

Umweltverträglichkeitsprüfung

**B 25, Umfahrung Wieselburg;
Land Niederösterreich**

**TEILGUTACHTEN 5
EISENBAHNTECHNIK**

Verfasser:

DI Franz Wagenhofer

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung RU4, UVP-Behörde, RU4-U-229

Bearbeitungszeitraum: von Juli 2008

bis Oktober 2009

1. Einleitung:

TRASSENVERLAUF

Das Projekt der Umfahrung Wieselburg beginnt in der Steigungsstrecke auf der westlichen Seite des Holzinger Berges bei B25-Bestands-km 6,507, rund 300 m nach Oberegging. Die ersten rund 800 m verläuft die Trasse nahezu am Bestand. Die Trasse springt nach Osten vom Bestand ab und fällt mit knapp 6 % in das Erlauftal ab. Am Talboden zwängt sich die Umfahrung zwischen den Gemeinden Wieselburg Stadt und Petzenkirchen unmittelbar nördlich der Firma Wibeba und zwischen der Kläranlage und der Brauerei vorbei. Nach der Brauerei wird die Erlauf mittels eines Brückenobjektes überquert (Natura 2000-Gebiet). Am östlichen Erlaufufer führt die Trasse südlich von Breiteneich an der Gemeindegrenze Wieselburg Stadt – Petzenkirchen entlang. Der Talboden des Erlauftales wird in Dammlage mit geringen, variierenden Längsneigungen gequert, um kreuzende Straßen (L96, L6002, Erlaufpromenade) und kreuzende Bahnstrecken (Pöchlarn – Kienberg-Gaming, stillgelegte Schmalspurbahn Wieselburg – Mank) niveaufrei überführen zu können. In diesem Abschnitt wird die Stadt Wieselburg nördlich umfahren.

Nach der Querung der Landesstraße L6002 und der stillgelegten Schmalspurbahn folgt ein Rechtsbogen und die horizontal verlaufende Trasse schwenkt in südliche Richtung. Dabei wird die angehobene Landesstraße L105 unterführt sowie der Dürnbach und die Landesstraße L6140 überführt. In weiterer Folge liegt ein Verlauf in annähernder Nord-Süd-Richtung vor. In diesem Abschnitt wird die Stadt Wieselburg östlich umfahren. Die Umfahrung führt weiter über den Rottenhauser Berg. In diesem Bereich schneidet sich die Trasse in einem 200 m langen Abschnitt bis zu 10 m tief in das Gelände ein. In diesem Einschnitt befindet sich eine Grünbrücke.

Nach dem Rottenhauser Berg und nach der Überführung der Umfahrung über eine Gemeindestraße folgt ein Linksbogen in Dammlage mit geringem Gefälle. Dabei wird der Grubbach sowie ein verlegtes Gerinne überquert. Anschließend führt die Trasse geradlinig zwischen den beiden Ortschaften Neumühl und Gumprechtsfelden vorbei. Ab Neumühl steigt die Trasse bis zur Erlauf leicht an. In diesem Bereich verläuft die Trasse unter den angehobenen Landesstraßen L6141 und L6142 durch.

Nördlich des Türkensturzes wird die Erlauf in einem lang gezogenen Rechtsbogen mittels eines Brückenobjektes überquert (Natura 2000-Gebiet). Von der Erlaufbrücke fällt die Trasse bis zur Einmündung in den Bestand (Gefälle 1 %). Unmittelbar nach der Erlaufquerung verläuft die Trasse südlich an der Ortschaft Mühling vorbei. Etwa bei B25-Bestands-km 13,60 mündet die Umfahrung mittels eines Kreisverkehrs in den Bestand ein.

Durch den Kreisverkehr bedarf es auch einer Anpassung der bestehenden B25 in Richtung Scheibbs. Somit ergibt sich das Ende des Umfahrungsprojektes erst bei bzw. B25-Bestands-km 13,925: Die Gesamtlänge des Projekts beträgt 8,699 km.

