechnischen Untersuchungsberichte (Baugrundgutachten) zu erfolgen.
 4. Bei Brückenbauwerken mit Flachgründungen sind vor Beginn der Fundamentherstellung die Gründungssohlen von einer hierzu befugte Person abzunehmen und freizugeben (Bodenbeschau). Dabei ist zu prüfen, ob die Einbaukriterien gemäß den statischen Berechnungen gegeben sind. Über die Bodenbeschauten sind Protokolle zu führen, die zur Einsichtnahme durch die Behörde bereit zu halten sind.
 5. Bei Brückenbauwerken mit Tiefgründungen sind die Ausführungen zu dokumentieren. Je nach Pfahltyp sind entsprechende Pfahlprüfungen (z.B. Rammprotokolle bei Rammpfählen, Lastversuche, Pfahl-Integritätsmessungen) entsprechend den einschlägigen ÖNORM EN durchzuführen. Die fertigen Pfähle sind abzunehmen und freizugeben. Die Protokolle und Dokumentationen über die Pfahlprüfungen und über die Pfahlabnahme sind zur Einsichtnahme durch die Behörde bereitzuhalten.
 6. Die Bauabschnitte der Bauwerke sind so festzulegen, dass die Standsicherheit der Konstruktion zu jedem Zeitpunkt gegeben ist. Die erforderlichen Hilfs- und Stützmaßnahmen und die Lehrgerüste sind entsprechend den statischen Erfordernissen zu errichten, von einer hierzu befugten Person abzunehmen und zu dokumentieren.
 7. Vor den Betonierarbeiten ist die plan- und fachgerechte Verlegung der Bewehrung von einer hierzu befugten Person abzunehmen (Bewehrungsabnahme) und in einem Abnahmeprotokoll zu bestätigen. Die Abnahmeprotokolle sind in einer übersichtlichen bauwerks- und bauteilbezogenen Form zur Einsichtnahme durch die Behörde bereit zu halten.
 8. Über den eingebauten Beton für tragende Teile sind normgemäße Qualitätsprüfungen (Identitätsprüfungen) durchzuführen. Probenahme- und Prüfplan sind im Einvernehmen mit dem Verfasser der statischen Berechnung festzulegen. Die Prüfatteste, ausgestellt von einer hierzu akkreditierten Prüfstelle, sind in einer übersichtlichen bauwerks- und bauteilbezogenen Form zur Einsichtnahme durch die Behörde bereit zu halten.
 9. Die Entwässerungseinläufe auf den Brücken sind trag- und verkehrssicher entsprechend den ÖNORMEN EN 124 und B 5110 auszulegen.
 10. Die Ausführung der Bauwerke hat jeweils unter der Leitung eines hierzu befugten Bauführers zu erfolgen. Nach Fertigstellung der Bauwerke sind - für jedes Vorhaben getrennt - für die Genehmigungsbehörde folgende Nachweise zur Einsichtnahme bereitzuhalten:

- Zusammenfassender Bericht des für das Bauvorhaben bestellten Bauführers über die bescheidgemäße und fachgerechte Ausführung
- Statische Berechnungen, Schalungs-, Bewehrungs- und Konstruktionspläne
- Protokolle der Bodenbeschauten, der Bohrpfahl-(wenn ausgeführt), Bewehrungs- und Tragwerksabnahmen
- Prüfatteste über den eingebauten Beton

Datum: 18.5.2018

Unterschrift: 