ZUSAMMENFASSENDE ÜBERSICHT

Längen	B25 Umfahrung Wieselburg B25 Anpassung Süd	8.356,735 m 342,428 m	
Querschnitte	B25 Umfahrung Wieselburg B25 Anpassung Süd	dreistreifig, Fahrstreifenbreite 2 x 3,50 m bzw. 3,75 m Kronenbreite 15,00 m zweistreifig, Fahrstreifenbreite 2 x 3,75 m Kronenbreite 11,00 m	
Verkehrsdaten	B25 Umfahrung Wieselburg B25 Anpassung Süd	14.000 - 21.000 [Kfz/24h] (DTVW,2025) 19.300 [Kfz/24h] (DTVW,2025)	
Projektierungs- geschwindigkeit	B25 Umfahrung Wieselburg B25 Anpassung Süd	100 km/h 100 km/h	
Entwurfsparameter	B25 Umfahrung Wieselburg und B25 Anpassung Süd Rampen	Minimaler Kurvenradius R _{min} Maximale Querneigung q _{max} Maximale Längsneigung s _{max} Minimaler Kuppenradius R _{Kmin} Minimaler Wannradius R _{Wmin} Minimaler Kurvenradius R _{min} Maximale Querneigung q _{max} Maximale Längsneigung s _{max} Minimaler Kuppenradius R _{Kmin} Minimaler Wannradius R _{Wmin}	550 m 5,25% 5,90% 6.500 m 5.000 m 50 m 7,00% 5,20% 2.000 m 700 m
Oberbau	B25 Umfahrung Wieselburg inklusive Rampen und B25 Anpassung Süd	bituminöse Decke bituminöse Tragschicht (2-lagig) <u>ungebundene Tragschicht</u> Gesamtkonstruktionsdicke	3 cm 20 cm <u>50 cm</u> ≥ 73 cm
3 Anschlussstellen	Wieselburg Nord L96 L105		
4 Kreisverkehrsanlagen	1x an der B25 (Wieselburg Süd) 3x im untergeordneten Netz		
17 Objekte	13 Straßenbrücken im Zuge der B25 (davon 2 Erlaufquerungen, 2 Bahnquerungen) 3 Überführungen von Landesstraßen über die B25 1 Grünbrücke		

2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:

- Umweltverträglichkeitserklärung – B 25 „Erlauftal Straße“ Umfahrung WIESELBURG, Einreichprojekt 2008, vom 15. 07. 2008 (Ausfertigung 7; Mappe – Einlage 0103).
- Umweltverträglichkeitserklärung, B 25 „Erlauftal Straße“ Umfahrung WIESELBURG, Einreichprojekt 2008, (Ausfertigung 7; Mappe – Einlage 1901),
- Unterlagen zur Genehmigung gemäß § 17 UVP-G i.d.g.F. (Ausfertigung 7 – BOX V); B 25 „Erlauftal Straße“ Umfahrung WIESELBURG, Einreichprojekt 2008, VERBESSERUNGEN 2009,
- Brückenplanung Objekt B25.14C-Brücke über ÖBB-Strecke in km 9,563, Mappe – Einlage 2102.06,
- Brückenplanung Objekt B25.14F-Brücke über L6002 und ÖBB-Strecke in km 10,007, Mappe – Einlage 2102.09,
- Eisenbahnkreuzungsverordnung 1961, BGBl. Nr. 2/1961, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 123/1988,
- Durchführungserlass zur Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, vom 24. Juli 1992, Zl.: 226.003/15-II/21-1992, zuletzt geändert am 11. September 2008 mit GZ BM VIT – 265.001/0005-IV/Sch2/2008,
- Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung – (EBEV), BGBl. II Nr. 128/2008,
- Eisenbahnverordnung 2003 (EisbVO 2003), BGBl. II Nr. 209/2003, zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 104/2005,
- ÖNORM B 4003 (1994) für Eisenbahn- und Straßenbahnbrücken,
- ÖBB-Dienstvorschrift B45 (Ausgabe 2005) - Vorschrift für Eisenbahnbrücken, Bahnüberbrückungen und verwandte Bauwerke,
- DB745 (Stand 1998), Technische Richtlinien für Eisenbahnbrücken, Bahnbrücken und verwandte Bauwerke,
- Regelplanung Brückenbau 1999, Randbalken - Abgang Tragwerk - Brückenausrüstung,
- RVE 05.00.01 – Technische Richtlinien für Eisenbahnbrücken (November 2005),
- ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG),
- Bauarbeitenkoordinationsgesetz (BauKg),
- Umsetzung des Bauarbeitenkoordinationsgesetzes (ÖNORM B 2107 1-3),

- Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV),
- Bauarbeiterschutzverordnung (BauV),
- Arbeitstättenverordnung (AStV),
- Allgemeine Arbeitnehmerschutzverordnung (AAV),
- Arbeitsmittelverordnung (AM-VO),
- ÖBB-DV40,
- EisbG 1957 in der Fassung BGBl. Nr. 125/2006,
- Richtlinie R10, herausgegeben von der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau,
- Technische Richtlinie der Forschungsgesellschaft für Schiene – Strasse – Verkehr RVS 05.02.31 „für Anforderungen und Aufstellung von Rückhaltesystemen“,
- Technische Richtlinie der Forschungsgesellschaft für Schiene – Strasse – Verkehr RVS 15.04.71 „für Fahrzeugrückhaltesysteme aus Beton und Metall“,
- Zeitschrift Straßenverkehrstechnik 4.2009, RPS 2008: „Die neuen Richtlinien für passiven Schutz an Strassen durch Fahrzeugrückhaltesysteme – Mehr Sicherheit durch Öffnung des Marktes.

3. Fragen aus den Gutachtensgrundlagen zu Auswirkungen, Maßnahmen und Kontrolle des Vorhabens

Risikofaktor 54:

Gutachter: E/V

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung der Verkehrsinfrastruktur durch Flächeninanspruchnahme

Fragestellungen:

1. Wird durch die Flächeninanspruchnahme für das Vorhaben die vorhandene bzw. geplante Verkehrsinfrastruktur beeinträchtigt?
2. Wie werden die erwarteten Beeinträchtigungen aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Wie wird die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen und Vorkehrungen bewertet?
4. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Befund:

Brücke über die ÖBB-Strecke Pöchlarn – Kienberg-Gaming:

Im Zuge der Errichtung der „Umfahrung WIESELBURG“ quert die B 25 die ÖBB-Strecke Pöchlarn – Kienberg-Gaming bei Straßen-km 2,859. Die Querung der nicht elektrifizierten eingleisigen Bahnstrecke erfolgt mittels einer Überführung.

Der Kreuzungspunkt liegt in der Mitte der Tragwerkslänge und hat den Projektierungskilometer 2,859. Der Kreuzungswinkel beträgt 112 gon. Der Kreuzungspunkt Projektierungsachse/Symmetrieachse Widerlager kommt im Grundriss in einem Übergangsbogen zu liegen.

Die Nivelette verläuft stetig in einer Neigung von 1,849 %. Die Querneigung beträgt im Kreuzungspunkt 2,78 %. Die anliegenden Böschungen werden mit einer Neigung von 2:3 ausgeführt.

Die lichte Höhe beträgt 7,10 m. Die lichte Weite wird mit 8,0 m ausgeführt.

Die Gesamtbreite des Tragwerkes beträgt zwischen 21,54 m und 21,80 m und setzt sich zusammen aus:

- 1,25 m breiten Randbalken mit 4,00 m hohen Lärmschutzwänden mit einer Länge von 13,50 m)
- 21,54 – 21,80 m breitem Tragwerk
- 1,25 m breiten Randbalken mit 2,50 m hohen Lärmschutzwänden mit einer Länge von 13,50 m)

Die Brücke ist als einfeldriger steifer Rahmen konzipiert. Die Stützweite beträgt 9,0 m. Als Tragwerksquerschnitt wird ein Stahlbetonquerschnitt mit einer Mindeststärke von 0,6 m gewählt. Die Stärke im Auflagerbereich beträgt 0,7 m. Der Radius der Tragwerksunterkante beträgt ca. 35,0 m.

Entlang der projektierten Trasse werden die beidseitig vorgesehenen Lärmschutzwände als Absturzsicherungen für allfällige Begehungen benutzt. Die Bemessung der Lärmschutzwände erfolgt gemäß ÖN EN 1991-1-4 bzw. ÖN B 1991-1-4 und ÖN EN 1794-1 sowie RVS-Merkblatt 15.02.33. Für den KFZ-Verkehr werden an den äußeren Fahrbahnrandern Betonleitwände installiert. Für Begehungen der Dammschulter wird als äußerste Absturzsicherung ein Geländer mit einer Höhe von 1,0 m errichtet.

Die Brückenentwässerung erfolgt über die Entwässerungsachse in Brückenlängsrichtung. Die Oberflächenwässer werden über Einlaufgitter in einen Rohrstrang geführt und über einen Schacht in das Kanalsystem geführt.

Während der Bauherstellung erfolgt die Erschließung der Baustelle über die projektierte Trasse der B 25. Die Herstellung des Objektes erfolgt unter Aufrechterhaltung und ohne Beeinträchtigung des bestehenden Eisenbahnbetriebes.

Brücke über die L6002 und der ÖBB-Strecke Obergrafendorf – Wieselburg:

Im Zuge der Errichtung der „Umfahrung WIESELBURG“ quert die B 25 die ÖBB-Strecke Obergrafendorf – Wieselburg: bei Straßen-km 3,500. Die Querung der nicht elektrifizierten eingleisigen Schmalspur-Bahnstrecke erfolgt mittels einer Überführung.

Der Kreuzungspunkt liegt in der Mitte der Tragwerkslänge und hat den Projektierungskilometer 3,500. Der Kreuzungswinkel beträgt 85 gon. Der Kreuzungspunkt Projektierungsachse/Symmetrieachse Widerlager kommt im Grundriss in einer Geraden zu liegen.

Die Nivelette verläuft stetig in einem Ausrundungsbogen mit $R = 650$ m. Die Querneigung beträgt im Kreuzungspunkt 2,5 %. Die anliegenden Böschungen werden mit einer Neigung von 2:3 ausgeführt.

Die Gesamtbreite des Tragwerkes beträgt zwischen 16,00 m und setzt sich zusammen aus:

- 1,25 m breiten Randbalken mit 4,00 m hohen Lärmschutzwänden mit einer Länge von 39,30 m
- 16,00 m breitem Tragwerk
- 1,25 m breiten Randbalken mit 3,00 m hohen Lärmschutzwänden mit einer Länge von 39,30 m

Die Brücke ist als einfeldriger steifer Rahmen konzipiert. Die Stützweite beträgt 26,4 m. Als Tragwerksquerschnitt wird ein Stahlbetonquerschnitt mit einer Mindeststärke von 1,0 m gewählt. Die Stärke im Auflagerbereich beträgt 1,5 m. Der Radius der Tragwerksunterkante beträgt ca. 160,0 m.

Die lichte Höhe beträgt im Zuge der ÖBB-Strecke 6,20 m. Die lichte Weite wird mit 25,0 m ausgeführt.

Entlang der projektierten Trasse werden die beidseitig vorgesehenen Lärmschutzwände als Absturzsicherungen für allfällige Begehungen benutzt. Die Bemessung der Lärmschutzwände erfolgt gemäß ÖN EN 1991-1-4 bzw. ÖN B 1991-1-4 und ÖN EN 1794-1 sowie RVS-Merkblatt 15.02.33.

Für den KFZ-Verkehr werden an den äußeren Fahrbahnrandern Betonleitwände installiert. Für Begehungen der Dammschulter wird als äußerste Absturzsicherung ein Geländer mit einer Höhe von 1,0 m errichtet.

Die Brückenentwässerung erfolgt über die Entwässerungsachse in Brückenlängsrichtung. Die Oberflächenwässer werden über Einlaufgitter in einen Rohrstrang geführt und über einen Schacht in das Kanalsystem geführt.

Während der Bauherstellung erfolgt die Erschließung der Baustelle über die projektierte Trasse der B 25.

Für die ÖBB-Strecke Obergrafendorf – Wieselburg liegt zwischen Ruprechtshofen und Wieselburg eine vorübergehende Betriebseinstellung vor.

Gutachten:

zu 1.)

Die Errichtung der Brücken über die ÖBB-Strecken erfolgt nach den ÖBB-Dienstvorschriften ZOV 4 und gemäß den Zusatzbestimmungen für die Oberbauvorschriften ZOV 25.

Die Herstellung der Brücke über die ÖBB-Strecke Pöchlarn – Kienberg-Gaming erfolgt während der Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes und -verkehrs. Die Anlageverhältnisse des Bestandes auf den ÖBB-Strecken werden bei der Errichtung der Brücken über die ÖBB-Strecken Pöchlarn – Kienberg-Gaming und Obergrafendorf – Wieselburg beibehalten.

Diesbezüglich ergibt sich keine Beeinflussung für die bestehende bzw. geplante Verkehrsinfrastruktur bei der Errichtung der Brücken über die ÖBB-Strecken Pöchlarn – Kienberg-Gaming und Obergrafendorf – Wieselburg infolge der Errichtung der B 25 - „Umfahrung WIESELBURG“. Überdies liegt für die ÖBB-Strecke Obergrafendorf – Wieselburg zwischen Ruprechtshofen und Wieselburg eine vorübergehende Betriebseinstellung vor.

Die vorhandenen Zug- bzw. Verschiebfahrten bei der Errichtung der Brücken über die ÖBB-Strecken Pöchlarn – Kienberg-Gaming und Obergrafendorf – Wieselburg bewirken

keine Überschreitung der Leistungsfähigkeit bzw. des Auslastungsgrades auf den Bahnstrecken und haben vernachlässigbare Auswirkungen auf den Bahnstrecken.

Es wird durch die Flächeninanspruchnahme bei der Errichtung der Brücken über die ÖBB-Strecken Pöchlarn – Kienberg-Gaming und Obergrafendorf – Wieselburg und den Betrieb der B 25 – „Umfahrung WIESELBURG“ die Verkehrsinfrastruktur der ÖBB-Strecken nicht beeinflusst.

zu 2.)

Die vorhandenen Zug- bzw. Verschubfahrten bei der Errichtung der Brücken über die ÖBB-Strecken Pöchlarn – Kienberg-Gaming und Obergrafendorf – Wieselburg bewirken keine Überschreitung der Leistungsfähigkeit bzw. des Auslastungsgrades auf den Bahnstrecken und haben vernachlässigbare Auswirkungen.

Es wird durch die Flächeninanspruchnahme bei der Errichtung der Brücken über die ÖBB-Strecken Pöchlarn – Kienberg-Gaming und Obergrafendorf – Wieselburg und den Betrieb der B 25 – „Umfahrung WIESELBURG“ die Verkehrsinfrastruktur der ÖBB-Strecken nicht beeinflusst.

zu 3.)

Die vorgesehenen Maßnahmen und Vorkehrungen gewährleisten auf den Bahnstrecken Pöchlarn – Kienberg-Gaming und Obergrafendorf – Wieselburg einen sicheren Eisenbahnbetrieb und –verkehr.

Während der Bauherstellung erfolgt die Erschließung der Baustelle über die projektierte Trasse der B 25. Die Herstellung des Objektes erfolgt unter Aufrechterhaltung und ohne Beeinträchtigung des bestehenden Eisenbahnbetriebes.

Aus eisenbahnfachlicher Sicht sind auf den Bahnstrecken Pöchlarn – Kienberg-Gaming und Obergrafendorf – Wieselburg die geplanten Maßnahmen und Vorkehrungen für die Errichtung und den Betrieb der B 25 – „Umfahrung WIESELBURG“ ausreichend.

zu 4.)

Für die Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes und –verkehrs sind auf den Bahnstrecken Pöchlarn – Kienberg-Gaming und Obergrafendorf – Wieselburg bei der Errichtung und den Betrieb der B 25 – „Umfahrung WIESELBURG“ die erforderlichen eisenbahnrechtlichen Übereinkommen zu erwirken.

Während der Bauherstellung erfolgt die Erschließung der Baustelle über die projektierte Trasse der B 25. Die Herstellung des Objektes erfolgt unter Aufrechterhaltung und ohne Beeinträchtigung des bestehenden Eisenbahnbetriebes.

Auflagen:

Für die Errichtung der Brücken über die ÖBB-Strecken Pöchlarn – Kienberg-Gaming und Obergrafendorf – Wieselburg sind die erforderlichen eisenbahnrechtlichen Übereinkommen zu erwirken.

Bewertung: 0

Vernachlässigbare Auswirkungen.

Bewertung:	0	keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen
	1	geringe/mäßige Auswirkungen
	2	hohe/bedeutende Auswirkungen, tragbar
	3	untragbare Auswirkungen, mit keinen Maßnahmen beherrschbar

Risikofaktor 55:

Gutachter: E/V

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung der Verkehrsinfrastruktur durch die Zerschneidung der Landschaft

Fragestellungen:

1. Wird durch die Zerschneidung der Landschaft/Barrierewirkung im Zuge des Vorhabens die vorhandene bzw. geplante Verkehrsinfrastruktur beeinträchtigt?
2. Wie werden die erwarteten Beeinträchtigungen aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Wie wird die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen und Vorkehrungen bewertet?
4. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Befund:

Brücke über die ÖBB-Strecke Pöchlarn – Kienberg-Gaming:

Im Zuge der Errichtung der „Umfahrung WIESELBURG“ quert die B 25 die ÖBB-Strecke Pöchlarn – Kienberg-Gaming bei Straßen-km 2,859. Die Querung der nicht elektrifizierten eingleisigen Bahnstrecke erfolgt mittels einer Überführung.

Der Kreuzungspunkt liegt in der Mitte der Tragwerkslänge und hat den Projektierungskilometer 2,859. Der Kreuzungswinkel beträgt 112 gon. Der Kreuzungspunkt Projektierungsachse/Symmetrieachse Widerlager kommt im Grundriss in einem Übergangsbogen zu liegen.

Die Nivelette verläuft stetig in einer Neigung von 1,849 %. Die Querneigung beträgt im Kreuzungspunkt 2,78 %. Die anliegenden Böschungen werden mit einer Neigung von 2:3 ausgeführt.

Die Gesamtbreite des Tragwerkes beträgt zwischen 21,54 m und 21,80 m und setzt sich zusammen aus:

- 1,25 m breiten Randbalken mit 4,00 m hohen Lärmschutzwänden mit einer Länge von 13,50 m)
- 21,54 – 21,80 m breitem Tragwerk

- 1,25 m breiten Randbalken mit 2,50 m hohen Lärmschutzwänden mit einer Länge von 13,50 m)

Die Brücke ist als einfeldriger steifer Rahmen konzipiert. Die Stützweite beträgt 9,0 m. Als Tragwerksquerschnitt wird ein Stahlbetonquerschnitt mit einer Mindeststärke von 0,6 m gewählt. Die Stärke im Auflagerbereich beträgt 0,7 m. Der Radius der Tragwerksunterkante beträgt ca. 35,0 m.

Die lichte Höhe beträgt 7,10 m. Die lichte Weite wird mit 8,0 m ausgeführt.

Entlang der projektierten Trasse werden die beidseitig vorgesehenen Lärmschutzwände als Absturzsicherungen für allfällige Begehungen benutzt. Die Bemessung der Lärmschutzwände erfolgt gemäß ÖN EN 1991-1-4 bzw. ÖN B 1991-1-4 und ÖN EN 1794-1 sowie RVS-Merkblatt 15.02.33.

Für den KFZ-Verkehr werden an den äußeren Fahrbahnrandern Betonleitwände installiert. Für Begehungen der Dammschulter wird als äußerste Absturzsicherung ein Geländer mit einer Höhe von 1,0 m errichtet.

Die Brückenentwässerung erfolgt über die Entwässerungsachse in Brückenlängsrichtung. Die Oberflächenwässer werden über Einlaufgitter in einen Rohrstrang geführt und über einen Schacht in das Kanalsystem geführt.

Während der Bauherstellung erfolgt die Erschließung der Baustelle über die projektierte Trasse der B 25. Die Herstellung des Objektes erfolgt unter Aufrechterhaltung und ohne Beeinträchtigung des bestehenden Eisenbahnbetriebes.

Brücke über die L6002 und der ÖBB-Strecke Obergrafendorf – Wieselburg:

Im Zuge der Errichtung der „Umfahrung WIESELBURG“ quert die B 25 die ÖBB-Strecke Obergrafendorf – Wieselburg: bei Straßen-km 3,500. Die Querung der nicht elektrifizierten eingleisigen Schmalspur-Bahnstrecke erfolgt mittels einer Überführung.

Der Kreuzungspunkt liegt in der Mitte der Tragwerkslänge und hat den Projektierungskilometer 3,500. Der Kreuzungswinkel beträgt 85 gon. Der Kreuzungspunkt Projektierungsachse/Symmetrieachse Widerlager kommt im Grundriss in einer Geraden zu liegen.

Die Nivelette verläuft stetig in einem Ausrundungsbogen mit $R = 650$ m. Die Querneigung beträgt im Kreuzungspunkt 2,5 %. Die anliegenden Böschungen werden mit einer Neigung von 2:3 ausgeführt.

Die Gesamtbreite des Tragwerkes beträgt zwischen 16,00 m und setzt sich zusammen aus:

- 1,25 m breiten Randbalken mit 4,00 m hohen Lärmschutzwänden mit einer Länge von 39,30 m
- 16,00 m breitem Tragwerk
- 1,25 m breiten Randbalken mit 3,00 m hohen Lärmschutzwänden mit einer Länge von 39,30 m

Die Brücke ist als einfeldriger steifer Rahmen konzipiert. Die Stützweite beträgt 26,4 m. Als Tragwerksquerschnitt wird ein Stahlbetonquerschnitt mit einer Mindeststärke von 1,0 m gewählt. Die Stärke im Auflagerbereich beträgt 1,5 m. Der Radius der Tragwerksunterkante beträgt ca. 160,0 m.

Die lichte Höhe beträgt im Zuge der ÖBB-Strecke 6,20 m. Die lichte Weite wird mit 25,0 m ausgeführt.

Entlang der projektierten Trasse werden die beidseitig vorgesehenen Lärmschutzwände als Absturzsicherungen für allfällige Begehungen benutzt. Die Bemessung der Lärmschutzwände erfolgt gemäß ÖN EN 1991-1-4 bzw. ÖN B 1991-1-4 und ÖN EN 1794-1 sowie RVS-Merkblatt 15.02.33.

Für den KFZ-Verkehr werden an den äußeren Fahrbahnrandern Betonleitwände installiert. Für Begehungen der Dammschulter wird als äußerste Absturzsicherung ein Geländer mit einer Höhe von 1,0 m errichtet.

Die Brückenentwässerung erfolgt über die Entwässerungsachse in Brückenlängsrichtung. Die Oberflächenwässer werden über Einlaufgitter in einen Rohrstrang geführt und über einen Schacht in das Kanalsystem geführt.

Während der Bauherstellung erfolgt die Erschließung der Baustelle über die projektierte Trasse der B 25.

Für die ÖBB-Strecke Obergrafendorf – Wieselburg liegt zwischen Ruprechtshofen und Wieselburg eine vorübergehende Betriebseinstellung vor.

Gutachten:

zu 1.)

Die Errichtung der Brücken über die ÖBB-Strecken Pöchlarn – Kienberg-Gaming und Obergrafendorf – Wieselburg erfolgt nach den ÖBB-Dienstvorschriften ZOV 4 und gemäß den Zusatzbestimmungen für die Oberbauvorschriften ZOV 25.

Die Herstellung der Brücken über die ÖBB-Strecken Pöchlarn – Kienberg-Gaming und Obergrafendorf – Wieselburg erfolgt während der Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes und -verkehrs. Die Anlageverhältnisse des Bestandes auf den ÖBB-Strecken werden bei der Errichtung der Brücken über die ÖBB-Strecken Pöchlarn – Kienberg-Gaming und Obergrafendorf – Wieselburg und bei der Errichtung und dem Betrieb der B 25 - „Umfahrung WIESELBURG“ beibehalten.

Diesbezüglich ergibt sich keine Beeinflussung für die bestehende bzw. geplante Verkehrsinfrastruktur bei der Errichtung der Brücken über die ÖBB-Strecken Pöchlarn – Kienberg-Gaming und Obergrafendorf – Wieselburg infolge der Errichtung der B 25 - „Umfahrung WIESELBURG“ und der damit verbundenen Zerschneidung der Landschaft bzw. Barrierewirkung.

Die vorhandenen Zug- bzw. Verschiebfahrten in Verbindung mit der Errichtung der Brücke über die ÖBB-Strecke Pöchlarn – Kienberg-Gaming bewirken keine Überschreitung der Leistungsfähigkeit bzw. des Auslastungsgrades auf der Bahnstrecke und haben vernachlässigbare Auswirkungen auf die Bahnstrecke. Für die ÖBB-Strecke Obergrafendorf – Wieselburg liegt zwischen Ruprechtshofen und Wieselburg eine vorübergehende Betriebseinstellung vor.

Es wird durch die Zerschneidung der Landschaft bzw. Barrierewirkung bei der Errichtung der Brücken über die ÖBB-Strecken Pöchlarn – Kienberg-Gaming und Obergrafendorf – Wieselburg die Verkehrsinfrastruktur der ÖBB-Strecken nicht beeinflusst.

zu 2.)

Die vorhandenen Zug- bzw. Verschiebfahrten in Verbindung mit der Errichtung der Brücke über die ÖBB-Strecke Pöchlarn – Kienberg-Gaming bewirken keine Überschreitung der Leistungsfähigkeit bzw. des Auslastungsgrades auf der Bahnstrecke und haben vernachlässigbare Auswirkungen. Für die ÖBB-Strecke Obergrafendorf – Wieselburg liegt zwischen Ruprechtshofen und Wieselburg eine vorübergehende Betriebseinstellung vor.

Es wird durch die Zerschneidung der Landschaft bzw. Barrierewirkung bei der Errichtung der Brücken über die ÖBB-Strecken Pöchlarn – Kienberg-Gaming und Obergrafendorf – Wieselburg und den Betrieb der B 25 – „Umfahrung WIESELBURG“ die Verkehrsinfrastruktur der ÖBB-Strecken nicht beeinflusst.

zu 3.)

Die vorgesehenen Maßnahmen und Vorkehrungen gewährleisten auf den Bahnstrecken Pöchlarn – Kienberg-Gaming und Obergrafendorf – Wieselburg einen sicheren Eisenbahnbetrieb und –verkehr.

Während der Bauherstellung erfolgt die Erschließung der Baustelle über die projektierte Trasse der B 25. Die Herstellung des Objektes erfolgt unter Aufrechterhaltung und ohne Beeinträchtigung des bestehenden Eisenbahnbetriebes.

Aus eisenbahnfachlicher Sicht sind auf den Bahnstrecken ÖBB-Strecken Pöchlarn – Kienberg-Gaming und Obergrafendorf – Wieselburg die geplanten Maßnahmen und Vorkehrungen für die Errichtung und den Betrieb der B 25 – „Umfahrung WIESELBURG“ ausreichend.

zu 4.)

Für die Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes und –verkehrs sind auf den Bahnstrecken Pöchlarn – Kienberg-Gaming und Obergrafendorf – Wieselburg bei der Errichtung und den Betrieb der B 25 – „Umfahrung WIESELBURG“ die erforderlichen eisenbahnrechtlichen Übereinkommen zu erwirken.

Für die Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes und –verkehrs sind die Rückhaltesysteme über die Bahnstrecken Pöchlarn – Kienberg-Gaming und Obergrafendorf – Wieselburg beim Betrieb der B 25 – „Umfahrung WIESELBURG“ unter Berücksichtigung der Technischen Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Schiene – Strasse – Verkehr RVS 15.02.31 und RVS 15.04.71 mit einer Mindestaufhaltstufe H2 auszuführen.

Auflagen:

Für die Errichtung der Brücken über die ÖBB-Strecken Pöchlarn – Kienberg-Gaming und Obergrafendorf – Wieselburg sind die erforderlichen eisenbahnrechtlichen Übereinkommen zu erwirken.

Für die Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes und –verkehrs sind die Rückhaltesysteme über die Bahnstrecken Pöchlarn – Kienberg-Gaming und Obergrafendorf – Wieselburg beim Betrieb der B 25 – „Umfahrung WIESELBURG“ unter Berücksichtigung der Technischen Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Schiene – Strasse – Verkehr RVS 15.02.31 und RVS 15.04.71 mit einer Mindestaufhaltstufe H2 auszuführen.

Bewertung: 0

Vernachlässigbare Auswirkungen.

Bewertung:	0	keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen
	1	geringe/mäßige Auswirkungen
	2	hohe/bedeutende Auswirkungen, tragbar
	3	untragbare Auswirkungen, mit keinen Maßnahmen beherrschbar

4. Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen der BürgerInnen:

keine

Datum: 24. Oktober 2009

Unterschrift:

