

Gesamtprüfbescheinigung gem. §34b EisbG

Gänserndorf – Marchegg

Strecke: 11501
Gänserndorf – Marchegg

Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung

km 32,250 – km 48,156

Inbetriebnahme 2020

Fachgebiete

- **01_Eisenbahnbautechnik**
- **02_Eisenbahnbetrieb**
- **03_Leit- und Sicherungstechnik**
- **04_Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz**
- **05_Konstruktiver Ingenieurbau**
- **06_Hochbau**
- **07_Geotechnik**
- **08_Wasserbautechnik**

GZ: **21-3035**

Wien, 24. Februar 2021

Benannte Stelle (Notified Body)
Kennummer 1602

Akkreditierte Überwachungsstelle
Identifikations-Nr. 234

INHALTSVERZEICHNIS

ALLGEMEINES	12
1. Zusammenfassung	13
1.1 Ergebnis der Begutachtung	13
1.2 Restarbeiten	15
1.3 Abweichungen vom Bauentwurf (Modifikationen)	15
2. Einleitung	17
2.1 Allgemeine Grundlagen	17
2.2 Beauftragung	18
3. Erfüllung der Voraussetzungen gem. §31a (2)	19
4. Projektbeschreibung	21
4.1 Projektbestandteile	21
4.1.1 Eisenbahnanlagen	21
4.1.2 Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen	23
A UMFANG, GRUNDLAGEN, BEURTEILUNG	24
A1 Umfang der Prüfbescheinigung gem. §34b EibG (Aufgabenstellung)	24
A1.1 Restarbeiten & ausständige Prüfunterlagen	24
A2 Grundlagen für die Begutachtung	26
A2.1 Fachspezifische Unterlagen	28
A2.1.1 Eisenbahnbautechnik	28
A2.1.2 Eisenbahnbetrieb	30
A2.1.3 Leit- und Sicherungstechnik	31
A2.1.4 Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz	33
A2.1.5 Konstruktiver Ingenieurbau	35
A2.1.6 Hochbau	38
A2.1.7 Geotechnik	40
A2.1.8 Wasserbautechnik	42
A2.2 Unterlagenaufbewahrung	43
A2.2.1 Bis zur Betriebsbewilligung	43

A2.2.2Auf Bestandsdauer	43
A3 Weitere Grundlagen für die Prüfung	44
A3.1 Weitere Grundlagen für die Begutachtung gemäß § 31a EisbG	45
A4 Abweichungen zum Bauentwurf (Modifikationen)	46
A4.1 Auflistung und Begutachtung der Abweichungen	46
A4.1.1Auflistung der Abweichungen (Modifikationen)	47
A5 Beurteilungsgrundsätze (Prüfbescheinigung)	49
B BEFUND	50
B1 Eisenbahnbautechnik	51
B1.1 Bescheiderfüllung	51
B1.1.1Oberbaumaterialien	51
B1.1.2Gleislagequalität	52
B1.1.3Weichen	52
B1.1.4Abstände von Einbauten im Gleisbereich / Freihaltung Lichtraumprofil	52
B1.1.5Zugänge	53
B1.1.6Bahnsteig	53
B1.1.7Streckenausrüstung	53
B1.2 Abweichungen vom Bauentwurf (Modifikationen)	54
B1.3 Begehung vor Ort	54
B1.4 ArbeitnehmerInnenschutz	55
B1.4.1Sicherheits-/Gesundheitsschutzdokument	55
B1.4.2Unterlagen für spätere Arbeiten	55
B1.4.3VOLV	56
B1.4.4VEXAT	56
B1.4.5EisbAV	56
B2 Eisenbahnbetrieb	57
B2.1 Bescheiderfüllung	57
B2.1.1Allgemeines	57
B2.1.2Eisenbahnbetriebliche Unterlagen	58
B2.1.2.1 Betriebsstellenbeschreibung (Bsb)	58
B2.1.2.2 Notfallmappe	61
B2.1.2.3 Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG)	62
B2.1.2.4 Streckenliste	63

B2.2	Abweichungen vom Bauentwurf (Modifikationen)	64
B2.3	Begehung vor Ort	65
B2.4	ArbeitnehmerInnenschutz	65
B2.4.1	Sicherheits-/Gesundheitsschutzdokument	65
B2.4.2	Unterlagen für spätere Arbeiten	66
B2.4.3	Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung – Kennzeichnungsverordnung ..	66
B3	Leit- und Sicherungstechnik	67
B3.1	Bescheiderfüllung.....	67
B3.1.1	Allgemeines.....	67
B3.2	Abweichungen vom Bauentwurf (Modifikationen)	68
B3.3	Begehung vor Ort	69
B3.4	ArbeitnehmerInnenschutz	69
B3.4.1	Sicherheits-/Gesundheitsschutzdokument	69
B3.4.2	Unterlagen für spätere Arbeiten	70
B3.4.3	Explosionsschutzdokumente	70
B3.4.4	ArbeitnehmerInnenschutzvorschriften.....	71
B3.4.4.1	Anforderungen ASchG.....	71
B3.4.4.2	Anforderungen AM-VO	71
B3.4.4.3	Anforderungen EibbAV	72
B3.4.5	Sonstigen Rechtsvorschriften zum Schutz der ArbeitnehmerInnen	72
B4	Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz	73
B4.1	Bescheiderfüllung.....	73
B4.1.1	Energieversorgung 16,7Hz	73
B4.1.1.1	Erdungsmaßnahmen, Schutz gegen elektrischen Schlag.....	74
B4.1.1.2	EMF-Belastung.....	75
B4.1.1.3	TSI Prüfung ENE	75
B4.1.2	Energieversorgung 50Hz	75
B4.1.2.1	Beleuchtung	76
B4.1.2.2	Fernwirkanlage	76
B4.2	Abweichungen vom Bauentwurf (Modifikationen)	77
B4.3	Begehung vor Ort	77
B4.4	ArbeitnehmerInnenschutz	78
B4.4.1	Prüfbefunde über die Abnahmeprüfungen.....	78
B4.4.2	Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung	78
B4.4.3	Sicherheits-/Gesundheitsschutzdokument	78
B4.4.4	Unterlagen für spätere Arbeiten	79
B4.4.5	Explosionsschutzdokumente (VEXAT)	79

B4.4.6	Einhaltung der ArbeitnehmerInnenschutzvorschriften gemäß R10	79
B4.4.6.1	Anforderungen ASchG.....	80
B4.4.6.2	Anforderungen AM-VO	80
B4.4.6.3	Anforderungen EISbAV	80
B4.4.6.4	Anforderungen Elektroschutzverordnung (ESV)	81
B5	Konstruktiver Ingenieurbau	82
B5.1	Bescheiderfüllung.....	82
B5.1.1	Grundlagen für die Befundung	82
B5.1.1.1	Ausführungsunterlagen.....	83
B5.1.1.2	Abnahme- und Prüfprotokolle	83
B5.1.1.3	Vorerklärung Leitungserklärung	84
B5.1.1.4	Konformitätserklärung der Planer.....	84
B5.1.1.5	Konformitätsbestätigung Prüfstatiker.....	85
B5.1.1.6	Bauausführungsbestätigung Rohbau	85
B5.1.1.7	Gründungselemente	85
B5.1.1.8	Brückenprobelastungen	85
B5.2	Abweichungen vom Bauentwurf (Modifikationen)	86
B5.3	Begehung vor Ort	87
B5.4	ArbeitnehmerInnenschutz	87
B5.4.1	Sicherheits-/Gesundheitsschutzdokument	87
B5.4.2	Unterlagen für spätere Arbeiten	87
B5.4.3	ArbeitnehmerInnenschutz	88
B6	Hochbau	89
B6.1	Bescheiderfüllung.....	89
B6.1.1	Nachweise, Bestätigungen.....	89
B6.1.1.1	Bauprodukte.....	89
B6.1.1.2	Vorerklärung Leitungserklärung	89
B6.1.1.3	Konformitätserklärung der Planer	90
B6.1.2	Funktion, Erschließung.....	90
B6.1.2.1	Bahnsteigzugänge.....	90
B6.1.2.2	Bahnsteig.....	90
B6.1.3	Konstruktion und Ausbau	91
B6.1.3.1	Bahnsteig	91
B6.1.3.2	Wartekoje	92
B6.1.3.3	Verglasungen	93
B6.1.3.4	Dach-Absturzsicherungen.....	94
B6.1.4	Barrierefreiheit	94

B6.2	Abweichungen vom Bauentwurf (Modifikationen)	95
B6.3	Begehung vor Ort	95
B6.4	ArbeitnehmerInnenschutz	96
B6.4.1	Sicherheits-/Gesundheitsschutzdokument	96
B6.4.2	Unterlagen für spätere Arbeiten	96
B6.4.3	Dokumente gemäß Verordnung explosionsfähige Atmosphären (VEXAT)	96
B6.4.4	ArbeitnehmerInnenschutzvorschriften gemäß R10	97
B6.4.5	Anforderungen ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG)	97
B6.4.5.1	§ 20 - Allgemeine Bestimmungen über Arbeitsstätten	97
B6.4.5.2	§ 24 - Arbeitsstätten im Freien	97
B6.4.5.3	§ 25 - Brandschutz und Explosionsschutz	97
B6.4.5.4	§ 61 - Arbeitsplätze	98
B6.4.6	Allgemeine Arbeitnehmerschutzverordnung (AAV)	98
B6.4.6.1	§72 - Schutzausrüstung zur Sicherung gegen Absturz	98
B6.4.7	Elektroschutzverordnung (ESV)	98
B6.4.7.1	§§ 1, 4, 6 und 7	98
B6.4.8	Anforderungen Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV)	99
B6.4.9	Kennzeichnungsverordnung (KennV)	99
B7	Geotechnik	100
B7.1	Bescheiderfüllung	100
B7.1.1	Geotechnische Umsetzung	100
B7.2	Abweichungen vom Bauentwurf (Modifikationen)	100
B7.3	Begehung vor Ort	101
B7.4	ArbeitnehmerInnenschutz	101
B7.4.1	Sicherheits-/Gesundheitsschutzdokument	101
B7.4.2	Unterlagen für spätere Arbeiten	102
B8	Wasserbautechnik	103
B8.1	Bescheiderfüllung	103
B8.1.1	Entwässerungsmaßnahmen	103
B8.1.1.1	Grundwasserhaltungsmaßnahmen	103
B8.1.1.2	Grundwasserbeweissicherung	103
B8.1.1.3	Wasserrechtlich relevante Vorkommnisse	104
B8.1.1.4	Wasserdurchlässigkeit	104
B8.1.1.5	Bemessungsgrundlagen	104
B8.1.2	Wasserbautechnisch relevante Bauvorhabensbestandteile	104
B8.1.2.1	Bogenverbesserung 1 (km 36,839 – km 38,209)	104
B8.1.2.2	Eisenbahnbrücken (km 32,740 und km 39,524)	105

B8.1.2.3 Eisenbahnbrücken (km 33,728 und km 34,893)	105
B8.1.2.4 Eisenbahnbrücke (km 39,743)	106
B8.1.2.5 Eisenbahnbrücke über L3004 (km 40,063)	106
B8.1.2.6 Bahnhof Oberweiden (ca. km 40,095 –ca. km 40,863).....	106
B8.1.2.8 Aufgelassener Durchlass (ca. km 42,606)	107
B8.1.2.9 Bogenverbesserung 2 (ca. km 44,432 – ca. km 45,159)	107
B8.1.2.10 Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers.....	108
B8.2 Abweichungen vom Bauentwurf (Modifikationen)	108
B8.3 Begehung vor Ort	109
B8.4 ArbeitnehmerInnenschutz	109
B8.4.1 Sicherheits-/Gesundheitsschutzdokument	109
B8.4.2 Unterlagen für spätere Arbeiten	109
 C PRÜFBESCHEINIGUNG / ATTEST	 110
 C1 Begründung	 113
 C1.1 Eisenbahnbautechnik.....	 113
C1.1.1 Begründung	114
C1.1.2 ArbeitnehmerInnenschutz	115
 C1.2 Eisenbahnbetrieb	 116
C1.2.1 Begründung	118
C1.2.2 ArbeitnehmerInnenschutz	119
 C1.3 Leit- und Sicherungstechnik	 121
C1.3.1 Begründung	122
C1.3.2 ArbeitnehmerInnenschutz	123
 C1.4 Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz	 124
C1.4.1 Begründung	125
C1.4.2 ArbeitnehmerInnenschutz	126
 C1.5 Konstruktiver Ingenieurbau	 128
C1.5.1 Begründung	129
C1.5.2 ArbeitnehmerInnenschutz	131

C1.6	Hochbau	132
C1.6.1	Begründung	133
C1.6.1.1	Nachweise, Bestätigungen	133
C1.6.1.1.1	Bauprodukte	133
C1.6.1.1.2	Vorerklärung Leitungserklärung	134
C1.6.1.1.3	Konformitätserklärung der Planer.....	134
C1.6.1.2	Konstruktion und Ausbau	134
C1.6.1.2.1	Bahnsteig	134
C1.6.1.2.2	Wartekoje	135
C1.6.1.2.3	Verglasungen	136
C1.6.1.2.4	Dach-Absturzsicherungen	137
C1.6.1.2.5	Barrierefreiheit	137
C1.6.2	ArbeitnehmerInnenschutz	138
C1.6.2.1	Sicherheits-/Gesundheitsschutzdokument	138
C1.6.2.2	Unterlagen für spätere Arbeiten	138
C1.7	Geotechnik.....	139
C1.7.1	Begründung	140
C1.7.2	ArbeitnehmerInnenschutz	142
C1.8	Wasserbautechnik	143
C1.8.1	Begründung	144
C1.8.2	ArbeitnehmerInnenschutz	146
D	RESTARBEITEN, ANMERKUNGEN UND AUFLAGEN	147
D1	Eisenbahnbautechnik.....	149
D1.1	Restarbeiten	149
D1.2	Fehlende Unterlagen.....	149
D1.3	Auflagen, Anmerkungen.....	149
D1.4	Offene Punkte aus Begehungen	149
D2	Eisenbahnbetrieb	150
D2.1	Restarbeiten.....	150
D2.2	Fehlende Unterlagen.....	150
D2.3	Auflagen, Anmerkungen.....	150
D2.4	Offene Punkte aus Begehungen	150

D3	Leit- und Sicherungstechnik	151
D3.1	Restarbeiten	151
D3.2	Fehlende Unterlagen.....	152
D3.3	Auflagen, Anmerkungen.....	152
D3.4	Offene Punkte aus Begehungen	152
D4	Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz	153
D4.1	Restarbeiten	153
D4.2	Fehlende Unterlagen.....	153
D4.3	Auflagen, Anmerkungen.....	153
D4.4	Offene Punkte aus Begehungen	153
D5	Konstruktiver Ingenieurbau	154
D5.1	Restarbeiten	154
D5.2	Fehlende Unterlagen.....	154
D5.3	Auflagen, Anmerkungen.....	154
D5.4	Offene Punkte aus Begehungen	154
D6	Hochbau	155
D6.1	Restarbeiten	155
D6.2	Fehlende Unterlagen.....	155
D6.3	Auflagen, Anmerkungen.....	155
D6.4	Offene Punkte aus Begehungen	156
D7	Geotechnik.....	157
D7.1	Restarbeiten	157
D7.2	Fehlende Unterlagen.....	157
D7.3	Auflagen, Anmerkungen.....	157
D7.4	Offene Punkte aus Begehungen	157
D8	Wasserbautechnik	158
D8.1	Restarbeiten	158
D8.2	Fehlende Unterlagen.....	158
D8.3	Auflagen, Anmerkungen.....	158
D8.4	Offene Punkte aus Begehungen	158
E	SACHVERSTÄNDIGENLISTE	I

Anmerkung: Um die Vollständigkeit, Richtigkeit und Nachvollziehbarkeit des gegenständlichen Gutachtens/der Gutachterlichen Stellungnahme/ der Prüfbescheinigung gewährleisten zu können, ist eine auszugsweise Vervielfältigung untersagt.

Die vorliegende Prüfbescheinigung gem. § 34b EisbG umfasst:

- **158** Seiten A4 – Prüfbescheinigung gem. §34b EisbG
- **005** Seiten A4 – Unterschriften der Sachverständigen
- **074** Seiten A4 – Anhang A – Beurteilung der Abweichungen vom Bauentwurf (Abweichungen/Modifikationen)

Anmerkung:

Gültigkeit des gegenständlichen Dokumentes

Das gegenständliche Dokument „**Prüfbescheinigung gem. §34b EisbG**“ vom **24. Februar 2021** (Prüfbescheinigung gem. §34b EisbG vom 24. Februar 2021 zum Projekt „Gänserndorf – Marchegg, ÖBB-Strecke 11501, km 32,250 bis km 48,15, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung, Inbetriebnahme 2020“), ist ausschließlich in Zusammenhang mit dem **Anhang A** (Anhang A - Begutachtung der Abweichungen (Modifikationen) - zur Prüfbescheinigung gem. §34b EisbG vom **24. Februar 2021** zu lesen und gültig.

Orthographie

Der Inhalt der gegenständlichen Prüfbescheinigung gemäß §34b bzw. das Ergebnis der Begutachtungen ist ungeachtet eventueller orthographischer Ungenauigkeiten bzw. Fehler (z.B. Rechtschreib-, Zeichensetzungs- und Tippfehler, etc.) zu sehen und zu werten.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

(auszugsweise)

Abs.	Absatz
AAV	Allgemeine-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung
AG	Auftraggeber
AM-VO	Arbeitsmittelverordnung
ASchG	ArbeitnehmerInnenschutzgesetz
AstV	Arbeitsstättenverordnung
AVO	Arbeitnehmerschutzverordnung
AVO Verkehr	Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr
BauKG	Bauarbeitenkoordinationsgesetz
BCT	BCT Bahnconsult Bewertungsges.m.b.H.
DOK-VO	Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente
EB	Eisenbahnrechtlicher Abschnitt
EZ	Einlagezahl
EisbAV	Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung
EisBBV	Eisenbahnbau- und betriebsverordnung
EisbG	Eisenbahngesetz 1957
EisbSV	Eisenbahnschutzvorschriften
EisbVO	Eisenbahnverordnung 2003
EisbKrV	Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012
idgF	in der gültigen Fassung
KennV	Kennzeichnungsverordnung
l.d.B.	links der Bahn
ÖBA	Örtliche Bauaufsicht
r.d.B.	rechts der Bahn
SiGe-Dok	Sicherheit und Gesundheitsschutzdokument
SV	Sachverständiger
UspA	Unterlage für spätere Arbeiten

ALLGEMEINES

Der Aufbau der Prüfbescheinigung gem. § 34b EisbG stellt sich wie folgt dar:

- Allgemeines
 - Zusammenfassung
 - Einleitung
 - Erfüllung der Voraussetzung gem. §31a EisbG
- A) Umfang, Grundlagen, Beurteilung
- B) Befund
- C) Gutachten
- D) Restarbeiten, Anmerkungen und Auflagen
- E) Sachverständigenliste

1. Zusammenfassung

Gegenstand der vorliegenden Prüfbescheinigung gem. §34b EisbG ist das Bauvorhaben:

ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg
km 32,250 bis km 48,156
Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung
Inbetriebnahme 2020

Die unter Punkt A2.1 angeführten Unterlagen zum Projekt „**Elektrifizierung & Streckenadaptierung Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 – km 48,156**“ wurden gem. §34b EisbG 1957 idgF aus Sicht der Fachgebiete:

- **01_Eisenbahnbautechnik**
- **02_Eisenbahnbetrieb**
- **03_Leit- und Sicherungstechnik**
- **04_Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz**
- **05_Konstruktiver Ingenieurbau**
- **06_Hochbau**
- **07_Geotechnik**
- **08_Wasserbautechnik**

geprüft und eine entsprechende Prüfbescheinigung gemäß §34b EisbG wurde verfasst.

1.1 Ergebnis der Begutachtung

Das Ergebnis der Begutachtung wird wie folgt zusammengefasst:

Aus Sicht der, für das gegenständliche Bauvorhaben relevanten, o.a. Fachgebiete wurde das gegenständliche Bauvorhaben genehmigungsgerecht ausgeführt.

Das gegenständliche Bauvorhaben ist in Bezug auf die zu prüfenden Fachgebiete in sich abgeschlossen und nach der Inbetriebnahme für sich alleine verkehrswirksam.

Folgender eisenbahnrechtlicher Baugenehmigungsbescheid wurde dabei berücksichtigt:

ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156

Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung

Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren
gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000

Bescheid des BMK (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie) – BMK – IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)

Geschäftszahl: **BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019** vom **11. März 2020**

In der vorliegenden Prüfbescheinigung gem. §34b EisbG wurden seitens der gemäß §31a EisbG befugten Sachverständigen, aus Sicht der angeführten Fachgebiete, jene Prüfungen durchgeführt, die geeignet sind die Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit der genehmigungsgerechten und den relevanten ArbeitnehmerInnenschutz entsprechende Ausführung des Bauvorhabens zu bescheinigen.

Hinsichtlich der ArbeitnehmerInnenschutzbestimmungen wird festgehalten, dass die Bestimmungen des §6 AVO-Verkehr geprüft und positiv beurteilt wurden.

Die Betriebsbewilligungsfähigkeit kann auf Grundlage der erteilten Baugenehmigung „**ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung**“ (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019); vom **11. März 2020**, beurteilt und bestätigt werden.

Es besteht daher aus Sicht der gem. §31a EisbG qualifizierten Gutachter aufgrund der vorliegenden Ausführungs- und Anlagenprüfunterlagen sowie der von den gemäß §31a EisbG befugten Sachverständigen durchgeführten Prüfungen zum Nachweis der Einhaltung des §6 AVO-Verkehr gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung gemäß §34b EisbG 1957 i.d.g.F. kein Einwand.

1.2 Restarbeiten

Die vorliegende **Prüfbescheinigung gem. §34b EisbG** umfasst ausschließlich die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der **Prüfbescheinigung gem. §34b EisbG** fertig gestellten und prüfbaren Bauvorhabensbestandteile.

Die im Kapitel „D“ angeführten Restarbeiten konnten keiner Prüfung unterzogen werden.

Die noch nicht fertig gestellten bzw. nicht prüfbaren Restarbeiten werden unter Leitung einer nach §40 EisbG geführten Person bzw. einer der §40 Person gleichzuhaltenden Person, realisiert bzw. komplettiert.

Es kann davon ausgegangen werden, dass unter der Leitung einer gem. §40 EisbG verzeichneten Person bzw. einer der §40 Person gleichzuhaltenden Person, eine dem Bauentwurf konforme und dem ArbeitnehmerInnenschutz entsprechende Fertigstellung bzw. Realisierung der Restarbeiten und somit des Vorhabens zu erwarten ist.

Hinsichtlich der ArbeitnehmerInnenschutzbestimmungen wird festgehalten, dass die Bestimmungen des §6 AVO-Verkehr geprüft und positiv beurteilt wurden.

1.3 Abweichungen vom Bauentwurf (Modifikationen)

Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass einzelne Projektbestandteile abweichend von den Unterlagen des Antrages um Erteilung der Baugenehmigung ausgeführt wurden. Diese Modifikationen sind in der **Prüfbescheinigung gem. §34b EisbG** dokumentiert, wurden unter der Leitung einer gemäß §40 EisbG verzeichneten Person bzw. einer der §40 Person gemäß §40 Abs. 5 gleichzuhaltenden Person, durchgeführt und stellen gemessen an der Genehmigungslage lediglich unerhebliche Abweichungen in der Ausführung dar.

In Inhalt und Umfang stellen diese Abweichungen bezogen auf die Baugenehmigung vom **11. März 2020, „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019); nur unwesentliche und daher nicht genehmigungsrelevante Abweichungen von einzelnen in den der Baugenehmigung zugrunde gelegten Unterlagen dar, die im Rahmen des genehmigten Vorhabens, auf Grundlage der erteilten Genehmigung, ohne Erwirkung einer Änderungsgenehmigung gesetzt werden konnten.

Diese im Zuge der Bauherstellung durchgeführten Modifikationen entsprechen dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn sowie den Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz, haben keine Verbesserung der Gesamtleistung zur Folge gehabt und wurden - soweit erforderlich - im Einvernehmen mit betroffenen Dritten durchgeführt.

Die Betriebsbewilligungsfähigkeit kann auf Grundlage der erteilten Baugenehmigung vom **11. März 2020, „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“ (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019)** beurteilt und bestätigt werden.

Von den unterzeichnenden gemäß §31a qualifizierten Sachverständigen kann zudem bestätigt werden, dass die Identität des Bauvorhabens mit dem behördlich bewilligten Bauvorhaben auch unter Berücksichtigung der im Anhang A der Prüfbescheinigung beschriebenen Änderungen bzw. Modifikationen gewahrt bleibt.

Aus Sicht der Prüfer gem. §34b EisbG. besteht daher aufgrund der vorliegenden Ausführungs- und Anlagenprüfunterlagen sowie der von den gemäß §31a EisbG befugten Sachverständigen durchgeführten Prüfungen zum Nachweis der Einhaltung des §6 AVO-Verkehr gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung gemäß §34b EisbG 1957 i.d.g.F., kein Einwand.

2. Einleitung

Die **Prüfbescheinigung gem. §34b EIsbG** beinhaltet folgende relevante Fachgebiete:

- **01_Eisenbahnbautechnik**
- **02_Eisenbahnbetrieb**
- **03_Leit- und Sicherungstechnik**
- **04_Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz**
- **05_Konstruktiver Ingenieurbau**
- **06_Hochbau**
- **07_Geotechnik**
- **08_Wasserbautechnik**

In der vorliegenden Prüfbescheinigung gem. §34b EIsbG wurden seitens der gem. §31a EIsbG befugten Sachverständigen, aus Sicht der relevanten Fachgebiete, jene Begutachtungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen die Inbetriebnahme des gegenständlichen Bauvorhaben unter Berücksichtigung der unter Punkt D angeführten Auflagen, kein Einwand besteht.

2.1 Allgemeine Grundlagen

Gemäß §34 EIsbG 1957 i.d.g.F. bedarf die Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der Betriebsbewilligung, wenn für deren Bau oder Veränderung eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt wurde.

Die Betriebsbewilligung ist der abschließende Schritt im Genehmigungsregime des §34 EIsbG für alle Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen, für die eine Baugenehmigung erteilt wurde.

Die Erteilung der Betriebsbewilligung ist, gemäß §34b EIsbG, bei der Behörde zu beantragen.

Dem Antrag ist eine Prüfbescheinigung oder eine in Inhalt und Umfang gleichwertige Erklärung einer gem. §40 EibG verzeichneten Person beizuschließen, aus der ersichtlich sein muss, ob die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen.

Nach Maßgabe der §§93 und 94 ASchG sind in den Genehmigungsverfahren nach dem Eisenbahngesetz zur Erteilung einer Bau- oder Bauartgenehmigung für Vorhaben, die einer Betriebsbewilligung bedürfen, die Belange des Arbeitnehmerschutzes mitzubehandeln.

Folgender eisenbahnrechtlicher Baugenehmigungsbescheid wurde dabei berücksichtigt:

ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156

Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung

Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000

Bescheid des BMK (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) – BMK – IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)

Geschäftszahl: **BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019** vom **11. März 2020**

2.2 Beauftragung

Die **BCT Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H.** wurde am **18. November 2020** von der **ÖBB Infrastruktur AG** mit der Erstellung einer Prüfbescheinigung gemäß §34b beauftragt.

Auftragsschreiben vom 18. November 2020

- Projekt/Vorhaben: Gänserndorf – Marchegg (Elektrifizierung & Streckenadaptierung)
- Vergabegegenstand: §34b Prüfbescheinigung
- SAP-Belegnummer: 4300844428
- Kreditorennummer: 0000064916
- Abwicklungsnummer: G23241

3. Erfüllung der Voraussetzungen gem. §31a (2)

Die **ÖBB Infrastruktur AG** hat die **BCT Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H.** mit der Prüfbescheinigung gemäß §34b EibG beauftragt.

Für die Erstellung des Fachgutachtens wurden folgende Sachverständige beauftragt:

Fachgebiet	Beauftragter 1) Sachverständiger 2) Zeichnungsberechtigter/ Technischer Leiter 3) externer Sachverständiger	Voraussetzungen gem. §31a
§ 34b Begutachtung		
01_Eisenbahnbau- technik	BCT DI Volker HAVELEC 1)2)	Ziffer 2, Akkreditierte und Benannte Stelle
02_Eisenbahnbetrieb	BCT DI Dr. Dieter PICHLER 1)2)	BCT Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. Untere Viaduktgasse 2 1030 Wien Benannte Stelle für Interoperabilität: Kennnummer 1602 Akkreditierte Inspektionsstelle: Identifikations-Nr.234
03_Leit- und Sicherungstechnik	Ing. August ZIERL 3)	Ziffer 4, Technisches Büro Ziffer 5, Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger Zierl Engineering Services GmbH Ing. August Zierl Steigenteschgasse 154/4/1 1220 Wien
04_Energierversorgung 16,7Hz & 50Hz	BCT Ing. Jan FRITZ MSc 1)2)	Ziffer 2, Akkreditierte und Benannte Stelle
05_Konstruktiver Ingenieurbau	BCT DI Erwin PANI 1)2)	BCT Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. Untere Viaduktgasse 2 1030 Wien Benannte Stelle für Interoperabilität: Kennnummer 1602 Akkreditierte Inspektionsstelle: Identifikations-Nr.234
06_Hochbau	BCT DI Katharina TAUMBERGER 1)2)	
07_Geotechnik	BCT DI Dr. Birgit STRENN 1)2)	
08_Wasserbautechnik		

Gesamtgutachten	BCT Johanna RAMMER-WUTTE BA,MA ¹⁾ DI Dr. Dieter PICHLER ²⁾	Ziffer 2, Akkreditierte und Benannte Stelle BCT Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. Untere Viaduktgasse 2 1030 Wien Benannte Stelle für Interoperabilität: Kennnummer 1602 Akkreditierte Inspektionsstelle: Identifikations-Nr.234
------------------------	---	---

Anmerkung:

Gutachtenteil im Akkreditierten Bereich

4. Projektbeschreibung

Die vorliegende **Prüfbescheinigung gem. §34b EisbG** behandelt das Bauvorhaben:

ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg
km 32,250 bis km 48,156
Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung
Inbetriebnahme 2020

Bei der Prüfung wurde das §31a Gutachten sowie der Baugenehmigungsbescheid „**ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung**“ (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019); vom **11. März 2020** und die den §31a Gutachten zugrunde liegenden Bauentwürfe berücksichtigt.

4.1 Projektbestandteile

Die Genehmigung bezieht sich auf die Errichtung der in den Einreichunterlagen (Trassengenehmigungsunterlagen, Bauentwurf und Umweltverträglichkeitserklärung) angeführten Maßnahmen. Insbesondere ist von der Genehmigung umfasst:

4.1.1 Eisenbahnanlagen

- Bogenverbesserung der Trasse im Bereich der bestehenden Bögen
 - von km 36,839 bis km 38,209
 - von km 44,432 bis km 45,159
- Abtrag des Randbahnsteigs der Haltestelle Stripfing
- Bahnhof Oberweiden:
 - Abtrag der Gleise 2 und 5 inkl. Der Anschlussweichen
 - Errichtung eines neuen Randbahnsteigs im Bereich der Eisenbahnkreuzung bei km 40,384 rechts vom Gleis 1 ein mit einer Länge von 160 m und einer Höhe von 550 mm über SOK

- Neuerrichtung eines Randbahnsteiges neben Gleis 1
- Adaptierung der Sicherungsanlage
- Herstellen der Barrierefreiheit
- Neubau der Eisenbahnbrücke – Feldwegunterführung in km 32,740
- Neubau der Eisenbahnbrücke „Bahnstraße“ in km 33,728
- Neubau der Eisenbahnbrücke L3005.U1 in km 34,893
- Neubau der Eisenbahnbrücke – Feldwegunterführung in km 39,524
- Abtrag der Eisenbahnbrücke – Feldwegunterführung in km 39,743
Errichtung eines Wirtschaftsweges von km 39,524 bis km 40,063
- Neubau der Eisenbahnbrücke L3004 in km 40,063
- Auflassung des Gewölbes in km 33,475
- Auflassung des Durchlasses in km 42,606
- Technische Sicherung der
 - Eisenbahnkreuzung in km 35,969
 - Eisenbahnkreuzung in km 36,613
 - Eisenbahnkreuzung in km 37,767
 - Eisenbahnkreuzung in km 38,329
 - Eisenbahnkreuzung in km 42,232
 - Eisenbahnkreuzung in km 46,003
 - Eisenbahnkreuzung in km 46,458
 - Eisenbahnkreuzung in km 47,508
- Adaptierung der Sicherungsanlage der Eisenbahnkreuzung in km 40,384
- Elektrifizierung der Strecke von km 32,250 bis km 48,156
- Unterbausanierung
- Herstellen der Entwässerung in den Maßnahmenbereichen (Versickerung)
- Entwässerung des Randbahnsteiges im Bahnhof Oberweiden
- Entwässerung im Bereich der beiden Bogenverbesserungen (km 36,839 – km 38,209) und (km 44,432 – km 45,159) über seitlich angeordnete Versitzmulden

4.1.2 Nebenanlagen und Begleitmaßnahmen

- Abtrag der Straßenbrücke in Bahn-km 40,854
- Neuerrichtung der Straßenbrücke in Bahn-km 40,850
- Anpassung der Anschlussbereiche der Salmhoferstraße r.d.B. und der Wirtschaftswege l.d.B. an die neue Lage und Höhe der Brücke
- Ausbau des Wirtschaftsweges r.d.B. von km 37,767 – km 38,329 als Lückenschluss zum bestehenden Straßennetz
- Wiederherstellung unterbrochener Verkehrsanlagen
- Verlegung von bestehenden bahnfremden Einbauten
- Ökologische Ausgleichsmaßnahmen gemäß Erfordernis der Umweltverträglichkeitsprüfung

A UMFANG, GRUNDLAGEN, BEURTEILUNG

A1 Umfang der Prüfbescheinigung gem. §34b EisbG (Aufgabenstellung)

Der Umfang der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung richtet sich nach dem Umfang aller mit dem Projekt in Zusammenhang stehenden Einzelbaumaßnahmen, für die eine Baugenehmigung, nach Maßgabe der nachfolgenden Bescheide, erteilt wurden:

ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156

Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung

Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren
gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000

Bescheid des BMK (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie) – BMK – IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)

Geschäftszahl: **BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019** vom **11. März 2020**

A1.1 Restarbeiten & ausständige Prüfunterlagen

Aufgrund von unumstößlichen, betrieblichen Notwendigkeiten – terminlichen und wirtschaftlichen Zwängen – können die unter Kapitel „D“ angeführten Restarbeiten und Unterlagen erst während bzw. nach der Inbetriebnahme ausgeführt bzw. Dokumente vorgelegt werden.

Die vorliegende **Prüfbescheinigung gemäß §34b EisbG** umfasst die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der **Prüfbescheinigung gemäß §34b EisbG** fertig gestellten Bestandteile des Vorhabens bzw. vorgelegten Dokumente. Die im Kapitel „D“ angeführten Restarbeiten, Unterlagen und Maßnahmen sind, nachdem deren Realisierung erst später bzw. mit der Inbetriebnahme des Vorhabens erfolgt, in der vorliegenden **Prüfbescheinigung gemäß §34b EisbG** nicht erfasst.

Gänserndorf – Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Gesamtprüfbescheinigung gem. §34b EisebG
A UMFANG, GRUNDLAGEN; BEURTEILUNG
A1 – Umfang der Stellungnahme der Gutachter

Es kann davon ausgegangen werden, dass unter der Leitung einer gem. §40 EisebG verzeichneten Person bzw. einer der §40 Person gleichzuhaltenden Person, eine bescheidkonforme und dem ArbeitnehmerInnenschutz entsprechende Fertigstellung bzw. Realisierung der Restarbeiten und somit des Vorhabens zu erwarten ist.

Von den, gemäß §31a EisebG, befugten Sachverständigen kann die Übereinstimmung mit dem erteilten Baugenehmigungsbescheid **„ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019); vom **11. März 2020** und den Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes bestätigt werden.

A2 Grundlagen für die Begutachtung

Unterlagen, die die Grundlage des Befundes und der Begutachtung bilden (gültig für alle Fachbereiche):

- **§31a Gutachten inkl. entsprechender Bauentwurf (Einreichprojekt);**
„Gänserndorf-Marchegg, Elektrifizierung und Streckenadaptierung“ Einreichprojekt 2019 – Rev. 01; vom 29. Mai 2019; Ersteller: BCT, Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H.
- **Bescheid zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung;**
BMK (Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität Innovation und Technologie), GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019; „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf-Marchegg – km 32,250 bis km 48,156 – Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“; Umweltverträglichkeits-prüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000; vom 11. März 2020
- **Vorerklärung der zur Vertretung des Eisenbahnunternehmens bevollmächtigten Person,** vom 17.06.2020, gez. Ing. Christian **TRUMMER**
- **Leitungserklärung** vom 10. Dezember 2020, gez. Ing. Christian **TRUMMER**
- **Ausführungsunterlagen** (siehe Kapitel A2.1)
- **Anlageprüfunterlagen** (siehe Kapitel A2.1)
- **Firmenbestätigungen** (siehe Kapitel A2.1)
- **Begehung(en)** (wie in den Fachbereichen angeführt)
- **Bestandspläne** (wie in den Fachbereichen angeführt)
- **Modifikationspläne** (wie im Anhang „A“ angeführt)
- **Fachtechnische Übereinstimmungserklärung - §40 Erklärung (Leit & Sicherungstechnik)** vom 22. Jänner 2021, gez. Ing. Dieter Tod
- **Aktenvermerk – Überprüfung und Status der Oberleitungsanlagen für die Inbetriebnahme mit elektrischer Traktion** – vom 12. Dezember 2020, gez. §40-Person Ing. Herbert Karner
- **§40 Leitungserklärung Oberleitungsanlage** – vom 12. Dezember 2020, gez. §40-Person Ing. Herbert Karner

- **Konformitätserklärungen:**

- Konformitätserklärung des statisch-konstruktiven Planers (Bhf Oberweiden)
DI Eva **KÖLBL**, vom 20. November 2020
- Konformitätsbestätigung „Konstruktiver Ingenieurbau“, Planung IBBS ZT-GmbH
DI Bernhard **SCHWEIGHOFER**, vom 23. November 2020
- Konformitätsbestätigung Konstruktiver Ingenieurbau, Planung KMP ZT-GmbH
DI Bernd **SCHARITZER**, vom 23. November 2020
- Konformitätserklärung des Prüfengeieurs für das Fachgebiet Konstruktiver Ingenieurbau; ViLL Ziviltechniker
FH-Prof. DI Dr. Markus **VILL**, vom 27. November 2020
- Konformitätserklärung des Planers „Haltestelle Oberweiden“;
Zechner/Zechner Architecture
Arch. DI Christoph **ZECHNER**, vom 27. November 2020
- **Konformitätserklärung der ÖBA** (Örtlichen Bauaufsicht) – Metz & Partner,
vom 04. Dezember 2020
- **Konformitätserklärung, „Streckenplanung“** vom Planer Stoik&Partner.
vom 04. Dezember 2020

- **Ausführungsbestätigung der Bauausführenden Firma**, Arbeitsgemeinschaft
ÖBB Gänserndorf – Gebr. Haider – HABAU _ Haider & Co, vom 10. Dezember 2020,

- **ArbeitnehmerInnenschutzdokumente**

- **Unterlage für spätere Arbeiten lt. §8 BauKG**
PULSE Engineering GmbH, vom 10. Dezember 2020
- **Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument gem. §5
ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG)**
PULSE Engineering GmbH, vom 10. Dezember 2020
- **Explosionsschutzdokumente**
ÖBB Infra - für die Eisenbahnkreuzungen:
km 35,969, km 36,913, km 37,767, km 40,384, km 42,232, km 46,003 und
km 47,508 vom 19. November 2020

A2.1 Fachspezifische Unterlagen

A2.1.1 Eisenbahnbautechnik

Eisenbahnbautechnik

Nr.1	Nr. 2	Dokument Titel/Bauteil/Nr., etc.	Ersteller	Datum
01	01.02	§40 Leitungserklärung	ÖBB Infrastruktur AG Ing. Christian Trummer	10.12.2020
02	01.02	Konformitätserklärung für die Streckenplanung	Stoik&Partner GmbH	04.12.2020
03	01.03	Ausführungsbestätigung Streckenadaptierung Bau	ARGE ÖBB Gänserndorf Haider-HABAU-Haider	10.12.2020
04	01.03	Ausführungsbestätigung Wartekoje	SK Stahlbau GmbH	11.12.2020
05	01.03	Konformitätserklärung ÖBA für KI, Kabelwege und Unterbau	Metz&Partner Baumanagement ZT-GmbH	04.12.2020
06	01.03	Konformitätserklärung ÖBA für Streckenplanung	Metz & Partner	04.12.2020
07	01.03	Werksbescheinigung W751	WWG	01.07.2020
08	01.03	Werksbescheinigung W701	WWG	01.07.2020
09	01.04	Gl.1 km36,705-km38,353 Nachmessliste Höhe	ÖBB Infrastruktur AG	13.11.2020
10	01.04	Gl.1 km36,705-km38,353 Nachmessliste Richtung	ÖBB Infrastruktur AG	13.11.2020
11	01.04	Gl.1 km39,464-km40,946353 Nachmessliste Höhe	ÖBB Infrastruktur AG	13.11.2020
12	01.04	Gl.1 km39,464-km40,946 Nachmessliste Richtung	ÖBB Infrastruktur AG	13.11.2020
13	01.04	Gl.1 km39,464-km40,946353 Nachmessliste Höhe	ÖBB Infrastruktur AG	13.11.2020
14	01.04	Gl.1 km39,464-km40,946 Nachmessliste Richtung	ÖBB Infrastruktur AG	13.11.2020
15	01.04	Gl.3 km40,118-km40,837353 Nachmessliste Höhe	ÖBB Infrastruktur AG	21.10.2020
16	01.04	Gl.3 km40,118-km40,837 Nachmessliste Richtung	ÖBB Infrastruktur AG	21.10.2020
17	01.04	Verspannungsprotokolle Gleise 1, 3,	ÖBB Infrastruktur AG	24. – 27.11.2020
18	01.04	Nachmessliste Richtung Nachmessliste Höhe	ÖBB Infrastruktur AG	13.11.2020
19	01.04	iWeichenrevision – Weicheninspektionsblatt Weichen 701, 751	ÖBB Infrastruktur AG	17.11.2020
20	01.04	BF Oberweiden Gleis 1 km 40.140-40.820	Robel Baumaschinen GmbH	-
21	01.04	BF Oberweiden Gleis 3 km 40.140-40.820	Robel Baumaschinen GmbH	-

Gänserndorf – Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Gesamtprüfbescheinigung gem. §34b EISbG
A – Umfang, Grundlage, Beurteilung
A2 – Grundlagen für die Begutachtung

22	01.04	Oberweiden-Marchegg Gleis 1 km 40.880-40.958	Robel Baumaschinen GmbH	-
23	01.04	Oberweiden-Marchegg Gleis 1km 44.400-45.170	Robel Baumaschinen GmbH	-
24	01.04	Weikendorf-Oberweiden Gleis 1 km 36.807-37.773	Robel Baumaschinen GmbH	-
25	01.04	Weikendorf-Oberweiden Gleis 1 km 37.783-38.233	Robel Baumaschinen GmbH	-
26	01.04	Weikendorf-Oberweiden Gleis 1 km 39.513-40.103	Robel Baumaschinen GmbH	-
27	01.05	Nachmessliste Bahnsteig Oberweiden	ÖBB Infrastruktur AG	01.12.2020
28	01.07	Auszug iOberbau – Bf Oberweiden Gl. 1 u. 3	ÖBB Infrastruktur AG	21.01.2021
29	01.07	Auszug iOberbau – Gänserndorf - Oberweiden	ÖBB Infrastruktur AG	21.01.2021
30	01.07	Auszug iOberbau – Oberweiden Marchegg	ÖBB Infrastruktur AG	21.01.2021

Nr.1: durchlaufende Nummer des Dokumentes

Nr.2: Nummer aus der Unterlagenanforderungsliste vom 13. Oktober 2020

A2.1.2 Eisenbahnbetrieb

Eisenbahnbetrieb

Nr.1	Nr. 2	Dokument Titel/Bauteil/Nr., etc.	Ersteller	Datum
01	02.01	§40 Leitungserklärung	ÖBB Infrastruktur AG Ing. Christian Trummer	10.12.2020
02	02.02	ZT-Bestätigung/Konformitätsbestätigung(en) - Planer	Stoik&Partner GmbH	04.12.2020
03	02.03	ÖBA Erklärung(en)/Ausführungsbestätigung ausf. Firma	Metz & Partner	04.12.2020
04	02.04	Betriebsstellenbeschreibungen – Bsb (inklusive Lageskizzen als Beilagen Bsb) Bahnhöfe Gänserndorf, Oberweiden und Marchegg	ÖBB- Infrastruktur AG-GB Betrieb	13.12.2020
05	02.05	Notfallmappen (inklusive Einlagen), Bahnhöfe Gänserndorf, Oberweiden und Marchegg	ÖBB- Infrastruktur AG-GB Betrieb	13.12.2020
06	02.06	Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG-Strecke 11501 Gänserndorf - Marchegg)	ÖBB- Infrastruktur AG-GB Betrieb	05.11.2020
07	02.07	Streckenliste (VzG-Strecke 11501 Gänserndorf - Marchegg)		22.12.2020
08	02.08	Aktuelle sicherungstechnische Unterlagen (z.B. Lagepläne, Signaltabellen, Weichentabellen)		07.12.2020
09	02.09	Oberleitung: OL - Übersichtsschaltbilder		12.12.2020

Nr.1: durchlaufende Nummer des Dokumentes

Nr.2: Nummer aus der Unterlagenanforderungsliste vom 13. Oktober 2020

A2.1.3 Leit- und Sicherungstechnik

Leit- und Sicherungstechnik

Nr.1	Nr. 2	Dokument Titel/Bauteil/Nr., etc.	Ersteller	Datum
01	03.01	§40 Leitungserklärung, Fachtechnische Übereinstimmungserklärung	ÖBB Infrastruktur, GB SAE, Ing. Dieter Tod	22.01.2021
02	03.02	Aktuelle sicherungstechnische Unterlagen (z.B. Lageplan 145.070 L2 Gänserndorf, 145.070 L3 Oberweiden, 147.050 L Marchegg, Signaltabelle, Weichentabelle; Zugstraßentabelle)	ÖBB Infrastruktur, GB SAE	07.12.2020
03	03.03	Erklärung der ausführenden Firmen über die plan-, sach- und fachgemäßen Ausführung des Bauvorhabens	Siemens Zelisko	30.08.2020 02.12.2020
04	03.04	Freigabeschreiben über die eingesetzte Software und die Zusatzkomponenten (Siemens)	Siemens	20.07.2020
05	03.05	Prüfbefund/Inspektionsbericht	TÜV SÜD Rail GmbH	03.09.2020
06	03.06	Erklärung des Betriebsmanagers über die Auflage der geänderten betrieblichen Unterlagen (z.B.: geänderte Betriebsstellen- beschreibung), sowie über die erfolgte Schulung der beteiligten MitarbeiterInnen hinsichtlich der geänderten Betriebsverhältnisse und der betrieblichen Unterlagen	ÖBB Infrastruktur GB N, BM	09.12.2020
07	03.07	Bestätigung des Anlagenmanagers LS über die durchgeführte Evaluierung des Arbeitsplatzes gem. Anforderungen ArbeitnehmerInnen- schutzgesetz (ASchG) und, dass alle betroffenen Mitarbeiter über die neue Anlage bezüglich Servicierung, Entstörung und Anlagendokumentation in Kenntnis gesetzt wurden	ÖBB SAE FKO ASC Floridsdorf, Michael Baumann	12.12.2020
08	03.08	Funktionsbestätigung und Prüfbefund durch den Prüftechniker	ÖBB Infrastruktur AG, GB SAE, Ing. Josef Umgeher	30.8.2020 11.12.2020
09	03.09	Prüfbefund der Abnahmeprüfung gem. §38 Abs. 1 EISbAV über die neuen und geänderten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen in Gänserndorf und EAR Oberweiden	ÖBB Infrastruktur AG, GB SAE, Ing. Josef Umgeher	30.8.2020 11.12.2020

Gänserndorf – Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Gesamtprüfbescheinigung gem. §34b EibG
A – Umfang, Grundlage, Beurteilung
A2 – Grundlagen für die Begutachtung

10	03.10	Anlagensicherheitsnachweis Anlagenrealisierung und Änderungsbericht	Siemens Siemens	20.08.2020 10.12.2020
11		Unterlage für spätere Arbeiten – nachgeführt/aktuell	Pulse Engineering GmbH	10.12.2020
12		SiGe-Dokument- nachgeführt/aktuell	Pulse Engineering GmbH	- 10.12.2020
13		VEXAT – nachgeführt/aktuell	ÖBB Infrastruktur, SAE, Ing. Dieter Tod	19.11.2020
14		Befund und Gutachten in Anlehnung an 34b EibG idgF über die Übereinstimmung zwischen dem RBUET-Oe- Konfigurationsblatt der Fa. Zelisko und den Vorgaben der ÖBB Infrastruktur AG für 7 EKSA	DPB Rail Infra Service GmbH	07.10.2020
15		Technischer Bericht Leit- und Sicherungstechnik	ÖBB Infrastruktur, SAE, Ing. Dieter Tod	01.12.2020
16		Funktionsbestätigung für EKSA (Zelisko)	Zelisko	02.12.2020
17		§40 Leitungserklärung	ÖBB Infrastruktur AG Ing. Christian Trummer	10.12.2020

Nr.1: durchlaufende Nummer des Dokumentes

Nr.2: Nummer aus der Unterlagenanforderungsliste vom 13. Oktober 2020

A2.1.4 Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz

Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz

Nr.1	Nr. 2	Dokument Titel/Bauteil/Nr., etc.	Ersteller	Datum
01	I.04	Unterlage für spätere Arbeiten	Pulse Engineering GmbH	10.12.2020
02	I.05	Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument	Pulse Engineering GmbH	10.12.2020
03	04.01	§40 Leitungserklärung (Ing. Trummer)	ÖBB Infrastruktur AG (Ing. Christian Trummer)	10.12.2020
04		Erklärung der §40 Person - Aktenvermerk, Überprüfung und Status der Oberleitungsanlagen für die Inbetriebnahme mit elektrischer Traktion	ÖBB Infrastruktur AG (Ing. Herbert Karner)	12.12.2020
05	04.02	Messbericht / Messschrieb der MTW Abnahmefahrt	OFFEN Noch vorzulegen	
06	04.03	OL-Lagepläne	ÖBB Infrastruktur AG	2020
07	04.03	OL- Querschnitte	ÖBB Infrastruktur AG	2019-2020
08	04.04	Abnahmeprotokolle	ÖBB Infrastruktur AG	11.12.2020
09	04.05	Mastverzeichnis	ÖBB Infrastruktur AG	09.07.2020
10	04.05	Kettenwerksverzeichnis	ÖBB Infrastruktur AG	03.10.2020
11	04.06	Oberleitungsschaltbilder, Gänserndorf, Oberweiden, Marchegg	ÖBB Infrastruktur AG	12.12.2020
12	04.07	Sach- und Fachgemäße Ausführungsbestätigungen	EQOS Energie	11.12.2020
13	04.07	Sach- und Fachgemäße Ausführungsbestätigungen	SPL Powerlines Austria GmbH & Co KG	09.12.2020
14	04.08	Prüfprotokoll Blitzschutz Oberweiden	Kransteiner GmbH	20.11.2020
15	04.08	ÖBA Protokoll	Metz und Partner	04.12.2020
16	04.08	Anlagenbuch Bf. Oberweiden	ÖBB Infrastruktur AG	11.12.2020
17	04.08	Beleuchtungsstärkemessung Bf. Oberweiden	EMC Elektro-management und Construction GmbH	11.08.2020
18	04.09	Aktuelle Elektrotechnikpläne	ÖBB Infrastruktur AG	10.12.2020
19	04.10	Bewehrungsabnahmen Prüfprotokoll Nr. 01-05 Eisenbahnbrücke Feldwegunterführung Bahn-km 32,740	ÖBA und ÖBB - Infrastruktur GmbH	18.08.2020 bis 16.09.2020
20	04.10	Bewehrungsabnahmen Prüfprotokoll Nr. 01-07 Eisenbahnbrücke „Bahnstraße“ Bahn-km 33,728	ÖBA und ÖBB - Infrastruktur GmbH	03.08.2020 bis 15.10.2020
21	04.10	Bewehrungsabnahmen Prüfprotokoll Nr. 01-07	ÖBA und ÖBB - Infrastruktur GmbH	24.07.2020 bis

Gänserndorf – Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Gesamtprüfbescheinigung gem. §34b EISbG
A – Umfang, Grundlage, Beurteilung
A2 – Grundlagen für die Begutachtung

		Eisenbahnbrücke L3005 Bahn-km 34,893		15.10.2020
22	04.10	Bewehrungsabnahmen Prüfprotokoll Nr. 01-04 Eisenbahnbrücke Feldwegunterführung Bahn-km 39,524	ÖBA und ÖBB - Infrastruktur GmbH	28.07.2020 bis 20.08.2020
23	04.10	Bewehrungsabnahmen Prüfprotokoll Nr. 01-12 Eisenbahnbrücke L3004 Bahn-km 40,063	ÖBA und ÖBB - Infrastruktur GmbH	07.08.2020 bis 30.11.2020
24	04.10	Bewehrungsabnahmen Prüfprotokoll Nr. 01-10 Straßenbrücke Bahn-km 40,850	ÖBA und ÖBB - Infrastruktur GmbH	29.07.2020 bis 23.10.2020
25	04.11	Betriebsstellenbeschreibung	ÖBB Infrastruktur AG	13.12.2020
26	04.12	Prüfbefund gem. §38 EISbV	Inspektionsstelle der ÖBB Infrastruktur AG	12.12.2020

Nr.1: durchlaufende Nummer des Dokumentes

Nr.2: Nummer aus der Unterlagenanforderungsliste vom 13. Oktober 2020

A2.1.5 Konstruktiver Ingenieurbau

Konstruktiver Ingenieurbau

Nr.1	Nr. 2	Dokument Titel/Bauteil/Nr., etc.	Ersteller	Datum
01	05.01	Vorerklärung der zur Vertretung des Eisenbahnunternehmens bevollmächtigten Person	ÖBB-Infrastruktur GmbH, Ing. Christian Trummer	17.06.2020
02	05.02	Konformitätsbestätigung Planer	KMP ZT-GmbH	23.11.2020
03	05.02	Konformitätsbestätigung Planer	ibbs ZT-GmbH	23.11.2020
04	05.02	Konformitätsbestätigung Planer	Dipl.-Ing. Eva Kölbl	20.11.2020
05	05.03	ÖBA Erklärung	Metz & Partner	04.12.2020
06	05.03	Ausführungsbestätigung Streckenadaptierung Bau	ARGE ÖBB Gänserndorf Haider-HABAU-Haider	10.12.2020
07	05.04	Konformitätsbestätigung Prüfer	Prof. Dipl.-Ing. Dr. Markus Vill	27.11.2020
08	05.05	Bewehrungsabnahmen Prüfprotokoll Nr. 01-05 Eisenbahnbrücke Feldwegunterführung Bahn-km 32,740	ÖBA und ÖBB - Infrastruktur GmbH	18.08.2020 bis 16.09.2020
09	05.05	Bewehrungsabnahmen Prüfprotokoll Nr. 01-07 Eisenbahnbrücke „Bahnstraße“ Bahn-km 33,728	ÖBA und ÖBB - Infrastruktur GmbH	03.08.2020 bis 15.10.2020
10	05.05	Bewehrungsabnahmen Prüfprotokoll Nr. 01-07 Eisenbahnbrücke L3005 Bahn-km 34,893	ÖBA und ÖBB - Infrastruktur GmbH	24.07.2020 bis 15.10.2020
11	05.05	Bewehrungsabnahmen Prüfprotokoll Nr. 01-04 Eisenbahnbrücke Feldwegunterführung Bahn-km 39,524	ÖBA und ÖBB - Infrastruktur GmbH	28.07.2020 bis 20.08.2020
12	05.05	Bewehrungsabnahmen Prüfprotokoll Nr. 01-12 Eisenbahnbrücke L3004 Bahn-km 40,063	ÖBA und ÖBB - Infrastruktur GmbH	07.08.2020 bis 30.11.2020
13	05.05	Bewehrungsabnahmen Prüfprotokoll Nr. 01-10 Straßenbrücke Bahn-km 40,850	ÖBA und ÖBB - Infrastruktur GmbH	29.07.2020 bis 23.10.2020
14	05.06	Protokoll Baugrundabnahmen Nr. 01+02, Eisenbahnbrücke Feldwegunterführung Bahn-km 32,740	ÖBA und ÖBB - Infrastruktur GmbH	27.07.2020 29.09.2020
15	05.06	Protokoll Baugrundabnahmen Nr. 01, Eisenbahnbrücke „Bahnstraße“ Bahn-km 33,728	ÖBA und ÖBB - Infrastruktur GmbH	10.08.2020
16	05.06	Protokoll Baugrundabnahmen Nr. 01, Eisenbahnbrücke L3005 Bahn-km 34,893	ÖBA und ÖBB - Infrastruktur GmbH	31.07.2020

Gänserndorf – Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Gesamtprüfbescheinigung gem. §34b EISbG
A – Umfang, Grundlage, Beurteilung
A2 – Grundlagen für die Begutachtung

17	05.06	Protokoll Baugrundabnahmen Nr. 01, Eisenbahnbrücke Feldwegunterführung Bahn-km 39,524	ÖBA und ÖBB - Infrastruktur GmbH	15.07.2020
18	05.06	Protokoll Baugrundabnahmen Nr. 01+02, Eisenbahnbrücke L3004 Bahn-km 40,063	ÖBA und ÖBB - Infrastruktur GmbH	27.07.2020 05.08.2020
19	05.06	Protokoll Baugrundabnahmen Nr. Protokoll Nr. 01-03 Straßenbrücke Bahn-km 40,850	ÖBA und ÖBB - Infrastruktur GmbH	24.07.2020 bis 10.09.2020
20	05.06	Geotechnischer Abschlussbericht	BGG Consult ZT- GmbH	14.12.2020
21	05.07	Prüfprotokoll – Betonprüfung: Identitätsprüfung B 20071-4 Betonorte: C30/37/F45/GK22/B3/PB/RS/BL Eisenbahnbrücke Feldwegunter- führung Bahn-km 32,740	TU Wien smart minerals	18.09.2020
22	05.07	Prüfprotokoll – Betonprüfung: Identitätsprüfung B 20071-15 Betonorte: C30/37/F52/GK22/B5/SB/RS/BL Eisenbahnbrücke „Bahnstraße“ Bahn-km 33,728	TU Wien smart minerals	06.11.2020
23	05.07	Prüfprotokoll – Betonprüfung: Identitätsprüfung B 20071-8 Betonorte: C35/45/F45/GK22/B3/SB/BL Eisenbahnbrücke „Bahnstraße“ Bahn-km 33,728	TU Wien smart minerals	19.10.2020
24	05.07	Prüfprotokoll – Betonprüfung: Identitätsprüfung B 20071-12 Betonorte: C35/45/F45/GK22/B3/RS/SB/BL Eisenbahnbrücke L3005 Bahn-km 34,893	TU Wien smart minerals	19.11.2020
25	05.07	Prüfprotokoll – Betonprüfung: Identitätsprüfung B 20071-5 Betonorte: C30/37/F45/GK22/B3/PB/RS/BL Eisenbahnbrücke Feldwegunterführung Bahn-km 39,524	TU Wien smart minerals	18.09.2020
26	05.07	Prüfprotokoll – Betonprüfung: Identitätsprüfung B 20071-3 Betonorte: C30/37/F45/GK22/B5/SB/BL Eisenbahnbrücke L3004 Bahn-km 40,063	TU Wien smart minerals	08.10.2020
27	05.07	Prüfprotokoll – Betonprüfung: Identitätsprüfung B 20071-7 Betonorte: C30/37/F45/GK22/B5/SB/RS/BL Eisenbahnbrücke L3004 Bahn-km 40,063	TU Wien smart minerals	12.10.2020

Gänserndorf – Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Gesamtprüfbescheinigung gem. §34b EISbG
A – Umfang, Grundlage, Beurteilung
A2 – Grundlagen für die Begutachtung

28	05.07	Prüfprotokoll – Betonprüfung: Identitätsprüfung B 20071-2 Betonsorte: C30/37/F45/GK16/B3/PB/SB/BL Straßenbrücke Bahn-km 40,850	TU Wien smart minerals	14.09.2020
29	05.07	Prüfprotokoll – Betonprüfung: Identitätsprüfung B 20071-14 Betonsorte: C30/37/F45/GK22/B3/RS/BL Straßenbrücke Bahn-km 40,850	TU Wien smart minerals	06.11.2020
30	05.07	Prüfprotokoll – Betonprüfung: Identitätsprüfung B 20071-17 Betonsorte: C25/30/F45/GK22/B7/SB/RS/BL Straßenbrücke Bahn-km 40,850	TU Wien smart minerals	01.12.2020
31	05.08	Lagerdatenblätter mit Einbauprotokollen Eisenbahnbrücke „Bahnstraße“ in Bahn-km 33,728	Haider & Co Hoch- und Tiefbau GmbH	20.10.2020
32	05.08	Lagerdatenblätter mit Einbauprotokollen Eisenbahnbrücke L3005 in Bahn- km 34,893	Haider & Co Hoch- und Tiefbau GmbH	23.10.2020
33	05.09	Protokoll Probelastung Brücken Triebfahrzeugreihe 2016.001 ff Eisenbahnbrücke „Bahnstraße“ in Bahn-km 33,728	Metz & Partner	13.11.2020
34	05.09	Prot. Belastungsprobe Brücken Triebfahrzeugreihe 2016.001 ff Eisenbahnbrücke L3005 in Bahn- km 34,893	Metz & Partner	13.11.2020
35	05.10	Bericht Korrosionsschutz Güteprüfungen Nr. 1 bis 8 für Tragwerke Bahn-km 33,728 und Bahn-km 34,893	Niehsner GmbH	11.08.2020 bis 27.08.2020
36	05.11	Mikropfahlprotokoll Nr. 05-07 Eisenbahnbrücke „Bahnstraße“ in Bahn-km 33,728	Keller Grundbau	20.07.2020 bis 22.07.2020
37	05.11	Mikropfahlprotokoll Nr. 01-04 Eisenbahnbrücke L3005 in Bahn- km 34,893	Keller Grundbau	13.07.2020 bis 16.07.2020
38	05.13	Unterlage für spätere Arbeiten	PULSE Engineering GmbH	24.11.2020
39	05.14	SiGe-Dokument	PULSE Engineering GmbH	24.11.2020
40	05.15	Vexat-Dokumente Bhf. Oberweiden	ÖBB-Infrastruktur GmbH, Christian Behofcsith	20.11.2020
		§40 Leitungserklärung	ÖBB Infrastruktur AG Ing. Christian Trummer	10.12.2020

Nr.1: durchlaufende Nummer des Dokumentes

Nr.2: Nummer aus der Unterlagenanforderungsliste vom 13. Oktober 2020

A2.1.6 Hochbau

Hochbau

Nr.1	Nr. 2	Dokument Titel/Bauteil/Nr., etc.	Ersteller	Datum
01	06.01	§40 Leitungserklärung	ÖBB Infrastruktur AG Ing. Christian Trummer	10.12.2020
02	06.02	Bestandspläne inkl. Inhalt der Modifikationen (rot,gelb,grau-Darstellung EGM-BB-0000-HB-02-2001-00_Bf-Oberweiden_BST-Lageplan	Zechner & Zechner ZT GmbH	11/2020
03	06.03	Konformitätserklärung des Hochbauplaners	Zechner & Zechner ZT GmbH	27.11.2020
04	06.04	<u>Tragende und nichttragende Konstruktion</u> <ul style="list-style-type: none"> • Atteste • Leistungserklärung 	Einbaubestätigung der Fa. SK Stahlbau GmbH	22.01.2021
05	06.05	<u>Dach:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Atteste • Leistungserklärung 	CE-Datenblatt der Fa. fdt Flachdach-technologie	22.01.2021
06	06.06	<u>Boden:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Leistungserklärung Prüfbericht über die Ermittlung des Gleitreibungskoeffizienten gem. ÖNORM Z 1261 der Materialprüfanstalt Hartl (...) Prüfbericht über die Messtechnische Ermittlung des LRV-Wertes an verschiedenen Oberflächen im trockenen und nassen Zustand Prüfbericht über die Messtechnische Ermittlung des LRV-Wertes an verschiedenen Oberflächen im trockenen Zustand	Materialprüfanstalt Hartl MA 39, Prüf-, Überwachungs- und Zertifizierungsanstalt der Stadt Wien MA 39, Prüf-, Überwachungs- und Zertifizierungsanstalt der Stadt Wien	10.09.2020 15.01.2016 07.08.2017
07	06.07	<u>Glaskonstruktionen:</u> Leistungserklärung 23058-152-20610 für Verbundsicherheitsglas BF Oberweiden Glaseinhausung Wartekoje - Glasstatik <ul style="list-style-type: none"> • Bestätigung der Glaskennzeichnung 	Gasperlmaier Dipl. Ing. Eva Kölbl	14.04.2020 08.06.2020 19.02.2021
08	06.08	<u>Geländer/Absturzsicherungen:</u> <ul style="list-style-type: none"> • Einbaubestätigungen Nachweis Horizontallasten Statische Berechnung Geländer Steher BF Oberweiden	Per-Mail ÖBB (Matausch)	24.02.2021

Gänserndorf – Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Gesamtprüfbescheinigung gem. §34b EISbG
A – Umfang, Grundlage, Beurteilung
A2 – Grundlagen für die Begutachtung

			k.A.	10.11.2020
09	06.09	<u>Absturzsicherungen (Dach):</u> <ul style="list-style-type: none"> • Abnahmeprüfung • Einbaubestätigung 	Montageprotokoll der Fa. Innocente Ges.m.b.H	15.12.2020
10	06.11	Unterlage für spätere Arbeiten – nachgeführt/aktuell	PULSE Engineering GmbH	10.12.2020
11	06.12	SiGe-Dokument (inklusive Arbeitsplatzevaluierungen, so vorhanden!) – nachgeführt/aktuell	PULSE Engineering GmbH	10.12.2020
12		Ausführungsbestätigung Streckenadaptierung Bau	ARGE ÖBB Gänserndorf Haider-HABAU-Haider	10.12.2020
13	06.01	Zustimmungserklärung zur Begleitung des Bauvorhabens Fachgebiet: Hochbau	ÖBB Infrastruktur AG Ing. Herbert Bräuer	28.08.2020

Nr.1: durchlaufende Nummer des Dokumentes

Nr.2: Nummer aus der Unterlagenanforderungsliste vom 13. Oktober 2020

A2.1.7 Geotechnik

Geotechnik

Nr.1	Nr.2	Dokument Titel/Bauteil/Nr., etc.	Ersteller	Datum
01	01	§40 Leitungserklärung	ÖBB Infrastruktur AG Ing. Christian Trummer	10.12.2020
02	02	Geotechnische Begleitung (Dokumentation), Geotechnischer Abschlussbericht	BGG Consult ZT GmbH	14.12.2020
03	03	Modifikationen, Abweichungen bei der Ausführung gegenüber der Einreichung (Technischer Bericht und planliche Darstellung) Eisenbahnbrücke km 32,740: • Bauwerksplan : BAS013-BP2-0001KI- 02-2001-B02 Eisenbahnbrücke km 33,728 • Bauwerksplan: BAS013-BP2-0004KI- 02-2001-B04 Eisenbahnbrücke km 34,893 • Bauwerksplan: BAS013-BP2-0005KI- 02-2001-B01 Eisenbahnbrücke km 39,524 • Bauwerksplan : BAS013-BP2-0006KI- 02-2001-B01 Eisenbahnbrücke km 40,063 • EGM-BP-0008KI-02-0201-00 Eisenbahnbrücke ü. L3004 km 40.063 – Bauwerksplan Eisenbahnbrücke km 40,850 • EGM-BP-0009KI-02-0201-00 Gemeindestraßenüberführung km 40,850 - Bauwerksplan	IBBS ZT GmbH IBBS ZT GmbH IBBS ZT GmbH IBBS ZT GmbH KMP ZT GmbH KMP ZT GmbH	27.11.2020 27.11.2020 27.11.2020 27.11.2020 27.11.2020 27.11.2020
04	04	Schichten (Schüttlagen) und Gleise Höhenabnahmen (geodätisch) GM_0704_km36,854_38,204_BV1_ HÖHEN_OTs GM_0704_km36,854_38,204_BV1_HÖHE N_UntereTS GM_0704_km36,854_38,204_BV1_HÖHE N_UP GM_0704_km39,557_40,107_Vorbahnhof _HÖHEN_OTs GM_0704_km39,557_40,107_Vorbahnhof _HÖHEN_UntereTS GM_0704_km39,557_40,107_Vorbahnhof _HÖHEN_UP GM_0704_km40,157_40,858_Bahnhof_H	ÖBB Infrastruktur AG	 02.10.2020 02.10.2020 05.10.2020 20.10.2020 19.10.2020 19.10.2020 14.10.2020

Gänserndorf – Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Gesamtprüfbescheinigung gem. §34b EISbG
A – Umfang, Grundlage, Beurteilung
A2 – Grundlagen für die Begutachtung

		ÖHEN_OTS		
		GM_0704_km40,157_40,858_Bahnhof_H ÖHEN_UP		06.10.2020
		GM_0704_km44,458_45,157_BV2_HÖHE N_OTS		22.10.2020
		GM_0704_km44,458_45,157_BV2_HÖHE N_UntereTS		21.10.2020
		GM_0704_km44,458_45,157_BV2_HÖHE N_UP		15.10.2020
05	05	Verdichtungskontrollen	BGG Consult ZT-GmbH	
		GM_0705_20200727_GM-007- Gänserndorf-Marchegg EK km 36,000 und km 37,750_Baustellenbesuch230720		27.07.2020
		GM_0705_20200917_GM-013- Gänserndorf-Marchegg Brücke km 40850_ Hinterfüllung		17.09.2020
		GM_0705_20200929_GM-016- Gänserndorf-Marchegg Baustellenbesuch		24.09.2020
		GM_0705_20201006_GM-017- Gänserndorf-Marchegg Baustellenbesuch		02.10.2020
		GM_0705_20201008_GM-018- Gänserndorf-Marchegg Brücke km 40850 & Gasleitungen Hinter.		08.10.2020
		GM_0705_20201019_GM-019- Gänserndorf-Marchegg Baustellenbesuch		08.10.2020
		GM_0705_20201027_GM-022- Gänserndorf-Marchegg Baustellenbesuch		19.10.2020
		GM_0705_20201027_GM-023- Gänserndorf-Marchegg Brücke km 40850 HF L3004_UP		27.10.2020
		GM_0705_20201027_GM-024- Gänserndorf-Marchegg Baustellenbesuch		22.10.2020
07	07	Unterlage für spätere Arbeiten – nachgeführt/aktuell EGM-BB-0000SP-00-1004-00	PGM- Werner Consult	27.11.2020
08	08	SiGe-Dokument (inklusive Arbeitsplatzevaluierungen) – nachgeführt/aktuell EGM-BB-0000SP-00-1003-00	PGM- Werner Consult	27.11.2020

Nr.1: durchlaufende Nummer des Dokumentes

Nr.2: Nummer aus der Unterlagenanforderungsliste vom 13. Oktober 2020

A2.1.8 Wasserbautechnik

Wasserbautechnik

Nr.1	Nr. 2	Dokument Titel/Bauteil/Nr., etc.	Ersteller	Datum
01	01	§40 Leitungserklärung	ÖBB Infrastruktur AG Ing. Christian Trummer	10.12.2020
02	02	Technische Beschreibung der Entwässerungsmaßnahmen mit allfälligen Änderungen/Modifikationen • Technischer Bericht der geringfügigen Abweichungen Verkehrsprojekt	Stoik ZT	17.02.2020
03	03	Planliche Darstellungen der Entwässerungseinrichtungen mit allfälligen Änderungen / Modifikationen Eisenbahnbrücke km 33,728 • Bauwerksplan: BAS013-BP2-0004KI-02-2001-B04 Eisenbahnbrücke km 34,893 • Bauwerksplan: BAS013-BP2-0005KI-02-2001-B01 Durchlass km 42,606: • Ansichtsbilder_Str_1151_Km_42,606_KDL_Betonplatte.pdf • BAS013-AF2-0010KI-02-0201_Bauwerksplan.pdf	IBBS ZT GmbH IBBS ZT GmbH KMP KMP	27.11.2020 27.11.2020 12.03.2018 01.07.2020
04	04	Regelquerschnitte zu den Entwässerungseinrichtungen	Stoik ZT	06.07.2020
05	05	Dichtheitsatteste der Abwasserleitungen und Schächte Bestätigung über den ordnungsgemäßen Anschluss der RW Leitungen und Schächte	ARGE ÖBB Gänserndorf	10.12.2020
06	06	Bestätigung über den fachgerechten Anschluss an die Versickerungseinrichtungen	ARGE ÖBB Gänserndorf	10.12.2020
07	07	Geotechnischer Abschlussbericht	BGG Consult ZT GmbH	14.12.2020
08	08	Unterlage für spätere Arbeiten – nachgeführt/aktuell EGM-BB-0000SP-00-1004-00	PGM- Werner Consult	27.11.2020
09	09	SiGe-Dokument (inklusive – Arbeitsplatzevaluierungen) nachgeführt/aktuell EGM-BB-0000SP-00-1003-00	PGM- Werner Consult	27.11.2020
10	10	Übereinkommen Ableitung Brücken- entwässerung L3005	Mail NÖ Straßenbauabteilung 3, Wolkersdorf	26.11.2020

Nr.1: durchlaufende Nummer des Dokumentes

Nr.2: Nummer aus der Unterlagenanforderungsliste vom 13. Oktober 2020

A2.2 Unterlagenaufbewahrung

Die der Prüfbescheinigung zugrunde liegenden Unterlagen können unter folgender Adresse durch die Behörde eingesehen werden:

A2.2.1 Bis zur Betriebsbewilligung

ÖBB Infrastruktur AG

Praterstern 3

1020 Wien

Kontaktperson: Hr. DI Peter **MATAUSCH**

A2.2.2 Auf Bestandsdauer

ÖBB Infrastruktur AG

Praterstern 3

1020 Wien

Kontaktperson: Hr. DI Peter **MATAUSCH**

A3 Weitere Grundlagen für die Prüfung

Für die Begutachtung wurden die relevanten Gesetze, Verordnungen, Normen, Richtlinien etc. in der derzeit gültigen Fassung herangezogen, insbesondere folgende:

(Anmerkung: ÖNORMen, RVS, RVE etc. wurden beispielhaft angeführt)

- Eisenbahngesetz 1957 – EisbG
- Eisenbahnbau- und betriebsverordnung – EisbBBV
- Eisenbahnverordnung 2003 – EisbVO
- Eisenbahnkreuzungsverordnung – EisbKrV
- Eisenbahnschutzvorschriften 2012 – EisbSV
- Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung – EBEV
- Verordnung genehmigungsfreier Eisenbahn-Vorhaben - VgEV
- Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr – AVO Verkehr
- Eisenbahnanlagen, Schwerpunktkonzept aus Sicht des Arbeitnehmerschutzes R10
- Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung – EisbAV
- ArbeitnehmerInnenschutzgesetz – ASchG
- Allgemeine-Arbeitnehmerschutzverordnung – AAV
- Arbeitsmittelverordnung – AM-VO
- Arbeitsstättenverordnung – AStV
- Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente – DOK-VO
- Bauarbeitenkoordinationsgesetz – BauKG
- Kennzeichnungsverordnung – KennV
- Verordnung explosionsfähige Atmosphären – VEXAT
- Verordnung über brennbare Flüssigkeiten – VbF
- Verordnung für Lärm und Vibration – VOLV
- Fachkenntnisverordnung – FK-V
- Elektrotechnikgesetz 1992 - ETG 1992,
- Elektrotechnikverordnung 2002 - ETV 2002,
- Elektroschutzverordnung 2012 - ESV 2012,
- Relevante ÖNORMEN, Richtlinien, etc.

Anmerkung:

Fachspezifische Beurteilungsgrundlagen wie z.B. ÖNormen, Richtlinien, TRVB, OIB, RVS, etc. sowie weitere fachspezifische Gesetze, Vorschriften und Beschreibungen sind in den jeweiligen Fachgutachtenteilen für das spezielle Fachgebiet bzw. in den Technischen Berichten und unter Punkt A2.1.1 angeführten Unterlagen im Besonderen angeführt.

Auf eine taxative Aufzählung unter dem gegenständlichen Punkt wurde verzichtet.

A3.1 Weitere Grundlagen für die Begutachtung gemäß § 31a EISbG

Diverse Gespräche und Schriftverkehr zur Abstimmung des ausgeführten Projektes, über die durch die § 31a Gutachter aufgezeigten Erfordernisse und Unterlagen.

A4 Abweichungen zum Bauentwurf (Modifikationen)

Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass einzelne Projektbestandteile abweichend von den Unterlagen des Antrages um Erteilung der Baugenehmigung ausgeführt wurden. Diese Modifikationen sind in der **Prüfbescheinigung gem. §34b EibG** dokumentiert, wurden unter der Leitung einer gemäß §40 EibG verzeichneten Person bzw. einer der §40 Person gemäß §40 Abs. 5 gleichzuhaltenden Person, durchgeführt und stellen gemessen an der Genehmigungslage lediglich unerhebliche Abweichungen in der Ausführung dar.

In Inhalt und Umfang stellen diese Abweichungen bezogen auf die Baugenehmigung vom **11. März 2020, „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019); nur unwesentliche und daher nicht genehmigungsrelevante Abweichungen von einzelnen in den der Baugenehmigung zugrunde gelegten Unterlagen dar, die im Rahmen des genehmigten Vorhabens, auf Grundlage der erteilten Genehmigung, ohne Erwirkung einer Änderungsgenehmigung gesetzt werden konnten.

Die Identität des Bauvorhabens ist unter Berücksichtigung des Bescheides vom **11. März 2020** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) und der im Anhang A der Prüfbescheinigung beschriebenen Änderungen bzw. Modifikationen gewahrt.

Es wurden folgende Modifikationen vorgenommen:

A4.1 Auflistung und Begutachtung der Abweichungen

Die Begutachtung der Abweichungen nach §31a EibG, ist im Anhang „A“ dieser Gesamtprüfbescheinigung zu finden.

A4.1.1 Auflistung der Abweichungen (Modifikationen):

Pkt.	Abweichung	Betroffene Fachgebiete
2.2	SIGNALTECHNIK	
2.2.1	Einfahrtsignal X	LS, EBB
2.2.2	Einfahrsvorsignal X	LS, EBB
2.2.3	Verschubhalttafel 701	LS, EBB
2.2.4	Signal „Zustimmung“ H711-2	LS, EBB
2.2.5	Schutzsignal Sch711R	LS, EBB
2.2.6	Schutzsignal Sch713R	LS, EBB
2.2.7	Schutzsignal Sch731H	LS, EBB
2.2.8	Schutzsignal Sch733H	LS, EBB
2.2.9	Ausfahrtsignal R731	LS, EBB
2.2.10	Ausfahrtsignal R733	LS, EBB
2.2.11	Grenzmarke 751	LS, EBB
2.3	KONSTRUKTIVER INGENIEURBAU	
2.3.1	Eisenbahnbrücke km 32,740	KI, Geo
2.3.2	Eisenbahnbrücke km 33,728	KI, Geo, WBT
2.3.3	Eisenbahnbrücke km 34,893	KI, Geo, WBT
2.3.4	Eisenbahnbrücke km 39,524	KI, Geo
2.3.5	Eisenbahnbrücke km 39,743	Siehe Pkt. 2.3.6
2.3.6	Eisenbahnbrücke km 40,063	KI, Geo
2.3.7	Eisenbahnbrücke km 40,850	KI, Geo
2.3.8	Durchlass km 42,606	KI, WBT
2.3.9	Straßenbrücke L2 km 44,910	KI
2.4	HOCHBAU	
2.4.1	Bahnhof Oberweiden	HB
2.5	EISENBAHNKREUZUNGEN	
2.5.1	Eisenbahnkreuzung km 35,969	EBB, LS, EBBT
2.5.2	Eisenbahnkreuzung km 36,613	EBB, LS, EBBT
2.5.3	Eisenbahnkreuzung km 37,767	EBB, LS, EBBT
2.5.4	Eisenbahnkreuzung km 38,329	EBB, LS, EBBT
2.5.5	Eisenbahnkreuzung km 40,384	EBB, LS
2.5.6	Eisenbahnkreuzung km 42,232	EBB, LS, EBBT
2.5.7	Eisenbahnkreuzung km 46,003	EBB, LS, EBBT
2.5.8	Eisenbahnkreuzung km 46,458	EBB, LS, EBBT
2.5.9	Eisenbahnkreuzung km 47,508	EBB, LS, EBBT

Gänserndorf – Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Gesamtprüfbescheinigung gem. §34b EISbG
A – Umfang, Grundlage, Beurteilung
A4-Abweichung zum Bauentwurf

2.6	ENERGIEVERSORGUNG 16,7Hz & 50Hz	
2.6.1	Schutzstrecke f. prov. Einfahrt Bf. Marchegg	Energie, EBB
2.6.2	Änderung der 50Hz Anspeisepunkte f. EK-Anlagen	Energie
3.	KONTEXTPROJEKTE	
3.1	Unterbau und Oberbau	EBBT, EBB
Anmerkung: Nummerierung gemäß Planungsunterlagen		

Anmerkung:

Die Nummerierung sowie die Bezeichnungen der Abweichungen (Modifikationen) wurden zur Sicherstellung der Kontinuität und somit der Nachvollziehbarkeit der Beschreibungen bzw. der Bearbeitung der Beurteilung der Abweichungen unverändert aus dem dazugehörigen Technischen Bericht (Technischer Bericht der geringfügigen Abweichungen – Verkehrsprojekt, Büro Stoik) und den entsprechenden planlichen Darstellungen übernommen.

A5 Beurteilungsgrundsätze (Prüfbescheinigung)

Diese **Prüfbescheinigung gemäß §34b EisbG** dient, analog §34b EisbG 1957 idgF., als Attest dazu, dass von den gemäß §31a EisbG befugten Sachverständigen, aus Sicht der angeführten Fachgebiete, jene Prüfungen durchgeführt wurden, die geeignet sind die Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit der genehmigungsgerechten Ausführung des Bauvorhabens zu bescheinigen.

Hinsichtlich der ArbeitnehmerInnenschutzbestimmungen dient die **Prüfbescheinigung gemäß §34b EisbG** zusätzlich dazu, dass damit festgehalten wird, dass bei der Prüfung der Bestimmungen des §6 AVO-Verkehr keine Abweichungen von Rechtsvorschriften festgestellt werden bzw. im Falle von wichtigen, begründeten Abweichungen die Sicherheit und Gesundheit der ArbeitnehmerInnen gewährleistet ist.

Wird bei der Prüfung festgestellt, dass einzelne Fachgebiete abweichend von den Unterlagen des Antrages um Erteilung der Baugenehmigung ausgeführt wurden, sind diese Abweichungen in der **Prüfbescheinigung gem. §34b EisbG (Anhang „A“)** dokumentiert.

Für das gegenständliche Bauvorhaben wurden eisenbahnrechtliche Baugenehmigungen nach §36 EisbG 1957 sowie nach §31 EisbG (Novelle 2006) i.d.g.F. erteilt.

Diese **Prüfbescheinigung gemäß §34b EisbG** dient damit, analog §34b EisbG 1957 idgF, auch als Attest, dass:

- die mit den Einzelbaumaßnahmen ausgeführten Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen, den eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen entsprechen
- bei Einhaltung der geltenden Betriebsvorschriften und bei Einsatz von entsprechend geschulten und befugten ArbeitnehmerInnen, die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn gewährleistet ist und
- den Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes entsprochen wird.

B BEFUND

Es wird angemerkt, dass die vorgelegten Ausführungsunterlagen die ausgeführten Einzelbaumaßnahmen, aus Sicht der Sachverständigen, vollständig beschreiben und darstellen.

In den nachfolgenden fachspezifischen Teilen dieser **Prüfbescheinigung gemäß §34b EibG** werden zu den ausgeführten Einzelbaumaßnahmen weiterführende Beschreibungen nur dann gegeben, wenn dies für die fachspezifische Prüfung aus Sicht des jeweiligen Sachverständigen erforderlich ist.

Dieser Abschnitt behandelt die spezifische Betrachtung aus Sicht der projektrelevanten Fachgebiete:

- **01_Eisenbahnbautechnik**
- **02_Eisenbahnbetrieb**
- **03_Leit- und Sicherungstechnik**
- **04_Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz**
- **05_Konstruktiver Ingenieurbau**
- **06_Hochbau**
- **07_Geotechnik**
- **08_Wasserbautechnik**

B1 Eisenbahnbautechnik

B1.1 Bescheiderfüllung

Im Bescheid vom 11. März 2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung des gegenständlichen Projektes **„ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“**, wurden hinsichtlich des Fachgebietes **„Eisenbahnbautechnik“** keine Auflagen erteilt.

Es wird festgestellt, dass in Bezug auf das Fachgebiet **„Eisenbahnbautechnik“** alle für die Erteilung der Betriebsbewilligung erforderlichen und relevanten Prüfbescheinigungen und Abnahmeprüfungen, aufgelistet unter Punkt A2.1, vorhanden sind.

B1.1.1 Oberbaumaterialien

Die zur Anwendung gekommenen Oberbaumaterialien konnten anhand der Dokumentationen „iOberbau“ und „iGleise“ sowie stichprobenartig vor Ort überprüft werden.

Die zur Anwendung gekommene Oberbaukonstruktion der Gleise ist in den Unterlagen „iOberbau-Gleise“ km-genau für jedes Gleis dargestellt.

Es werden Angaben zu

- Schienenform
- Verschweißung
- Schienengüte
- Herstellungsjahr der Schienen
- Schienenbefestigungssystem
- Schwellenabstand
- Schwellenart
- Herstellungsjahr der Schwellen

gemacht.

In der Unterlage „iOberbau-Weichen“ werden Angaben zu

- Weichenform
- Zunge
- Herzstück
- Verschluss
- Schienenform
- Schwellenart
- Herstellungsjahr

gemacht.

B1.1.2 Gleislagequalität

Die Qualität der Gleise in Lage und Höhe wurde anhand von Messschrieben und Kontrollpunktmessberichten überprüft.

B1.1.3 Weichen

Die Weichenparameter wurden anhand der Weicheninspektionsblätter geprüft.

B1.1.4 Abstände von Einbauten im Gleisbereich / Freihaltung Lichtraumprofil

Gem. der Prüfroutine werden anhand von Querprofilen der Bestandsplanung kritische Bereiche identifiziert, an denen Einbauten nahe an das Lichtraumprofil heranragen.

Gem. Festlegung der **ÖBB Infrastruktur AG** sind für diese Stellen Nachmessungen vorzunehmen.

Bei der Kontrolle der Querprofile wurden keine kritischen Querschnitte identifiziert.

B1.1.5 Zugänge

Der Zugang zu Bauwerken und Anlagenteilen ist über öffentliche Straßen und Wege oder über Bahnbegleitwege möglich und in der Unterlage für spätere Arbeiten angeführt.

B1.1.6 Bahnsteig

Die Gefahrenbereiche sind in Abhängigkeit der örtlichen Geschwindigkeiten gekennzeichnet. In der Haltestelle Oberweiden ergibt sich aus den örtlichen Geschwindigkeiten ($v_{\max} = 120 \text{ km/h}$) des Bahnsteiggleises ein Abstandsmaß von 2,40 m.

Die Kennzeichnung des Bahnsteigendes erfolgt durch das Verbotsschild „Zutritt für Unbefugte verboten“ gem. Kennzeichnungsverordnung.

Der Bahnsteig ist mit einem taktilen Bodenleitsystem ausgestattet.

Abzweigungen und Antrittsflächen sind als Aufmerksamkeitsfelder ausgeführt.

Zur taktilen Kennzeichnung des Bahnsteigendes wird das Leitsystem in doppelter Breite ausgeführt.

Eine Überprüfung der korrekten Ausbildung der Bahnsteigkante hinsichtlich ihrer Höhe über SOK und des Abstandes zur Gleisachse ist seitens des Sachverständigen vor Ort nicht erfolgt.

Es wird auf die Vermessung verwiesen, welche in Kapitel A2.1 „**Eisenbahnbautechnik**“ angeführt ist.

Der Abstand des Gleises zur Bahnsteigkante wird durch Abstandhalter sichergestellt.

B1.1.7 Streckenausrüstung

Es wurde eine stichprobenartige Überprüfung der Hektometertafeln vorgenommen.

B1.2 Abweichungen vom Bauentwurf (Modifikationen)

Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass einzelne Bauvorhabenbestandteile in Hinsicht auf das Fachgebiet „**Eisenbahnbautechnik**“ abweichend von den Unterlagen des Antrages um Erteilung der Baugenehmigung ausgeführt wurden.

Diese Modifikationen wurden unter der Leitung von gemäß §40 EisbG verzeichneter Personen oder gemäß §40 Abs 5 gleichzuhaltenden Personen durchgeführt und stellen, gemessen an der Genehmigungslage, lediglich unerhebliche Abweichungen in der Ausführung dar.

Für das gegenständliche Fachgebiet waren folgende Abweichungen (Modifikationen) relevant:

Nr.	Titel	Anmerkung
2.5.1	Eisenbahnkreuzung km 35,969	
2.5.2	Eisenbahnkreuzung km 36,613	
2.5.3	Eisenbahnkreuzung km 37,767	
2.5.4	Eisenbahnkreuzung km 38,329	
2.5.6	Eisenbahnkreuzung km 42,232	
2.6.7	Eisenbahnkreuzung km 46,003	
2.5.8	Eisenbahnkreuzung km 46,458	
2.5.9	Eisenbahnkreuzung km 47,508	
3.1	Unterbau und Oberbau	

Begutachtung der Modifikationen nach §31a EisbG – siehe Kapitel „C“ sowie „Anhang A“ dieser Gesamtprüfbescheinigung.

B1.3 Begehung vor Ort

Im Zuge einer Begehung in Beisein von Vertretern der Projektwerberin, der ausführenden Firmen und der Planer am 02. Dezember 2020 wurde in Bezug auf das Fachgebiet „**Eisenbahnbautechnik**“ die bescheidgemäße Ausführung des Projektes augenscheinlich und stichprobenartig überprüft. Dazu wurden teilweise die unter Kapitel A2.1 „**Eisenbahnbautechnik**“ angeführten Unterlagen herangezogen.

B1.4 ArbeitnehmerInnenschutz

B1.4.1 Sicherheits-/Gesundheitsschutzdokument

Es wurde ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument nach der Verordnung über die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente auf Basis von §5 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes vorgelegt, welches das im Folgenden angeführte erforderliche Element beinhaltet.

Das SiGe-Dokument wurde hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes „Eisenbahnbautechnik“ geprüft.

- Angaben zur Person, welche die Ermittlung und Beurteilung der Gefahren durchgeführt hat.
- Angaben über den Zeitpunkt der erstmaligen Ermittlung und Beurteilung der Gefahren sowie die maximale Anzahl, der in den Bereichen gleichzeitig anwesenden Arbeitnehmern
- Angaben zu den Arbeitsbereichen
- Evaluierung der Gefahren
- Maßnahmen zur Gefahrenverhütung

Darüber hinaus enthält das SiGe-Dokument Angaben über

- Tätigkeiten, für welche der Nachweis von Fachkenntnissen erforderlich ist
- Bereiche für welche Zutrittsbeschränkungen bestehen
- Vorkehrungen für ernste und unmittelbare Gefahren
- Arbeitsmittel
- Erste-Hilfe-Maßnahmen

B1.4.2 Unterlagen für spätere Arbeiten

Es wurde eine Unterlagen für spätere Arbeiten gem. §8 Bauarbeitenkoordinationsgesetz (BauKG) vorgelegt, welche zum Schutz von Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer bei späteren Arbeiten wie Nutzung, Wartung, Instandhaltung, Umbauarbeiten oder Abbruch dient.

Dabei wurden die erforderlichen Angaben über die Merkmale des Bauwerks angegeben.

Die Unterlage für spätere Arbeiten wurde hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes „Eisenbahnbautechnik“ geprüft.

Der Inhalt der vorgelegten Unterlage für spätere Arbeiten entspricht dem BauKG.

Die durchzuführenden Arbeiten und die in diesem Zusammenhang stehenden sicherheitstechnischen Maßnahmen und Einrichtungen wurden objektgenau nach möglicher Gefährdung, Maßnahme und der betroffenen Rechtsvorschrift gegliedert.

Die Projektwerberin erklärte, die Unterlage für spätere Arbeiten auf Bestandsdauer vorzuhalten und den aktuellen Anforderungen entsprechend anzupassen.

B1.4.3 VOLV

Eine Betrachtung der Anforderungen der Verordnung über den Schutz der Arbeitnehmer/innen vor der Gefährdung durch Lärm und Vibrationen ist für das Fachgebiet „**Eisenbahnbautechnik**“ nicht relevant.

B1.4.4 VEXAT

Eine Betrachtung der Anforderungen der Verordnung über explosionsfähige Atmosphären ist für das Fachgebiet „**Eisenbahnbautechnik**“ nicht relevant.

B1.4.5 EibAV

Die Breite des Gefahrenraums des Gleises 1 beträgt auf Basis der v_{\max} von 120 km/h 2,2 m. Für Gleis 3 ist bei einer v_{\max} von 40 km/h die Breite des Gefahrenraumes von 2,0 m maßgebend.

Außerhalb der Gefahrenräume sind Sicherheitsräume angeordnet. Diese sind 200 cm hoch und 50 cm breit bzw. 60 cm breit, wenn der Sicherheitsraum auch als Zugang dient.

Die Sicherheitsräume verlaufen entweder am Gleisplanum (Oberkante Planumschutzschicht) oder am Kabeltrog.

Innerhalb des seitlichen Sicherabstandes von 2,2 m von der Gleisachse befinden sich keine Einbauten.

B2 Eisenbahnbetrieb

B2.1 Bescheiderfüllung

Im Bescheid vom 11. März 2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung des gegenständlichen Projektes **„ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“**, wurden hinsichtlich des Fachgebietes **„Eisenbahnbetrieb“** keine Auflagen erteilt.

Es wird festgestellt, dass in Bezug auf das Fachgebiet **„Eisenbahnbetrieb“** alle für die Erteilung der Betriebsbewilligung erforderlichen und relevanten Prüfbescheinigungen und Abnahmeprüfungen, aufgelistet unter Punkt A2.1, vorhanden sind.

B2.1.1 Allgemeines

Durch die Schaffung einer elektrifizierten Schienenverbindung von Wien nach Bratislava im Korridor nördlich der Donau von Gänserndorf über Marchegg nach Devinska Nova Ves besteht – neben der Produktionsoptimierung im Personennahverkehr – nunmehr auch die Möglichkeit Güterzüge aus Richtung Westen neu zu führen.

Ausgehend von der Westbahn ab St. Pölten über die Tullner Westschleife, die Stetteldorfer Schleife, die VzG- (= Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten) Strecke 11401 [Wien Praterstern (in Nw) – Staatsgrenze nächst Bernhardsthal Fbf (- Breclav)] nach Gänserndorf, über die VzG-Strecke 11501 (Gänserndorf – Marchegg) nach Marchegg und anschließend über die Strecke 11701 [Stadlau Fbf (in St) – Staatsgrenze nächst Marchegg - (Devinska Nova Ves)] in die angrenzenden Länder ohne zweimaligem Traktionswechsel (einmal im Bf. Gänserndorf und einmal im Bf. Marchegg) zu führen, der durch den erforderlichen Dieselbetrieb auf der VzG-Strecke 11501 zwischen Gänserndorf und Marchegg erforderlich gewesen war.

Folgende Ausbauziele wurden u.a. auch umgesetzt:

- Technische Sicherung und Auflösungen von Eisenbahnkreuzungen im Maßnahmenbereich
- Attraktivierung der Verkehrsstation inkl. Herstellung der Barrierefreiheit und Anlagenredimensionierung im Bf. Oberweiden

B2.1.2 Eisenbahnbetriebliche Unterlagen

Für die gegenständliche Inbetriebnahme der elektrifizierten und streckenadaptierten VzG-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg von km 32,250 bis km 48,156 sind nach den Prämissen des Fachgebietes „**Eisenbahnbetrieb**“ neben der genehmigungsgerechten Ausführung des Projektes auch die eisenbahnbetrieblichen Grundlagen zur Betriebsführung und Betriebsabwicklung primär relevanten Unterlagen für die Erstellung der Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG heranzuziehen und stichprobenartig zu beurteilen.

B2.1.2.1 Betriebsstellenbeschreibung (Bsb)

In diesem Zusammenhang wird angemerkt, dass die Betriebsstellenbeschreibungen für die Bahnhöfe Gänserndorf, Oberweiden und Marchegg jene Unterlagen / Grundlagen darstellen, die vor allem

- eine Allgemeine Beschreibung der Betriebsstelle
- alle notwendigen Angaben über örtliche Verhältnisse
- Besonderheiten der einzelnen Einrichtungen und der Betriebsabwicklung
- ergänzende und abweichende Bestimmungen zu Normen für die Betriebsabwicklung

anführen.

Für die Inbetriebnahme 2020 sind Versionen der Betriebsstellenbeschreibungen Bahnhof Gänserndorf, Oberweiden und Marchegg aufgelegt, die allenfalls ab Dezember 2020 ihre Gültigkeit erlangen.

Beispielhaft werden einige Punkte aus der Betriebsstellenbeschreibung (Bsb) Oberweiden angeführt; die Bsb Oberweiden behandelt/beinhaltet jene neu errichteten Infrastrukturanlagen des Bahnhofes Oberweiden, die in Bezug auf das ggst. Projekt hinsichtlich der Abwicklung eines definierten Betriebsprogrammes folgende VzG-Strecke betrifft:

- VzG-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg

Folgende Kapitel, die auszugsweise überprüft wurden, werden unter anderem in der Betriebsstellenbeschreibung Oberweiden dokumentiert:

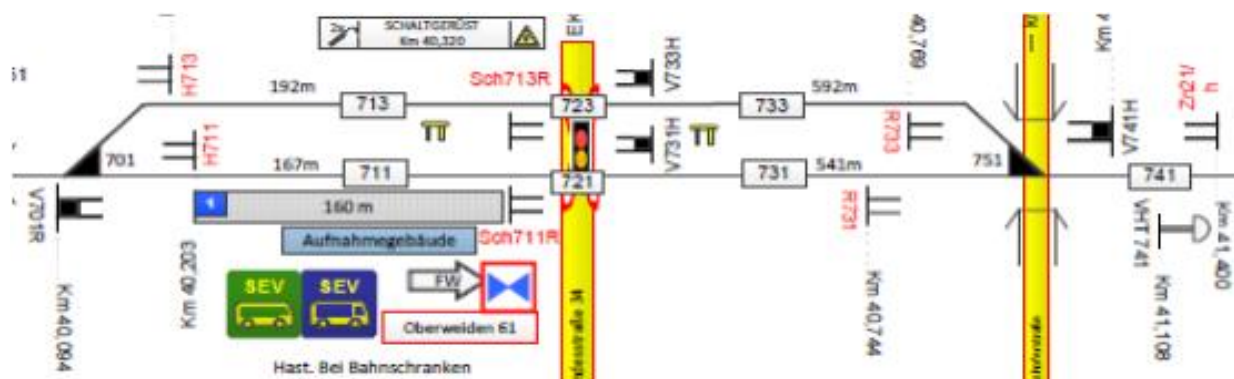
B2.1.2.1.1 Punkt 4 der Bsb „Gleisanlagen“

- Punkt 4.1**

Unter Punkt 4.1 „Gleise des Bahnhofes Oberweiden“ sind die Hauptgleise unter anderem mit den tatsächlichen und signalabhängigen Längenangaben bei möglichen Fahrten auf die verschiedenen Signale aufgelistet.

Nr.	Bei Fahrt		Tatsächliche Länge (m)	Signal-Abhängige Länge (m)	v _{max}	Bemerkungen
	Von Signal	Auf Signal				
1	Am 11	AS 731R	591 m	541 m	120	
	Am 11	Sch 711R		167 m	120	
	Zn21	H711		541 m	120	
3	Am 11	AS 733R	541 m	591 m	40	
	Am 11	Sch 713R		192 m	40	
	Zn21	H713		591 m	40	

Die Hauptgleisabschnitte (z.B. 711, 721, 731 und 741) sind in der Lageskizze, die als Anlage zur Bsb dient, dargestellt:



- **Punkt 4.5**

Im Punkt 4.5 „Bahnsteige des Bahnhofes Oberweiden“ wird jener einzige tabellarisch dargestellt.

Auszug aus der Betriebsstellenbeschreibung Bahnhof Oberweiden:

Nr.	Gleise bzw. Gleisabschnitte	Bei Einfahrt auf Zielsignal	Länge (m)	Kantenhöhe (cm)	Art	Zugang
1	1	R721, H721	160 m	55	R	--

- **Punkt 4.8**

Im Punkt 4.8 „Beleuchtung“ wird hingewiesen, dass die Beleuchtung auf dem Bahnsteig und in den Weichenbereichen mittels Dämmerungsschalter gesteuert werden; die Bedienung erfolgt durch den zuständigen Fahrdienstleiter.

B2.1.2.1.2 Punkt 5 der Bsb „Oberleitung“

Die Oberleitungsschaltungen (ausgenommen Ladegleise) werden im Regelfall von der Energieleitstelle (ELS) durchgeführt.

Bei Störung der Fernsteuerung erfolgt die Bedienung der Oberleitungsschalter mittels Handkurbel an Ort und Stelle beim Motorantrieb.

Die Handkurbel und der Schlüssel für die Ortsbedienung der Oberleitungsschalter befinden sich beim ASC-Standort Floridsdorf.

Der Zweitschlüssel ist im Schlüsselkasten der beim ASC-Standort Floridsdorf verwahrt.

Die Oberleitungsschaltbilder werden durch den Geschäftsbereich Bahnsysteme der **ÖBB-Infrastruktur AG** erstellt und sind jeweils tagesaktuell von einem unternehmensinternen Server abzurufen.

Im Punkt 5.1 Örtliche Besonderheiten ist die Schutzstrecke zwischen Bf. Oberweiden und Bf. Marchegg in km 46,354 – km 46,434 angeführt.

Die Bahnhof-Streckentrennungen befinden sich in km 39,740 (aus Richtung Gänserndorf) und km 41,180 (aus Richtung Marchegg).

Die organisatorische (verwaltungsmäßige) Zuständigkeit für die Betriebsanlage Bahnhof Oberweiden obliegt dem Unternehmen **ÖBB-Infrastruktur AG** (Geschäftsbereich Betrieb-Region Ost) und Verantwortlichkeiten sind gemäß definierten Aufgaben dem Betriebsmanager BFZ Wien Zuglenkbereich Nord zugewiesen.

Jeder zuständige Mitarbeiter muss die Betriebsstellenbeschreibung in dem für seine Dienstausübung erforderlichen Umfang kennen.

Die Kenntnisnahme der Betriebsstellenbeschreibung haben die Mitarbeiter in einer Unterschriftenliste, die von der zuständigen Führungskraft zu verwahren ist, zu bestätigen.

Änderungen zur Betriebsstellenbeschreibung sind nachweislich bekannt zu geben.

B2.1.2.2 Notfallmappe

Gemäß dem Notfallmanagement im Unternehmen der **ÖBB**, welches die Sicherstellung der systematischen Maßnahmensetzung nach Eintritt eines Vorfalles gewährleisten soll, wurden laut den festgelegten örtlichen Zuständigkeiten Notfallmappen erstellt.

Die Notfallmappen stellen jene Arbeitsunterlagen dar, die zur Abhandlung eines Vorfalles dient.

Abstimmungen (beziehungsweise -gespräche) mit Hilfs- und Rettungskräften wurden durchgeführt.

Die Notfallmappen beinhalten unter anderem:

- Zufahrtspläne Bereich der Bahnhöfe
- Adressen und Telefonverzeichnisse
- Einsatzleiter – Checkliste
- Verzeichnis Vorsorgegerätschaften
- Ereignis – Checkliste

Die Notfallbereichsgrenzen für die Bahnhöfe der VzG-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg (inklusive Einsatzleiter) sind definiert und in der aktuellen Betriebsstellenbeschreibung dokumentiert.

B2.1.2.3 Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG)

Zur Schaffung der Grundlagen für eine rasche und optimale Nutzung der Infrastruktur als Vorgabe für die Fahrzeitenrechnung zur Erstellung der Fahrplantrassen ist nicht nur die betrieblich akkordierte Anzahl und Anordnung von Gleisen, Signalen und Weichen in einer Betriebsstelle und auf der freien Strecke maßgebend, sondern auch die rechtzeitige Dokumentation neuer infrastruktureller Gegebenheiten (z.B. neue Haltestellen, Signalstandorte, Weichengeschwindigkeiten etc.).

Mit der im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) – das ist jene VzG-Strecke (siehe oben genannte VzG-Strecke 11501), die vom Projekt hinsichtlich Betriebsführung und Betriebsabwicklung betroffen und für die Prüfbescheinigung relevant (Einsichtnahme in das VzG-Verzeichnis im Dezember 2020) ist – bereits erfassten und neuen Parameter wird eine sichere und ordnungsgemäße Betriebsführung ermöglicht; beispielhaft angeführt wird aus dem VzG der

- VzG-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, Streckengleis 1 / Richtung 1: Lage des Ausfahrsignals „R731“ – km 40,744
- VzG-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, Streckengleis 1 / Richtung 1: Schutzstrecke km 46,354 – km 46,434
- VzG-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg Streckengleis 1 / Richtung 2: Lage des Ausfahrsignals „H711“ – km 40,203
- VzG-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, Streckengleis 1 / Richtung 2: Schutzstrecke km 46,434 – km 46,354

Die Kilometrierung des Bahnhofes Oberweiden ist wie folgt festgelegt

- Oberweiden – km 40,365

B2.1.2.4 Streckenliste

Die Streckenliste enthält die für das Fahrende Personal (Zugmannschaften und Kleinwagenführer) erforderliche Angaben über Besonderheiten. Die für den Verschubdienst betreffenden Regelungen sind in der Betriebsstellenbeschreibung (Bsb) enthalten.

Über örtliche Besonderheiten, die nicht in der Streckenliste enthalten sind, verständigt der Fahrdienstleiter die betroffenen Zugmannschaften und KI- (= Kleinwagen-) Führer im jeweils erforderlichen Umfang.

Infrastrukturbetreiber (hier ist es das Unternehmen **ÖBB-Infrastruktur AG**) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) sind für die Lenkung und Verteilung der aktuellen Streckenliste in ihrem Zuständigkeitsbereich eigenverantwortlich.

Die Mitarbeiter haben dafür Sorge zu tragen, dass sie in Besitz der gültigen Streckenliste sind.

Die bereits vorliegende und für die Prüfbescheinigung relevante (gültig ab Dezember 2020) Streckenliste* beinhaltet die eisenbahnbetrieblichen Prämissen der umgebauten Infrastrukturanlagen des Bahnhofes Stadlau mit den zutreffenden Gleis- und Bahnsteiglängen.

* der VzG-Strecke 115₀₁ Gänserndorf – Marchegg

In der unter * angeführten Streckenliste ist (für den Bahnhof Oberweiden) jeweils die signalabhängige Länge des längsten Hauptgleises, ausgenommen des durchgehenden Hauptgleises und die jeweilige Länge des längsten Bahnsteiges, der signalmäßig befahren werden kann, angeführt.

Für die ehemalige Haltestelle Weikendorf (km 33,669) sind Anmerkungen, dass die Haltestelle bzw. der Bahnsteig außer Betrieb ist, in der Streckenliste aufgenommen.

B2.2 Abweichungen vom Bauentwurf (Modifikationen)

Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass einzelne Bauvorhabenbestandteile in Hinsicht auf das Fachgebiet **„Eisenbahnbetrieb“** abweichend von den Unterlagen des Antrages um Erteilung der Baugenehmigung ausgeführt wurden.

Diese Modifikationen wurden unter der Leitung von gemäß §40 EisbG verzeichneter Personen oder gemäß §40 Abs. 5 gleichzuhaltenden Personen durchgeführt und stellen, gemessen an der Genehmigungslage, lediglich unerhebliche Abweichungen in der Ausführung dar.

Für das gegenständliche Fachgebiet waren folgende Abweichungen (Modifikationen) relevant:

Nr.	Titel	Anmerkung
2.2.1	Einfahrtsignal X (Bahnhof Gänserndorf)	
2.2.2	Einfahrsvorsignal x (Bahnhof Gänserndorf)	
2.2.3	Verschubhalttafel 701 (Bahnhof Oberweiden)	
2.2.4	Signal „Zustimmung“ H711-2 (Bahnhof Oberweiden)	
2.2.5	Schutzsignal Sch711R (Bahnhof Oberweiden)	
2.2.6	Schutzsignal Sch713R (Bahnhof Oberweiden)	
2.2.7	Schutzsignal Sch731H (Bahnhof Oberweiden)	
2.2.8	Schutzsignal Sch733H (Bahnhof Oberweiden)	
2.2.9	Ausfahrtsignal R731 (Bahnhof Oberweiden)	
2.2.10	Ausfahrtsignal R733 (Bahnhof Oberweiden)	
2.2.11	Grenzmarke 751 (Bahnhof Oberweiden)	
2.5.1	Eisenbahnkreuzung km 35,969	
2.5.2	Eisenbahnkreuzung km 36,613	
2.5.3	Eisenbahnkreuzung km 37,767	
2.5.4	Eisenbahnkreuzung km 38,329	
2.5.5	Eisenbahnkreuzung km 40,384	
2.5.6	Eisenbahnkreuzung km 42,232	
2.5.7	Eisenbahnkreuzung km 46,003	
2.5.8	Eisenbahnkreuzung km 46,458	
2.5.9	Eisenbahnkreuzung km 47,508	
2.6.1	Schutzstrecke für prov. Einfahrt in den Bf. Marchegg	
3.1	Unterbau und Oberbau nicht errichtet	

Begutachtung der Modifikationen nach §31a EisbG – siehe Kapitel „C“ sowie „Anhang A“ dieser Gesamtprüfbescheinigung.

B2.3 Begehung vor Ort

Im Zuge einer Begehung in Beisein von Vertretern der Projektwerberin, der ausführenden Firmen und der Planer am 02. Dezember 2020 wurde in Bezug auf das Fachgebiet „**Eisenbahnbetrieb**“ die bescheidgemäße Ausführung des Projektes augenscheinlich und stichprobenartig überprüft.

Dazu wurden teilweise die unter Kapitel A2.1 „**Eisenbahnbetrieb**“ angeführten Unterlagen herangezogen.

B2.4 ArbeitnehmerInnenschutz

Die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes wurden insbesondere gemäß den unter § 6 Abs. 2 AVO-Verkehr angeführten Bestimmungen geprüft und positiv beurteilt.

B2.4.1 Sicherheits-/Gesundheitsschutzdokument

Das SiGe-Dokument wurde hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes „**Eisenbahnbetrieb**“ geprüft und wird von der Projektwerberin auf Bestandsdauer vorgehalten und den aktuellen Anforderungen entsprechend angepasst werden.

Die Vorgaben aus der Arbeitsstättenverordnung (ASTV) sind berücksichtigt.

Das SiGe-Dokument wurde gemäß den Inhaltvorgaben der Verordnung über die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (DOK-VO) ausgeführt.

Es wurde eine Ermittlung und Beurteilung von Gefahren, die an Arbeitsplätzen auftreten (können) – mit dem Ziel der Minimierung von physischen und psychischen Belastungen sowie das Unfallrisiko am Arbeitsplatz – durchgeführt.

Hierbei wurden die projektbezogenen und bekannten Arbeitsplätze auf die von ihnen ausgehenden Gefahren untersucht und Maßnahmen zur Vermeidung beziehungsweise Verminderung der Gefährdungen festgelegt.

Die seit Baubeginn fortgeführten SiGe-Unterlagen und die für die Inbetriebnahme im Dezember 2020 relevanten Inhalte fanden Berücksichtigung in den eisenbahnbetrieblichen Unterlagen.

B2.4.2 Unterlagen für spätere Arbeiten

Für spätere Arbeiten an den Objekten wurde eine Unterlage vorgelegt, welche hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes „**Eisenbahnbetrieb**“ geprüft wurde.

Der Inhalt der vorgelegten Unterlage für spätere Arbeiten entspricht dem BauKG.

Die Projektwerberin erklärte, die Unterlage für spätere Arbeiten auf Bestandsdauer vorzuhalten und den aktuellen Anforderungen entsprechend anzupassen.

Die Unterlage für spätere Arbeiten listet die wesentlichen betriebsnotwendigen Tätigkeiten auf. Inhalt und Vollständigkeit entsprechen den Anforderungen des § 8 BauKG.

B2.4.3 Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung – Kennzeichnungsverordnung

Im Rahmen der vorgenommenen Begehung vor Ort am 02. Dezember 2020 wurden die Kennzeichnungen an den diversen Besichtigungspunkten bei den Eisenbahnanlagen aus eisenbahnbetrieblicher Sicht stichprobenartig überprüft und für in Ordnung befunden.

B3 Leit- und Sicherungstechnik

B3.1 Bescheiderfüllung

Im Bescheid vom 11. März 2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung des gegenständlichen Projektes **„ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“**, wurden hinsichtlich des Fachgebietes **„Leit- und Sicherungstechnik“** keine Auflagen erteilt.

Es wird festgestellt, dass in Bezug auf das Fachgebiet **„Leit- und Sicherungstechnik“** alle für die Erteilung der Betriebsbewilligung erforderlichen und relevanten Prüfbescheinigungen und Abnahmeprüfungen, aufgelistet unter Punkt A2.1, vorhanden sind.

B3.1.1 Allgemeines

Die Strecke Gänserndorf-Marchegg wurde elektrifiziert.

Im Zuge dieser Arbeiten wurde im Bahnhof Oberweiden die von Gänserndorf ferngesteuerte Sicherungsanlage umgebaut.

Die Bedienung und Überwachung der bestehenden Sicherungsanlage Gänserndorf erfolgt von der Betriebsfernsteuerzentrale der BFZ Wien (Zelle 6) aus.

Darüber hinaus wurde die bestehende Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage (EKSA) im Bahnhof Oberweiden in km 40.384 an die neuen Gegebenheiten angepasst.

Die EKSAen in km 35,969, km 36,613, km 37.767, km 42,232, km 46,003 und km 47,508 wurden neu errichtet.

Die EKen in km 38.329 und km 46,458 wurden aufgelassen.

Die Instandhaltung der Eisenbahnsicherungsanlage erfolgt gemäß der **ÖBB**-internen Regelwerke bzw. der systemspezifischen Instandhaltungsanweisungen des Herstellers.

B3.2 Abweichungen vom Bauentwurf (Modifikationen)

Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass einzelne Bauvorhabenbestandteile in Hinsicht auf das Fachgebiet „**Leit- und Sicherungstechnik**“ abweichend von den Unterlagen des Antrages um Erteilung der Baugenehmigung ausgeführt wurden.

Diese Modifikationen wurden unter der Leitung von gemäß §40 EisbG verzeichneter Personen oder gemäß §40 Abs 5 gleichzuhaltenden Personen durchgeführt und stellen, gemessen an der Genehmigungslage, lediglich unerhebliche Abweichungen in der Ausführung dar.

Für das gegenständliche Fachgebiet waren folgende Abweichungen (Modifikationen) relevant:

Nr.	Titel	Anmerkung
2.2.1	Einfahrtsignal X (Bahnhof Gänserndorf)	
2.2.2	Einfahrsvorsignal x (Bahnhof Gänserndorf)	
2.2.3	Verschubhalttafel 701 (Bahnhof Oberweiden)	
2.2.4	Signal „Zustimmung“ H711-2 (Bahnhof Oberweiden)	
2.2.5	Schutzsignal Sch711R (Bahnhof Oberweiden)	
2.2.6	Schutzsignal Sch713R (Bahnhof Oberweiden)	
2.2.7	Schutzsignal Sch731H (Bahnhof Oberweiden)	
2.2.8	Schutzsignal Sch733H (Bahnhof Oberweiden)	
2.2.9	Ausfahrtsignal R731 (Bahnhof Oberweiden)	
2.2.10	Ausfahrtsignal R733 (Bahnhof Oberweiden)	
2.2.11	Grenzmarke 751 (Bahnhof Oberweiden)	
2.5.1	Eisenbahnkreuzung km 35,969	
2.5.2	Eisenbahnkreuzung km 36,613	
2.5.3	Eisenbahnkreuzung km 37,767	
2.5.4	Eisenbahnkreuzung km 38,329	
2.5.5	Eisenbahnkreuzung km 40,384	
2.5.6	Eisenbahnkreuzung km 42,232	
2.5.7	Eisenbahnkreuzung km 46,003	
2.5.8	Eisenbahnkreuzung km 46,458	
2.5.9	Eisenbahnkreuzung km 47,508	

Begutachtung der Modifikationen nach §31a EisbG – siehe Kapitel „C“ sowie „Anhang A“ dieser Gesamtprüfbescheinigung.

Vom Standpunkt des Sachverständigen für **„Leit- und Sicherungstechnik“** sind die vorgelegten Modifikationen gegenüber dem Einreichprojekt zur Ausführung geeignet und entsprechen den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und des Verkehrs sowie dem Stand der Technik und dem ArbeitnehmerInnenschutz.

B3.3 Begehung vor Ort

Im Zuge einer Begehung in Beisein von Vertretern der Projektwerberin am 09. Dezember 2020 wurde in Bezug auf das Fachgebiet **„Leit- und Sicherungstechnik“** die bescheidgemäße Ausführung des Projektes augenscheinlich und stichprobenartig überprüft. Dazu wurden teilweise die unter Kapitel A2.1 **„Leit- und Sicherungstechnik“** angeführten Unterlagen herangezogen.

B3.4 ArbeitnehmerInnenschutz

B3.4.1 Sicherheits-/Gesundheitsschutzdokument

Für die Arbeiten im Gleisbereich sind Si-Ge Dokumente für die einzelnen Organisationseinheiten der **ÖBB** in der Betriebsstellenbeschreibung (Bsb) integriert.

Die Bsb wurde anlässlich der Inbetriebnahmen der Eisenbahnsicherungsanlagen aktualisiert.

Die einzelnen Si-Ge Dokumente wurden hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes **„Leit- und Sicherungstechnik“** geprüft.

Die Inhalte entsprechen dem § 2 DOK-VO.

Dies wurde mit den Prüfbefunden:

- Prüfbefund gemäß § 38 EisbAV ESTW Gänserndorf und ausgelagerter Rechner im Bf. Oberweiden vom 30. August 2020
- Prüfbefund gemäß § 38 EisbAV ESTW Umbau der Eisenbahnsicherungsanlage Bahnhof Gänserndorf (ESTW Gänserndorf) und ausgelagertem Rechner im Bf. Oberweiden, Inbetriebnahme Außenanlage Bhf. Oberweiden mit den Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen km 35,969; km36,613; km 37,767; km 40,384; km 42,232, Anpassung Außenanlage Bhf. Gänserndorf, Anpassung Bf. Marchegg mit der
- Inbetriebnahme der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen km 46,003 und km 47,508. vom 11. Dezember 2020

nachgewiesen.

B3.4.2 Unterlagen für spätere Arbeiten

Die Unterlage für spätere Arbeiten wurde aktualisiert und liegt zum Ausführungsprojekt vor.

Die Unterlage wurde hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes **„Leit- und Sicherungstechnik“** geprüft.

Der Inhalt der vorgelegten Unterlage für spätere Arbeiten entspricht § 8 BauKG.

B3.4.3 Explosionsschutzdokumente

Die für die USV erforderlichen Batteriesätze sind in einem ausreichend belüfteten Raum untergebracht, sodass auch im Störfall keine explosionsfähigen Atmosphären im Sinne des § 3 Verordnung explosionsfähiger Atmosphären (VEXAT) auftreten können und daher die USV-Anlage nicht in einem Explosionsschutzdokument betrachtet werden muss.

Für die Instandhaltung wurde ein VEXAT-Dokument erstellt.

B3.4.4 ArbeitnehmerInnenschutzvorschriften

Bei der Prüfung der ArbeitnehmerInnenschutzvorschriften gemäß R10 kommt für das gegenständliche Bauvorhaben grundsätzlich das Modul **„Sicherungstechnik“** zur Anwendung ergänzt um Bestimmungen anderer Module, die speziell auf die Einrichtungen der Sicherungstechnik Bezug nehmen.

Bei der punkweisen Abarbeitung der R10 wurden daher auch nur jene Bereiche angeführt, die in Zusammenhang mit der Sicherungstechnik stehen.

Nicht erwähnte Anforderungen treffen für das gegenständliche Bauvorhaben nicht zu.

B3.4.4.1 Anforderungen ASchG

- § 20 (Allgemeine Bestimmungen über Arbeitsstätten) ASchG ist erfüllt, da im Bauvorhaben ausreichende Sicherheits- und Bedienungsräume vorhanden sind.
- § 61 (Arbeitsplätze) ASchG ist erfüllt, da eine entsprechende Evaluierung der Arbeitsplätze durchgeführt wurde und entsprechende Sicherheits- und Schutzmaßnahmen für die Arbeitnehmer vorhanden sind.

B3.4.4.2 Anforderungen AM-VO

- § 3 (Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen) und § 12 (Aufstellung) AM-VO können als erfüllt betrachtet werden, da nur bauartgenehmigte Teile gem. EibG bzw. nach europäischen Normen entwickelte Komponenten verwendet und diese unter Beachtung der Einhaltung entsprechender Sicherheitsabstände montiert wurden.
- § 41 (Allgemeine Beschaffenheitsanforderungen) AM-VO kann grundsätzlich als erfüllt betrachtet werden, da ausreichende Schutzvorkehrungen vorhanden sind.
Die Abnahmeprüfungen bestätigen die Funktion und die Erfüllung der Anforderungen.

B3.4.2.3 Anforderungen EisbAV

- § 2 (Gefahrenraum) ist erfüllt, da bei der Bemessung des Gefahrenraumes die zulässigen Ausbaugeschwindigkeiten berücksichtigt wurden.
- § 5 (Sicherheitsraum) ist erfüllt, da die Zugänge zu Arbeitsplätzen oder Betriebseinrichtungen im Sicherheitsraum gemäß § 5 EisbAV gestaltet wurden.
- Die Aufstellung der Lichtsignale und der anderen sicherungstechnischen Einrichtungen erfolgte entsprechend der Vorgaben der EisbAV.
- § 26 ist erfüllt, da die Sicherheit der Arbeitnehmer bei Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleise durch Gleissperren bzw. keine Fahrten gemäß EisbAV § 26 Abs. 2 gewährleistet ist.

B3.4.5 Sonstigen Rechtsvorschriften zum Schutz der ArbeitnehmerInnen

§ 33 (Allgemeine Bestimmungen über Arbeitsmittel) und § 34 (Aufstellung von Arbeitsmitteln) ASchG sowie die Anforderungen betreffend die Anhänge A und B der AM-VO können als erfüllt betrachtet werden, da beabsichtigt ist nur bauartgenehmigte Teile gem. EisbG bzw. nach europäischen Normen entwickelte Komponenten zu verwenden.

B4 Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz

B4.1 Bescheiderfüllung

Im Bescheid vom 11. März 2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung des gegenständlichen Projektes „**ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung**“, wurden hinsichtlich des Fachgebietes „**Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz**“ keine Auflagen erteilt.

Es wird festgestellt, dass in Bezug auf das Fachgebiet „**Energieversorgung 16,7 Hz & 50 Hz**“ alle für die Erteilung der Betriebsbewilligung erforderlichen und relevanten Prüfbescheinigungen und Abnahmeprüfungen, aufgelistet unter Punkt A2.1, vorhanden sind.

B4.1.1 Energieversorgung 16,7Hz

Die Gleise wurden wie folgt ausgerüstet:

Bereich	Gleis	Typ
Bahnhof Gänserndorf	304	OL 1.2
	Verbindungsgleis W 69 – W65	OL 1.1
Strecke Gänserndorf-Oberweiden	1	OL 1.2
Bahnhof Oberweiden	1	OL 1.2
	3	OL 1.1
Strecke Oberweiden-Marchegg	1	OL 1.2

- **Oberleitungstyp 1.1:**

EG-Baumusterprüfbescheinigung Nr. 1010/1/B/2009/ENE/DEEN/LC314239-1 von Luxcontrol Nederland B.V. Kennnummer 1010.

- **Oberleitungstyp 1.2:**

EG-Bauartprüfbescheinigung Nr.0894/1/B/2006/ENE/DEEN/2.0300640.1.0- 1 von Arsenal Race (Vormals: Arsenal Research) Kennnummer 2250.

Die Versorgung der Oberleitungsanlagen mit Traktionsstrom erfolgt im gesamten Projektbereich im Regelbetrieb mit Einphasenwechselstrom 15 kV Nennspannung und 16,7 Hz Nennfrequenz durch das Unterwerk Angern.

Der Einbau der gesamten Oberleitungsanlagen erfolgte auf Basis der einschlägigen Entwurfs- und Bauvorschriften für Oberleitungsanlagen.

Im Besonderen nach den angeführten Normen und Regelwerken:

- EN 50119 und EN 50122-1
- TR EL 52
- TR EL 42 und EL 43
- Technische Richtlinie Rückstromführung und Bahnerdung auf **ÖBB**- Strecken
- Technische Richtlinie TR 939 und DB 945
- HL Richtlinie über das Entwerfen von Bahnanlagen

B4.1.1.1 Erdungsmaßnahmen, Schutz gegen elektrischen Schlag, Rückstromführung und Potenzialausgleich

Der Schutz gegen elektrischen Schlag durch direktes Berühren wurde mit Schutz durch Abstand oder Schutz durch Hindernisse realisiert.

Der Schutz durch Abstand wird durch Einhaltung des Abstandes zum nächsten unter Spannung stehenden Anlagenteil und ggf. durch Anbringung von Warnungstafeln gemäß ED 6999 erreicht.

Bei den Begehungen konnte die ordnungsgemäße Anbringung der Warntafeln festgestellt werden.

Die erforderlichen Schutzmaßnahmen zum Schutz gegen den elektrischen Schlag entsprechend EN 50 122-1 und nach TR DV EL 42 wurden durch das Fachgebiet „**Energieversorgung 16,7 Hz & 50 Hz**“ überprüft.

Bei den Begehungen konnte die ordnungsgemäße Ausführung der Schutzerdungen nach TR DV EL 43 (Bahnerdung) und Rückstromführung festgestellt werden.

Entsprechend wurden stichprobenartig Überprüfungen der angeführten Schutzerdungen insbesondere auch bei den Lärmschutzwänden sowie eine Prüfung der erforderlichen Schutzvorkehrungen für Oberleitungsanlagen im Sinne der TR EL 42 durchgeführt.

Ebenso wurden an Hand der Mastverzeichnisse die Mastabstände von der Gleisachse stichprobenartig überprüft.

Dabei konnten keine Unterschreitungen der zulässigen Minimalabstände für die Bedienungsräume festgestellt werden.

Im Zuge der EG-Prüfung im Sinne der TSI Energie wurde der Nachweis der Einhaltung des Schutzes gegen elektrischen Schlag durch das Schienenpotenzial erbracht.

Das maximal zulässige Schienenpotenzial wird sowohl im Betriebs- als auch im Kurzschlussfall eingehalten.

B4.1.1.2 EMF-Belastung

Eine Beurteilung der EMF-Belastung im Projektbereich erfolgte in einem gesonderten Gutachten durch die iC Consulanten.

Die Ergebnisse dieser Untersuchung flossen bereits in die Planung ein.

Dem Erdungskonzept entsprechend, wurde beim Einbau der Oberleitungsanlagen auch ein gesonderter Rückleiter umgesetzt.

B4.1.1.3 TSI Prüfung ENE

Hinsichtlich der Interoperabilität und der Einhaltung der damit verbundenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSIs) wird festgehalten, dass für das gegenständliche Projekt anwendbare TSIs existieren (INF, PRM, ENE, SRT) und die erforderlichen Prüfungen durch die benannte Stelle **Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. (BCT)** (Kennnummer 1602) durchgeführt wurden.

B4.1.2 Energieversorgung 50Hz

Die elektrotechnischen Anlagen wurden im Zuge der Elektrifizierung der Strecke Gänserndorf – Marchegg angepasst.

Insbesondere wurden folgende Gewerke angepasst:

- Bahnhof Oberweiden – Aufnahmegebäude
 - Niederspannungsraum
 - Stromversorgung der Bahnhofsanlagen
- Eisenbahnkreuzungen
 - Versorgung der technisch gesicherten EKs

Grundsätzlich erfolgte die Ausführung des Versorgungs- und Schutzsystems gemäß der Technischen Festlegungen Energietechnik TFET0102 der **ÖBB**.

Der Niederspannungshauptverteiler wird neu errichtet und weist die Schutzmaßnahme „Fehlerstromschutzschaltung“ auf (TT-Netz).

Der Verteiler sowie die Unterverteiler wurden in Schutzklasse I ausgeführt.

Die Weichenheizungsverteiler wurden in Schutzklasse I und der Schutzmaßnahme „Nullung“ mit FI-Zusatzschutz ausgeführt.

B4.1.2.1 Beleuchtung

Die Beleuchtungsanlagen wurden unter Einhaltung der ÖNORM EN 12464-1 und ÖNORM EN 12464-2 ausgeführt.

Die Anspeisung der Beleuchtung erfolgt aus der Verteileranlage des Aufnahmegebäudes.

B4.1.2.2 Fernwirkanlage

Die erforderlichen Komponenten der Fernwirkanlage wurden in einem eigenen Verteilerschrank im Niederspannungsraum installiert.

Alle relevanten Prozesse in den Schalt- und Energieverteilungsstationen werden über die Fernwirk- und Automatisierungskomponenten erfasst und über das Fernwirkssystem zentral überwacht und gesteuert.

Für Wartungsarbeiten der Anlagen ist die Möglichkeit einer Steuerung vor Ort eingerichtet.

Die Daten werden lokal über Bussysteme zusammengefasst und über eine oder mehrere systemtechnische Ausführungen an die Regionale Leitstelle nach Wien übertragen, wo sie über definierte Schnittstellen in die Systeme ZSB und EBIS integriert wurden.

B4.2 Abweichungen vom Bauentwurf (Modifikationen)

Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass einzelne Bauvorhabenbestandteile in Hinsicht auf das Fachgebiet **„Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz“** abweichend von den Unterlagen des Antrages um Erteilung der Baugenehmigung ausgeführt wurden.

Diese Modifikationen wurden unter der Leitung von gemäß §40 EibG verzeichneter Personen oder gemäß §40 Abs. 5 gleichzuhaltenden Personen durchgeführt und stellen, gemessen an der Genehmigungslage, lediglich unerhebliche Abweichungen in der Ausführung dar.

Für das gegenständliche Fachgebiet waren folgende Abweichungen (Modifikationen) relevant:

Nr.	Titel	Anmerkung
2.6.1	Schutzstreckenüberbrückung für die provisorische Einfahrt in den Bahnhof Marchegg	
2.6.2	Änderung des Stromversorgungskonzeptes der Eisenbahnkreuzungen	

Begutachtung der Modifikationen nach §31a EibG – siehe Kapitel „C“ sowie „Anhang A“ dieser Gesamtprüfbescheinigung.

B4.3 Begehung vor Ort

Im Zuge einer Begehung in Beisein von Vertretern der Projektwerberin, der ausführenden Firmen und der Planer am 02. Dezember 2020 wurde in Bezug auf das Fachgebiet **„Energieversorgung 16,7 Hz & 50 Hz“** die bescheidgemäße Ausführung des Projektes augenscheinlich und stichprobenartig überprüft.

Dazu wurden teilweise die unter Kapitel A2.1 „**Energieversorgung 16,7 Hz & 50 Hz**“ angeführten Unterlagen herangezogen.

B4.4 ArbeitnehmerInnenschutz

B4.4.1 Prüfbefunde über die Abnahmeprüfungen

Für die 50 Hz-Anlagen liegen Protokolle der Erstprüfungen gemäß ÖVE/ÖNORM E 8001-6-61 und Anlagenbücher gemäß ÖVE/ÖNORM E 8001-6-63 vor.

Für die Beleuchtungsanlagen liegen Messungen zum Nachweis einer ausreichenden Beleuchtungsstärke bzw. Prüfungen gemäß der ÖNORM 12464 vor.

Für die Sicherheitsbeleuchtung liegen Protokolle der Erstprüfungen gemäß ÖVE/ÖNORM E 8002-1 (§9) vor.

B4.4.2 Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung

Im Sinne der §§ 3 Abs.7 und 20 Abs.2 ASchG wurde eine Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung durchgeführt.

Bei der Begehung (siehe Kapitel B7.3) wurden die Kennzeichnung der Technikräume und die Zugänglichkeit der einzelnen Anlagen überprüft.

Es wurde dabei festgestellt, dass die Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung den Anforderungen der KennV entspricht.

B4.4.3 Sicherheits-/Gesundheitsschutzdokument

Ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument liegt vor.

Dieses enthält Regelungen zur Organisation, Koordination und Überwachung der Anlage und umfasst Maßgaben zur Arbeitssicherheit und zum Gesundheitsschutz.

Das SiGe- Dokument wurde hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes „**Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz**“ geprüft.

Der Inhalt des vorgelegten SiGe-Dokumentes entspricht § 2 DOK VO.

Die Umsetzung der im SiGe-Dokument geforderten Maßnahmen wurde bei den Begehungen stichprobenartig überprüft.

B4.4.4 Unterlagen für spätere Arbeiten

Für spätere Arbeiten am Objekt wurde eine Unterlage vorgelegt, welche hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes „**Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz**“ geprüft wurde.

Der Inhalt der vorgelegten Unterlage für spätere Arbeiten entspricht dem BauKG.

B4.4.5 Explosionsschutzdokumente (VEXAT)

Im gegenständlichen Bauvorhaben gibt es aus Sicht des Fachgebietes „**Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz**“ auch nach Fertigstellung des Bauvorhabens keine explosionsgefährdeten Bereiche. Ein Explosionsschutzdokument war daher nicht vorzulegen.

B4.4.6 Einhaltung der ArbeitnehmerInnenschutzvorschriften gemäß R10 im Bereich der Energieversorgungsanlagen

Die Prüfung der Einhaltung der ArbeitnehmerInnenschutzvorschriften erfolgte unter Heranziehung des Schwerpunktkonzeptes R10 der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau.

Für gegenständliches Projekt ist das Modul „Energieversorgung“ heranzuziehen.

Bei der punktweisen Abarbeitung werden nur jene Bereiche angeführt, die für das gegenständliche Bauvorhaben relevant sind.

Nicht erwähnte Anforderungen treffen für das gegenständliche Projekt nicht zu.

B4.4.6.1 Anforderungen ASchG

- § 20 (Allgemeine Bestimmungen über Arbeitsstätten) ASchG kann als erfüllt betrachtet werden, da im Projekt ausreichende Sicherheits- und Bedienungsräume vorhanden sind.
- § 24 (Arbeitsstätten im Freien) ASchG kann als erfüllt betrachtet werden, da im Projekt eine ausreichende Beleuchtung der Weichenbereiche vorhanden ist.
- § 33 (Allgemeine Bestimmungen über Arbeitsmittel) und § 34 (Aufstellung von Arbeitsmitteln) ASchG können als erfüllt betrachtet werden, da nur CE-gekennzeichnete Komponenten verwendet wurden und diese unter Beachtung der Einhaltung entsprechender Sicherheitsabstände montiert wurden.

B4.4.6.2 Anforderungen AM-VO

- § 3 (Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen) und § 12 (Aufstellung) AM-VO können als erfüllt betrachtet werden, da nur CE-gekennzeichnete Komponenten verwendet wurden und diese unter Beachtung der Einhaltung entsprechender Sicherheitsabstände montiert wurden.
- §§ 41 – 47 (Allgemeine Beschaffenheitsanforderungen) AM-VO können grundsätzlich als erfüllt betrachtet werden, da ausreichende Schutzvorkehrungen getroffen wurden. Die ebenfalls durchgeführten Abnahmeprüfungen bestätigen die Funktion und die Erfüllung der Anforderungen.

B4.4.6.3 Anforderungen EibAV

Bei der Bemessung des Gefahrenraumes gemäß § 2 EibAV wurden die zulässigen Ausbaugeschwindigkeiten berücksichtigt.

Die Zugänge zu Arbeitsplätzen oder Betriebseinrichtungen im Sicherheitsraum wurden gemäß § 5 EibAV gestaltet.

Für die Durchführung von erforderlichen Arbeiten im Gleisbereich sind Verschieberbahnsteige entsprechend den Bestimmungen von § 7 EibAV im Bauvorhaben vorhanden.

§ 11 (Beleuchtungseinrichtungen) EibAV kann als erfüllt betrachtet werden, da im Bereich der Arbeitsplätze ausreichende Beleuchtungsanlagen gemäß ÖNORM EN 12464 errichtet wurden.

Die Sicherheit der Arbeitnehmer bei Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleise ist durch Gleissperren gemäß EibAV § 26 Abs. 2 gewährleistet.

B4.4.6.4 Anforderungen Elektroschutzverordnung (ESV)

Die Einhaltung der entsprechenden Vorgaben der ESV, insbesondere die §§ 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 15 kann aufgrund der vorhandenen Schutzmaßnahmen bestätigt werden.

Sonstige Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer

- § 33 (Allgemeine Bestimmungen über Arbeitsmittel) und § 34 (Aufstellung von Arbeitsmitteln) ASchG sowie die Anforderungen betreffend die Anhänge A und B der AM-VO können als erfüllt betrachtet werden, da nur bauartgenehmigte Teile gem. EibG bzw. nach europäischen Normen entwickelte Komponenten verwendet wurden.

Es werden dem Arbeitgeber nur solche Arbeitsmittel zur Verfügung gestellt, die hinsichtlich Konstruktion, Bau und weiterer Schutzmaßnahmen den für sie geltenden Rechtsvorschriften über Sicherheits- oder Gesundheitsanforderungen entsprechen.

B5 Konstruktiver Ingenieurbau

B5.1 Bescheiderfüllung

Im Bescheid vom 11. März 2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung des gegenständlichen Projektes **„ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“**, wurden hinsichtlich des Fachgebietes **„Konstruktiver Ingenieurbau“** keine Auflagen erteilt.

Es wird festgestellt, dass in Bezug auf das Fachgebiet **„Konstruktiver Ingenieurbau“** alle für die Erteilung der Betriebsbewilligung erforderlichen und relevanten Prüfbescheinigungen und Abnahmeprüfungen, aufgelistet unter Punkt A2.1, vorhanden sind.

Gegenstand der Prüfbescheinigung des Fachgebietes **„Konstruktiver Ingenieurbau“** sind die in der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung angeführten, nunmehr errichteten Objekte:

- Neubau der Eisenbahnbrücke Feldwegunterführung in km 32,740
- Neubau der Eisenbahnbrücke „Bahnstraße“ in km 33,728
- Neubau der Eisenbahnbrücke L3005 in km 34,893
- Neubau der Eisenbahnbrücke Feldwegunterführung in km 39,524
- Neubau der Eisenbahnbrücke L3004 in km 40,063
- Neubau der Straßenbrücke in Bahn-km 40,850
- Umbau der Straßenüberführung L2 km 44,910
- Bauwerke des Bahnhofes Oberweiden

B5.1.1 Grundlagen für die Befundung

In der Folge sind bestätigende Unterlagen hinsichtlich einer fachgerechten, den einschlägigen Gesetzen, Normen und Richtlinien sowie den allgemein anerkannten Regeln der Bautechnik entsprechenden Umsetzung des eisenbahnrechtlich eingereichten Projektes angeführt.

Es wird festgestellt, dass in Bezug auf das Fachgebiet **„Konstruktiver Ingenieurbau“** alle für die Erteilung der Betriebsbewilligung erforderlichen und relevanten Prüfbescheinigungen und Abnahmeprüfungen, angeführt unter B5.1.1.1 bis B5.1.1.8, vorhanden sind.

B5.1.1.1 Ausführungsunterlagen

Das Bauvorhaben wird hinsichtlich des Fachbereiches „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ mittels der übermittelten Ausführungsunterlagen und Modifikationspläne ausreichend dargestellt.

Eine Liste der Ausführungspläne ist in der Konformitätserklärung der Planer (siehe B5.1.1.4) angeführt.

Eine Liste der Modifikationspläne ist unter A.4 des Anhangs A angeführt und von den Einzelgutachtern nach § 31a EISbG positiv begutachtet.

B5.1.1.2 Abnahme- und Prüfprotokolle

Alle relevanten Abnahmebestätigungen und Prüfbescheinigungen von akkreditierten Prüfanstalten liegen bei der ÖBA auf.

Von Seiten des Sachverständigen für das Fachgebiet „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ wurden die Unterlagen stichprobenartig kontrolliert.

Während der Betonierarbeiten wurden die norm- und plangemäßen Betoneigenschaften laufend kontrolliert und durch autorisierte Materialprüfanstalten positiv bestätigt.

Es liegen umfangreiche Prüfberichte von „TU Wien smart minerals“ betreffend die Prüfung der Bestands-, Frisch- und Festbetoneigenschaften vor.

Die ordnungsgemäße Ausführung der Bewehrungsverlegung und die Übereinstimmung mit den Ausführungsplänen wurden durch die ÖBA (Metz & Partner) bzw. **ÖBB-Infrastruktur AG** laufend kontrolliert.

Das Vorhandensein der Abnahmeprotokolle wurde vom Sachverständigen für das Fachgebiet „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ stichprobenartig kontrolliert.

Für den Nachweis des ordnungsgemäßen Einbaues der Lager für die Eisenbahnbrücke „Bahnstraße“ in km 33,728 und für die Eisenbahnbrücke L3005 in km 34,893 liegen alle Lagerdatenblätter mit Einbauprotokollen (Haider & Co Hoch- und Tiefbau GmbH) vor.

Für den Nachweis geotechnisch relevanter Baumaßnahmen liegen Baugrund-Abnahmeprotokolle von ÖBA (Metz & Partner) bzw. **ÖBB-Infrastruktur AG** sowie der Schlussbericht von BGG Consult ZT-GmbH (Datiert 14. Dezember 2020) vor.

Protokolle für den Einbau von Stahlbauteilen und Beschichtungsprotokolle liegen von Niehsner GmbH für die Eisenbahnbrücke „Bahnstraße“ in km 33,728 und für die Eisenbahnbrücke L3005 in km 34,893 vor und wurden vom Sachverständigen für das Fachgebiet „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ stichprobenartig kontrolliert.

Die ordnungsgemäße Ausführung des Stahlbaues und die Übereinstimmung mit den Ausführungsplanen wurden durch die ÖBA laufend kontrolliert.

B5.1.1.3 Vorerklärung Leitungserklärung

Eine Erklärung der gemäß §40 des EibG verzeichneten Person, Herrn Ing. Christian Trummer für die **ÖBB-Infrastruktur AG** liegt vor (datiert 17. Juni 2020) und bestätigt, dass das Bauvorhaben unter seiner Leitung ausgeführt wurde.

B5.1.1.4 Konformitätserklärung der Planer

Für den konstruktiven Ingenieurbau liegen Konformitätserklärungen der Planer vor.

Für die Eisenbahnbrücke über die L3004 in Bahn-km 40,063, die Straßenbrücke in Bahn-km 40,850 und den Umbau der Straßenbrücke L2 in Bahn-km 44,910 von KMP ZT-GmbH (datiert 23. November 2020), für die Eisenbahnbrücke Feldwegunterführung in Bahn-km 32,740, die Eisenbahnbrücke „Bahnstraße“ in Bahn-km 33,728, die Eisenbahnbrücke L3005 in Bahn-km 34,893 und die Eisenbahnbrücke Feldwegunterführung in Bahn-km 39,524 von ibbs ZT-GmbH (datiert 23. November 2020) und für die Bauwerke des Bahnhofes Oberweiden von Dipl.-Ing. Eva Kölbl (datiert 20. November 2020).

Die Planer bestätigen darin, dass die Planung für den Bauentwurf dem zum Zeitpunkt der Erstellung gültigen Stand der Technik, insbesondere den einschlägigen ÖNORMEN, Richtlinien und sonstigen technischen Vorschriften entspricht und die Bauwerke vollständig erfasst.

B5.1.1.5 Konformitätsbestätigung Prüfstatiker

Von Seiten des statisch-konstruktiven Prüfengeieurs Prof. Dipl.-Ing. Dr. Markus Vill liegt eine positive Prüfbestätigung (datiert 27. November 2020) für die Pläne und statischen Berechnungen der sechs neu gebauten Brücken vor.

Darin wird bestätigt, dass die Planung für den Bauentwurf dem zum Zeitpunkt der Erstellung gültigen Stand der Technik, insbesondere den einschlägigen ÖNORMEN, Richtlinien und sonstigen technischen Vorschriften entspricht und die Bauwerke vollständig erfasst.

B5.1.1.6 Bauausführungsbestätigung Rohbau

In der Ausführungsbestätigung der ausführenden Firma, Arbeitsgemeinschaft ÖBB Gänserndorf (Gebrüder Haider – HABAU – Haider & CO) vom 10. Dezember 2020 wird bestätigt, dass das Bauvorhaben sach- und fachgerecht ausgeführt wurde.

Es kann bei der vorliegenden Bestätigung der sach- und fachgerechten Ausführung davon ausgegangen werden, dass die beauftragten Leistungen auf Basis der Einreich- bzw. Ausführungsplanung unter Berücksichtigung der entsprechenden Bescheide umgesetzt wurde.

B5.1.1.7 Gründungselemente

Protokolle für die Begutachtung geotechnisch relevanter Baumaßnahmen, Empfehlungen zur Optimierung, Planprüfungen sowie der Beurteilung von Baustoffen liegen vor (siehe Geotechnischer Abschlussbericht von BGG Consult ZT-GmbH, datiert 14. Dezember 2020).

B5.1.1.8 Brückenprobelbelastungen

Auf allen Eisenbahnbrücken wurden Probelbelastungen durchgeführt. Bei den Eisenbahnbrücken mit kleineren Stützweiten – Eisenbahnbrücke Feldwegunterführung Bahn-km 32,740, Eisenbahnbrücke Feldwegunterführung Bahn-km 39,524 und Eisenbahnbrücke L3004 Bahn-km 40,063 – wurden augenscheinliche Kontrollen durchgeführt.

Bei der Eisenbahnbrücke „Bahnstraße“ Bahn-km 33,728 und der Eisenbahnbrücke L3005

Bahn-km 34,893 wurden auch Kontrollmessung während der Probelastung durchgeführt. Die vorliegenden Ergebnisse (Kontrollen durch Augenschein bzw. Vergleich Kontrollmessungen mit statischer Prognose) dokumentieren die Tragfähigkeit und Gebrauchstauglichkeit der fertiggestellten Eisenbahnbrücken.

B5.2 Abweichungen vom Bauentwurf (Modifikationen)

Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass einzelne Bauvorhabenbestandteile in Hinsicht auf das Fachgebiet „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ abweichend von den Unterlagen des Antrages um Erteilung der Baugenehmigung ausgeführt wurden.

Diese Modifikationen wurden unter der Leitung von gemäß §40 EisbG verzeichneter Personen oder gemäß §40 Abs. 5 gleichzuhaltenden Personen durchgeführt und stellen, gemessen an der Genehmigungslage, lediglich unerhebliche Abweichungen in der Ausführung dar.

Für das gegenständliche Fachgebiet waren an folgenden Objekten Abweichungen (Modifikationen – vorangestellt die Modifikationsnummer) relevant:

Nr.	Titel	Anmerkung
2.3.1	Eisenbahnbrücke km 32,740	
2.3.2	Eisenbahnbrücke km 33,728	
2.3.3	Eisenbahnbrücke km 34,893	
2.3.4	Eisenbahnbrücke km 39,524	
2.3.5	Eisenbahnbrücke km 39,743	
2.3.6	Eisenbahnbrücke km 40,063	
2.3.7	Eisenbahnbrücke km 40,850	
2.3.8	Durchlass km 42,606	
2.3.9	Strassenbrücke L2 km 44,910	

Begutachtung der Modifikationen nach §31a EisbG – siehe Kapitel „C“ sowie „Anhang A“ dieser Gesamtprüfbescheinigung.

B5.3 Begehung vor Ort

Im Zuge einer Begehung in Beisein von Vertretern der Projektwerberin, der ausführenden Firmen und der Planer am 09. Dezember 2020 wurde in Bezug auf das Fachgebiet „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ die bescheidgemäße Ausführung des Projektes augenscheinlich und stichprobenartig überprüft.

Dazu wurden teilweise die unter Kapitel A2.1 „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ angeführten Unterlagen herangezogen.

B5.4 ArbeitnehmerInnenschutz

B5.4.1 Sicherheits-/Gesundheitsschutzdokument

Das SiGe-Dokument (von PULSE Engineering GmbH) wurde hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ geprüft und wird von dem Projektwerber auf Bestandsdauer vorgehalten und den aktuellen Anforderungen entsprechend angepasst werden.

B5.4.2 Unterlagen für spätere Arbeiten

Für spätere Arbeiten am Objekt wurde von PULSE Engineering GmbH eine Unterlage vorgelegt, welche hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ geprüft wurde.

Der Inhalt der vorgelegten Unterlage für spätere Arbeiten entspricht dem BauKG.

Der Projektwerber erklärte, die Unterlage für spätere Arbeiten auf Bestandsdauer vorzuhalten und den aktuellen Anforderungen entsprechend anzupassen.

B5.4.3 ArbeitnehmerInnenschutz

Die Ausführung lässt keine offensichtlichen Gefahren für Arbeitnehmer erkennen.

Die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes betreffend dem Fachgebiet „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ wurden für das Fachgebiet „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ überprüft und es konnten keine Abweichungen gegenüber bestehenden Gesetzen und Verordnungen festgestellt werden.

B6 Hochbau

B6.1 Bescheiderfüllung

Im Bescheid vom 11. März 2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung des gegenständlichen Projektes **„ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“**, wurden hinsichtlich des Fachgebietes **„Hochbau“** keine Auflagen erteilt.

Es wird festgestellt, dass in Bezug auf das Fachgebiet **„Hochbau“** alle für die Erteilung der Betriebsbewilligung erforderlichen und relevanten Prüfbescheinigungen und Abnahmeprüfungen, aufgelistet unter Punkt A2.1, vorhanden sind.

B6.1.1 Nachweise, Bestätigungen

B6.1.1.1 Bauprodukte

Das Bauvorhaben ist gemäß dem vorgelegten Bauentwurf, den Nachweisen nach den anerkannten Regeln der Technik und unter Verwendung einwandfreier Bauprodukte, soweit dies ersichtlich ist, ausgeführt worden.

Die eingebauten Bauprodukte entsprechen den harmonisierten europäischen Normen bzw. weisen eine europäische technische Zulassung auf oder werden in der Baustoffliste ÖA (ÜA Kennzeichnung) geführt.

Es liegen von den ausführenden Firmen diesbezüglich Bestätigungen vor, bzw. wurden Bauprodukte stichprobenartig diesbezüglich überprüft (siehe auch Prüfung der Unterlagen).

B6.1.1.2 Vorerklärung Leitungserklärung

Eine Erklärung der gemäß §40 des EisbG verzeichneten Person, Herrn Ing. Herbert Bräuer für die **ÖBB-Infrastruktur AG** liegt vor (datiert 28. August 2020) und bestätigt, dass das Bauvorhaben unter seiner Leitung für das Fachgebiet **„Hochbau“** ausgeführt wurde.

B6.1.1.3 Konformitätserklärung der Planer

Eine Konformitätserklärung des Planers für den Hochbau, Zechner & Zechner ZT GmbH, für das Bauvorhaben Umbau Haltestelle Oberweiden vom 27. November 2020 liegt vor.

In der vorliegenden Konformitätserklärung wird bestätigt, dass

- die Planung für den Bauentwurf dem zum Zeitpunkt der Erstellung gültigem Stand der Technik, insbesondere den einschlägigen ÖNORMEN, TSI Richtlinien und sonstigen technischen Vorschriften entspricht und das Bauwerk vollständig erfasst,
- die Festlegungen für den Baugenehmigungsbescheid und des eingeholten Gutachtens nach § 31 a EibG vollständig erfasst,
- die Ausführungsplanung dem Genehmigungsstatus entspricht, geringfügige Modifikationen sind in einer gesonderten Modifikationsliste und planlich in der Plangrundlage zur Betriebsbewilligung dargestellt.

B6.1.2 Funktion, Erschließung

B6.1.2.1 Bahnsteigzugänge

Der Zugang zum neuen Randbahnsteig erfolgt direkt über die vorhandenen Vorplätze barrierefrei über eine 2,50 m breite Rampe mit einer Neigung von 6 %, die Rampenlänge beträgt 6,00 m.

B6.1.2.2 Bahnsteig

Der an der Haltestelle Oberweiden errichtete Randbahnsteig mit der Kantenhöhe von 55 cm ü. SOK weist eine Bahnsteiglänge von 160,00 m auf.

Die Bahnsteigbreite beträgt 320 cm.

Der Bahnsteig ist nur im Bereich der Wartekoje überdacht.

Die Ausführung des Bahnsteigs erfolgte mit 6,0 cm Betonverbundsteinen im Splittbett auf 10 cm mechanisch stabilisierter Tragschicht und einer 20 cm starken Frostschutzschicht. Der Bahnsteig ist mit einem Gefälle von 1,5% von der Bahnsteigkante weg ausgeführt.

Der Zugang und der Bahnsteig ist mit einem taktilen Leitsystem entsprechend ÖNORM V 2102-1 und RW 03.01.07 ausgestattet.

B6.1.3 Konstruktion und Ausbau

B6.1.3.1 Bahnsteig

Die Ausführung des Bahnsteiges erfolgte mit 6,0 cm Betonpflastersteinen (A2_{fl} gemäß ÖNORM EN 13501) im Splittbett verlegt, mit dazu gehörigem Blindenleitsystem (gemäß Planungsrichtlinien der **ÖBB** Barrierefreie Infrastruktur).

Die Rutschfestigkeit wurde entsprechend der ÖNORM Z 1261-2009 mit einem Gleitreibungskoeffizienten $\mu \geq 0,44$ ausgeführt.

Über das zum Einsatz gekommene Bauprodukt Flüstercoloc 6 (Pflastersteine aus Beton) liegt ein Prüfbericht über die Ermittlung des Gleitreibungskoeffizienten gem. ÖNORM Z 1261, ausgestellt von der Materialprüfanstalt Hartl (Labor Nr. 011492/001-2 vom 10. September 2020), vor.

Die 55 cm hohen Bahnsteigkanten sind aus Sichtbeton ausgeführt, auf der Bahnsteigoberfläche stellt eine 10 cm breite, helle obere Stirnseite der Fertigteilkante den geforderten Kontrast zum dunkleren, gleis-zugewandten Spalt dar.

Die Sicherheitslinie wurde mit gelber Farbe auf den Betonpflastersteinen markiert, das Blindenleitsystem ist in Form von Blindenleitsteinen mit vertieften Rillen im Pflaster eingelegt:

Der ausreichende Kontrast des Bahnsteigbelages zum eingebauten Blindenleitsystem ist gegeben.

Prüfberichte über die Messtechnische Ermittlung des LRV-Wertes an verschiedenen Oberflächen im trockenen und nassen Zustand, verfasst von der MA 39 Prüf-, Überwachungs- und Zertifizierungsstelle der Stadt Wien, liegen vor.

Das Blindenleitsystem wurde bei der Ortsbegehung als in Ordnung und den relevanten Normen entsprechend abgenommen.

An den Bahnsteigenden sind entsprechend **ÖBB**-Vorgaben ein „Durchgang Verboten“ Schilder angebracht.

Die Sicherheitslinie ist zum Bahnsteigende geführt und das taktile Leitsystem ist abgeschlossen.

Die Bahnsteigausstattung erfolgte entsprechend den Vorgaben aus dem Ausstattungskatalog der ÖBB mit Sitzbänken, Müllbehältern, Informationsvittrinen sowie einer Wartekoje.

B6.1.3.2 Wartekoje

Die primäre Konstruktion der Wartekoje besteht aus Stahlformrohren mit aufgelagerter KLH (Kreuzleimholz) Holzfertigteilplatte und horizontalen Formrohren für die Glasbefestigung. Darüber ist eine Keilpfostenlage mit Dachhauttragschale montiert.

Die Dachhaut besteht aus einer PIB-Kunststoffdachbahn (Polyisobutylene) mit der Brandschutzqualifikation B_{roof} (t1) nach DIN CEN/TS 1187 bzw. Klasse E nach ÖNORM EN 13501-1.

Über das eingesetzte Foliendach „Rhepanol“ liegt eine Leistungserklärung vor, das verwendete Bauprodukt wird aufgrund seines Brandverhaltens bei äußerer Brandeinwirkung in die Euroklasse B_{roof} gem. ÖNORM EN 13501-5 eingereiht.

Die Dachuntersicht besteht aus der KLH Holzfertigteilplatte (Brandschutzqualifikation D-s2,d0 gem. ÖNORM EN 13501-1).

Die gesamte Konstruktion (Glas und Rahmen) hält einer Horizontallast von 1,0 kN/m in 1 m Höhe gem. ÖNORM B 1991-1-1 entsprechend der Nutzungskategorie C 2 stand.

Es gibt Sitzgelegenheiten für 3 Personen, eine Anlehnevorrichtung und Abstellplatz für einen Rollstuhl, der Fahrkartenschalter ist ebenso in der Wartekoje situiert.

Eine Einbaubestätigung der Fa. SK Stahlbau GmbH, ausgestellt am 11. Dezember 2020, liegt vor. Es wird bestätigt, dass die Arbeiten sach- und fachgerecht durchgeführt wurden und dass die Ausführung der gemeinsam abgestimmten Freigabeplanung und den statischen Berechnungen entspricht.

B6.1.3.3 Verglasungen

Folgende Verglasungen wurden eingebaut:

Bereich	Glasqualität	Anmerkung
Wartekoje	<p>Bahnsteigseitig: VSG 20 mm aus 2x10 mm ESG, (PVB 0,76 mm) Siebdruck auf Oberfläche</p> <p>Böschungsseitig: VSG 20 mm aus 2x10 mm ESG, (PVB 1,52 mm) Siebdruck auf Oberfläche</p>	<p>Glasstatik Wartekoje Glaseinhausung von ZT Dipl. Ing. Eva Kölbl, vom 08.06.2020 liegt vor.</p> <p>Statischer Nachweise der Horizontallast gem. ÖNORM B 1991-1-1 für die Nutzungskategorie C 5 liegen vor.</p> <p>Eine Leistungserklärung (23058-152-20610) der Fa. Gasperlmair liegt vor.</p> <p>Demnach ist der Aufbau VSG: 10-1,52-10</p> <p>Eine entsprechende Einbau- bestätigung der ausführen- den Firma liegt vor.</p>

Für die absturzsichernde, böschungsseitige Verglasungen der Wartekoje wurde der rechnerische Nachweis, dass die Verglasungen bzw. die Konstruktion gem. ÖNORM B 1991-1-1 gem. Nutzungskategorie C 5 (Horizonttallast 3,0 KN) dimensioniert wurden, geführt.

Die Windlast und der Windsog des vorbeifahrenden Zuges wurden bei den Verglasungen am Bahnsteig berücksichtigt.

Die Glasflächen sind entsprechend den Vorgaben der ÖNORM B 1600 gegen Anprall markiert. Die Kontraststreifen in den Höhen 85 cm bis 95 cm und 155cm bis 165 cm ü. FFOK (gem. ÖNORM B 1600) haben die Farben RAL 9003 (signalweiß) und RAL 7024 (graphitgrau). Der Kontrast ist gem. ÖNORM B 1600 Tabelle 1 in die Kontraststufe I mit $K \geq 50$ einzuordnen.

Die aufgetragenen Vogelschutzstreifen sind in der Farbe RAL 7024 (graphitgrau) ausgeführt.

B6.1.3.4 Dach-Absturzsicherungen

Der Aufstieg für Wartungszwecke auf das Dach erfolgt mittels Anlegeleitern, die Absturzsicherung erfolgt mittels Seilsicherungssystem.

Die Arbeitsmittel werden entsprechend standfest gem. Arbeitsmittelverordnung (AM-VO) aufgestellt, bzw. werden vor Vorbeifahrt von Zügen entfernt.

Folgende Sicherungssysteme gegen Absturz bei Wartungsarbeiten am Dach wurden von der Firma Innocente Ges.m.b.H ausgeführt:

- Es sind Einzelanschlagpunkte und Seilsicherungssysteme der Firma Green International GmbH zum Einsatz gekommen.

B6.1.4 Barrierefreiheit

Der Randbahnsteig ist barrierefrei vom Vorplatz des Aufnahmegebäudes erreichbar.

Der Bahnsteig ist mit einem taktilen Leitsystem (gem. ÖNORM V 2102 bzw. RW 03.01.07) ausgestattet.

Die 2,50 m breite Zugangsrampe zum Randbahnsteig mit einem Gefälle von 6 % ist beidseitig mit einem Doppelhandlauf ausgestattet.

Die Handläufe sind rund ausgestaltet, sodass ein angenehmes Umgreifen möglich ist.

Die Höhe der Handläufe erfolgte gemäß Einreichplan (H=100 cm und H=75 cm ü. FFOK).

Taktile Handlaufinformationen gemäß ÖNORM V 2105 wurden angebracht.

Die öffentlich zugänglichen Bereiche sind mit einem taktilen Leitsystem (gem. ÖNORM V 2102) ausgestattet.

Im Zuge der Begehung vom 09. Dezember 2020 konnte die Ausführung des „taktilen Leitsystem“ von der Sachverständigen für „Hochbau“ begutachtet werden.

Die bescheidgemäße Ausführung kann aufgrund der augenscheinlichen Prüfung bestätigt werden.

Zudem liegt eine entsprechende Konformitätsbestätigung des zuständigen Planers vor.

B6.2 Abweichungen vom Bauentwurf (Modifikationen)

Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass einzelne Bauvorhabenbestandteile in Hinsicht auf das Fachgebiet „**Hochbau**“ abweichend von den Unterlagen des Antrages um Erteilung der Baugenehmigung ausgeführt wurden.

Diese Modifikationen wurden unter der Leitung von gemäß §40 EIsbG verzeichneter Personen oder gemäß §40 Abs. 5 gleichzuhaltenden Personen durchgeführt und stellen, gemessen an der Genehmigungslage, lediglich unerhebliche Abweichungen in der Ausführung dar.

Für das gegenständliche Fachgebiet waren folgende Abweichungen (Modifikationen) relevant:

Nr.	Titel	Anmerkung
2.4.1	Bahnhof Oberweiden	

Begutachtung der Modifikationen nach §31a EIsbG – siehe Kapitel „C“ sowie „Anhang A“ dieser Gesamtprüfbescheinigung.

B6.3 Begehung vor Ort

Im Zuge einer Begehung in Beisein von Vertretern der Projektwerberin, der ausführenden Firmen und der Planer am 09. Dezember 2020 wurde in Bezug auf das Fachgebiet „**Hochbau**“ die bescheidgemäße Ausführung des Projektes augenscheinlich und stichprobenartig überprüft. Dazu wurden teilweise die unter Kapitel A2.1 „**Hochbau**“ angeführten Unterlagen herangezogen.

B6.4 ArbeitnehmerInnenschutz

B6.4.1 Sicherheits-/Gesundheitsschutzdokument

Das SiGe-Dokument(von PULSE Engineering GmbH) wurde hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes „**Hochbau**“ geprüft und wird von dem Projektwerber auf Bestandsdauer vorgehalten und den aktuellen Anforderungen entsprechend angepasst werden Der Inhalt des vorgelegten SiGe-Dokumentes entspricht § 2 DOK-VO.

In diesem wurden die Gefahren bei den zu verrichtenden Arbeiten ermittelt und geeignete Maßnahmen zu deren Vermeidung und Unfallverhütung festgelegt.

Die Umsetzung der im SiGe-Dokument geforderten Maßnahmen wurde bei den Begehungen stichprobenartig überprüft.

B6.4.2 Unterlagen für spätere Arbeiten

Die Unterlage für spätere Arbeiten, erstellt von PULSE Engineering GmbH, wurde aktualisiert und liegt zum Ausführungsprojekt vor. Die Unterlage wurde hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes „**Hochbau**“ geprüft.

Der Inhalt der vorgelegten Unterlage für spätere Arbeiten entspricht § 8 BauKG.

Der Projektwerber erklärte, die Unterlage für spätere Arbeiten auf Bestandsdauer vorzuhalten und den aktuellen Anforderungen entsprechend anzupassen.

B6.4.3 Dokumente gemäß Verordnung explosionsfähige Atmosphären (VEXAT)

Bezogen auf die Abgrenzung des Fachgebietes "**Hochbau**" sind keine Maßnahmen des gegenständlichen Vorhabens betroffen, welche eine Betrachtung der Verordnung über explosionsfähige Atmosphären erfordern.

B6.4.4 ArbeitnehmerInnenschutzvorschriften gemäß R10

Bei der Prüfung der ArbeitnehmerInnenschutzvorschriften gemäß R10 kommt für das gegenständliche Projekt grundsätzlich das Modul „Hochbau“ zur Anwendung.

Bei der punktuellen Abarbeitung der R10 werden daher auch nur jene Bereiche angeführt, die in Zusammenhang mit dem Fachgebiet „**Hochbau**“ stehen.

Nicht erwähnte Anforderungen treffen für das gegenständliche Projekt nicht zu.

B6.4.5 Anforderungen ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG)

Insbesondere wurden folgende relevanten Paragraphen berücksichtigt:

B6.4.5.1 § 20 - Allgemeine Bestimmungen über Arbeitsstätten

Das ASchG kann grundsätzlich als erfüllt betrachtet werden, da im Projekt ausreichende Sicherheits- und Bedienungsräume vorgesehen wurden.

Gefahrenbereiche sind durch geeignete Maßnahmen (z.B.: Geländer) abgesperrt und entsprechend gekennzeichnet.

B6.4.5.2 § 24 - Arbeitsstätten im Freien

Das ASchG kann grundsätzlich als erfüllt betrachtet werden.

Die Arbeitsstätten können bei Bedarf rasch verlassen werden.

Verkehrswege im Freien sind so gestaltet, dass sie sicher begangen und befahren werden können.

B6.4.5.3 § 25 - Brandschutz und Explosionsschutz

Das ASchG kann grundsätzlich als erfüllt betrachtet werden.

Maßnahmen zur Brandvermeidung werden durch entsprechende Material- und Konstruktionswahl der Bauten und Anlagen sowie durch entsprechende Betriebsführung gesetzt.

Die Anforderungen an den Blitzschutz werden für Hochbauobjekte eingehalten.

B6.4.5.4 § 61 - Arbeitsplätze

Das ASchG kann als erfüllt betrachtet werden, da eine entsprechende Evaluierung der Arbeitsplätze durchgeführt wurde und entsprechende Sicherheits- und Schutzmaßnahmen für die Arbeitnehmer vorgesehen sind.

B6.4.6 Allgemeine Arbeitnehmerschutzverordnung (AAV)

Insbesondere wurden folgende relevanten Paragraphen berücksichtigt:

B6.4.6.1 §72 - Schutzausrüstung zur Sicherung gegen Absturz

Geeignete Befestigungseinrichtungen zur Verankerung von Schutzausrüstungen gegen Absturz sind an allen Stellen mit Absturzgefahr vorgesehen.

B6.4.7 Elektroschutzverordnung (ESV)

Insbesondere wurden folgende relevanten Paragraphen berücksichtigt:

B6.4.7.1 §§ 1, 4, 6 und 7

Es wird dafür gesorgt, dass sich elektrische Anlagen und elektrische Betriebsmittel stets in sicherem Zustand befinden und Mängel unverzüglich behoben werden.

Es werden nur solche elektrischen Anlagen und elektrische Betriebsmittel verwendet, die im Hinblick auf Betriebsart und Umgebungseinflüsse den jeweiligen betrieblichen und örtlichen Anforderungen entsprechen und auftretenden Beanspruchungen sicher widerstehen können.

B7 Geotechnik

B7.1 Bescheiderfüllung

Im Bescheid vom 11. März 2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung des gegenständlichen Projektes **„ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“**, wurden hinsichtlich des Fachgebietes **„Geotechnik“** keine Auflagen erteilt.

Es wird festgestellt, dass in Bezug auf das Fachgebiet **„Geotechnik“** alle für die Erteilung der Betriebsbewilligung erforderlichen und relevanten Prüfbescheinigungen und Abnahmeprüfungen, aufgelistet unter Punkt A2.1, vorhanden sind.

B7.1.1 Geotechnische Umsetzung

Die geotechnisch relevanten Maßnahmen sind in den Ausführungsunterlagen dargestellt.

Ein geotechnischer Abschlussbericht von BGG Consult vom 14. Dezember 2020 liegt für das gegenständliche Projekt vor.

Die Bestätigungen zu Schichten/Schüttlagen und Abnahmen zu den geodätischen Höhenlagen der Gleise sind übermittelt worden.

Ebenso sind Unterlagen zu den Verdichtungskontrollen vorgelegt worden.

Die zum eingereichten Projekt übermittelten Dokumente inklusive der im Anhang „C“ ersichtlichen Modifikationen zum Einreichprojekt weisen eine ordnungsgemäße Dokumentation der durchgeführten Baumaßnahmen auf.

B7.2 Abweichungen vom Bauentwurf (Modifikationen)

Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass einzelne Bauvorhabenbestandteile in Hinsicht auf das Fachgebiet **„Geotechnik“** abweichend von den Unterlagen des Antrages um Erteilung der Baugenehmigung ausgeführt wurden.

Diese Modifikationen wurden unter der Leitung von gemäß §40 EisbG verzeichneter Personen oder gemäß §40 Abs. 5 gleichzuhaltenden Personen durchgeführt und stellen,

gemessen an der Genehmigungslage, lediglich unerhebliche Abweichungen in der Ausführung dar.

Für das gegenständliche Fachgebiet waren folgende Abweichungen (Modifikationen) relevant:

Nr.	Titel	Anmerkung
2.3.1	Eisenbahnbrücke km 32,740	Hinterfüllung, Drainage
2.3.2	Eisenbahnbrücke km 33,728	DSV-Säulen, Hinterfüllung, Steinsätze
2.3.3	Eisenbahnbrücke km 34,893	DSV-Säulen, Hinterfüllung
2.3.4	Eisenbahnbrücke km 39,524	Hinterfüllung
2.3.5	Eisenbahnbrücke km 39,743	Abtragung
2.3.6	Eisenbahnbrücke km 40,063	Verbreiterung
2.3.7	Eisenbahnbrücke km 40,850	Entfall Leitschienen

Begutachtung der Modifikationen nach §31a EisbG – siehe Kapitel „C“ sowie „Anhang A“ dieser Gesamtprüfbescheinigung.

B7.3 Begehung vor Ort

Im Zuge einer Begehung in Beisein von Vertretern der Projektwerberin, der ausführenden Firmen und der Planer am 9. Dezember 2020 wurde in Bezug auf das Fachgebiet „**Geotechnik**“ die bescheidgemäße Ausführung des Projektes augenscheinlich und stichprobenartig überprüft.

Dazu wurden teilweise die unter Kapitel A2.1 „**Geotechnik**“ angeführten Unterlagen herangezogen.

B7.4 ArbeitnehmerInnenschutz

B7.4.1 Sicherheits-/Gesundheitsschutzdokument

Seitens der Projektwerberin wurde ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument vorgelegt.

Die Unterlage enthält keine für das Fachgebiet „**Geotechnik**“ relevanten Aspekte.

B7.4.2 Unterlagen für spätere Arbeiten

Seitens der Projektwerberin wurde eine Unterlage für spätere Arbeiten gemäß §8 BauKG vorgelegt.

Die Unterlage enthält keine relevanten Aspekte mit geotechnischem Bezug.

B8 Wasserbautechnik

B8.1 Bescheiderfüllung

Im Bescheid vom 11. März 2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung des gegenständlichen Projektes **„ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“**, wurden hinsichtlich des Fachgebietes **„Wasserbautechnik“** keine Auflagen erteilt.

Es wird festgestellt, dass in Bezug auf das Fachgebiet **„Wasserbautechnik“** alle für die Erteilung der Betriebsbewilligung erforderlichen und relevanten Prüfbescheinigungen und Abnahmeprüfungen, aufgelistet unter Punkt A2.1, vorhanden sind.

B8.1.1 Entwässerungsmaßnahmen

B8.1.1.1 Grundwasserhaltungsmaßnahmen

Gemäß den Angaben der ÖBA sind keine Grundwasserhaltungsmaßnahmen erforderlich gewesen.

Eine Bescheinigung der fachgerechten Ausführung liegt seitens der Örtlichen Bauaufsicht vor.

Mit dieser Erklärung werden die während der Bauphase durchgeführten Maßnahmen mit wasserrechtlichem Bezug als abgedeckt erachtet.

B8.1.1.2 Grundwasserbeweissicherung

Eine Grundwasserbeweissicherung hat lt. Auskunft des Büro ILF nicht stattgefunden, da der ausgewählte Brunnen nicht vorhanden war.

Eine Bescheinigung der fachgerechten Ausführung liegt seitens der Örtlichen Bauaufsicht vor.

Mit dieser Erklärung werden die während der Bauphase durchgeführten Maßnahmen mit wasserrechtlichem Bezug als abgedeckt erachtet.

B8.1.1.3 Wasserrechtlich relevante Vorkommnisse

Während der Bauausführung sind lt. Auskunft der Verantwortlichen der Örtlichen Bauaufsicht (ÖBA) keine wasserrechtlich relevanten Vorkommnisse aufgetreten.

Eine Bescheinigung der fachgerechten Ausführung liegt seitens der Örtlichen Bauaufsicht vor.

Mit dieser Erklärung werden die während der Bauphase durchgeführten Maßnahmen mit wasserrechtlichem Bezug als abgedeckt erachtet.

B8.1.1.4 Wasserdurchlässigkeit

Untersuchungen zur Wasserdurchlässigkeit im Bereich der Versickerungssysteme sind im Geotechnischen Bericht BGG Consult vom 14. Dezember 2020 dokumentiert.

B8.1.1.5 Bemessungsgrundlagen

Hinsichtlich der Bemessung der Entwässerungsanlagen entsprechen die Ausführungsunterlagen den Planungen im Einreichprojekt.

Für die Dimensionierungen sind das ÖBB Regelwerks 09.04 „Gestaltung und Dimensionierung von Entwässerungsanlagen“ und die ATV A-138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ herangezogen worden.

B8.1.2 Wasserbautechnisch relevante Bauvorhabensbestandteile

B8.1.2.1 Bogenverbesserung 1 (km 36,839 – km 38,209)

Im Bereich der Bogenverbesserung 1 erfolgt die Entwässerung über Versickerungsmulden r.d.B. von ca. km 36,845 bis ca. km 37,767 bzw. l.d.B. von ca. km 37,767 bis ca. km 38,209.

Die Versickerungsmulden sind im Abstand von ca. 30 m durch Querdämme unterteilt.

Am tiefsten Punkt der Mulde wird ein Sickerschlitze bis zur versickerungsfähigen Bodenschichte geführt.

Die Mulden sind mit einer 30 cm starken Humusschichte ausgeführt worden.

Regelquerschnitte zu den Versickerungsmulden für die Bogenverbesserung 1 liegen in den Ausführungsunterlagen vor.

Die Lage der Versickerungsmulden ist in den Lageplänen des Ausführungsprojektes dokumentiert.

B8.1.2.2 Eisenbahnbrücken (km 32,740 und km 39,524)

Die Widerlagerwände sind bei den Eisenbahnbrücken km 32,740 und km 39,524 mit Filterbeton hinterfüllt.

Hinter den Steinsätzen ist eine Filterschichte mit Drainageschotter und Geotextil hergestellt worden, entsprechend den Ausführungen im Geotechnischen Bericht vom 14. Dezember 2020 des Büros BGG Consult.

Vgl. dazu Abweichungen vom Bauentwurf (Modifikationen) nach §31a EibG – siehe Kapitel „C“ sowie „Anhang A“ dieser Gesamtprüfbescheinigung.

Bauwerkspläne und Lagepläne sind im Ausführungsprojekt dokumentiert.

B8.1.2.3 Eisenbahnbrücken (km 33,728 und km 34,893)

Zur geordneten Aufnahme und Versickerung der Oberflächenwässer im Fall von Starkregenereignissen sind bei den beiden Brückenobjekten bei km 33,728 und km 34,893 jeweils zwei Humusmulden bei der Ausleitung der Brückendrainage errichtet worden.

Bei der Eisenbahnbrücke km 33,728 erfolgt die Zuleitung über einen Kontrollschacht bzw. ein Raubettgerinne.

Beim Objekt km 34,893 werden die Wässer über Raubettgerinne zugeführt.

Die zuständige NÖ Straßenbauabteilung 3, Wolkersdorf stimmt der Einleitung der Brückenwässer in die bestehenden Entwässerungsgräben der L3005 zu.

Vgl. dazu Abweichungen vom Bauentwurf (Modifikationen) nach §31a EibG – siehe Kapitel „C“ sowie „Anhang A“ dieser Gesamtprüfbescheinigung

Die zugehörigen Bauwerkspläne sind in den übermittelten Ausführungsunterlagen ersichtlich.

B8.1.2.4 Eisenbahnbrücke (km 39,743)

Die Eisenbahnbrücke ist ersatzlos abgetragen worden.

Vgl. dazu Abweichungen vom Bauentwurf (Modifikationen) nach §31a EibG – siehe Kapitel „C“ sowie „Anhang A“ dieser Gesamtprüfbescheinigung.

B8.1.2.5 Eisenbahnbrücke über L3004 (km 40,063)

Die Oberflächenwässer werden über das Dachprofil abgeleitet und örtlich versickert.

Die Rückentwässerung erfolgt über eine Drainage im Dammfuß.

Bauwerksplan, Lageplan und Regelprofil zum Brückenobjekt sind in den Ausführungsunterlagen abgelegt.

B8.1.2.6 Bahnhof Oberweiden (ca. km 40,095 –ca. km 40,863)

Im Bahnhof Oberweiden werden die anfallenden Oberflächenwässer zu einem Versickerungsgraben, ca. km 40.250 bis ca. km 40.317, abgeleitet.

Die Filterschicht besteht aus einer ca. 30 cm starken Humusschicht.

Zur Gewährleistung der Versickerung ist unter der Beckensohle eine Sickerpackung angeordnet worden, die bis zur versickerungsfähigen Bodenschicht ausgeführt worden ist.

Die Entwässerungsanlagen sind im Regelprofil und Lageplan der Ausführungsunterlagen dokumentiert.

B8.1.2.7 Straßenbrücke Oberweiden (km 40,850)

Die Entwässerung der anfallenden Regenwässer erfolgt über die Bankette.

Aufgrund des kurzen Bauwerks und einer Längsneigung von 7% sind keine Tagwassereinläufe vorgesehen worden.

Bauwerksplan, Regelprofil, Längenschnitt und Lageplan liegen für das Brückenobjekt km 40,850 im Ausführungsprojekt vor.

B8.1.2.8 Aufgelassener Durchlass (ca. km 42,606)

Der im Entwurfsprojekt angeführte Durchlass bei ca. km 42,606 wird aufgrund der Verschiebung des Kontextprojektes nicht abgetragen, sondern weiterhin als Bestand erhalten.

Vgl. dazu Abweichungen vom Bauentwurf (Modifikationen) nach §31a EibG – siehe Kapitel „C“ sowie „Anhang A“ dieser Gesamtprüfbescheinigung.

B8.1.2.9 Bogenverbesserung 2 (ca. km 44,432 – ca. km 45,159)

Im Bereich der Bogenverbesserung 2 erfolgt die Entwässerung über Versickerungsmulden l.d.B. von km 44,432 bis km 45,159.

Die Versickerungsmulden sind im Abstand von ca. 20 m durch Querdämme unterteilt.

Am tiefsten Punkt der Mulde ist ein Sickerschlitze bis zur versickerungsfähigen Bodenschichte geführt worden.

Die Mulden sind mit einer 30 cm starken Humusschichte hergestellt worden.

Ein Regelquerschnitt zu den Versickerungsmulden für die Bogenverbesserung 2 liegt in den Ausführungsunterlagen vor.

Die Lage der jeweiligen Versickerungsmulde ist in den Lageplänen des Ausführungsprojektes dokumentiert.

B8.1.2.10 Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers

Die ausgeführten Versickerungsmulden sind gemäß den Ausführungsunterlagen, vgl. Regelquerschnitte, mit einer 30 cm starken Humusschicht ausgeführt worden.

Eine Bestätigung über die ordnungsgemäße Herstellung der Versickerungsmulden, der Regenwasserkanäle und Schacht- und Kanalanschlüsse, liegt vor.

B8.2 Abweichungen vom Bauentwurf (Modifikationen)

Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass einzelne Bauvorhabenbestandteile in Hinsicht auf das Fachgebiet „**Wasserbautechnik**“ abweichend von den Unterlagen des Antrages um Erteilung der Baugenehmigung ausgeführt wurden.

Diese Modifikationen wurden unter der Leitung von gemäß §40 EibG verzeichneter Personen oder gemäß §40 Abs. 5 gleichzuhaltenden Personen durchgeführt und stellen, gemessen an der Genehmigungslage, lediglich unerhebliche Abweichungen in der Ausführung dar.

Für das gegenständliche Fachgebiet waren folgende Abweichungen (Modifikationen) relevant:

Nr.	Titel	Anmerkung
2.3.2	Eisenbahnbrücke km 33,728	Entwässerungseinrichtungen
2.3.3	Eisenbahnbrücke km 34,893	Entwässerungseinrichtungen
2.3.8	Durchlass km 42,606	Bestand beibehalten

Begutachtung der Modifikationen nach §31a EibG – siehe Kapitel „C“ sowie „Anhang A“ dieser Gesamtprüfbescheinigung.

B8.3 Begehung vor Ort

Im Zuge einer Begehung in Beisein von Vertretern der Projektwerberin, der ausführenden Firmen und der Planer am 9. Dezember 2020 wurde in Bezug auf das Fachgebiet „**Wasserbautechnik**“ die bescheidgemäße Ausführung des Projektes augenscheinlich und stichprobenartig überprüft.

Dazu wurden teilweise die unter Kapitel A2.1 „**Wasserbautechnik**“ angeführten Unterlagen herangezogen.

B8.4 ArbeitnehmerInnenschutz

B8.4.1 Sicherheits-/Gesundheitsschutzdokument

Für das Fachgebiet „**Wasserbau**“ wurde ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument gem. §5 ASchG vorgelegt.

Die Projektwerberin wird das Dokument auf Bestandsdauer vorhalten und aktuellen Anforderungen nachführen.

B8.4.2 Unterlagen für spätere Arbeiten

Eine Unterlage für spätere Arbeiten gemäß §8 BauKG wurde vorgelegt und auf die Erfordernisse betreffend das Fachgebiet „**Wasserbau**“ geprüft.

Die zu beachtenden Schutzbestimmungen sind darin dokumentiert.

Die Projektwerberin verpflichtet sich das Dokument auf Bestandsdauer vorzuhalten und ggf. anzupassen.

C PRÜFBESCHEINIGUNG / ATTEST

Diese Prüfbescheinigung dient gemäß §34b EisbG 1957 i.d.g.F. als Attest, dass:

- die mit den Einzelbaumaßnahmen ausgeführten Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen den eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen entsprechen,
- bei Einhaltung der geltenden Betriebsvorschriften und bei Einsatz von entsprechend geschulten und befugten Arbeitnehmern die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn gewährleistet sind und
- den Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes entsprochen wird.

Aus Sicht der für das gegenständliche Bauvorhaben relevanten Fachgebiete:

- **01_Eisenbahnbautechnik**
- **02_Eisenbahnbetrieb**
- **03_Leit- und Sicherungstechnik**
- **04_Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz**
- **05_Konstruktiver Ingenieurbau**
- **06_Hochbau**
- **07_Geotechnik**
- **08_Wasserbautechnik**

wurde das gegenständliche Bauvorhaben genehmigungsgerecht ausgeführt, wobei nachfolgende eisenbahnrechtliche Baugenehmigung berücksichtigt wurde:

ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156

Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung

Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren
gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000

Bescheid des BMK (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie) – BMK – IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)

Geschäftszahl: **BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019** vom **11. März 2020**

Aus Sicht der angeführten Fachgebiete wird festgestellt, dass, nach Maßgabe der §§93 und 94 ASchG, die Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes berücksichtigt und eingehalten wurden.

Hinsichtlich der ArbeitnehmerInnenschutzbestimmungen wird festgehalten, dass die Einhaltung der Bestimmungen des §6 AVO-Verkehr geprüft und positiv beurteilt wurden.

Das gegenständliche Bauvorhaben ist in sich abgeschlossen und nach der Inbetriebnahme für sich alleine verkehrswirksam.

In der vorliegenden **Prüfbescheinigung gem. §34b EisbG** wurden seitens der gemäß §31a EisbG befugten Sachverständigen, aus Sicht der angeführten Fachgebiete jene Prüfungen durchgeführt, die geeignet sind die Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit der genehmigungsgerechten Ausführung des Bauvorhabens zu bescheinigen.

Hinsichtlich der ArbeitnehmerInnenschutzbestimmungen wird festgehalten, dass die Bestimmungen des §6 AVO-Verkehr geprüft und positiv beurteilt wurden.

Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass einzelne Fachgebiete abweichend von den Unterlagen des Antrages um Erteilung der Baugenehmigung ausgeführt wurden. Diese Modifikationen wurden unter der Leitung von gemäß §40 EisbG verzeichneter Personen oder gemäß §40 Abs 5 gleichzuhaltenden Personen durchgeführt und stellen, gemessen an der Genehmigungslage, lediglich unerhebliche Abweichungen in der Ausführung dar.

Gänserndorf – Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Gesamtprüfbescheinigung gem. §34b EisbG
C – Prüfbescheinigung / Attest

In Inhalt und Umfang stellen diese Abweichungen bezogen auf die Baugenehmigung vom **11. März 2020, „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019); nur unwesentliche und daher nicht genehmigungsrelevante Abweichungen von einzelnen in den der Baugenehmigung zugrunde gelegten Unterlagen dar, die im Rahmen des genehmigten Vorhabens, auf Grundlage der erteilten Genehmigung, ohne Erwirkung einer Änderungsgenehmigung gesetzt werden konnten.

Die Identität des Bauvorhabens ist unter Berücksichtigung des Bescheides vom **11. März 2020** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) und der im Anhang A der Prüfbescheinigung beschriebenen Änderungen bzw. Modifikationen gewahrt.

Diese im Zuge der Bauherstellung durchgeführten Modifikationen entsprechen dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn sowie den Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz, haben keine Verbesserung der Gesamtleistung zur Folge gehabt und wurden - soweit erforderlich - im Einvernehmen mit betroffenen Dritten durchgeführt.

Die Betriebsbewilligungsfähigkeit kann auf Grundlage der erteilten Baugenehmigung vom **11. März 2020, „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) beurteilt und bestätigt werden.

Es besteht daher aufgrund der vorliegenden Ausführungs- und Anlagenprüfunterlagen sowie der von den gemäß §31a EisbG befugten Sachverständigen durchgeführten Prüfungen zum Nachweis der Einhaltung des §6 AVO-Verkehr aus Sicht Prüfer gem. §34b EisbG, unter Berücksichtigung der unter Kapitelt „D“ sowie A1.1 angeführten Anmerkungen, gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung gemäß §34b EisbG 1957 i.d.g.F. kein Einwand.

C1 Begründung

C1.1 Eisenbahnbautechnik

In der vorliegenden Prüfbescheinigung wurden seitens des §34b-Prüfers, aus Sicht des angeführten Fachgebietes „**Eisenbahnbautechnik**“ jene Überprüfungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen eine Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung des o.a. Objektes aus den Gesichtspunkten der Einhaltung der berücksichtigten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen, unter Berücksichtigung des Arbeitnehmerschutzes für das gegenständliche Projekt keine Bedenken bestehen.

Es wird angemerkt, dass die mit dem Antrag um Betriebsbewilligung vorgelegten Ausführungsunterlagen die ausgeführten Einzelbaumaßnahmen aus Sicht der Sachverständigen vollständig beschreiben und darstellen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet „**Eisenbahnbautechnik**“ konnte sich anhand der unter A2.1 zusammengefassten vorliegenden Unterlagen davon überzeugen, dass eine ordnungsgemäße Umsetzung im Sinne des Bescheides vom **11. März 2020** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) erfolgte.

Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass einzelne Bauvorhabenbestandteile in Hinsicht auf das Fachgebiet „**Eisenbahnbautechnik**“ abweichend von den Unterlagen des Antrages um Erteilung der Baugenehmigung ausgeführt wurden.

Diese Modifikationen wurden unter der Leitung von gemäß §40 EibG verzeichneter Personen oder gemäß §40 Abs 5 gleichzuhaltenden Personen durchgeführt und stellen, gemessen an der Genehmigungslage, lediglich unerhebliche Abweichungen in der Ausführung dar.

In Inhalt und Umfang stellen diese Abweichungen bezogen auf die Baugenehmigung vom **11. März 2020, „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) und in Hinblick auf das Fachgebiet „**Eisenbahnbautechnik**“; nur unwesentliche und daher nicht genehmigungsrelevante Abweichungen von einzelnen in den der Baugenehmigung zugrunde gelegten Unterlagen dar, die im Rahmen des genehmigten Vorhabens, auf Grundlage der erteilten Genehmigung, ohne Erwirkung einer Änderungsgenehmigung gesetzt werden konnten.

Aus Sicht des Fachgebietes „**Eisenbahnbautechnik**“ ist die Identität des Bauvorhabens unter Berücksichtigung des Bescheides vom **11. März 2020** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) und der im Anhang A der Prüfbescheinigung beschriebenen Änderungen bzw. Modifikationen gewahrt.

Aus Sicht des Sachverständigen für „**Eisenbahnbautechnik**“ kann auf Grundlage der erteilten Baugenehmigung vom **11. März 2020**, „**ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung**“ (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) die Betriebsbewilligungsfähigkeit beurteilt und bestätigt werden.

Aus Sicht des Sachverständigen für „**Eisenbahnbautechnik**“ steht daher einer Erteilung der seitens des Bauwerbers beantragten Betriebsbewilligung gemäß §34 EibG 1957 i.d.g.F, unter Berücksichtigung der unter Kapitel „D“ sowie A1.1 angeführten Anmerkungen, nichts entgegen.

Die Umsetzung des Projektes erfolgte unter der Leitung der fachlich zuständigen gem. §40 EibG verzeichneten Person, Herrn Ing. Christian **TRUMMER**.

Die entsprechende Leitungserklärung vom 10. Dezember 2020 sowie die dazugehörige Zustimmungserklärung vom 17. Juni 2020 liegen vor.

C1.1.1 Begründung

Die vorgelegten Ausführungsunterlagen stellen aus Sicht des Sachverständigen für „**Eisenbahnbautechnik**“ die ausgeführten Einzelbaumaßnahmen vollständig dar.

Bei der Begehung mit Baustellenverantwortlichen der **ÖBB Infrastruktur AG** und örtlicher Bauaufsicht konnte sich der Sachverständige für das Fachgebiet „**Eisenbahnbautechnik**“ persönlich vom Fertigstellungsgrad der im gegenständlichen Bauvorhaben errichteten Ausstattung und der Herstellungsqualität stichprobenartig überzeugen.

In der Konformitätserklärung, vom 04. Dezember 2020, erklärt der Planer Stoik&Partner GmbH für das „**ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung**“, dass der Bauentwurf zum Zeitpunkt der Erstellung dem gültigen Stand der Technik, den ÖNORMEN und sonstigen technischen Vorschriften entspricht und das Bauwerk vollständig erfasst, die Festlegungen des Baugenehmigungsbescheides vollständig in die Ausschreibungsplanung übernommen

wurden und die Ausführungsplanung dem Genehmigungsstatus mit den zutreffenden Modifikationen des Einreichprojektes entspricht.

Die Örtliche Bauaufsicht Metz & Partner bestätigt in ihren Schreiben vom 04. Dezember 2020, dass das Bauvorhaben entsprechend den freigegebenen Ausführungs- bzw. Werkplänen errichtet wurde, und alle zur Umsetzung des Bauvorhabens relevanten normative Vorgaben (ÖNORMEN und sonstige technische Vorschriften) eingehalten wurden.

Weiters wird bestätigt, dass alle für die Bauausführung relevanten Auflagen aus den Baugenehmigungsbescheiden erfüllt wurden.

Im Zuge von Begehungen der gegenständlichen Eisenbahnanlage am 02. Dezember 2020 konnte sich der Sachverständige für das Fachgebiet „**Eisenbahnbautechnik**“ persönlich von der bescheidgemäßen baulichen Umsetzung der geplanten Maßnahmen überzeugen.

Es konnte festgestellt werden, dass die eingebauten Oberbaumaterialien den Angaben den dem §31a-Gutachten zugrundeliegenden technischen Unterlagen entsprechen.

Die maßgebenden Abstände von Einbauten im Gleisbereich zur Gleisachse wurden stichprobenartig überprüft und für konform befunden.

Am Bahnsteig wurde die konforme Lage der Bahnsteigkante, die konforme Kennzeichnung des Gefahrenbereiches sowie der Bahnsteigenden festgestellt.

Der Nachweis der Freihaltung des Lichtraumes erfolgt auf Basis der Ausführungsplanung, der ZT-Erklärung, der ÖBA-Erklärung, der Erklärungen der ausführenden Firmen und der Leitungserklärung der §40 Person.

C1.1.2 ArbeitnehmerInnenschutz

Das SiGe-Dokument wurde hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes „**Eisenbahnbautechnik**“ geprüft.

Der Inhalt des vorgelegten SiGe-Dokumentes entspricht § 2 DOK-VO.

Der Inhalt der vorgelegten Unterlage für spätere Arbeiten entspricht den Anforderungen nach §8 BauKG.

C1.2 Eisenbahnbetrieb

In der vorliegenden Prüfbescheinigung wurden seitens des §34b-Prüfers, aus Sicht des angeführten Fachgebietes „**Eisenbahnbetrieb**“ jene Überprüfungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen eine Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung des o.a. Objektes aus den Gesichtspunkten der Einhaltung der berücksichtigten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen, unter Berücksichtigung des Arbeitnehmerschutzes für das gegenständliche Projekt keine Bedenken bestehen.

Es wird angemerkt, dass die mit dem Antrag um Betriebsbewilligung vorgelegten Ausführungsunterlagen die ausgeführten Einzelbaumaßnahmen aus Sicht der Sachverständigen vollständig beschreiben und darstellen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet „**Eisenbahnbetrieb**“ konnte sich anhand der unter A2.1 zusammengefassten vorliegenden Unterlagen davon überzeugen, dass eine ordnungsgemäße Umsetzung im Sinne des Bescheides vom **11. März 2020** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) erfolgte.

Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass einzelne Bauvorhabenbestandteile in Hinsicht auf das Fachgebiet „**Eisenbahnbetrieb**“ abweichend von den Unterlagen des Antrages um Erteilung der Baugenehmigung ausgeführt wurden.

Diese Modifikationen wurden unter der Leitung von gemäß §40 EibG verzeichneter Personen oder gemäß §40 Abs. 5 gleichzuhaltenden Personen durchgeführt und stellen, gemessen an der Genehmigungslage, lediglich unerhebliche Abweichungen in der Ausführung dar.

In Inhalt und Umfang stellen diese Abweichungen bezogen auf die Baugenehmigung vom **11. März 2020**, „**ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung**“ (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) und in Hinblick auf das Fachgebiet „**Eisenbahnbetrieb**“; nur unwesentliche und daher nicht genehmigungsrelevante Abweichungen von einzelnen in den der Baugenehmigung zugrunde gelegten Unterlagen dar, die im Rahmen des genehmigten Vorhabens, auf Grundlage der erteilten Genehmigung, ohne Erwirkung einer Änderungsgenehmigung gesetzt werden konnten.

Aus Sicht des Fachgebietes „**Eisenbahnbetrieb**“ ist die Identität des Bauvorhabens unter Berücksichtigung des Bescheides vom **11. März 2020** (GZ. BMVIT-320.004/0016-

IV/IVVS4/2019) und der im Anhang A der Prüfbescheinigung beschriebenen Änderungen bzw. Modifikationen gewahrt.

Aus Sicht des Sachverständigen für „**Eisenbahnbetrieb**“ kann auf Grundlage der erteilten Baugenehmigung vom **11. März 2020, „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) die Betriebsbewilligungsfähigkeit beurteilt und bestätigt werden.

Aus Sicht des Sachverständigen für „**Eisenbahnbetrieb**“ steht daher einer Erteilung der seitens des Bauwerbers beantragten Betriebsbewilligung gemäß §34 EisbG 1957 i.d.g.F, unter Berücksichtigung der unter Kapitelt „D“ sowie A1.1 angeführten Anmerkungen, nichts entgegen.

Die Umsetzung des Projektes erfolgte unter der Leitung der fachlich zuständigen gem. §40 EisbG verzeichneten Person, Herrn Ing. Christian **TRUMMER**.

Die entsprechende Leitungserklärung vom 10. Dezember 2020 sowie die dazugehörige Zustimmungserklärung vom 17. Juni 2020 liegen vor.

Die vorgelegten Ausführungsunterlagen stellen aus Sicht des Sachverständigen für „**Eisenbahnbetrieb**“ die ausgeführten Einzelbaumaßnahmen vollständig dar.

Bei der Begehung mit Baustellenverantwortlichen der **ÖBB Infrastruktur AG** und örtlicher Bauaufsicht konnte sich der Sachverständige für das Fachgebiet „**Eisenbahnbetrieb**“ persönlich vom Fertigstellungsgrad der im gegenständlichen Bauvorhaben errichteten Ausstattung und der Herstellungsqualität stichprobenartig überzeugen.

In der Konformitätserklärung, vom 04. Dezember 2020, erklärt der Planer Stoik & Partner GmbH für das „**ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung**“, dass der Bauentwurf zum Zeitpunkt der Erstellung dem gültigen Stand der Technik, den ÖNORMEN und sonstigen technischen Vorschriften entspricht und das Bauwerk vollständig erfasst, die Festlegungen des Baugenehmigungsbescheides vollständig in die Ausschreibungsplanung übernommen wurden und die Ausführungsplanung dem Genehmigungsstatus mit den zutreffenden Modifikationen des Einreichprojektes entspricht.

Die **Örtliche Bauaufsicht** (Metz & Patner) bestätigt in ihren Schreiben vom 04. Dezember 2020, dass das Bauvorhaben entsprechend den freigegebenen Ausführungs- bzw. Werkplänen errichtet wurde, und alle zur Umsetzung des Bauvorhabens relevanten normative Vorgaben (ÖNORMEN und sonstige technische Vorschriften) eingehalten wurden.

Weiters wird bestätigt, dass alle für die Bauausführung relevanten Auflagen aus den Baugenehmigungsbescheiden erfüllt wurden.

C1.2.1 Begründung

Auf der ÖBB- bzw. VzG-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg wurden neue Infrastrukturanlagen (z.B. Elektrifizierung der Strecke von km 32,250 bis km 48,156, Errichtung eines neuen Randbahnsteigs im Bereich der Eisenbahnkreuzung bei km 40,384 rechts vom Gleis 1 ein mit einer Länge von 160 m und einer Höhe von 550 mm über SOK im Bahnhof Oberweiden oder technische Sicherungen von Eisenbahnkreuzungen) realisiert.

Sie dienen neben einer sicheren und ordnungsgemäßen Betriebsführung primär der Abwicklung eines Personennahverkehrs im Bahnhof/Verkehrsstation Oberweiden, der Durchführung von durchfahrenden Personen- und Güterzügen (insgesamt unter dem Aspekt eines Mischverkehrs), den Übergang von Reisenden Eisenbahn <> Bus bzw. Individualverkehr und die Aufrechterhaltung der Anbindungen an Ein-, Ausfahr- und Durchfahrgleisen.

Dem Betriebsprogramm entsprechend kann an dem neuen Randbahnsteig des Bahnhofes/der Verkehrsstation Oberweiden das Zufahren (beziehungsweise auch das Durchfahren), das Halten und das Abfahren (hauptsächlich von Personen befördernden Zügen) in beiden Fahrtrichtungen bei voller Funktionalität der Infrastrukturanlagen gewährleistet werden.

Im Zuge des ggst. Projektes wurden Eisenbahnkreuzungsanlagen (EK_n) technisch gesichert bzw. aufgelassen.

Mit der Auflassung der Eisenbahnkreuzungsanlagen entfallen Konfliktpotentiale Straße <> Schiene; somit konnte ein Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit auf der Schiene geleistet werden.

Die beteiligten Mitarbeiter (im ausführenden Betriebsdienst, wie z.B. Triebfahrzeugführer, Vershubmitarbeiter oder Fahrdienstleiter) wurden hinsichtlich der geänderten Betriebsverhältnisse und der geänderten betrieblichen Unterlagen geschult, unterwiesen

beziehungsweise informiert.

Die Kenntnisnahme (z.B. der Betriebsstellenbeschreibungen inklusive Notfallmappen oder der Streckenliste) hinsichtlich der geänderten Betriebsverhältnisse und der adaptierten eisenbahnbetrieblichen Unterlagen liegt in der Form einer Unterschriftenliste vor.

Zur Schaffung der Grundlagen für eine rasche und optimale Nutzung der Infrastruktur als Vorgabe für die Fahrzeitenrechnung zur Erstellung der Fahrplantrassen ist nicht nur die betrieblich akkordierte Anzahl und Anordnung von Gleisen, Signalen und Weichen in einer Betriebsstelle und auf der freien Strecke maßgebend, sondern auch die rechtzeitige Dokumentation neuer infrastruktureller Gegebenheiten (z.B. neue Haltestellen, Signalstandorte, Weichengeschwindigkeiten etc.).

Mit der im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) bereits erfassten und neuen Parameter wird eine sichere und ordnungsgemäße Betriebsführung ermöglicht.

Die Betriebsführung erfolgt gemäß den gültigen Betriebsvorschriften (z.B. Dienstvorschrift DV V3) und Zusatzbestimmungen [z.B. ZSB 1/I - Fernbedienbereiche (BFZ-Steuerbereiche)] bei den Österreichischen Bundesbahnen.

C1.2.2 ArbeitnehmerInnenschutz

Die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes wurden insbesondere gemäß den unter § 6 Abs. 2 AVO-Verkehr angeführten Bestimmungen geprüft und positiv beurteilt.

Das SiGe-Dokument wurde hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes „**Eisenbahnbetrieb**“ geprüft. Der Inhalt des vorgelegten SiGe-Dokumentes entspricht § 2 DOK-VO.

Die Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung wurde gemäß KennV geprüft.

Für das Einreichprojekt des Vorhabens „**ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung**“ wurde ein SiGe-Dokument gemäß ASchG § 5 und eine Unterlage für spätere Arbeiten an den Bauwerken gemäß Bau KG § 8 aufgelegt und durch das Fachgebiet „**Eisenbahnbetrieb**“ geprüft.

Die seit Baubeginn fortgeführten gegenständlichen Unterlagen (ebenfalls durch das Fachgebiet „**Eisenbahnbetrieb**“ geprüft) und für die Inbetriebnahme im Dezember 2020 relevanten Inhalte fanden Berücksichtigung in der aktuell aufliegenden Betriebsstellenbeschreibung.

C1.3 Leit- und Sicherungstechnik

In der vorliegenden Prüfbescheinigung wurden seitens des §34b-Prüfers, aus Sicht des angeführten Fachgebietes **„Leit- und Sicherungstechnik“** jene Überprüfungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen eine Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung des o.a. Objektes aus den Gesichtspunkten der Einhaltung der berücksichtigten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen, unter Berücksichtigung des Arbeitnehmerschutzes für das gegenständliche Projekt keine Bedenken bestehen.

Es wird angemerkt, dass die mit dem Antrag um Betriebsbewilligung vorgelegten Ausführungsunterlagen die ausgeführten Einzelbaumaßnahmen aus Sicht der Sachverständigen vollständig beschreiben und darstellen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet **„Leit- und Sicherungstechnik“** konnte sich anhand der unter A2.1 zusammengefassten vorliegenden Unterlagen davon überzeugen, dass eine ordnungsgemäße Umsetzung im Sinne des Bescheides vom **11. März 2020** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) erfolgte.

Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass einzelne Bauvorhabenbestandteile in Hinsicht auf das Fachgebiet **„Leit- und Sicherungstechnik“** abweichend von den Unterlagen des Antrages um Erteilung der Baugenehmigung ausgeführt wurden.

Diese Modifikationen wurden unter der Leitung von gemäß §40 EibG verzeichneter Personen oder gemäß §40 Abs 5 gleichzuhaltenden Personen durchgeführt und stellen, gemessen an der Genehmigungslage, lediglich unerhebliche Abweichungen in der Ausführung dar.

In Inhalt und Umfang stellen diese Abweichungen bezogen auf die Baugenehmigung vom **11. März 2020, „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) und in Hinblick auf das Fachgebiet **„Leit- und Sicherungstechnik“**; nur unwesentliche und daher nicht genehmigungsrelevante Abweichungen von einzelnen in den der Baugenehmigung zugrunde gelegten Unterlagen dar, die im Rahmen des genehmigten Vorhabens, auf Grundlage der erteilten Genehmigung, ohne Erwirkung einer Änderungsgenehmigung gesetzt werden konnten.

Aus Sicht des Fachgebietes **„Leit- und Sicherungstechnik“** ist die Identität des Bauvorhabens unter Berücksichtigung des Bescheides vom **11. März 2020** (GZ. BMVIT-

320.004/0016-IV/IVVS4/2019) und der im Anhang A der Prüfbescheinigung beschriebenen Änderungen bzw. Modifikationen gewahrt.

Aus Sicht des Sachverständigen für „**Leit- und Sicherungstechnik**“ kann auf Grundlage der erteilten Baugenehmigung vom **11. März 2020**, „**ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung**“ (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) die Betriebsbewilligungsfähigkeit beurteilt und bestätigt werden.

Aus Sicht des Sachverständigen für „**Leit- und Sicherungstechnik**“ steht daher einer Erteilung der seitens des Bauwerbers beantragten Betriebsbewilligung gemäß §34 EibG 1957 i.d.g.F, unter Berücksichtigung der unter Kapitelt „D“ sowie A1.1 angeführten Anmerkungen, nichts entgegen.

Die Umsetzung des Projektes erfolgte unter der Leitung der fachlich zuständigen gem. §40 EibG verzeichneten Person, Herrn Ing. Christian **TRUMMER**.

Die entsprechende Leitungserklärung vom 10. Dezember 2020 sowie die dazugehörige Zustimmungserklärung vom 17. Juni 2020 liegen vor.

C1.3.1 Begründung

Die vorgelegten Ausführungsunterlagen stellen aus Sicht des Sachverständigen für „**Leit- und Sicherungstechnik**“ die ausgeführten Einzelbaumaßnahmen vollständig dar.

Bei der Begehung mit Baustellenverantwortlichen der **ÖBB Infrastruktur AG** konnte sich der Sachverständige für das Fachgebiet „**Leit- und Sicherungstechnik**“ persönlich vom Fertigstellungsgrad der im gegenständlichen Bauvorhaben errichteten Ausstattung und der Herstellungsqualität stichprobenartig überzeugen.

Vor Inbetriebsetzung wurden die erforderlichen Funktionsprüfungen und Sicherheits-erprobungen durchgeführt.

Dies wurde mit Prüfbefund gemäß § 38 EibAV ausreichend dokumentiert.

Außerdem wurden die schriftlichen Erklärungen der ausführenden Firma über die plan-, sach- und fachgemäße Ausführung des Bauvorhabens eingeholt.

Eine entsprechende „Fachtechnische Übereinstimmungserklärung“ vom 22. Jänner 2021 für die Fachbereiche „Sicherungstechnik – Software für elektronische Systeme; Mechanische Systeme, Elektromechanische Systeme, Elektrische Systeme“, gez. Ing. Dieter Tod, liegt vor.

C1.3.2 ArbeitnehmerInnenschutz

Das SiGe-Dokument wurde hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes **„Leit- und Sicherungstechnik“** geprüft.

Der Inhalt des vorgelegten SiGe-Dokumentes entspricht § 2 DOK-VO.

Der Inhalt der vorgelegten Unterlage für spätere Arbeiten entspricht den Anforderungen nach §8 BauKG.

C1.4 Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz

In der vorliegenden Prüfbescheinigung wurden seitens des §34b-Prüfers, aus Sicht des angeführten Fachgebietes „**Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz**“ jene Überprüfungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen eine Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung des o.a. Objektes aus den Gesichtspunkten der Einhaltung der berücksichtigten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen, unter Berücksichtigung des Arbeitnehmerschutzes für das gegenständliche Projekt keine Bedenken bestehen.

Es wird angemerkt, dass die mit dem Antrag um Betriebsbewilligung vorgelegten Ausführungsunterlagen die ausgeführten Einzelbaumaßnahmen aus Sicht der Sachverständigen vollständig beschreiben und darstellen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet „**Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz**“ konnte sich anhand der unter A2.1 zusammengefassten vorliegenden Unterlagen davon überzeugen, dass eine ordnungsgemäße Umsetzung im Sinne des Bescheides vom **11. März 2020** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) erfolgte.

Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass einzelne Bauvorhabenbestandteile in Hinsicht auf das Fachgebiet „**Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz**“ abweichend von den Unterlagen des Antrages um Erteilung der Baugenehmigung ausgeführt wurden.

Diese Modifikationen wurden unter der Leitung von gemäß §40 EibG verzeichneter Personen oder gemäß §40 Abs 5 gleichzuhaltenden Personen durchgeführt und stellen, gemessen an der Genehmigungslage, lediglich unerhebliche Abweichungen in der Ausführung dar.

In Inhalt und Umfang stellen diese Abweichungen bezogen auf die Baugenehmigung vom **11. März 2020**, „**ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung**“ (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) und in Hinblick auf das Fachgebiet „**Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz**“; nur unwesentliche und daher nicht genehmigungsrelevante Abweichungen von einzelnen in den der Baugenehmigung zugrunde gelegten Unterlagen dar, die im Rahmen des genehmigten Vorhabens, auf Grundlage der erteilten Genehmigung, ohne Erwirkung einer Änderungsgenehmigung gesetzt werden konnten.

Aus Sicht des Fachgebietes „**Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz**“ ist die Identität des Bauvorhabens unter Berücksichtigung des Bescheides vom **11. März 2020** (GZ. BMVIT-

320.004/0016-IV/IVVS4/2019) und der im Anhang A der Prüfbescheinigung beschriebenen Änderungen bzw. Modifikationen gewahrt.

Aus Sicht des Sachverständigen für **„Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz“** kann auf Grundlage der erteilten Baugenehmigung vom **11. März 2020, „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) die Betriebsbewilligungsfähigkeit beurteilt und bestätigt werden.

Aus Sicht des Sachverständigen für **„Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz“** steht daher einer Erteilung der seitens des Bauwerbers beantragten Betriebsbewilligung gemäß §34 EibG 1957 i.d.g.F, unter Berücksichtigung der unter Kapiteln „D“ sowie A1.1 angeführten Anmerkungen, nichts entgegen.

Die Umsetzung des Projektes erfolgte unter der Leitung der fachlich zuständigen gem. §40 EibG verzeichneten Person, Herrn Ing. Christian **TRUMMER**.

Die entsprechende Leitungserklärung vom 10. Dezember 2020 sowie die dazugehörige Zustimmungserklärung vom 17. Juni 2020 liegen vor.

C1.4.1 Begründung

Die vorgelegten Ausführungsunterlagen stellen aus Sicht des Sachverständigen für **„Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz“** die ausgeführten Einzelbaumaßnahmen vollständig dar.

Bei der Begehung mit Baustellenverantwortlichen der **ÖBB Infrastruktur AG** und örtlicher Bauaufsicht konnte sich der Sachverständige für das Fachgebiet **„Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz“** persönlich vom Fertigstellungsgrad der im gegenständlichen Bauvorhaben errichteten Ausstattung und der Herstellungsqualität stichprobenartig überzeugen.

In der Konformitätserklärung, 27. November 2020 erklärt der Planer Zechner & Zechner ZT GmbH für das **„ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“**, für das **„ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“**, dass der Bauentwurf zum Zeitpunkt der Erstellung dem gültigen Stand der Technik, den ÖNORMEN und sonstigen technischen Vorschriften entspricht und das Bauwerk vollständig erfasst, die Festlegungen des Baugenehmigungsbescheides vollständig in die Ausschreibungsplanung übernommen

wurden und die Ausführungsplanung dem Genehmigungsstatus mit den zutreffenden Modifikationen des Einreichprojektes entspricht.

Die Örtliche Bauaufsicht (Metz & Partner) bestätigt in ihren Schreiben vom 04. Dezember 2020 dass das Bauvorhaben entsprechend den freigegebenen Ausführungs- bzw. Werkplänen errichtet wurde, und alle zur Umsetzung des Bauvorhabens relevanten normative Vorgaben (ÖNORMEN und sonstige technische Vorschriften) eingehalten wurden.

Weiters wird bestätigt, dass alle für die Bauausführung relevanten Auflagen aus den Baugenehmigungsbescheiden erfüllt wurden.

Bestätigungen bzgl. der plan-, sach- und fachgerechten Ausführung der Oberleitungsanlagen durch die ausführenden Firmen EQOS Energie Österreich GmbH (vom 11. Dezember 2020, gez. Stefan Freinschlag) und SPL Powerlines Austria GmbH & Co KG (vom 09. Dezember 2020, gez. Ing. Stefan Waligor) liegen vor.

Eine entsprechende Leitungserklärung der fachlich zuständigen §40 Person, Herrn Ing. Herbert Karner, vom 10. Dezember 2020 für die Fachbereiche „Elektrotechnik – Starkstromtechnik - Traktionsstromanlagen“ sowie ein dazugehöriger Aktenvermerk vom 12. Dezember 2020 liegen vor.

Des Weiteren wurden nur typgeprüfte oder mit CE-Kennzeichnung versehene Bauteile bzw. Komponenten verwendet.

Die Ausführung der elektrotechnischen Anlagen lässt bei Einhaltung der in den SiGe-Dokumenten angeführten Maßnahmen keine offensichtlichen Gefahren für Arbeitnehmer erkennen. Zusammengefasst wird festgestellt, dass die Ausführung des Projektes genehmigungsgerecht erfolgt ist.

C1.4.2 ArbeitnehmerInnenschutz

Das SiGe-Dokument wurde hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes **„Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz“** geprüft.

Der Inhalt des vorgelegten SiGe-Dokumentes entspricht § 2 DOK-VO.

Der Inhalt der vorgelegten Unterlage für spätere Arbeiten entspricht den Anforderungen nach §8 BauKG.

Die Erstellung eines Explosionsschutzdokumentes gemäß VEXAT war nicht erforderlich.

Die Einhaltung der Arbeitnehmerschutzvorschriften, insbesondere des ASchG und der Verordnung der Durchführung des ASchG, wurden geprüft.

Die sonstigen Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer, insbesondere der Rechtsvorschriften gemäß § 33 Abs. 3 Z2 des ASchG sowie die Anhänge A und B der AM-VO, wurden geprüft.

Gemäß § 95 Abs. 3 Z2 ASchG waren keine Ausnahmen von den Bestimmungen der in Durchführung des § 6 Abs. 4 ASchG sowie des 2. bis 4. und 6. Abschnittes des ASchG erlassenen Verordnungen erforderlich.

C1.5 Konstruktiver Ingenieurbau

In der vorliegenden Prüfbescheinigung wurden seitens des §34b-Prüfers, aus Sicht des angeführten Fachgebietes **„Konstruktiver Ingenieurbau“** jene Überprüfungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen eine Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung des o.a. Objektes aus den Gesichtspunkten der Einhaltung der berücksichtigten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen, unter Berücksichtigung des Arbeitnehmerschutzes für das gegenständliche Projekt keine Bedenken bestehen.

Es wird angemerkt, dass die mit dem Antrag um Betriebsbewilligung vorgelegten Ausführungsunterlagen die ausgeführten Einzelbaumaßnahmen aus Sicht der Sachverständigen vollständig beschreiben und darstellen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet **„Konstruktiver Ingenieurbau“** konnte sich anhand der unter A2.1 zusammengefassten vorliegenden Unterlagen davon überzeugen, dass eine ordnungsgemäße Umsetzung im Sinne des Bescheides vom **11. März 2020** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) erfolgte.

Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass einzelne Bauvorhabenbestandteile in Hinsicht auf das Fachgebiet **„Konstruktiver Ingenieurbau“** abweichend von den Unterlagen des Antrages um Erteilung der Baugenehmigung ausgeführt wurden.

Diese Modifikationen wurden unter der Leitung von gemäß §40 EibG verzeichneter Personen oder gemäß §40 Abs 5 gleichzuhaltenden Personen durchgeführt und stellen, gemessen an der Genehmigungslage, lediglich unerhebliche Abweichungen in der Ausführung dar.

In Inhalt und Umfang stellen diese Abweichungen bezogen auf die Baugenehmigung vom **11. März 2020, „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) und in Hinblick auf das Fachgebiet **„Konstruktiver Ingenieurbau“**; nur unwesentliche und daher nicht genehmigungsrelevante Abweichungen von einzelnen in den der Baugenehmigung zugrunde gelegten Unterlagen dar, die im Rahmen des genehmigten Vorhabens, auf Grundlage der erteilten Genehmigung, ohne Erwirkung einer Änderungsgenehmigung gesetzt werden konnten.

Aus Sicht des Fachgebietes **„Konstruktiver Ingenieurbau“** ist die Identität des Bauvorhabens unter Berücksichtigung des Bescheides vom **11. März 2020** (GZ. BMVIT-

320.004/0016-IV/IVVS4/2019) und der im Anhang A der Prüfbescheinigung beschriebenen Änderungen bzw. Modifikationen gewahrt.

Aus Sicht des Sachverständigen für **„Konstruktiver Ingenieurbau“** kann auf Grundlage der erteilten Baugenehmigung vom **11. März 2020, „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) die Betriebsbewilligungsfähigkeit beurteilt und bestätigt werden.

Aus Sicht des Sachverständigen für **„Konstruktiver Ingenieurbau“** steht daher einer Erteilung der seitens des Bauwerbers beantragten Betriebsbewilligung gemäß §34 EibG 1957 i.d.g.F, unter Berücksichtigung der unter Kapitel D sowie A1.1 angeführten Anmerkungen, nichts entgegen.

Die Umsetzung des Projektes erfolgte unter der Leitung der fachlich zuständigen gem. §40 EibG verzeichneten Person, Herrn Ing. Christian **TRUMMER**.

Die entsprechende Leitungserklärung vom 10. Dezember 2020 sowie die dazugehörige Zustimmungserklärung vom 17. Juni 2020 liegen vor.

C1.5.1 Begründung

Die vorgelegten Ausführungsunterlagen stellen aus Sicht des Sachverständigen für **„Konstruktiver Ingenieurbau“** die ausgeführten Einzelbaumaßnahmen vollständig dar.

Bei der Begehung mit Baustellenverantwortlichen der **ÖBB Infrastruktur AG** und örtlicher Bauaufsicht konnte sich der Sachverständige für das Fachgebiet **„Konstruktiver Ingenieurbau“** persönlich vom Fertigstellungsgrad der im gegenständlichen Bauvorhaben errichteten Ausstattung und der Herstellungsqualität stichprobenartig überzeugen.

In einzelnen Konformitätserklärungen der Planer erklären diese (KMP ZT GmbH vom 23.11.2020, ibbs ZT GmbH vom 23.11.2020, Dipl.-Ing. Eva Körbl vom 20.11.2020) für das **„ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“**, dass der Bauentwurf zum Zeitpunkt der Erstellung dem gültigen Stand der Technik, den ÖNORMEN und sonstigen technischen Vorschriften entspricht und das Bauwerk vollständig erfasst, die Festlegungen des Baugenehmigungsbescheides vollständig in die Ausschreibungsplanung übernommen wurden und die Ausführungsplanung dem Genehmigungsstatus mit den zutreffenden Modifikationen des Einreichprojektes entspricht.

Über die verwendeten Materialien und eingebauten Bauteile liegen umfangreiche Dokumentationen vor, aus welchen eine Umsetzung der in den eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheiden enthaltenen Vorschriften Gesetze und Normen erkennen lässt.

Alle relevanten Abnahmebestätigungen und Prüfbescheinigungen der konstruktiv und statisch erforderlichen Bauteile (Fundierung, Stahlbetonbau, Stahlbau, Glaseinbau etc.) liegen für das gegenständliche Objekt für das Fachgebiet **„Konstruktiver Ingenieurbau“** vor.

Während der Betonierarbeiten wurden die norm- und plangemäßen Betoneigenschaften laufend kontrolliert und durch autorisierte Materialprüfanstalten positiv bestätigt.

Die ordnungsgemäße Ausführung der Bewehrungsverlegung und die Übereinstimmung mit den Ausführungsplänen wurden laufend durch die ÖBA vor Ort kontrolliert.

Die **Örtliche Bauaufsicht** (Metz & Partner) bestätigt in ihren Schreiben vom 04. Dezember 2020 dass das Bauvorhaben entsprechend den freigegebenen Ausführungs- bzw. Werkplänen errichtet wurde, und alle zur Umsetzung des Bauvorhabens relevanten normative Vorgaben (ÖNORMEN und sonstige technische Vorschriften) eingehalten wurden.

Von Seiten der begleitenden geotechnischen Betreuung durch BGG Consult ZT-GmbH liegt ein Abschlussberichte über die sachgemäße Gründung der Fundierungen vor.

Die Erdungssysteme wurden nachweislich in den bahnnahe Strukturen installiert.

Zur Überprüfung der Tragfähigkeit bei Überfahrt durch die Bahn wurden für die Eisenbahnbrücken Bahn-km 32,740, Bahn-km 33,728, Bahn-km 34,893, Bahn-km 39,524 und Bahn-km 40,063 wurden im November 2020 Brückenprobelastungen durchgeführt, welche das statische Verhalten gemäß den statischen Annahmen des Planers bestätigten.

Zusammenfassend besteht aus Sicht des Gutachters für das Fachgebiet **„Konstruktiver Ingenieurbau“** gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung kein Einwand.

C1.5.2 ArbeitnehmerInnenschutz

Das SiGe-Dokument und die Unterlage für spätere Arbeiten wurden hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ geprüft.

Der Inhalt des vorgelegten SiGe-Dokumentes entspricht § 2 DOK-VO.

Der Inhalt der vorgelegten Unterlage für spätere Arbeiten entspricht den Anforderungen nach §8 BauKG.

C1.6 Hochbau

In der vorliegenden Prüfbescheinigung wurden seitens des §34b-Prüfers, aus Sicht des angeführten Fachgebietes „**Hochbau**“ jene Überprüfungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen eine Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung des o.a. Objektes aus den Gesichtspunkten der Einhaltung der berücksichtigten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen, unter Berücksichtigung des Arbeitnehmerschutzes für das gegenständliche Projekt keine Bedenken bestehen.

Es wird angemerkt, dass die mit dem Antrag um Betriebsbewilligung vorgelegten Ausführungsunterlagen die ausgeführten Einzelbaumaßnahmen aus Sicht der Sachverständigen vollständig beschreiben und darstellen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet „**Hochbau**“ konnte sich anhand der unter A2.1 zusammengefassten vorliegenden Unterlagen davon überzeugen, dass eine ordnungsgemäße Umsetzung im Sinne des Bescheides vom **11. März 2020** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) erfolgte.

Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass einzelne Bauvorhabenbestandteile in Hinsicht auf das Fachgebiet „**Hochbau**“ abweichend von den Unterlagen des Antrages um Erteilung der Baugenehmigung ausgeführt wurden.

Diese Modifikationen wurden unter der Leitung von gemäß §40 EISbG verzeichneter Personen oder gemäß §40 Abs 5 gleichzuhaltenden Personen durchgeführt und stellen, gemessen an der Genehmigungslage, lediglich unerhebliche Abweichungen in der Ausführung dar.

In Inhalt und Umfang stellen diese Abweichungen bezogen auf die Baugenehmigung vom **11. März 2020, „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) und in Hinblick auf das Fachgebiet „**Hochbau**“; nur unwesentliche und daher nicht genehmigungsrelevante Abweichungen von einzelnen in den der Baugenehmigung zugrunde gelegten Unterlagen dar, die im Rahmen des genehmigten Vorhabens, auf Grundlage der erteilten Genehmigung, ohne Erwirkung einer Änderungsgenehmigung gesetzt werden konnten.

Aus Sicht des Fachgebietes „**Hochbau**“ ist die Identität des Bauvorhabens unter Berücksichtigung des Bescheides vom **11. März 2020** (GZ. BMVIT-320.004/0016-

IV/IVVS4/2019) und der im Anhang A der Prüfbescheinigung beschriebenen Änderungen bzw. Modifikationen gewahrt.

Aus Sicht des Sachverständigen für „**Hochbau**“ kann auf Grundlage der erteilten Baugenehmigung vom **11. März 2020**, „**ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung**“ (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) die Betriebsbewilligungsfähigkeit beurteilt und bestätigt werden.

Aus Sicht des Sachverständigen für „**Hochbau**“ steht daher einer Erteilung der seitens des Bauwerbers beantragten Betriebsbewilligung gemäß §34 EibG 1957 i.d.g.F, unter Berücksichtigung der unter Kapitelt „D“ sowie A1.1 angeführten Anmerkungen, nichts entgegen.

Die Umsetzung des Projektes erfolgte unter der Leitung der fachlich zuständigen gem. §40 EibG verzeichneten Person, Herrn Ing. Christian **TRUMMER**.

Die entsprechende Leitungserklärung vom 10. Dezember 2020 sowie die dazugehörige Zustimmungserklärung vom 17. Juni 2020 liegen vor.

C1.6.1 Begründung

Die vorgelegten Ausführungsunterlagen stellen aus Sicht des Sachverständigen für „**Hochbau**“ die ausgeführten Einzelbaumaßnahmen vollständig dar.

Bei der Begehung mit Baustellenverantwortlichen der **ÖBB Infrastruktur AG** und örtlicher Bauaufsicht konnte sich der Sachverständige für das Fachgebiet „**Hochbau**“ persönlich vom Fertigstellungsgrad der im gegenständlichen Bauvorhaben errichteten Ausstattung und der Herstellungsqualität stichprobenartig überzeugen.

C1.6.1.1 Nachweise, Bestätigungen

C1.6.1.1.1 Bauprodukte

Über die verwendeten Materialien und eingebauten Bauteile liegen umfangreiche Dokumentationen vor.

Das Bauvorhaben ist gemäß dem vorgelegten Bauentwurf, den Nachweisen nach den anerkannten Regeln der Technik und unter Verwendung einwandfreier Bauprodukte, soweit dies ersichtlich ist, ausgeführt worden.

Die eingebauten Bauprodukte entsprechen entweder einer harmonisierten europäischen Norm bzw. weisen eine europäische technische Zulassung (Bewertung) auf oder werden in der Baustoffliste ÖA (ÜA Kennzeichnung) geführt.

Es liegen von den ausführenden Firmen diesbezüglich Bestätigungen vor, bzw. wurden Bauprodukte stichprobenartig diesbezüglich überprüft.

C1.6.1.1.2 Vorerklärung Leitungserklärung

Eine Erklärung der gemäß §40 des EibG verzeichneten Person, Herrn Ing. Herbert Bräuer für die **ÖBB-Infrastruktur AG** liegt vor (datiert 28. August 2020) und bestätigt, dass das Bauvorhaben unter seiner Leitung für das Fachgebiet „**Hochbau**“ ausgeführt wurde.

C1.6.1.1.3 Konformitätserklärung der Planer

In der Konformitätserklärung, vom 27. November 2020 erklärt der Planer Zechner & Zechner ZT GmbH für das „**ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung**“, dass der Bauentwurf zum Zeitpunkt der Erstellung dem gültigen Stand der Technik, den ÖNORMEN und sonstigen technischen Vorschriften entspricht und das Bauwerk vollständig erfasst, die Festlegungen des Baugenehmigungsbescheides vollständig in die Ausschreibungsplanung übernommen wurden und die Ausführungsplanung dem Genehmigungsstatus mit den zutreffenden Modifikationen des Einreichprojektes entspricht.

C1.6.1.2 Konstruktion und Ausbau

C1.6.1.2.1 Bahnsteig

Die Ausführung des Bahnsteiges erfolgte gemäß Planungsrichtlinien der **ÖBB** Barrierefreie Infrastruktur und entspricht dem Genehmigungsstand. Die Bahnsteigbreite entspricht den Vorschriften der **ÖBB** (**ÖBB** RW 01.06).

Die Mindestabstände Gefahrenraum und Aufenthaltsraum sind eingehalten.

Die erforderliche Rutschfestigkeit gem. ÖNORM Z 1261-2009 mit einem Gleitreibungskoeffizienten $\mu \geq 0,44$, wurde nachgewiesen.

Über das zum Einsatz gekommene Bauprodukt Flüstercoloc 6 (Pflastersteine aus Beton) liegt ein Prüfbericht über die Ermittlung des Gleitreibungskoeffizienten gem. ÖNORM Z 1261, ausgestellt von der Materialprüfanstalt Hartl (Labor Nr. 011492/001-2 vom 10. September 2020), vor.

Die Sicherheitslinie wurde mit gelber Farbe auf den Betonpflastersteinen markiert, das Blindenleitsystem ist in Form von Blindenleitsteinen mit vertieften Rillen im Pflaster eingelegt.

Der ausreichende Kontrast des Bahnsteigbelages zum eingebauten Blindenleitsystem ist gegeben.

Prüfberichte über die Messtechnische Ermittlung des LRV-Wertes an verschiedenen Oberflächen im trockenen und nassen Zustand, verfasst von der MA 39 Prüf-, Überwachungs- und Zertifizierungsstelle der Stadt Wien, liegen vor.

An den Bahnsteigenden sind entsprechend ÖBB-Vorgaben ein „Durchgang Verboten“ Schilder angebracht.

Die Sicherheitslinie ist zum Bahnsteigende geführt und das taktile Leitsystem ist abgeschlossen.

Die Bahnsteigausstattung erfolgte entsprechend den Vorgaben aus dem Ausstattungskatalog der **ÖBB**.

C1.6.1.2.2 Wartekoje

Die gesamte Konstruktion (Glas und Rahmen) hält einer Horizontallast von 1,0 kN/m in 1 m Höhe gem. ÖNORM B 1991-1-1 entsprechend der Nutzungskategorie C 2 stand.

Firmenbestätigungen für die Schlosserarbeiten, Glaserarbeiten etc. liegen vor. Sie bestätigen die fachgerechte Montage unter Einhaltung der Normen – im speziellen Horizontallasten gem. ÖNORM EN 1991-1 bei Absturzsicherungen, Geländer und Handläufen bzw. der ÖNORM B 3716-3 bei der Dimensionierung der Glasbrüstungen und Vertikalverglasungen im Verkehrsbereich. am Bahnsteig.

Generell bestätigen sie, dass entsprechend den ÖNORMen und dem derzeitigen Stand der Technik sowie den freigegebenen Plänen ausgeführt wurden.

Über das eingesetzte Foliendach „Rhepanol“ liegt eine Leistungserklärung vor, das verwendete Bauprodukt wird aufgrund seines Brandverhaltens bei äußerer Brandeinwirkung in die Euroklasse B_{roof} gem. ÖNORM EN 13501-5 eingereiht.

Eine Einbaubestätigung der Fa. SK Stahlbau GmbH, ausgestellt am 11. Dezember 2020, liegt vor. Es wird bestätigt, dass die Arbeiten sach- und fachgerecht durchgeführt wurden, und dass die Ausführung der gemeinsam abgestimmten Freigabeplanung und den statischen Berechnungen entspricht.

C1.6.1.2.3 Verglasungen

Für die Glaseinhausung der Wartekoje liegt ein statischer Nachweis der Verglasungen vom Büro ZT Dipl.-Ing. Eva Kölbl vor.

Für die absturzsichernde, böschungsseitige Verglasungen der Wartekoje wurde der rechnerische Nachweis, dass die Verglasungen bzw. die Konstruktion gem. ÖNORM B 1991-1-1 gem. Nutzungskategorie C 5 (Horizonttallast 3,0 kN) dimensioniert wurden, geführt.

Die Windlast und der Windsog des vorbeifahrenden Zuges wurden bei den Verglasungen am Bahnsteig berücksichtigt.

Eine Leistungserklärung der Fa. Gasplmair zu den eingebauten Sicherheitsgläsern liegt vor.

Eine Einbaubestätigung über die fachgerechte Ausführung mit Verbundsicherheitsglas und entsprechender Glaskennzeichnung gegen Anlaufen (gem. OIB RL 4 bzw. ÖNORM B 1600 und gem. Regelwerk ÖBB) der ausführenden Firma SK Stahlbau GmbH vom 19. Februar 2021 liegt vor.

Die Glasflächen sind entsprechend den Vorgaben der ÖNORM B 1600 gegen Anprall markiert.

C1.6.1.2.4 Dach-Absturzsicherungen

Folgende Sicherungssysteme gegen Absturz bei Wartungsarbeiten am Dach wurden von der Firma Innocente Ges.m.b.H ausgeführt:

- Es sind Einzelanschlagpunkte und Seilsicherungssysteme der Firma Green International GmbH zum Einsatz gekommen.

C1.6.1.2.5 Barrierefreiheit

Der Randbahnsteig ist barrierefrei vom Vorplatz des Aufnahmegebäudes erreichbar.

Der Bahnsteig ist mit einem taktilen Leitsystem (gem. ÖNORM V 2102 bzw. RW 03.01.07) ausgestattet.

Die 2,50 m breite Zugangsrampe zum Randbahnsteig mit einem Gefälle von 6 % ist beidseitig mit einem Doppelhandlauf ausgestattet.

Die Handläufe sind rund ausgestaltet, sodass ein angenehmes Umgreifen möglich ist. Die Höhe der Handläufe erfolgte gemäß Einreichplan (H=100 cm und H=75 cm ü. FFOK).

Taktile Handlaufinformationen gemäß ÖNORM V 2105 wurden angebracht.

Die öffentlich zugänglichen Bereiche sind mit einem taktilen Leitsystem (gem. ÖNORM V 2102) ausgestattet.

Im Zuge der Begehung vom 09. Dezember 2020 konnte die Ausführung des „taktilen Leitsystem“ von der Sachverständigen für „**Hochbau**“ begutachtet werden.

Die bescheidgemäße Ausführung kann aufgrund der augenscheinlichen Prüfung bestätigt werden.

Zudem liegt eine entsprechende Konformitätsbestätigung des zuständigen Planers vor.

C1.6.2 ArbeitnehmerInnenschutz

C1.6.2.1 Sicherheits-/Gesundheitsschutzdokument

Das SiGe-Dokument wurde hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes „**Hochbau**“ geprüft. Der Inhalt des vorgelegten SiGe-Dokumentes entspricht § 2 DOK-VO.

Die Umsetzung der im SiGe-Dokument geforderten Maßnahmen wurde bei den Begehungen stichprobenartig überprüft.

C1.6.2.2 Unterlagen für spätere Arbeiten

Die Unterlage für spätere Arbeiten wurde aktualisiert und liegt zum Ausführungsprojekt vor. Die Unterlage wurde hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes „**Hochbau**“ geprüft. Der Inhalt der vorgelegten Unterlage für spätere Arbeiten entspricht § 8 BauKG.

Das Vorhandensein der in der Unterlage geforderten sicherheitstechnischen Einrichtungen wurde bei den Begehungen stichprobenartig überprüft.

Die Angaben im Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument sowie in den Unterlagen für spätere Arbeiten sind schlüssig und nachvollziehbar.

C1.7 Geotechnik

In der vorliegenden Prüfbescheinigung wurden seitens des §34b-Prüfers, aus Sicht des angeführten Fachgebietes **„Geotechnik“** jene Überprüfungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen eine Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung des o.a. Objektes aus den Gesichtspunkten der Einhaltung der berücksichtigten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen, unter Berücksichtigung des Arbeitnehmerschutzes für das gegenständliche Projekt keine Bedenken bestehen.

Es wird angemerkt, dass die mit dem Antrag um Betriebsbewilligung vorgelegten Ausführungsunterlagen die ausgeführten Einzelbaumaßnahmen aus Sicht der Sachverständigen vollständig beschreiben und darstellen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet **„Geotechnik“** konnte sich anhand der unter A2.1 zusammengefassten vorliegenden Unterlagen davon überzeugen, dass eine ordnungsgemäße Umsetzung im Sinne des Bescheides vom **11. März 2020** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) erfolgte.

Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass einzelne Bauvorhabenbestandteile in Hinsicht auf das Fachgebiet **„Geotechnik“** abweichend von den Unterlagen des Antrages um Erteilung der Baugenehmigung ausgeführt wurden.

Diese Modifikationen wurden unter der Leitung von gemäß §40 EibG verzeichneter Personen oder gemäß §40 Abs 5 gleichzuhaltenden Personen durchgeführt und stellen, gemessen an der Genehmigungslage, lediglich unerhebliche Abweichungen in der Ausführung dar.

In Inhalt und Umfang stellen diese Abweichungen bezogen auf die Baugenehmigung vom **11. März 2020, „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) und in Hinblick auf das Fachgebiet **„Geotechnik“**; nur unwesentliche und daher nicht genehmigungsrelevante Abweichungen von einzelnen in den der Baugenehmigung zugrunde gelegten Unterlagen dar, die im Rahmen des genehmigten Vorhabens, auf Grundlage der erteilten Genehmigung, ohne Erwirkung einer Änderungsgenehmigung gesetzt werden konnten.

Aus Sicht des Fachgebietes **„Geotechnik“** ist die Identität des Bauvorhabens unter Berücksichtigung des Bescheides vom **11. März 2020** (GZ. BMVIT-320.004/0016-

IV/IVVS4/2019) und der im Anhang A der Prüfbescheinigung beschriebenen Änderungen bzw. Modifikationen gewahrt.

Aus Sicht des Sachverständigen für „**Geotechnik**“ kann auf Grundlage der erteilten Baugenehmigung vom **11. März 2020**, „**ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung**“ (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) die Betriebsbewilligungsfähigkeit beurteilt und bestätigt werden.

Aus Sicht des Sachverständigen für „**Geotechnik**“ steht daher einer Erteilung der seitens des Bauwerbers beantragten Betriebsbewilligung gemäß §34 EibG 1957 i.d.g.F, unter Berücksichtigung der unter Kapitelt „D“ sowie A1.1 angeführten Anmerkungen, nichts entgegen.

Die Umsetzung des Projektes erfolgte unter der Leitung der fachlich zuständigen gem. §40 EibG verzeichneten Person, Herrn Ing. Christian **TRUMMER**.

Die entsprechende Leitungserklärung vom 10. Dezember 2020 sowie die dazugehörige Zustimmungserklärung vom 17. Juni 2020 liegen vor.

C1.7.1 Begründung

Die vorgelegten Ausführungsunterlagen stellen aus Sicht des Sachverständigen für „**Geotechnik**“ die ausgeführten Einzelbaumaßnahmen vollständig dar.

Bei der Begehung mit Baustellenverantwortlichen der **ÖBB Infrastruktur AG** und örtlicher Bauaufsicht konnte sich der Sachverständige für das Fachgebiet „**Geotechnik**“ persönlich vom Fertigstellungsgrad der im gegenständlichen Bauvorhaben errichteten Ausstattung und der Herstellungsqualität stichprobenartig überzeugen.

In der Konformitätserklärung, vom 04. Dezember 2020, erklärt der Planer Stoik&Partner GmbH für das „**ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung**“, dass der Bauentwurf zum Zeitpunkt der Erstellung dem gültigen Stand der Technik, den ÖNORMEN und sonstigen technischen Vorschriften entspricht und das Bauwerk vollständig erfasst, die Festlegungen des Baugenehmigungsbescheides vollständig in die Ausschreibungsplanung übernommen wurden und die Ausführungsplanung dem Genehmigungsstatus mit den zutreffenden Modifikationen des Einreichprojektes entspricht.

Die Örtliche Bauaufsicht Metz & Partner bestätigt in ihren Schreiben vom 04. Dezember 2020, dass das Bauvorhaben entsprechend den freigegebenen Ausführungs- bzw. Werkplänen errichtet wurde, und alle zur Umsetzung des Bauvorhabens relevanten normative Vorgaben (ÖNORMEN und sonstige technische Vorschriften) eingehalten wurden.

Weiters wird bestätigt, dass alle für die Bauausführung relevanten Auflagen aus den Baugenehmigungsbescheiden erfüllt wurden.

Die Ausführungsunterlagen sind hinsichtlich Konsistenz zum bewilligten Einreichprojekt geprüft worden.

Das eingereichte Projekt inklusive der durchgeführten Modifikationen zum Änderungsbescheid ist ordnungsgemäß dokumentiert worden. Die Unterlagen wurden unter Berücksichtigung der geltenden Normen und Richtlinien erstellt und entsprechen dem gültigen Stand der Technik.

Die geotechnische relevanten Maßnahmen sind im geotechnischen Gutachten BGG Consult aus Sicht des Sachverständigen vollständig dokumentiert.

Dieser umfasst eine Dokumentation über die geotechnischen Begleitung des Bauvorhabens.

Geodätischen Höhenabnahmen der Gleise und Messungen über Schichten (Schüttlagen) im Zuge der Abnahmen liegen vor.

Ebenso sind Verdichtungskontrollen durchgeführt worden und die entsprechenden Unterlagen im Ausführungsprojekt enthalten.

Die geotechnisch relevanten Maßnahmen zu den Modifikationen sind Im Anhang „C“ aufgelistet und seitens des Sachverständigen für das Fachgebiet „Geotechnik“ positiv beurteilt.

C1.7.2 ArbeitnehmerInnenschutz

Das SiGe-Dokument wurde hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes „**Geotechnik**“ geprüft.

Der Inhalt des vorgelegten SiGe-Dokumentes entspricht § 2 DOK-VO.

Der Inhalt der vorgelegten Unterlage für spätere Arbeiten entspricht den Anforderungen nach §8 BauKG.

In den vorliegenden beiden Unterlagen finden sich keine Aspekte des ArbeitnehmerInnenschutzes mit geotechnischer Relevanz.

C1.8 Wasserbautechnik

In der vorliegenden Prüfbescheinigung wurden seitens des §34b-Prüfers, aus Sicht des angeführten Fachgebietes „**Wasserbautechnik**“ jene Überprüfungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen eine Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung des o.a. Objektes aus den Gesichtspunkten der Einhaltung der berücksichtigten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen, unter Berücksichtigung des Arbeitnehmerschutzes für das gegenständliche Projekt keine Bedenken bestehen.

Es wird angemerkt, dass die mit dem Antrag um Betriebsbewilligung vorgelegten Ausführungsunterlagen die ausgeführten Einzelbaumaßnahmen aus Sicht der Sachverständigen vollständig beschreiben und darstellen.

Der Sachverständige für das Fachgebiet „**Wasserbautechnik**“ konnte sich anhand der unter A2.1 zusammengefassten vorliegenden Unterlagen davon überzeugen, dass eine ordnungsgemäße Umsetzung im Sinne des Bescheides vom **11. März 2020** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) erfolgte.

Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass einzelne Bauvorhabenbestandteile in Hinsicht auf das Fachgebiet „**Wasserbautechnik**“ abweichend von den Unterlagen des Antrages um Erteilung der Baugenehmigung ausgeführt wurden.

Diese Modifikationen wurden unter der Leitung von gemäß §40 EibG verzeichneter Personen oder gemäß §40 Abs 5 gleichzuhaltenden Personen durchgeführt und stellen, gemessen an der Genehmigungslage, lediglich unerhebliche Abweichungen in der Ausführung dar.

In Inhalt und Umfang stellen diese Abweichungen bezogen auf die Baugenehmigung vom **11. März 2020, „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) und in Hinblick auf das Fachgebiet „**Wasserbautechnik**“; nur unwesentliche und daher nicht genehmigungsrelevante Abweichungen von einzelnen in den der Baugenehmigung zugrunde gelegten Unterlagen dar, die im Rahmen des genehmigten Vorhabens, auf Grundlage der erteilten Genehmigung, ohne Erwirkung einer Änderungsgenehmigung gesetzt werden konnten.

Aus Sicht des Fachgebietes „**Wasserbautechnik**“ ist die Identität des Bauvorhabens unter Berücksichtigung des Bescheides vom **11. März 2020** (GZ. BMVIT-320.004/0016-

IV/IVVS4/2019) und der im Anhang A der Prüfbescheinigung beschriebenen Änderungen bzw. Modifikationen gewahrt.

Aus Sicht des Sachverständigen für „**Wasserbautechnik**“ kann auf Grundlage der erteilten Baugenehmigung vom **11. März 2020**, „**ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung**“ (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) die Betriebsbewilligungsfähigkeit beurteilt und bestätigt werden.

Aus Sicht des Sachverständigen für „**Wasserbautechnik**“ steht daher einer Erteilung der seitens des Bauwerbers beantragten Betriebsbewilligung gemäß §34 EibG 1957 i.d.g.F, unter Berücksichtigung der unter Kapitelt „D“ sowie A1.1 angeführten Anmerkungen, nichts entgegen.

Die Umsetzung des Projektes erfolgte unter der Leitung der fachlich zuständigen gem. §40 EibG verzeichneten Person, Herrn Ing. Christian **TRUMMER**.

Die entsprechende Leitungserklärung vom 10. Dezember 2020 sowie die dazugehörige Zustimmungserklärung vom 17. Juni 2020 liegen vor.

C1.8.1 Begründung

Die vorgelegten Ausführungsunterlagen stellen aus Sicht des Sachverständigen für „**Wasserbautechnik**“ die ausgeführten Einzelbaumaßnahmen vollständig dar.

Bei der Begehung mit Baustellenverantwortlichen der **ÖBB Infrastruktur AG** und örtlicher Bauaufsicht konnte sich der Sachverständige für das Fachgebiet „**Wasserbautechnik**“ persönlich vom Fertigstellungsgrad der im gegenständlichen Bauvorhaben errichteten Ausstattung und der Herstellungsqualität stichprobenartig überzeugen.

In der Konformitätserklärung, vom 04. Dezember 2020, erklärt der Planer Stoik&Partner GmbH für das „**ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung**“, dass der Bauentwurf zum Zeitpunkt der Erstellung dem gültigen Stand der Technik, den ÖNORMEN und sonstigen technischen Vorschriften entspricht und das Bauwerk vollständig erfasst, die Festlegungen des Baugenehmigungsbescheides vollständig in die Ausschreibungsplanung übernommen wurden und die Ausführungsplanung dem Genehmigungsstatus mit den zutreffenden Modifikationen des Einreichprojektes entspricht.

Die **Örtliche Bauaufsicht** (Metz & Partner) bestätigt in ihren Schreiben vom 04. Dezember 2020, dass das Bauvorhaben entsprechend den freigegebenen Ausführungs- bzw. Werkplänen errichtet wurde, und alle zur Umsetzung des Bauvorhabens relevanten normative Vorgaben (ÖNORMEN und sonstige technische Vorschriften) eingehalten wurden.

Weiters wird bestätigt, dass alle für die Bauausführung relevanten Auflagen aus den Baugenehmigungsbescheiden erfüllt wurden.

Seitens des Fachgebietes „**Wasserbautechnik**“ wird festgehalten, dass die vorgelegten Unterlagen des Ausführungsprojektes vollständig übermittelt worden sind. Die Dokumente sind begutachtet und hinsichtlich Konsistenz zur bewilligten Entwurfsplanung geprüft worden. Modifikationen zu den bewilligten Einreichunterlagen mit Relevanz für das oben genannte Fachgebiet sind geprüft worden. Die vorliegenden Ausführungsunterlagen entsprechen dem geltenden Stand der Technik, sind schlüssig und nachvollziehbar und die gültigen Regelwerke finden Beachtung.

Während der Bauausführung waren aufgrund der anstehenden Höhe des Grundwasserspiegels keine Grundwasserhaltungsmaßnahmen erforderlich. Die Grundwasserbeweissicherung infolge des Fehlens des relevanten Brunnens entfallen. Wasserrechtlich relevante Vorkommnisse sind während der Umsetzung des Bauvorhabens nicht eingetreten. Die Aufnahme der Regenwässer der Brückenobjekte über die L3005 in die bestehenden Entwässerungseinrichtungen der L3005 ist von der NÖ Straßenbauabteilung 3 abgestimmt worden.

Mit Vorliegen der Bestätigung zur Ausführung seitens der Örtlichen Bauaufsicht werden die während der Bauphase durchgeführten Maßnahmen mit wasserrechtlichem Bezug als abgedeckt erachtet.

Zum Schutz des Grundwassers sind die ausgeführten Versickerungsmulden mit Bodenfiltern versehen worden. Die Anschlüsse der Entwässerungsleitungen und Schächte sind ordnungsgemäß hergestellt worden.

Eine Bestätigung über die sach- und fachgerechte Ausführung liegt vor.

Die wasserbautechnisch relevanten Maßnahmen zu den Modifikationen sind Im Anhang „C“ aufgelistet und seitens des Sachverständigen positiv beurteilt.

C1.8.2 ArbeitnehmerInnenschutz

Das SiGe-Dokument wurde hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes **„Wasserbautechnik“** geprüft.

Der Inhalt des vorgelegten SiGe-Dokumentes entspricht § 2 DOK-VO.

Der Inhalt der vorgelegten Unterlage für spätere Arbeiten entspricht den Anforderungen nach §8 BauKG.

Die Projektwerberein wird die Unterlagen SiGe-Dokument und Unterlagen für spätere Arbeiten auf Bestandsdauer vorhalten und den aktuellen Anforderungen entsprechend anpassen.

D RESTARBEITEN, ANMERKUNGEN UND AUFLAGEN

Die vorliegende **Prüfbescheinigung gem. §34b EibG** umfasst die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Prüfbescheinigung gem. §34b EibG fertig gestellten Bestandteile des Vorhabens.

Die im **Kapitel „D“** angeführten Restarbeiten konnten **keiner Prüfung** unterzogen werden.

Die noch nicht fertig gestellten bzw. nicht prüfbaren Restarbeiten werden unter Leitung einer nach §40 EibG geführten Person bzw. einer der §40 Person gleichzuhaltenden Person, realisiert bzw. komplettiert.

Sämtliche zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der **Prüfbescheinigung gem. §34b EibG** noch vorzulegenden Unterlagen sind den Sachverständigen bis zur **Fertigstellung des Bauvorhabens** „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156“ (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) ; **Erfüllungsfrist „c“** vorzulegen.

Sicherheitsrelevante Restarbeiten sind umgehend durchzuführen und sind mit einer Frist **(a) unverzüglich** versehen.

Dringend fertigzustellende Restarbeiten bzw. vorzulegende Nachweise sind mit einer Frist **(b)**, bis **01. April 2021**, zu erfüllen.

Im gegenständlichen Projekt sind weder sicherheitsrelevante und unverzügliche noch dringend zu erledigende Restarbeiten oder Unterlagen „OFFEN“.

Es kann davon ausgegangen werden, dass unter der Leitung einer gem. §40 EibG verzeichneten Person bzw. einer der §40 Person gleichzuhaltenden Person, eine bescheidkonforme und dem ArbeitnehmerInnenschutz entsprechende Fertigstellung bzw. Realisierung der Restarbeiten und somit des Gesamtvorhabens gewährleistet ist.

Hinsichtlich der ArbeitnehmerInnenschutzbestimmungen wird festgehalten, dass die Bestimmungen des §6 AVO-Verkehr geprüft und positiv beurteilt wurden.

Es bestehen daher aufgrund der vorliegenden Ausführungs- und Anlagenprüfunterlagen

sowie der von den gemäß §31a EisbG befugten Sachverständigen durchgeführten Prüfungen zum Nachweis der Einhaltung des §6 AVO-Verkehr gegen die Inbetriebnahme des Bauvorhabens, unter der Leitung einer gem. §40 EisbG verzeichneten Person, unter Berücksichtigung der unter Kapitel „D“ angeführten Auflagenvorschlägen, keine Bedenken.

D1 Eisenbahnbautechnik

D1.1 Restarbeiten

Keine Restarbeiten

D1.2 Fehlende Unterlagen

Keine fehlenden Unterlagen

D1.3 Auflagen, Anmerkungen

Keine Auflagen und Anmerkungen

D1.4 Offene Punkte aus Begehungen

Keine offenen Punkte aus Begehungen

D2 Eisenbahnbetrieb

D2.1 Restarbeiten

Keine Restarbeiten

D2.2 Fehlende Unterlagen

Keine fehlenden Unterlagen

D2.3 Auflagen, Anmerkungen

Keine Auflagen und Anmerkungen

D2.4 Offene Punkte aus Begehungen

Keine offenen Punkte aus Begehungen

D3 Leit- und Sicherungstechnik

D3.1 Restarbeiten

Nr.	Beschreibung der Restarbeit (z.B. Bauteil, Restarbeit, Anmerkungen...)	Frist (a,b,c)	Anmerkung/ Beurteilung
01	EK 36,613, Versetzen der Einschaltstelle 37,173 um 7m Richtung Oberweiden	c	Versetzung der Einschaltstelle ist vor Aufhebung der Langsamfahrstelle auf 80 km/h durchzuführen
02	EK 40,384 Errichtung Einzäunung gem. Plan und Eiebnen des Zugangs	c	
03	EVS x Signal auf Böschung; Standplatz und Absturzsicherung anbringen	c	Die Absturzsicherung wurde laut §40-Erklärung von Ing. Dieter Tod vom 19.02.2021 provisorisch in Holzausführung errichtet. Die endgültige Ausführung erfolgt als Metallkonstruktion.
04	Bei allen EKSA Kabeleinführung abdichten	c	
05	Am11: steile Böschung im Bereich des Beikastens; Vorplatz, Absturzsicherung und Zugang über Böschung errichten	c	Die Absturzsicherung wurde laut §40-Erklärung von Ing. Dieter Tod vom 19.2.2021 provisorisch in Holzausführung errichtet. Die endgültige Ausführung erfolgt als Metallkonstruktion.
06	Zn21: Böschung hinter dem Signal erschwert Zugang; Vorplatz, Absturzsicherung und Zugang über Böschung errichten	c	Der Zugang wurde in einer Betriebsanweisung vom 22.2.2021 berücksichtigt. Die Schutzmaßnahme erfolgt über die Regelung „keine Fahrten beim Zugang zum Signal Zn21“ Diese Regelung ist bis zur Herstellung einer endgültigen Lösung gültig.
07	Oberweiden: obwohl elektrifiziert, erfolgt die Anspeisung des Ersatznetzes über Aggregat; neue USV vorhanden; Stromversorgung an neue Gegebenheiten anpassen	c	
08	Oberweiden: sw/ge Kennzeichnung, obwohl im Bereich des Signals kein Verschieberbahnsteig vorhanden ist; Klärung, ob im Bereich des Signals ein Bedienraum ist. Kennzeichnung ggf. entfernen	c	

D3.2 Fehlende Unterlagen

Keine fehlenden Unterlagen

D3.3 Auflagen, Anmerkungen

Keine Auflagen und Anmerkungen

D3.4 Offene Punkte aus Begehungen

Keine offenen Punkte aus Begehungen

D4 Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz

D4.1 Restarbeiten

Keine Restarbeiten

D4.2 Fehlende Unterlagen

Nr.1	Nr.2	Dokument Titel/Bauteil/Nr., etc.	Frist (a,b,c)	Anmerkung/ Beurteilung
01	04.02	Messbericht / Messschrieb der MTW Abnahmefahrt	c	

D4.3 Auflagen, Anmerkungen

Keine Auflagen und Anmerkungen

D4.4 Offene Punkte aus Begehungen

Keine offenen Punkte aus Begehungen

D5 Konstruktiver Ingenieurbau

D5.1 Restarbeiten

Keine Restarbeiten

D5.2 Fehlende Unterlagen

Keine fehlenden Unterlagen

D5.3 Auflagen, Anmerkungen

Keine Auflagen und Anmerkungen

D5.4 Offene Punkte aus Begehungen

Keine offenen Punkte aus Begehungen

D6 Hochbau

D6.1 Restarbeiten

Nr.	Beschreibung der Restarbeit (z.B. Bauteil, Restarbeit, Anmerkungen...)	Frist (a,b,c)	Anmerkung/ Beurteilung
01	<p>Absturzsicherung an der Gleis abgewandten Bahnsteigkante zum Versickerungsbecken und Böschung entlang des Bahnsteiges:</p> <p>Folgende Maßnahmen werden von der ÖBB getroffen:</p> <p>Abschnitt 1 Bereich ehemalige Laderampe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abtrag Laderampe • Errichtung Drainagerohr statt offene Betonrinne • Auffüllen des Grabens mit Schotter • Kein Zaun <p>Abschnitt 2 Bereich Entwässerungsbecken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Errichtung Zaun mit mind. 1,5kN Horizontallast (Anforderung wird so ausgeschrieben) • Zaun wird in die Böschung auf Höhe der Fahrleitungsmasten gesetzt. Ausführung erfolgt so, dass Höhe über Bahnsteig mind. 1m. <p>Abschnitt 3 Bereich Ende Entwässerungsbecken bis Bahnsteigende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Versetzen der Betonrinne nach außen und auf ein höheres Niveau. • Kein Zaun <p>Die Ausführung erfolgt voraussichtlich April/Mai 2021. Bis zur Fertigstellung erfolgt eine provisorisch Sicherung mittels Bauzaun.</p>	c	Provisorische Sicherung erfolgt unverzüglich

D6.2 Fehlende Unterlagen

Keine fehlenden Unterlagen

D6.3 Auflagen, Anmerkungen

Keine Auflagen und Anmerkungen

Gänserndorf – Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Gesamtprüfbescheinigung gem. §34b EibG
D – Restarbeiten, Anmerkungen und Auflagen
D6 – Hochbau

D6.4 Offene Punkte aus Begehungen

Keine offenen Punkte aus Begehungen

D7 Geotechnik

D7.1 Restarbeiten

Keine Restarbeiten

D7.2 Fehlende Unterlagen

Keine fehlenden Unterlagen

D7.3 Auflagen, Anmerkungen

Keine Auflagen und Anmerkungen

D7.4 Offene Punkte aus Begehungen

Keine offenen Punkte aus Begehungen

D8 Wasserbautechnik

D8.1 Restarbeiten

Nr.	Beschreibung der Restarbeit (z.B. Bauteil, Restarbeit, Anmerkungen...)	Frist (a,b,c)	Anmerkung/ Beurteilung
01	Eisenbahnbrücke km 33,728	c	Bewuchs fehlt
02	Eisenbahnbrücke km 34,893	c	Bewuchs fehlt
03	Bogenverbesserung 1, km 36,839 – km 38,209 Versickerungsmulden – witterungsbedingt fehlt der Bewuchs	c	Bewuchs fehlt
04	Bahnhof Oberweiden km 40,095 –ca. km 40,863 Fotodokumentation über die Entwässerung nach Adaptierung der Böschung	c	
05	Bogenverbesserung 2, km 44,432 – km 45,159 Versickerungsmulden – witterungsbedingt fehlt der Bewuchs	c	Bewuchs fehlt

D8.2 Fehlende Unterlagen

Keine fehlenden Unterlagen

D8.3 Auflagen, Anmerkungen

Keine Auflagen und Anmerkungen

D8.4 Offene Punkte aus Begehungen

Keine offenen Punkte aus Begehungen

E SACHVERSTÄNDIGENLISTE

Kapitel	Fachgebiet	Name
B1, C1,D1	Eisenbahnbautechnik Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter	DI Volker HAVELEC
B2, C2,D2	Eisenbahnbetrieb Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter	DI Dr. Dieter PICHLER
B3, C3,D3	Leit- und Sicherungstechnik Externer Sachverständiger	Ing. August ZIERL
B4, C4,D4	Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter	Ing. Jan FRITZ MSc
B5, C5,D5	Konstruktiver Ingenieurbau Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter	DI Erwin PANI
B6, C6,D6	Hochbau Sachverständige und Zeichnungsberechtigte	DI Katharina TAUMBERGER
B7, C7,D7	Geotechnik Sachverständige und Zeichnungsberechtigte	DI Dr. Birgit STRENN
B8, C8,D8	Wasserbautechnik Sachverständige und Zeichnungsberechtigte	DI Dr. Birgit STRENN
	Gesamtprüfbescheinigung BCT -Sachverständige BCT -Technischer Leiter BCT	Johanna RAMMER-WUTTE BA, MA DI Dr. Dieter PICHLER

E1 Eisenbahnbautechnik

.....
DI Volker HAVELEC

Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter
BCT; Fachgebiet: Eisenbahnbautechnik

E2 Eisenbahnbetrieb

.....
DI Dr. Dieter PICHLER

Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter BCT;
Fachgebiet: Eisenbahnbetrieb

E3 Leit- und Sicherungstechnik

.....
Ing. August ZIERL

Externer Sachverständiger;
Fachgebiet: Leit- u. Sicherungstechnik

E4 Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz

.....
Ing. Jan FRITZ MSc
Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter BCT;
Fachgebiet: Energieversorgung 16,7 Hz & 50 Hz

E5 Konstruktiver Ingenieurbau

.....
DI Erwin PANI
Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter BCT;
Fachgebiet: Konstruktiver Ingenieurbau

E6 Hochbau

.....
DI Katharina TAUMBERGER
Sachverständige und Zeichnungsberechtigte BCT;
Fachgebiet: Hochbau

E7 Geotechnik

.....
DI Dr. Birgit STRENN
Sachverständige und Zeichnungsberechtigte BCT;
Fachgebiet: Geotechnik

E8 Wasserbautechnik

.....
DI Dr. Birgit STRENN
Sachverständige und Zeichnungsberechtigte BCT;
Fachgebiet: Wasserbautechnik

Gesamtprüfbescheinigung

.....
Johanna RAMMER-WUTTE BA, MA
Sachverständige BCT

.....
DI Dr. Dieter PICHLER
Technischer Leiter BCT

Anhang A

Begutachtung der Abweichungen (Modifikationen)

Zur

Gesamtprüfbescheinigung gem. §34b EisbG

vom 24. Februar 2021

Gänserndorf – Marchegg

Strecke: 115₀₁

Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung
km 32,250 – km 48,156

Fachgebiete

- 01_Eisenbahnbautechnik
- 02_Eisenbahnbetrieb
- 03_Leit- und Sicherungstechnik
- 04_Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz
- 05_Konstruktiver Ingenieurbau
- 06_Hochbau
- 07_Geotechnik
- 08_Wasserbautechnik

GZ: 21-3035

Wien, 24. Februar 2021

INHALTSVERZEICHNIS

1.	ALLGEMEINES	4
2.	AUFLISTUNG DER ABWEICHUNGEN	6
2.1	ANMERKUNG BZGL: DER NUMMERIERUNG DER ABWEICHUNGEN	8
2.2	SIGNALTECHNIK	9
2.2.1	Einfahrtsignal X	9
2.2.2	Einfahrtvorschaltzeichen X	11
2.2.3	Verschubhalttafel 701	13
2.2.4	Signal „Zustimmung“ H711-2	15
2.2.5	Schutzsignal Sch711R	17
2.2.6	Schutzsignal Sch713R	19
2.2.7	Schutzsignal Sch731H	21
2.2.8	Schutzsignal Sch733H	23
2.2.9	Ausfahrtsignal R731	25
2.2.10	Ausfahrtsignal R733	27
2.2.11	Grenzmarke 751	29
2.3	KONSTRUKTIVER INGENIEURBAU	31
2.3.1	Eisenbahnbrücke km 32,740	31
2.3.2	Eisenbahnbrücke km 33,728	33
2.3.3	Eisenbahnbrücke km 34,893	36
2.3.4	Eisenbahnbrücke km 39,524	39
2.3.5	Eisenbahnbrücke km 39,743	41
2.3.6	Eisenbahnbrücke km 40,063	42
2.3.7	Eisenbahnbrücke km 40,850	44
2.3.8	Durchlass km 42,606	45
2.3.9	Strassenbrücke L2 km 44,910	47
2.4	HOCHBAU	48
2.4.1	Bahnhof Oberweiden	48
2.5	EISENBAHNKREUZUNGEN	50
2.5.1	Eisenbahnkreuzung km 35,969	50

Gänserndorf - Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Begutachtung der Abweichungen nach §31a EisbG
Inhaltsverzeichnis

2.5.2	Eisenbahnkreuzung km 36,613	52
2.5.3	Eisenbahnkreuzung km 37,767	54
2.5.4	Eisenbahnkreuzung km 38,329	56
2.5.5	Eisenbahnkreuzung km 40,384	58
2.5.6	Eisenbahnkreuzung km 42,232	60
2.5.7	Eisenbahnkreuzung km 46,003	63
2.5.8	Eisenbahnkreuzung km 46,458	65
2.5.9	Eisenbahnkreuzung km 47,508	67
2.6	ENERGIEVERSORGUNG 17,6Hz und 50Hz.....	69
2.6.1	Schutzstrecke für prov. Einfahrt in den Bf. Marchegg.....	69
2.6.2	Änderung der 50Hz Anspeisepunkte der EK-Anlagen.....	71
3.	KONTEXTPROJEKTE	72
3.1	UNTERBAU & OBERBAU	72
4.	SACHVERSTÄNDIGENLISTE	74

Anmerkungen:

- **Gültigkeit des gegenständlichen Dokumentes**

Das gegenständliche Dokument, Anhang A - Begutachtung der Abweichungen (Modifikationen) - zur Prüfbescheinigung gem. §34b EisbG vom 24. Februar 2021, ist ausschließlich in Zusammenhang mit der Prüfbescheinigung gem. §34b EisbG vom 24. Februar 2021 zum Projekt „Gänserndorf – Marchegg, ÖBB-Strecke 11501, km 32,250 bis km 48,15, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung - Inbetriebnahme 2020“ zu lesen und gültig.

- **Orthographie**

Der Inhalt des gegenständlichen Dokumentes bzw. das Ergebnis der Begutachtungen ist ungeachtet eventueller orthographischer Ungenauigkeiten bzw. Fehler (z.B. Rechtschreib-, Zeichensetzungs- und Tippfehler, etc.) zu sehen und zu werten.

1. ALLGEMEINES

Bei der Prüfung wurde festgestellt, dass einzelne Projektbestandteile abweichend von den Unterlagen des Antrages um Erteilung der Baugenehmigung ausgeführt wurden.

Diese Modifikationen sind in der **Prüfbescheinigung gem. §34b EisbG** dokumentiert, wurden unter der Leitung einer gemäß §40 EisbG verzeichneten Person bzw. einer der §40 Person gemäß §40 Abs. 5 gleichzuhaltenden Person, durchgeführt und stellen gemessen an der Genehmigungslage lediglich unerhebliche Abweichungen in der Ausführung dar.

In Inhalt und Umfang stellen diese Abweichungen bezogen auf die Baugenehmigung vom **11. März 2020, „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019); nur unwesentliche und daher nicht genehmigungsrelevante Abweichungen von einzelnen in den der Baugenehmigung zugrunde gelegten Unterlagen dar, die im Rahmen des genehmigten Vorhabens, auf Grundlage der erteilten Genehmigung, ohne Erwirkung einer Änderungsgenehmigung gesetzt werden konnten.

Die Identität des Bauvorhabens ist unter Berücksichtigung des Bescheides vom 11. März 2020 (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) und der im Anhang A der Prüfbescheinigung beschriebenen Änderungen (Abweichungen) bzw. Modifikationen gewahrt.

Diese im Zuge der Bauherstellung durchgeführten Modifikationen entsprechen dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn sowie den Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz, haben keine Verbesserung der Gesamtleistung zur Folge gehabt und wurden - soweit erforderlich - im Einvernehmen mit betroffenen Dritten durchgeführt.

Die Betriebsbewilligungsfähigkeit kann auf Grundlage der erteilten Baugenehmigung vom **11. März 2020, „ÖBB-Strecke 11501 Gänserndorf – Marchegg, km 32,250 bis km 48,156, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung“** (GZ. BMVIT-320.004/0016-IV/IVVS4/2019) beurteilt und bestätigt werden.

Von den unterzeichnenden, gemäß §31a qualifizierten Sachverständigen kann zudem bestätigt werden, dass die Identität des Bauvorhabens mit dem

Gänserndorf - Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Begutachtung der Abweichungen nach §31a EisbG
Auflistung der Abweichungen

behördlich bewilligten Bauvorhaben auch unter Berücksichtigung der Änderungen gewahrt bleibt.

Aus Sicht der Sachverständigen gem. §34b EisbG. (= Prüfer) besteht daher aufgrund der vorliegenden Ausführungs- und Anlagenprüfunterlagen sowie der von den gemäß §31a EisbG befugten Sachverständigen durchgeführten Prüfungen zum Nachweis der Einhaltung des §6 AVO-Verkehr gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung gemäß §34b EisbG 1957 i.d.g.F., kein Einwand.

Anmerkung:

Das gegenständliche Dokument, Anhang A - Begutachtung der Abweichungen (Modifikationen) - zur Prüfbescheinigung gem. §31a b EisbG vom 24. Februar 2021, ist ausschließlich in Zusammenhang mit der Prüfbescheinigung gem. §34b EisbG vom 24. Februar 2021 zum Projekt „Gänserndorf – Marchegg, ÖBB-Strecke 11501, km 32,250 bis km 48,15, Elektrifizierung und erforderliche Streckenadaptierung Inbetriebnahme 2020“ zu lesen und gültig.

2. AUFLISTUNG DER ABWEICHUNGEN

Es wurden folgende Abweichungen (Modifikationen) vorgenommen:

NR.: *)	ÄNDERUNG / ABWEICHUNG / MODIFIKATION	STATUS
2.2	Signaltechnik	
2.2.1	Einfahrtsignal X	
2.2.2	Einfahrtvorsignal x	
2.2.3	Verschubhalttafel 701	
2.2.4	Signal „Zustimmung“ H711-2	
2.2.5	Schutzsignal Sch711R	
2.2.6	Schutzsignal Sch713R	
2.2.7	Schutzsignal Sch731H	
2.2.8	Schutzsignal Sch733H	
2.2.9	Ausfahrtsignal R731	
2.2.10	Ausfahrtsignal R733	
2.2.11	Grenzmarke 751	
2.3	Konstruktiver Ingenieurbau	
2.3.1	Eisenbahnbrücke km 32,740	
2.3.2	Eisenbahnbrücke km 33,728	
2.3.3	Eisenbahnbrücke km 34,893	
2.3.4	Eisenbahnbrücke km 39,524	
2.3.5	Eisenbahnbrücke km 39,743	
2.3.6	Eisenbahnbrücke km 40,063	
2.3.7	Eisenbahnbrücke km 40,850	
2.3.8	Durchlass km 42,606	
2.3.9	Straßenbrücke L2 km 44,910	
2.4	Hochbau	
2.4.1	Bf. Oberweiden	
2.5	Eisenbahnkreuzungen	

2.5.1	Eisenbahnkreuzung km 35,969	
2.5.2	Eisenbahnkreuzung km 36,613	
2.5.3	Eisenbahnkreuzung km 37,767	
2.5.4	Eisenbahnkreuzung km 38,329	
2.5.5	Eisenbahnkreuzung km 40,384	
2.5.6	Eisenbahnkreuzung km 42,232	
2.5.7	Eisenbahnkreuzung km 46,003	
2.5.8	Eisenbahnkreuzung km 46,458	
2.5.9	Eisenbahnkreuzung km 47,508	
2.6	Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz	
2.6.1	Schutzstrecke für prov. Einfahrt in den Bf. Marchegg	
2.6.2	Änderung der 50Hz Anspeisepunkte der EK-Anlagen	
3	Kontextprojekte	
3.1	Unterbau und Oberbau nicht errichtet	
*) Anmerkung: die Nummerierung wurde aus der Planung übernommen.		

Farblegende:	
	Punkt - Begutachtung „OFFEN“
	Punkt - Begutachtung „IN ARBEIT“
	Punkt - Begutachtung „ABGESCHLOSSEN“
	Punkt „ENTFÄLLT“

2.1 ANMERKUNG BZGL: DER NUMMERIERUNG DER ABWEICHUNGEN

Die Nummerierung sowie die Bezeichnungen der Abweichungen (Modifikationen) wurden Zur Sicherstellung der Kontinuität und somit der Nachvollziehbarkeit der Beschreibungen bzw. der Bearbeitung der Beurteilung der Abweichungen unverändert aus dem dazugehörigen Technischen Bericht (Technischer Bericht der geringfügigen Abweichungen – Verkehrsprojekt, Büro Stoik) und den entsprechenden planlichen Darstellungen übernommen.

Aufbau des Technischen Berichtes:

1. Allgemein
2. Geringfügige Projektabweichungen
 - 2.1 Allgemeine Anmerkungen
 - 2.2 - 2.6 Beschreibung der Abweichungen
3. Kontextprojekte
4. Anhang

2.2 SIGNALTECHNIK

2.2.1 Einfahrtsignal X

2.2.1	Einfahrtsignal X	Stoik ^{*)}
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Das Einfahrtsignal X in den Bf. Gänserndorf wurde neu errichtet und von km 32,389 auf km 32,493 verschoben.</p> <p>Die neue Bahnhofs – Streckentrennung der Oberleitung nach dem Bf. Gänserndorf wurde in km 32,370 errichtet.</p> <p>Deshalb musste das Einfahrtsignal X auf den aktuellen Standort verschoben werden.</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TB Leit- u. Sicherungstechnik <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SFE-Schema, Plan-Nr. EGM-BB-0000SF-02-2001-00 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL • Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER 		
Stellungnahme der Sachverständigen		
<p>Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL:</p> <p>Der im Zuge der Ausführungsplanung angepasste Standort ist in den erhaltenen Unterlagen nachvollziehbar dargestellt.</p> <p>Aus Sicht des Fachgebietes „Leit- und Sicherungstechnik“ besteht gegen diese Abweichung kein Einwand.</p>		
<p>Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER:</p> <p>Die Oberleitungen über den durchgehenden Hauptgleisen der Betriebsstellen und den Gleisen der freien Strecke sind grundsätzlich elektrisch und mechanisch voneinander zu</p>		

Gänserndorf - Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Begutachtung der Abweichungen nach §31a EisbG

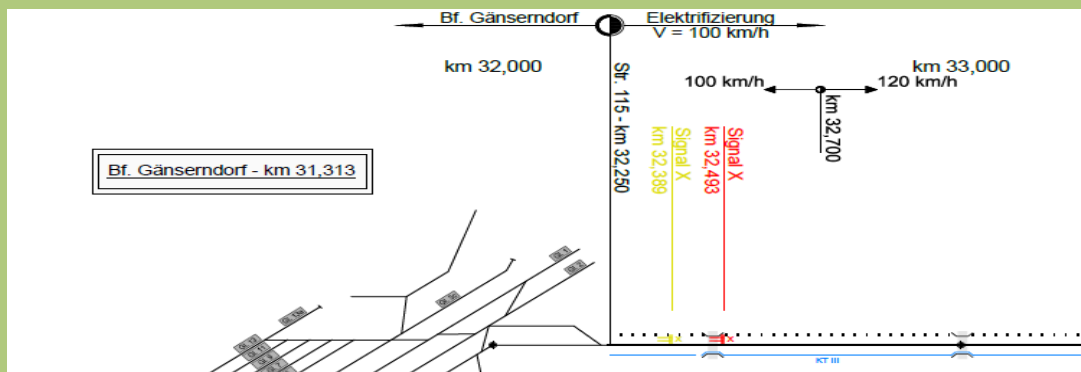
trennen.

Die Trennung zwischen den freien Strecken und Betriebsstellen bei Bahnhof - Streckentrennungen hat durch Lufttrennungen zu erfolgen.

Die Lufttrennungen müssen unter Signaldeckung liegen, das heißt ein am Haltesignal stehendes Triebfahrzeug mit angehobenem Stromabnehmer befindet sich nicht im Bereich zwischen dem Einfahrtsignal und der Einfahrtsweiche liegenden Parallelfeldern.

Die Positionierung der neuen Bahnhof - Streckentrennung der Oberleitung und der daraus resultierende angepasste Standort des Einfahrtsignals X Bf. Gänserndorf ist das Ergebnis des Detailplanungsprozesses im gegenständlichen Projekt.

Auszug aus SFE-Schema, Plan-Nr. EGM-BB-0000SF-02-2001-00:



Aus Sicht des Fachgebietes „**Eisenbahnbetrieb**“ besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Verschiebung des Einfahrtsignals X Bf. Gänserndorf auf km 32,493“ kein Einwand.

Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.

Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn kann mit der umgesetzten Maßnahme gewährleistet werden.

**) jeweils zuständiger Planer*

2.2.2 Einfahrvorsignal X

2.2.2	Einfahrvorsignal X	Stoik
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Das Einfahrvorsignal x in den Bf. Gänserndorf wurde neu errichtet und von km 33,289 auf km 33,500 verschoben (im SFE-Schema des UVP-Projektes war das Signal irrtümlich mit km 33,389 angeschrieben).</p> <p>Begründung: Durch die Verschiebung des Einfahrsignals X und die Erhöhung der VZG Geschwindigkeit auf 120 km/h musste der Vorsignalabstand angepasst werden.</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> TB Leit- u. Sicherungstechnik <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> SFE-Schema, Plan-Nr. EGM-BB-0000SF-02-2001-00 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER 		
Stellungnahme der Sachverständigen		
<p>Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL:</p> <p>Der im Zuge der Ausführungsplanung angepasste Standort ist in den erhaltenen Unterlagen nachvollziehbar dargestellt.</p> <p>Aus Sicht des Fachgebietes „Leit- und Sicherungstechnik“ besteht gegen diese Abweichung kein Einwand.</p>		
<p>Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER:</p> <p>Mit der Verschiebung des Einfahrsignals X Bf. Gänserndorf und der Erhöhung der VZG (=Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeit) Geschwindigkeit auf 120 km/h wurde der Vorsignalabstand (Abstand: Einfahr-Vorsignal x zu Einfahrsignal X) angepasst.</p> <p>Der Vorsignalabstand ist die tatsächliche Entfernung zwischen Vorsignal und dem zugehörigen Hauptsignal.</p>		

Gänserndorf - Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Begutachtung der Abweichungen nach §31a EisbG

Der vorhandene Vorsignalabstand der o.a. Signale beträgt über 1.000m und entspricht z.B. den derzeit gültigen Regelwerken zur Planung von Eisenbahnsicherungsanlagen und der Verordnung über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen (Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung – EisbBBV).

Aus Sicht des Fachgebietes „**Eisenbahnbetrieb**“ besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Anpassung des Standortes des Einfahrtssignals x Bf. Gänserndorf von km 33,289 auf km 33,500“ kein Einwand.

Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.

Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn kann mit der umgesetzten Maßnahme gewährleistet werden.

2.2.3 Verschubhalttafel 701

2.2.3	Verschubhalttafel 701	Stoik
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Die Stationierung der im Bestand verbliebenen Verschubhalttafel 701 wurde von km 39,852 auf 39,854 richtiggestellt (Richtigstellung der Kilometrierung, Signalstandort ist gleichgeblieben).</p> <p>Die Anpassung erfolgt auf Basis der aktuellen Signaltechnischen Lagepläne und bewirkt keine Änderungen des Bestandes.</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TB Leit- u. Sicherungstechnik <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SFE-Schema, Plan-Nr. EGM-BB-0000SF-02-2001-00 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL • Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL:</p> <p>Der im Zuge der Ausführungsplanung angepasste Standort ist in den erhaltenen Unterlagen nachvollziehbar dargestellt.</p> <p>Aus Sicht des Fachgebietes „Leit- und Sicherungstechnik“ besteht gegen diese Abweichung kein Einwand.</p>		
<p>Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER:</p> <p>Verschubhalttafeln sind in Verbindung mit Einfahrtsignalen zu errichten.</p> <p>Bei der im Bestand verbliebenen Verschubhalttafel VHT701 des Bahnhofes Oberweiden wurde die Kilometrierung von km 39,852 auf 39,854 richtiggestellt; der Signalstandort ist gleichgeblieben.</p>		

Gänserndorf - Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Begutachtung der Abweichungen nach §31a EibG

Aus Sicht des Fachgebietes „**Eisenbahnbetrieb**“ besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Richtigstellung der Kilometrierung von km 39,852 auf 39,854 der Verschiebhalttafel VHT701 des Bahnhofes Oberweiden“ kein Einwand.

Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.

Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn kann mit der umgesetzten Maßnahme gewährleistet werden.

2.2.4 Signal „Zustimmung“ H711-2

2.2.4	Signal „Zustimmung“ H711-2	Stoik
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Das Signal „Zustimmung“ H711-2 am Bst. Oberweiden ca. km 40,300 ist entfallen - siehe dazu den Bericht Leit- und Sicherungstechnik.</p> <p>Begründung: Das Signal „Zustimmung“ H711-2 konnte entfallen, da das Signal „Zustimmung“ H711-1 am Bahnsteigende so situiert ist, dass es vom gesamten Bahnsteig eingesehen wird.</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TB Leit- u. Sicherungstechnik <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SFE-Schema, Plan-Nr. EGM-BB-0000SF-02-2001-00 • Lageplan Streckenplanung Bf. Oberweiden 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL • Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL:</p> <p>Die im Zuge der Ausführungsplanung durchgeführte Anpassung ist in den erhaltenen Unterlagen nachvollziehbar dargestellt.</p> <p>Auf Grund der Sichtverhältnisse am Bahnsteig konnte das ZUML H711-2 entfallen.</p> <p>Aus Sicht des Fachgebietes „Leit- und Sicherungstechnik“ besteht gegen diese Modifikation kein Einwand.</p>		
<p>Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER:</p> <p>Im Bahnhof Oberweiden ist am Randbahnsteig in Fahrtrichtung 2 ein Signal „Zustimmung“ H711-1 am Bahnsteigende so situiert, dass es vom gesamten Bahnsteig eingesehen wird. Ein weiteres Signal „Zustimmung“ ist nicht erforderlich.</p>		

Gänserndorf - Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Begutachtung der Abweichungen nach §31a EisebG

Das bedeutet, dass bei Aufleuchten des Signals die Zustimmung zur Abfahrt an die Zugmannschaft ist auf diesem Bahnsteig bzw. Bahnsteigabschnitt erteilt ist.

Aus Sicht des Fachgebietes „**Eisenbahnbetrieb**“ besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Entfall des Signals „Zustimmung“ H711-2 am Randbahnsteig Oberweiden in ca. km 40,300“ kein Einwand.

Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.

Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn kann mit der umgesetzten Maßnahme gewährleistet werden.

2.2.5 Schutzsignal Sch711R

2.2.5	Schutzsignal Sch711R	Stoik
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Die Stationierung des Schutzsignals Sch711R wurde von km 40,371 auf km 40,370 richtiggestellt (Richtigstellung der Kilometrierung, Signalstandort ist gleichgeblieben).</p> <p>Die Stationierungsdifferenz lässt sich auf einen Altstand beim UVP-Verfahren zurückführen.</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TB Leit- u. Sicherungstechnik <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SFE-Schema, Plan-Nr. EGM-BB-0000SF-02-2001-00 • Lageplan Streckenplanung Bf. Oberweiden, Plan-Nr.: EGM-BB-0000SP-02-2004-00 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL • Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL:</p> <p>Die im Zuge der Ausführungsplanung durchgeführte Anpassung der Kilometrierung ohne Veränderung des Signalstandortes ist in den erhaltenen Unterlagen nachvollziehbar dargestellt.</p> <p>Aus Sicht des Fachgebietes „Leit- und Sicherungstechnik“ besteht gegen diese Modifikation kein Einwand.</p>		
<p>Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER:</p> <p>Das Schutzsignal Sch711R ist in Fahrtrichtung 1 vor der Eisenbahnkreuzungsanlage km 40,384 positioniert.</p>		

Gänserndorf - Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Begutachtung der Abweichungen nach §31a EISbG

Bei dem am Standort verbliebenen Schutzsignals Sch711R des Bahnhofes Oberweiden wurde die Kilometrierung von km 40,371 auf km 40,370 richtiggestellt.

Aus Sicht des Fachgebietes „**Eisenbahnbetrieb**“ besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Richtigstellung der Stationierung des Schutzsignals Sch711R des Bahnhofes Oberweiden von km 40,371 auf km 40,370“ kein Einwand.

Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.

Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn kann mit der umgesetzten Maßnahme gewährleistet werden.

2.2.6 Schutzsignal Sch713R

2.2.6	Schutzsignal Sch713R	Stoik
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Die Stationierung des Schutzsignals Sch713R wurde von km 40,371 auf km 40,370 richtiggestellt (Richtigstellung der Kilometrierung, Signalstandort ist gleichgeblieben).</p> <p>Die Ursache der Stationierungsdifferenz lässt sich auf einen Altstand beim UVP-Verfahren zurückführen.</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TB Leit- u. Sicherungstechnik <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SFE-Schema, Plan-Nr. EGM-BB-0000SF-02-2001-00 • Lageplan Streckenplanung Bf. Oberweiden, Plan-Nr.: EGM-BB-0000SP-02-2004-00 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL • Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL:</p> <p>Die im Zuge der Ausführungsplanung durchgeführte Anpassung der Kilometrierung ohne Veränderung des Signalstandortes ist in den erhaltenen Unterlagen nachvollziehbar dargestellt.</p> <p>Aus Sicht des Fachgebietes „Leit- und Sicherungstechnik“ besteht gegen diese Modifikation kein Einwand.</p>		
<p>Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER:</p> <p>Das Schutzsignal Sch713R ist in Fahrtrichtung 1 vor der Eisenbahnkreuzungsanlage km 40,384 positioniert.</p>		

Gänserndorf - Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Begutachtung der Abweichungen nach §31a EisbG

Bei dem am Standort verbliebenen Schutzsignals Sch713R des Bahnhofes Oberweiden wurde die Kilometrierung von km 40,371 auf km 40,370 richtiggestellt.

Aus Sicht des Fachgebietes „**Eisenbahnbetrieb**“ besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Richtigstellung der Stationierung des Schutzsignals Sch713R des Bahnhofes Oberweiden von km 40,371 auf km 40,370“ kein Einwand.

Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.

Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn kann mit der umgesetzten Maßnahme gewährleistet werden.

2.2.7 Schutzsignal Sch731H

2.2.7	Schutzsignal Sch731H	Stoik
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Das Schutzsignal Sch731H in km 40,421 ist entfallen und wurde durch das Verschubsignal V731H in km 40,404 ersetzt.</p> <p>Begründung : Vorgabe durch ÖBB Asset-Management</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TB Leit- u. Sicherungstechnik <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SFE-Schema, Plan-Nr. EGM-BB-0000SF-02-2001-00 • Lageplan Streckenplanung Bf. Oberweiden, Plan-Nr.: EGM-BB-0000SP-02-2004-00 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL • Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL:</p> <p>Die im Zuge der Ausführungsplanung durchgeführte Änderung ist in den erhaltenen Unterlagen nachvollziehbar dargestellt.</p> <p>Aus Sicht des Fachgebietes „Leit- und Sicherungstechnik“ besteht gegen diese Modifikation kein Einwand.</p>		
<p>Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER:</p> <p>Während des Detailplanungsprozesses wurden die Anforderungen bzw. funktionsspezifischen Prämissen für die Betriebsabwicklung und die signaltechnische Ausstattung für Gleis 3 im Bahnhof Oberweiden evaluiert.</p> <p>Ergebnisbezogen wurde das projektierte Schutzsignal Sch731H in km 40,421 durch das Verschubsignal V731H in km 40,404 ersetzt.</p>		

Gänserndorf - Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Begutachtung der Abweichungen nach §31a EibG

Aus Sicht des Fachgebietes „**Eisenbahnbetrieb**“ besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Ersatz des Schutzsignals Sch731H in km 40,421 durch das Vershubsignal V731H in km 40,404“ kein Einwand.

Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.

Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn kann mit der umgesetzten Maßnahme gewährleistet werden.

2.2.8 Schutzsignal Sch733H

2.2.8	Schutzsignal Sch733H	Stoik
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Das Schutzsignal Sch733H in km 40,421 ist entfallen und wurde durch das Verschubsignal V733H in km 40,404 ersetzt.</p> <p>Begründung: Vorgabe durch ÖBB Asset-Management</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TB Leit- u. Sicherungstechnik <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SFE-Schema, Plan-Nr. EGM-BB-0000SF-02-2001-00 • Lageplan Streckenplanung Bf. Oberweiden, Plan-Nr.: EGM-BB-0000SP-02-2004-00 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL • Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL:</p> <p>Die im Zuge der Ausführungsplanung durchgeführte Änderung ist in den erhaltenen Unterlagen nachvollziehbar dargestellt.</p> <p>Aus Sicht des Fachgebietes „Leit- und Sicherungstechnik“ besteht gegen diese Modifikation kein Einwand.</p>		
<p>Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER:</p> <p>Während des Detailplanungsprozesses wurden die Anforderungen bzw. funktionsspezifischen Prämissen für die Betriebsabwicklung und die signaltechnische Ausstattung für Gleis 3 im Bahnhof Oberweiden evaluiert.</p> <p>Ergebnisbezogen wurde das projektierte Schutzsignal Sch733H in km 40,421 durch das Verschubsignal V733H in km 40,404 ersetzt.</p>		

Gänserndorf - Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Begutachtung der Abweichungen nach §31a EibG

Aus Sicht des Fachgebietes „**Eisenbahnbetrieb**“ besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Ersatz des Schutzsignals Sch733H in km 40,421 durch das Vershubsignal V733H in km 40,404“ kein Einwand.

Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.

Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn kann mit der umgesetzten Maßnahme gewährleistet werden.

2.2.9 Ausfahrtsignal R731

2.2.9	Ausfahrtsignal R731	Stoik
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Die Stationierung des Signals R731 wurde von km 40,737 auf km 40,744 richtiggestellt (Richtigstellung der Kilometrierung, Signalstandort ist gleichgeblieben – neue Kilometrierung ist gerundet!).</p> <p>Ursache ist das Fehlerprofil in km 40,702 = 40,708 im Bf. Oberweiden</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TB Leit- u. Sicherungstechnik <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SFE-Schema, Plan-Nr. EGM-BB-0000SF-02-2001-00 • Lageplan Streckenplanung Bf. Oberweiden, Plan-Nr.: EGM-BB-0000SP-02-2004-00 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL • Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL:</p> <p>Die im Zuge der Ausführungsplanung durchgeführte Anpassung der Kilometrierung ohne Veränderung des Signalstandortes ist in den erhaltenen Unterlagen nachvollziehbar dargestellt.</p> <p>Aus Sicht des Fachgebietes „Leit- und Sicherungstechnik“ besteht gegen diese Modifikation kein Einwand.</p>		
<p>Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER:</p> <p>Der Standort des Ausfahrtsignals R731 im Bahnhof Oberweiden in Fahrtrichtung 1 war ursprünglich für den km 40,737 projektiert.</p>		

Gänserndorf - Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Begutachtung der Abweichungen nach §31a EISbG

Mit der Ursache eines entstandenen Fehlerprofils im Bf. Oberweiden wird der Standort des Ausfahrsignals R731 auf km 40,744 nunmehr richtiggestellt.

Anm.: 6 m im Fehlerprofil – 7 m Signalstandortunterschied – Aufgrund Rundung!

Aus Sicht des Fachgebietes „**Eisenbahnbetrieb**“ besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Richtigstellung der Stationierung des Ausfahrsignals R731 im Bahnhof Oberweiden von km 40,737 auf km 40,744“ kein Einwand.

Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.

Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn kann mit der umgesetzten Maßnahme gewährleistet werden.

2.2.10 Ausfahrtsignal R733

2.2.10	Ausfahrtsignal R733	Stoik
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Die Stationierung des Signals R733 wurde von km 40,757 auf km 40,763 richtiggestellt (Richtigstellung der Kilometrierung, Signalstandort ist gleichgeblieben).</p> <p>Ursache ist das Fehlerprofil in km 40,702 = 40,708 im Bf. Oberweiden.</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TB Leit- u. Sicherungstechnik <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SFE-Schema, Plan-Nr. EGM-BB-0000SF-02-2001-00 • Lageplan Streckenplanung Bf. Oberweiden, Plan-Nr.: EGM-BB-0000SP-02-2004-00 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL • Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL:</p> <p>Die im Zuge der Ausführungsplanung durchgeführte Anpassung der Kilometrierung ohne Veränderung des Signalstandortes ist in den erhaltenen Unterlagen nachvollziehbar dargestellt.</p> <p>Aus Sicht des Fachgebietes „Leit- und Sicherungstechnik“ besteht gegen diese Modifikation kein Einwand.</p>		
<p>Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER:</p> <p>Der Standort des Ausfahrtsignals R733 im Bahnhof Oberweiden in Fahrtrichtung 1 war ursprünglich für den km 40,757 projektiert.</p> <p>Mit der Ursache eines entstandenen Fehlerprofils im Bf. Oberweiden wird der Standort des Ausfahrtsignals R733 auf km 40,763 nunmehr richtiggestellt.</p>		

Gänserndorf - Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Begutachtung der Abweichungen nach §31a EibG

Aus Sicht des Fachgebietes „**Eisenbahnbetrieb**“ besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Richtigstellung der Stationierung des Ausfahrsignals R731 im Bahnhof Oberweiden von km 40,757 auf km 40,763“ kein Einwand.

Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.

Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn kann mit der umgesetzten Maßnahme gewährleistet werden.

2.2.11 Grenzmarke 751

2.2.11	Grenzmarke 751	Stoik
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Die Stationierung des der Grenzmarke 751 wurde von km 40,788 auf km 40,794 richtiggestellt (Richtigstellung der Kilometrierung, Standort der Grenzmarke ist gleichgeblieben).</p> <p>Ursache ist das Fehlerprofil in km 40,702 = 40,708 im Bf. Oberweiden.</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TB Leit- u. Sicherungstechnik <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lageplan Streckenplanung Bf. Oberweiden, Plan-Nr.: EGM-BB-0000SP-02-2004-00 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> • Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL • Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL:</p> <p>Die im Zuge der Ausführungsplanung durchgeführte Anpassung der Kilometrierung ohne Veränderung des Standortes der Grenzmarke ist in den erhaltenen Unterlagen nachvollziehbar dargestellt.</p> <p>Aus Sicht des Fachgebietes „Leit- und Sicherungstechnik“ besteht gegen diese Modifikation kein Einwand.</p>		
<p>Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER:</p> <p>Der Standort der Grenzmarke 751 (nächst Weiche W751 – Gleis 1 <> Gleis 3) im Bahnhof Oberweiden war ursprünglich für den km 40,788 projektiert.</p> <p>Mit der Ursache eines entstandenen Fehlerprofils im Bf. Oberweiden wird der Standort der Grenzmarke 751 auf km 40,794 nunmehr richtiggestellt.</p>		

Gänserndorf - Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Begutachtung der Abweichungen nach §31a EibG

Aus Sicht des Fachgebietes „**Eisenbahnbetrieb**“ besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Richtigstellung der Stationierung der Grenzmarke 751 im Bahnhof Oberweiden von km 40,788 auf km 40,794“ kein Einwand.

Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.

Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn kann mit der umgesetzten Maßnahme gewährleistet werden.

2.3 KONSTRUKTIVER INGENIEURBAU

2.3.1 Eisenbahnbrücke km 32,740

2.3.1	Eisenbahnbrücke km 32,740	IBBS
<p>Beschreibung der Abweichungen:</p> <p>Bei der Eisenbahnbrücke km 32,740 wurden folgende Abweichungen umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> Entfall der Rückendrainagen und der Schleppplattenkeile hinter den Widerlagerwänden. Begründung: Zur Beschleunigung des Bauablaufes wurde die gesamte Baugrube hinter den Widerlagerwänden mit Filterbeton hinterfüllt. Entfall der Konsolen an den Flügelenden sowie der duktilen Pfähle zur Auflagerung der Randbalkenabführungen. Begründung: Zur Beschleunigung des Bauablaufes wurde die gesamte Baugrube unter den Randbalkenabführungen mit Filterbeton hinterfüllt, so dass keine Setzungen auftreten können. Errichtung von Fundamentstreifen auf den Steinsätzen samt Vermörtelung der Steinsatzkronen zur Montage der Geländersteher anstelle von Köcherfundamenten. Begründung: Auf Wunsch der ausführenden Baufirma. Herstellung einer Filterschicht mit Drainageschotter und Geotextil hinter den Steinsätzen. Begründung: Entsprechend dem Geotechnischen Gutachten BGG. 		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Geotechnisches Gutachten BGG <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bauwerksplan : BAS013-BP2-0001KI-02-2001-B02 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> Konstruktiver Ingenieurbau – SV PANI Geotechnik – SV STRENN 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		

Konstruktiver Ingenieurbau – SV PANI:

Durch die Hinterfüllung der Baugrube hinter den Widerlagerwänden mit Filterbeton X0(A)/GK16-32 ergibt sich ein ausgeglichenes Setzungsverhalten.

Seitens des Fachgebietes „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ besteht daher zu dieser Modifikation kein Einwand.

Geotechnik – SV STRENN:

Die gesamte Baugrube ist hinter den Widerlagerwänden und unter den Randbalkenabführungen mit Filterbeton hinterfüllt worden. Auf diese Weise sind Setzungen vermieden worden.

Die ursprünglich geplanten Köcherfundamente wurden durch Streifenfundamente für die Montage der Geländersteher ersetzt.

Hinter den Steinsätzen wurde aufgrund der Empfehlungen im geotechnischen Gutachten von BGG Consult eine Filterschicht mit Drainageschotter und Geotextil hergestellt.

Aus Sicht des SV für „**Geotechnik**“ besteht gegen die oben genannten Modifikationen zur Einreichplanung kein Einwand. Die übermittelten Unterlagen und Begründungen sind plausibel und nachvollziehbar.

2.3.2 Eisenbahnbrücke km 33,728

2.3.2	Eisenbahnbrücke km 33,728	IBBS
<p>Beschreibung der Abweichungen:</p> <p>Bei der Eisenbahnbrücke km 33,728 wurden folgende Abweichungen umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Herstellung von DSV-Säulen zur Bodenverbesserung unterhalb der Fundamentvergrößerungen. Begründung: Entsprechend dem Geotechnischen Gutachten BGG und den Ergebnissen der vertieften Statischen Berechnung für das Ausschreibungs-projekt. • Änderung der Geometrie der Fundamentvergrößerungen. Begründung: wurde aufgrund vorhandener, nicht umgelegter Einbauten notwendig. • Verlegung der Drainage hinter den Schottermauern hin zu den Flügelenden und Hinterfüllung der Baugrube komplett mit Filterbeton. Begründung: Auf Wunsch der ÖBB. • Entfall der Konsolen an den Flügelenden sowie der duktilen Pfähle zur Auflagerung der Randbalkenabführungen. Begründung: Zur Beschleunigung des Bauablaufes wurde die gesamte Baugrube unter den Randbalkenabführungen mit Filterbeton hinterfüllt, so dass keine Setzungen auftreten können. • Anordnung von 4 Stück Randbalken mit Sonderlänge (ca. 1,0m) an den Tragwerksenden. Begründung: Aufgrund eines Versetzfehlers der bauausführenden Firma wurde eine neue Randbalkenausteilung erforderlich. • Errichtung von drei Steinsätzen anstatt freier Böschungen mit der Neigung 2:3. Begründung: Durch die Querschnittsverbreiterung der Eisenbahnstrecke im Bereich der Randbalkenabführungen waren freie Böschungen mit 2:3 Neigung nicht mehr möglich, ohne den Straßenquerschnitt einzuengen. • Herstellung von 2 Humusmulden bei der Ausleitung der Brückendrainage inklusive eines Kontrollschachtes. Begründung: Aufgrund des konzentrierten Wasseranfalles bei einem Starkregenereignis wurde eine geordnete Versickerungsmöglichkeit notwendig. 		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geotechnisches Gutachten BGG <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bauwerksplan: BAS013-BP2-0004KI-02-2001-B04 		

Betroffene Fachgebiete und Sachverständige

- **Konstruktiver Ingenieurbau – SV PANI**
- **Geotechnik – SV STRENN**
- **Wasserbautechnik – SV STRENN**

Stellungnahme der Sachverständigen

Konstruktiver Ingenieurbau – SV PANI:

Unter den Fundamentvergrößerungen wurden gemäß Plan je Widerlager 8 DSV-Säulen Ø150 cm mit Mindestdruckfestigkeit 5 N/mm² im Abstand von 1 m zur Bodenverbesserung hergestellt.

Die Geometrie der Fundamentvergrößerungen wurde aufgrund vorhandener Einbauten geändert.

Die Fundamentplatte wurde über die Köpfe der DSV-Säulen verlängert.

Durch die Hinterfüllung der Baugrube hinter den Widerlagerwänden mit Filterbeton X0(A)/GK16-32 ergibt sich ein ausgeglichenes Setzungsverhalten.

Durch eine Querschnittsverbreiterung der Eisenbahnstrecke im Bereich der Randbalkenabführungen waren freie Böschungen mit 2:3 Neigung nicht mehr möglich, daher wurden drei Steinsätze mit 2,5:1 Oberflächenneigung errichtet.

Durch die Änderungen in der Planung, hervorgerufen durch den Bauablauf, wurde dem Sinne des Einreichprojektes entsprochen - seitens des Fachgebietes „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ besteht zu diesen Modifikationen kein Einwand.

Geotechnik – SV STRENN:

Aufgrund vertiefter statischer Bemessungen und entsprechenden Angaben im Geotechnischen Gutachten von BGG im Ausführungsprojekt sind unterhalb der Fundamentvergrößerungen DSV-Säulen hergestellt worden.

Zur Vermeidung von Setzungen wurden die Konsolen am Flügelende und die duktilen Pfähle zur Auflagerung der Randbalkenabführung nicht ausgeführt.

Stattdessen ist die gesamte Baugrube unter der Randbalkenführung mit Filterbeton verfüllt worden.

Weiter ist die freie Böschung durch drei Steinsätze ersetzt worden, um eine Einengung des Straßenquerschnittes zu vermeiden.

Seitens des Fachgebietes „**Geotechnik**“ besteht zu den ggst. Änderungen zum Einreichprojekt keine Einwände. Die Begründungen und Unterlagen sind schlüssig und nachvollziehbar.

Wasserbautechnik – SV STRENN:

Zur Ableitung der anfallenden Oberflächenwässer im Fall eines Starkregenereignisses sind zwei Humusmulden mit Bodenfilter und ein Kontrollschacht bei der Ausleitung der Brückendrainage errichtet worden.

Aus Sicht des Fachgebietes „**Wasserbautechnik**“ wird die Anordnung der Humusmulden zur geordneten Versickerung befürwortet. Die eingelangten Unterlagen sind schlüssig und nachvollziehbar.

2.3.3 Eisenbahnbrücke km 34,893

2.3.3	Eisenbahnbrücke km 34,893	IBBS
<p>Beschreibung der Abweichungen:</p> <p>Bei der Eisenbahnbrücke km 34,893 wurden folgende Abweichungen umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Herstellung von DSV-Säulen zur Bodenverbesserung unterhalb der Fundamentvergrößerungen. Begründung: Entsprechend dem Geotechnischen Gutachten BGG und den Ergebnissen der vertieften Statischen Berechnung für das Ausschreibungs-projekt. • Änderung der Geometrie der Fundamentvergrößerungen. Begründung: wurde aufgrund der von anderer Stelle geplanten Absenkung der Nivellette der L3005 (NÖL) notwendig. • Anordnung einer Drainage bei den Flügelenden und Hinterfüllung der Baugrube komplett mit Filterbeton. Begründung: Auf Wunsch der ÖBB. • Entfall der Konsolen an den Flügelenden sowie der duktilen Pfähle zur Auflagerung der Randbalkenabführungen. Begründung: Zur Beschleunigung des Bauablaufes wurde die gesamte Baugrube unter den Randbalkenabführungen mit Filterbeton hinterfüllt, so dass keine Setzungen auftreten können. • Errichtung von zwei Steinsätzen anstatt freier Böschungen mit der Neigung 2:3. Begründung: Einerseits durch die Querschnittsverbreiterung der Eisenbahnstrecke im Bereich der Randbalkenabführungen, andererseits durch die Absenkung der Fahrbahn (Projekt NÖL) waren freie Böschungen mit 2:3 Neigung nicht mehr möglich, ohne den Straßenquerschnitt einzuengen. • Herstellung von 2 Humusmulden bedingt durch das Straßenprojekt NÖL. Begründung: Aufgrund des konzentrierten Wasseranfalles bei einem Starkregenereignis wurde eine geordnete Versickerungsmöglichkeit notwendig. Das Straßenprojekt (NÖL) sah solche Versickerungsmulden vor und in die werden die Brückenwässer eingeleitet. 		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geotechnisches Gutachten BGG <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bauwerksplan: BAS013-BP2-0005KI-02-2001-B01 		

Betroffene Fachgebiete und Sachverständige

- **Konstruktiver Ingenieurbau – SV PANI**
- **Geotechnik – SV STRENN**
- **Wasserbautechnik – SV STRENN**

Stellungnahme der Sachverständigen

Konstruktiver Ingenieurbau – SV PANI:

Unter den Fundamentvergrößerungen wurden gemäß Plan 11 bzw. 7 DSV-Säulen Ø150 cm mit Mindestdruckfestigkeit 5 N/mm² im Abstand von 1 m zur Bodenverbesserung hergestellt. Die Fundamentplatte wurde über die Köpfe der DSV-Säulen verlängert.

Durch die Hinterfüllung der Baugrube hinter den Widerlagerwänden mit Filterbeton X0(A)/GK16-32 ergibt sich ein ausgeglichenes Setzungsverhalten.

Durch eine Querschnittsverbreiterung der Eisenbahnstrecke und durch die Absenkung der Fahrbahn im Bereich der Randbalkenabführungen waren freie Böschungen mit 2:3 Neigung nicht mehr möglich, daher wurden zwei Steinsätze mit 2,5:1 Oberflächenneigung errichtet.

Durch die Änderungen in der Planung, hervorgerufen durch den Bauablauf, wurde dem Sinne des Einreichprojektes entsprochen - seitens des Fachgebietes „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ besteht zu diesen Modifikationen kein Einwand.

Geotechnik – SV STRENN:

Aufgrund vertiefter statischer Bemessungen und entsprechenden Angaben im Geotechnischen Gutachten von BGG im Ausführungsprojekt sind unterhalb der Fundamentvergrößerungen DSV-Säulen hergestellt worden.

Zur Vermeidung von Setzungen wurden die Konsolen am Flügelende und die duktilen Pfähle zur Auflagerung der Randbalkenabführung nicht ausgeführt. Stattdessen ist die gesamte Baugrube unter der Randbalkenführung mit Filterbeton verfüllt worden.

Weiter ist die freie Böschung durch zwei Steinsätze ersetzt worden, um eine Einengung des Straßenquerschnittes zu vermeiden.

Seitens des Fachgebietes „**Geotechnik**“ besteht zu den ggst. Änderungen zum Einreichprojekt keine Einwand. Die Begründungen und Unterlagen sind schlüssig und nachvollziehbar.

Wasserbautechnik – SV STRENN:

Zur geordneten Entwässerung im Fall eines Starkregenereignisses sind zwei Humusmulden mit Bodenfilter zur Aufnahme und Versickerung der Brückenwässer errichtet worden. Der Zulauf erfolgt über Rauhbettgerinne.

Diese sind infolge des Straßenprojektes NÖL konzipiert worden.

Der begutachtende SV für das Fachgebiet „**Wasserbautechnik**“ befürwortet die Errichtung der beiden Humusmulden zur Aufnahme der Oberflächenwässer. Die eingelangten Unterlagen sind schlüssig und nachvollziehbar.

2.3.4 Eisenbahnbrücke km 39,524

2.3.4	Eisenbahnbrücke km 39,524	IBBS
<p>Beschreibung der Abweichungen:</p> <p>Bei der Eisenbahnbrücke km 39,524 wurden folgende Abweichungen umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> Entfall der Rückendrainagen und der Schleppplattenkeile hinter den Widerlagerwänden. Begründung: Zur Beschleunigung des Bauablaufes wurde die gesamte Baugrube hinter den Widerlagerwänden mit Filterbeton hinterfüllt. Entfall der Konsolen an den Flügelenden sowie der duktilen Pfähle zur Auflagerung der Randbalkenabführungen. Begründung: Zur Beschleunigung des Bauablaufes wurde die gesamte Baugrube unter den Randbalkenabführungen mit Filterbeton hinterfüllt, so dass keine Setzungen auftreten können. Errichtung von Fundamentstreifen auf den Steinsätzen samt Vermörtelung der Steinsatzkronen zur Montage der Geländersteher anstelle von Köcherfundamenten. Begründung: Auf Wunsch der ausführenden Baufirma. Herstellung einer Filterschicht mit Drainageschotter und Geotextil hinter den Steinsätzen. Begründung: Entsprechend dem Geotechnischen Gutachten BGG. 		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Geotechnisches Gutachten BGG <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bauwerksplan : BAS013-BP2-0006KI-02-2001-B01 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> Konstruktiver Ingenieurbau – SV PANI Geotechnik – SV STRENN 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		

Konstruktiver Ingenieurbau – SV PANI:

Durch die Hinterfüllung der Baugrube hinter den Widerlagerwänden mit Filterbeton X0(A)/GK16-32 ergibt sich ein ausgeglichenes Setzungsverhalten.

Die Errichtung von Fundamentstreifen auf den Steinsätzen zur Montage der Geländersteher anstelle von Köcherfundamenten stellt eine ausreichende Stabilisierung für die Montage der Geländersteher bereit.

Seitens des Fachgebietes „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ besteht daher zu dieser Modifikation kein Einwand.

Geotechnik – SV STRENN:

Die Rückendrainage und die Schleppplattenkeile hinter den Widerlagerwänden sind nicht ausgeführt worden, ebenso die Konsolen an den Flügelenden und die duktilen Pfähle zur Auflagerung der Randbalkenabführung.

Stattdessen ist die gesamte Baugrube hinter den Widerlagerwänden mit Filterbeton verfüllt worden, um Setzungen zu vermeiden.

Die geplanten Köcherfundamente sind im Zuge des Bauablaufes durch Fundamentstreifen auf Steinsätzen und Vermörtelung der Steinsatzkronen zur Montage der Geländersteher ersetzt worden.

Entsprechend dem Geotechnischen Gutachtens von BGG Consult ist eine Filterschicht mit Drainageschotter und Geotextil hinter den Steinsätzen vorgesehen worden.

Seitens des Fachgebietes „**Geotechnik**“ besteht zu den ggst. Änderungen zum Einreichprojekt keine Einwand.

Die Begründungen und Unterlagen sind schlüssig und nachvollziehbar.

2.3.5 Eisenbahnbrücke km 39,743

2.3.5	Eisenbahnbrücke km 39,743	Stoik
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Diese Eisenbahnbrücke wurde in Abstimmung mit der Gemeinde Oberweiden ersatzlos abgetragen, anstatt erneuert zu werden.</p> <p>(Im Gegenzug wurde die Lichte Weite der Eisenbahnbrücke km 40,063 von 6,00 m auf 9,00 m vergrößert.)</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Übersichtslageplan Streckenplanung, Plan-Nr.: EGM-BB-0000SP-02-2001-00 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> Siehe Begutachtung unter Punkt 2.3.6 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Siehe Begutachtung unter Punkt 2.3.6</p>		

2.3.6 Eisenbahnbrücke km 40,063

2.3.6	Eisenbahnbrücke km 40,063	KMP
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Diese Eisenbahnbrücke wurde in Abstimmung mit der Gemeinde Oberweiden mit einer Lichten Weite von 9,00 m anstatt einer Lichten Weite von 6,00 m errichtet.</p> <p>Im Einreichprojekt war vorgesehen, beim Neubau den bestehenden Verkehrslichtraum für den Straßenverkehr beizubehalten.</p> <p>Auf Wunsch der Gemeinde bzw. Land NÖ wurde der Lichtraum erweitert, um die bestehende Einengung des Straßenquerschnitts der L3004 im Objektsbereich zu beheben und zudem einen Gehweg unter der Bahnbrücke zu führen.</p> <p>Dies führte zur o.a. Aufweitung des Lichtraums bzw. der Vergrößerung der Stützweite.</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> EGM-BP-0008KI-01-0200-00 Eisenbahnbrücke ü. L3004 km 40.063 - Statische Berechnung EGM-BP-0008KI-02-0201-00 Eisenbahnbrücke ü. L3004 km 40.063 – Bauwerksplan 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> Konstruktiver Ingenieurbau – SV PANI Geotechnik – SV STRENN 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Konstruktiver Ingenieurbau – SV PANI:</p> <p>Die lichte Weite wurde von 6,00 m auf 9,00 m erhöht, wobei die Plattenstärke des Brückentragwerkes 80 cm geblieben ist.</p> <p>Vom Tragwerksplaner wurde eine statische Berechnung für die geänderte Brückengeometrie vorgelegt.</p>		

In der statischen Berechnung wird die Einhaltung der Kriterien der Gebrauchstauglichkeit und der Tragfähigkeit nachgewiesen, daher besteht seitens des Fachgebietes **„Konstruktiver Ingenieurbau“** kein Einwand hinsichtlich dieser Modifikation.

Geotechnik – SV STRENN:

Die Eisenbahnbrücke km 40,063 ist abweichend zum Einreichprojekt mit einer lichten Weite von 9,00 m errichtet worden, was eine Aufweitung des Lichtraumes und eine Vergrößerung der Stützenweite bedingt.

Durch die Änderung konnte die bestehende Einengung des Straßenquerschnittes der L3004 reduziert und ein Gehweg angeordnet werden.

Seitens des Fachgebietes **„Geotechnik“** besteht zu den ggst. Änderungen zum Einreichprojekt keine Einwand.

Die Begründungen und Unterlagen sind schlüssig und nachvollziehbar.

2.3.7 Eisenbahnbrücke km 40,850

2.3.7	Eisenbahnbrücke km 40,850	KMP
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Auf Wunsch der Gemeinde wurde die Leitschiene auf der Straßenbrücke nicht ausgeführt. Dadurch ist das Objekt für landwirtschaftliches Gerät mit seitlichem Überhang (z.B. Mähwerke) leichter passierbar.</p> <p>Aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus ist das Rückhaltesystem gemäß RVS nicht zwingend erforderlich.</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> 3-1-8_BAS013-AF2-0009KI-02-0201-F00 Gemeindestraßenüberführung km 40,850 - Bauwerksplan 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> Konstruktiver Ingenieurbau – SV PANI Geotechnik – SV STRENN 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Konstruktiver Ingenieurbau – SV PANI:</p> <p>Die Eisenbahnbrücke km 40,850 liegt im Ortsgebiet und wird daher mit einer max. Geschwindigkeit von 50 km/h befahren, daher ist kein Rückhaltesystem gem. RVS 15.04.71 erforderlich.</p> <p>Seitens des Fachgebietes „Konstruktiver Ingenieurbau“ besteht daher zu dieser Modifikation kein Einwand.</p>		
<p>Geotechnik – SV STRENN:</p> <p>Seitens des Fachgebietes „Geotechnik“ besteht gegen den Entfall der Leitschiene kein Einwand.</p> <p>Die Begründungen und Unterlagen sind schlüssig und nachvollziehbar.</p>		

2.3.8 Durchlass km 42,606

2.3.8	Durchlass km 42,606	KMP
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Dieser Durchlass wurde anstatt abgetragen zu werden im Bestand belassen.</p> <p>Da die Unter- und Oberbausanierung im Bereich des Durchlasses durch das Kontextprojekt nicht durchgeführt, sondern verschoben wurde, wurde der Durchlass nach statischer Prüfung aufgrund der verkürzten Bauzeit nicht abgetragen.</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Übersichtslageplan Streckenplanung, Plan-Nr.: EGM-BB-0000SP-02-2001-00 • Bestandsunterlagen ÖBB, (Bestandsplan, Festigkeitsnachweise, Fotodokumentation) 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konstruktiver Ingenieurbau – SV PANI • Wasserbautechnik – SV STRENN 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Konstruktiver Ingenieurbau – SV PANI:</p> <p>Von Seiten ÖBB INFRA liegt das Brücken-Stammbblatt (Gesamtzustand 2) vor.</p> <p>Ebenso liegt eine statische Berechnung und Schalungs- und Bewehrungsplan von 1929 vor. Die lichte Durchlassweite ist mit 100 cm gering.</p> <p>Der aktualisierte Bauwerksplan zeigt keine Erhöhung der ständigen Lasten durch eine Erhöhung der Überlagerung.</p> <p>Aufgrund der geringen Stützweite und der augenscheinlich sehr stabilen Ausführung des bestehenden Durchlasses besteht Seitens des Fachgebietes „Konstruktiver Ingenieurbau“ zu dieser Modifikation kein Einwand.</p>		

Wasserbautechnik – SV STRENN:

Aus Sicht des Fachgebiets „**Wasserbautechnik**“ besteht gegen die Aufrechterhaltung des Durchlasses bei km 42,606 kein Einwand.

Die übermittelten Unterlagen sind plausibel und nachvollziehbar.

2.3.9 Strassenbrücke L2 km 44,910

2.3.9	Strassenbrücke L2 km 44,910	KMP
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Durch eine umfangreiche Sanierung des Tragwerks durch das Land NÖ (beidseitiger Abtrag des Bestandstragwerkes auf 1,50 m Breite vom Brückenrand, Fremdprojekt) wurde in den neuen Tragwerkteilen die Erdung direkt im Tragwerk mittels Bänderdern ausgeführt und nicht oberflächlich ergänzt.</p> <p>Grundsätzlich ist das Prinzip der Erdung und auch die Ausführung bis Tragwerksunterkante eingereicht ausgeführt.</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> EGM-BP-0011KI-02-0201-00 Eisenbahnbrücke ü. L2 km 44.910 – Bauwerksplan 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> Konstruktiver Ingenieurbau – SV PANI 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Konstruktiver Ingenieurbau – SV PANI:</p> <p>Im Bestehenden Querschnitt konnte der neue Oberbau mit Kabelkanälen und ausreichendem Sicherheitsraum untergebracht werden.</p> <p>Gemäß vorliegendem Plan wurde der Altbestand schlüssig mit einem neuen Erdungssystem ausgestattet.</p> <p>Die Verbreiterung des Brückentragwerkes erfolgte in Verantwortung der Straßenbauabteilung 3 der NÖ Landesregierung.</p> <p>Seitens des Fachgebietes „Konstruktiver Ingenieurbau“ besteht zu dieser Modifikation kein Einwand.</p>		

2.4 HOCHBAU

2.4.1 Bahnhof Oberweiden

2.4.1	Bahnhof Oberweiden	Zechner
<p>Beschreibung der Abweichungen:</p> <p>Im Bereich des Bahnhofs Oberweiden wurden folgende Abweichungen umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bahnsteigausstattung näher am hinteren Bahnsteigrand Begründung: größere lichte Durchgangsbreite • Kontrastlinie zur Sicherheitslinie ergänzt Begründung: Ergänzung erfolgt aufgrund der ÖBB Richtlinien • Erweiterung des TBLS bis zur Bahnhofstele am Zugang Begründung: Erfüllung der ÖBB – Richtlinien. • Verschiebung der Zugangsrampe zum Bahnsteig um 1,5 m Ri. Marchegg Begründung: um am Bahnsteig eine Austrittsfläche von 1,5 m Länge ohne Quergefälle zu erreichen. • Lage der Wartekoje leicht verändert, Einrichtung verändert, Verlängerung des TBLS bis zum Fahrkartenautomaten in der Koje Begründung: geänderter Bedarf • Stützwand am östlichen Bahnsteigende, Geländer dorthin verschoben. Begründung: Konstruktive Gründe • Entfall von 2 Sitzbänken auf dem Bahnsteig. Begründung: Anpassung an aktuelle Regelplanung 		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • EGM-BB-0000-HB-02-2001-00, Planunterlage zur Betriebsbewilligung 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hochbau – SV TAUMBERGER 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		

Hochbau – SV TAUMBERGER:

Die Grundkonzeption des Bahnsteiges bleibt im Wesentlichen unverändert.

Die beschriebenen Änderungen betreffend der Situierung der Bahnsteigausstattung am hinteren Bahnsteigrand stellen eine Verbesserung zugunsten größerer Durchgangsbreiten dar.

Die Ergänzung der Kontrastlinie zur Sicherheitslinie sowie die Erweiterung des TBLS bis zur Bahnhofstele am Zugang, resultiert aus der Anforderung zur Einhaltung der ÖBB Richtlinie.

Durch die Verschiebung der Zugangsrampe zum Bahnsteig um 1,5 m kann die geforderte Austrittsfläche von 1,5 m ohne Quergefälle realisiert werden.

Die Lage der Wartekoje wurde geringfügig verändert, die geforderten Durchgangsbreiten und Sicherheitsabstände zum Bahnsteigrand sind nach wie vor gegeben.

Die Einrichtung wurde hinsichtlich der Anzahl der Sitzgelegenheiten und Fahrkartenautomaten aufgrund des geänderten Bedarfs angepasst.

Das TBLS wird bis zum Fahrkartenautomaten in der Wartekoje verlängert.

Die Verschiebung des Geländers zur Stützwand am östlichen Bahnsteigende ist konstruktiv begründet.

Am Bahnsteig entfallen, aufgrund der Anpassung der Bahnsteigausstattung an die neue Regelplanung der ÖBB, 2 Sitzbänke.

Aus Sicht des SV für „**Hochbau**“ besteht gegen die oben genannten Modifikationen zur Einreichplanung kein Einwand.

Die übermittelten Unterlagen und Begründungen sind plausibel und nachvollziehbar.

2.5 EISENBAHNKREUZUNGEN

2.5.1 Eisenbahnkreuzung km 35,969

2.5.1	Eisenbahnkreuzung km 35,969	ÖBB-LS
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Bei dieser Eisenbahnkreuzung wurde der Gleisachsabstand des EK-Schaltheus von 10,3 m auf 3,8 m reduziert.</p> <p>Dies war möglich, da die vorab geplante Errichtung des Schaltheuses in die Streckensperre verlegt wurde und somit die Sichtbeziehungen der Eisenbahnkreuzung im Bestand (vor Inbetriebnahme der Sicherungsanlage der EK) nicht eingeschränkt waren.</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Übersichtslageplan Streckenplanung, Plan-Nr.: EGM-BB-0000SP-02-2001-00 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL Eisenbahnbautechnik – SV HAVELEC 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER:</p> <p>Bei der Eisenbahnkreuzungsanlage km 35,969 handelt es um eine 1-gleisige zugeschaltete, fernüberwachte elektronische Lichtzeichenanlage.</p> <p>Die vorab geplante Errichtung des Schaltheuses (Gleisachsabstand des EK-Schaltheus von 10,3 m geplant auf 3,8 m reduziert) erfolgte in der Streckensperre.</p> <p>Aus Sicht des Fachgebietes „Eisenbahnbetrieb“ besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Gleisachsabstand des EK-Schaltheus von 10,3 m auf 3,8 m reduziert“ kein Einwand.</p> <p>Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.</p>		

Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn kann mit der umgesetzten Maßnahme gewährleistet werden.

Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL:

Die im Zuge der Ausführungsplanung durchgeführte Anpassung ist in den erhaltenen Unterlagen nachvollziehbar dargestellt.

Aus Sicht des Fachgebietes „**Leit- und Sicherungstechnik**“ besteht gegen diese Modifikation kein Einwand.

Eisenbahnbautechnik – SV HAVELEC:

Die Reduktion des Abstandes des EK-Schalthauses zur Gleisachse erfordert eine Bewertung der Querschnittsgestaltung des Bahnkörpers.

Der auf 3,8 m reduzierte Abstand ermöglicht weiterhin eine konforme Querschnittsgestaltung nach ÖBB Regelwerk 01.05 „Streckenquerschnitte“.

Die Anforderungen an die Anordnung eines Sicherheitsraumes außerhalb des Gefahrenbereiches bleiben weiterhin erfüllt.

Aus Sicht des Fachbereiches „**Eisenbahnbautechnik**“ besteht zu dieser Modifikation kein Einwand.

2.5.2 Eisenbahnkreuzung km 36,613

2.5.2	Eisenbahnkreuzung km 36,613	ÖBB-LS
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Bei dieser Eisenbahnkreuzung wurde das EK-Schaltheus aus Platzgründen um 20 m vor die EK verschoben und der Abstand zur Gleisachse von 6,5 m auf 3,6 m reduziert.</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Übersichtslageplan Streckenplanung, Plan-Nr.: EGM-BB-0000SP-02-2001-00 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL Eisenbahnbautechnik – SV HAVELEC 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER:</p> <p>Bei der Eisenbahnkreuzungsanlage km 36,613 handelt es um eine 1-gleisige zuggeschaltete, fernüberwachte elektronische Lichtzeichenanlage.</p> <p>Die vorab geplante Errichtung des Schaltheuses (Gleisachsabstand des EK-Schaltheus von 6,5 m) wurde in der Ausführungsplanung angepasst.</p> <p>Aus Sicht des Fachgebietes „Eisenbahnbetrieb“ besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Gleisachsabstand des EK-Schaltheus von 6,5 m auf 3,6 m reduziert“ kein Einwand.</p> <p>Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.</p> <p>Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn kann mit der umgesetzten Maßnahme gewährleistet werden.</p>		

Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL:

Die im Zuge der Ausführungsplanung durchgeführte Anpassung ist in den erhaltenen Unterlagen nachvollziehbar dargestellt.

Aus Sicht des Fachgebietes „**Leit- und Sicherungstechnik**“ besteht gegen diese Modifikation kein Einwand.

Eisenbahnbautechnik – SV HAVELEC:

Die Reduktion des Abstandes des EK-Schalthauses zur Gleisachse erfordert eine Bewertung der Querschnittsgestaltung des Bahnkörpers.

Der auf 3,6 m reduzierte Abstand ermöglicht weiterhin eine konforme Querschnittsgestaltung nach ÖBB Regelwerk 01.05 „Streckenquerschnitte“.

Die Anforderungen an die Anordnung eines Sicherheitsraumes außerhalb des Gefahrenbereiches bleiben weiterhin erfüllt.

Aus Sicht des Fachbereiches „**Eisenbahnbautechnik**“ besteht zu dieser Modifikation kein Einwand.

2.5.3 Eisenbahnkreuzung km 37,767

2.5.3	Eisenbahnkreuzung km 37,767	ÖBB-LS
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Bei dieser Eisenbahnkreuzung wurde das EK-Schaltheus von links der Bahn mit einem Gleisachsabstand von 13,0 m um 20 m vor die EK nach r.d.B. zum durchgehenden Kabeltrog mit einem Gleisachsabstand von 3,9 m verschoben.</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lageplan der Bogenverbesserung 1. Plan-Nr.: EGM-BB-0000SP-02-2002-00 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER • Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL • Eisenbahnbautechnik – SV HAVELEC 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER:</p> <p>Bei der Eisenbahnkreuzungsanlage km 37,767 handelt es um eine 1-gleisige zuggeschaltete, fernüberwachte elektronische Lichtzeichenanlage.</p> <p>Die vorab geplante Errichtung des Schaltheuses (Gleisachsabstand des EK-Schaltheus von 13,0 m und Lage des Schaltheuses links der Bahn) wurde in der Ausführungsplanung angepasst.</p> <p>Aus Sicht des Fachgebietes „Eisenbahnbetrieb“ besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Gleisachsabstand des EK-Schaltheus von 13,0 m auf 3,9 m reduziert und Verlagerung des Schaltheuses von links der Bahn auf rechts der Bahn“ kein Einwand.</p> <p>Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.</p> <p>Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn kann mit der umgesetzten Maßnahme gewährleistet werden.</p>		

Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL:

Die im Zuge der Ausführungsplanung durchgeführte Anpassung ist in den erhaltenen Unterlagen nachvollziehbar dargestellt.

Aus Sicht des Fachgebietes „**Leit- und Sicherungstechnik**“ besteht gegen diese Modifikation kein Einwand.

Eisenbahnbautechnik – SV HAVELEC:

Die Reduktion des Abstandes des EK-Schalthauses zur Gleisachse erfordert eine Bewertung der Querschnittsgestaltung des Bahnkörpers.

Der auf 3,9 m reduzierte Abstand ermöglicht weiterhin eine konforme Querschnittsgestaltung nach ÖBB Regelwerk 01.05 „Streckenquerschnitte“.

Die Anforderungen an die Anordnung eines Sicherheitsraumes außerhalb des Gefahrenbereiches bleiben weiterhin erfüllt.

Aus Sicht des Fachbereiches „**Eisenbahnbautechnik**“ besteht zu dieser Modifikation kein Einwand.

2.5.4 Eisenbahnkreuzung km 38,329

2.5.4	Eisenbahnkreuzung km 38,329	ÖBB-PL
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Diese Eisenbahnkreuzung wurde aufgelassen anstatt mit einer Automatisierung ausgestattet zu werden. Damit entfallen auch die Einschaltpunkte für die EK in km 37,695 und km 39,390.</p> <p>Die Gemeinde hat im Zuge des Ausführungsprojektes der Auflassung dieser EK zugestimmt.</p> <p>Daher konnte diese EK entfallen und wurde abgetragen.</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Übersichtslageplan Streckenplanung, Plan-Nr.: EGM-BB-0000SP-02-2001-00 • SFE-Schema, Plan-Nr. EGM-BB-0000SF-02-2001-00 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER • Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL • Eisenbahnbautechnik – SV HAVELEC 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER:</p> <p>Im Zuge des Ausführungsprojektes wurde der Auflassung der Eisenbahnkreuzung km 38,329 u.a. auch seitens des Trägers der Straßenbaulast zugestimmt.</p> <p>Aus Sicht des Fachgebietes „Eisenbahnbetrieb“ besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Auflassung der Eisenbahnkreuzung km 38,329“ kein Einwand.</p> <p>Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.</p> <p>Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn kann mit der umgesetzten Maßnahme gewährleistet werden.</p>		

Mit der Beseitigung eines weiteren Konfliktpotentials Straße <> Schiene kann ein Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit auf der Schiene geleistet werden.

Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL:

Aus Sicht des Fachgebietes „**Leit- und Sicherungstechnik**“ besteht gegen diese Modifikation kein Einwand.

Eisenbahnbautechnik – SV HAVELEC:

Durch die Auflassung der Eisenbahnkreuzung ist im betroffenen Bereich die gleiche Oberbaukonstruktion, wie in den anschließenden Bereichen gegeben.

Diese Oberbaukonstruktion entspricht den Anforderungen nach den ÖBB Regelwerken 01.05 „Streckenquerschnitte“ sowie 07.02.01 „Oberbau / Schotteroberbau – Gleise“.

Aus Sicht des Fachbereiches „**Eisenbahnbautechnik**“ besteht zu dieser Modifikation kein Einwand.

2.5.5 Eisenbahnkreuzung km 40,384

2.5.5	Eisenbahnkreuzung km 40,384	ÖBB-LS
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Die Schaltstrecke in FR1 wurde um 33 Meter verkürzt (km 38,784 auf km 38,817), da die t_{erf} 47 sec statt 48 sec gem. Bauentwurf Punkt 2.4.15 beträgt.</p> <p>Die Schaltstrecke in FR2 wurde um 33 Meter verkürzt da die t_{erf} 47 sec statt 48 sec gem. Bauentwurf Punkt 2.4.15 beträgt.</p> <p>Zusätzlich wurde das Fehlerprofil von 6 Metern berücksichtigt (km 41.984 auf km 41,957).</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Übersichtslageplan Streckenplanung, Plan-Nr.: EGM-BB-0000SP-02-2001-00 • SFE-Schema, Plan-Nr. EGM-BB-0000SF-02-2001-00 • EK km 40.384_EKSA-Projektierung_00c_20200731 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER • Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER:</p> <p>Bei der Eisenbahnkreuzungsanlage km 40,384 handelt es sich um eine fernüberwachte elektronische Vollschrakenanlage (2-teilig).</p> <p>Während der Ausführungsplanung wurden die Schaltstreckenberechnungen für die Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage in Fahrtrichtung (FR) 1 und 2 evaluiert; zusätzlich wurde das Fehlerprofil von 6 Metern im Bahnhof Oberweiden berücksichtigt.</p> <p>Die Schaltstrecken in FR1 und FR2 wurden jeweils um 33 Meter verkürzt.</p> <p>Aus Sicht des Fachgebietes „Eisenbahnbetrieb“ besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Verkürzung der Schaltstrecken EK km 40,384“ kein Einwand.</p>		

Gänserndorf - Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Begutachtung der Abweichungen nach §31a EibG

Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.

Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn kann mit der umgesetzten Maßnahme gewährleistet werden.

Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL:

Aus Sicht des Fachgebietes „**Leit- und Sicherungstechnik**“ besteht gegen diese Änderung kein Einwand.

2.5.6 Eisenbahnkreuzung km 42,232

2.5.6	Eisenbahnkreuzung km 42,232	ÖBB-LS
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Da an der errechneten Position der Einschaltstelle in km 41,665 durch vor den ES Zn21 haltende Züge eine Beeinflussung stattfinden hätte können, wurde die Einschaltstelle „hinter“ das Zn21 verlegt.</p> <p>In der ursprünglichen Planung wurde deshalb die Einschaltstelle in km 41,150 (ES Zn21 im km 41,177) situiert.</p> <p>Im Zuge der Projektausarbeitung war es notwendig das Signal Zn21 auf km 41,400 zu versetzen um den nötigen Vorsignalabstand zu erreichen.</p> <p>Um die Schließzeiten der EK 42,232 möglichst kurz zu halten erfolgte die Anpassung der Position für die Einschaltstelle nach km 41,350.</p> <p>Zusätzlich wurde das EK-Schaltheus von l.d.B. mit einem Gleisachsabstand von 13,5 m zum durchgehenden Kabeltrog r.d.B. mit einem Gleisachsabstand von 4,8 m verschoben.</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Übersichtslageplan Streckenplanung, Plan-Nr.: EGM-BB-0000SP-02-2001-00 • SFE-Schema, Plan-Nr. EGM-BB-0000SF-02-2001-00 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER • Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL • Eisenbahnbautechnik – SV HAVELEC 		

Stellungnahme der Sachverständigen

Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER:

Bei der Eisenbahnkreuzungsanlage km 42,232 handelt es um eine 1-gleisige zugeschaltete, fernüberwachte elektronische Lichtzeichenanlage.

Die Verlegung der Einschaltstelle (für die EK km 42,232) in Fahrtrichtung 2 bezogen „hinter“ das Einfahrsignal Zn21 des Bahnhofes Oberweiden erfolgte im Rahmen der detaillierten Projektausarbeitung.

Die vorab geplante Errichtung des Schalthauses (Gleisachsabstand des EK-Schalhaus von 13,5 m und Lage des Schalthauses links der Bahn) wurde in der Ausführungsplanung angepasst.

Aus Sicht des Fachgebietes **„Eisenbahnbetrieb“** besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Verlegung des Einschaltpunkts der EK von km 41,150 auf km 41,350 und Verlagerung des EK-Schalhaus von links der Bahn mit einem Gleisachsabstand von 13,5 m zum durchgehenden Kabeltrog rechts der Bahn mit einem Gleisachsabstand von 4,8 m“ kein Einwand.

Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.

Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn kann mit der umgesetzten Maßnahme gewährleistet werden.

Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL:

Die im Zuge der Ausführungsplanung durchgeführte Anpassung der Lage der Einschaltstelle und des Standortes des Schalthauses ist in den erhaltenen Unterlagen nachvollziehbar dargestellt.

Aus Sicht des Fachgebietes **„Leit- und Sicherungstechnik“** besteht gegen diese Modifikation kein Einwand.

Eisenbahnbautechnik – SV HAVELEC:

Die Reduktion des Abstandes des EK-Schalthauses zur Gleisachse erfordert eine Bewertung der Querschnittsgestaltung des Bahnkörpers.

Der auf 4,8 m reduzierte Abstand ermöglicht weiterhin eine konforme Querschnittsgestaltung nach ÖBB Regelwerk 01.05 „Streckenquerschnitte“.

Die Anforderungen an die Anordnung eines Sicherheitsraumes außerhalb des Gefahrenbereiches bleiben weiterhin erfüllt.

Aus Sicht des Fachbereiches **„Eisenbahnbautechnik“** besteht zu dieser Modifikation kein Einwand.

2.5.7 Eisenbahnkreuzung km 46,003

2.5.7	Eisenbahnkreuzung km 46,003	ÖBB-LS
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Bei dieser Eisenbahnkreuzung wurde der Gleisachsabstand des EK-Schaltheus von 14,0 m auf 4,6 m reduziert.</p> <p>Dies war möglich, da die vorab geplante Errichtung des Schaltheuses in die Streckensperre verlegt wurde und somit die Sichtbeziehungen der Eisenbahnkreuzung im Bestand (vor Inbetriebnahme der Sicherungsanlage der EK) nicht eingeschränkt waren.</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Übersichtslageplan Streckenplanung, Plan-Nr.: EGM-BB-0000SP-02-2001-00 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL Eisenbahnbautechnik – SV HAVELEC 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER:</p> <p>Bei der Eisenbahnkreuzungsanlage km 46,003 handelt es um eine 1-gleisige zuggeschaltete, fernüberwachte elektronische Lichtzeichenanlage.</p> <p>Die vorab geplante Errichtung des Schaltheuses (Gleisachsabstand des EK-Schaltheus von 14,0 m geplant auf 4,6 m reduziert) erfolgte in der Streckensperre.</p> <p>Aus Sicht des Fachgebietes „Eisenbahnbetrieb“ besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Gleisachsabstand des EK-Schaltheus von 14,0 m auf 4,6 m reduziert“ kein Einwand.</p> <p>Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.</p> <p>Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn kann mit der</p>		

umgesetzten Maßnahme gewährleistet werden.

Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL:

Die im Zuge der Ausführungsplanung durchgeführte Anpassung ist in den erhaltenen Unterlagen nachvollziehbar dargestellt.

Aus Sicht des Fachgebietes „**Leit- und Sicherungstechnik**“ besteht gegen diese Modifikation kein Einwand.

Eisenbahnbautechnik – SV HAVELEC:

Die Reduktion des Abstandes des EK-Schalthauses zur Gleisachse erfordert eine Bewertung der Querschnittsgestaltung des Bahnkörpers.

Der auf 4,6 m reduzierte Abstand ermöglicht weiterhin eine konforme Querschnittsgestaltung nach ÖBB Regelwerk 01.05 „Streckenquerschnitte“.

Die Anforderungen an die Anordnung eines Sicherheitsraumes außerhalb des Gefahrenbereiches bleiben weiterhin erfüllt.

Aus Sicht des Fachbereiches „**Eisenbahnbautechnik**“ besteht zu dieser Modifikation kein Einwand.

2.5.8 Eisenbahnkreuzung km 46,458

2.5.8	Eisenbahnkreuzung km 46,458	ÖBB-PL
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Diese Eisenbahnkreuzung wurde aufgelassen anstatt mit einer Automatisierung ausgestattet zu werden. Damit entfallen auch die Einschaltpunkte für die EK in km 45,891 und km 47,025.</p> <p>Die Gemeinde hat im Zuge des Ausführungsprojektes der Auflassung dieser EK zugestimmt. Daher konnte diese EK entfallen und wurde abgetragen.</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Übersichtslageplan Streckenplanung, Plan-Nr.: EGM-BB-0000SP-02-2001-00 • SFE-Schema, Plan-Nr. EGM-BB-0000SF-02-2001-00 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER • Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL • Eisenbahnbautechnik – SV HAVELEC 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER:</p> <p>Im Zuge des Ausführungsprojektes wurde der Auflassung der Eisenbahnkreuzung km 46,458 u.a. auch seitens des Trägers der Straßenbaulast zugestimmt.</p> <p>Aus Sicht des Fachgebietes „Eisenbahnbetrieb“ besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Auflassung der Eisenbahnkreuzung km 46,458“ kein Einwand.</p> <p>Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.</p> <p>Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn kann mit der umgesetzten Maßnahme gewährleistet werden.</p> <p>Mit der Beseitigung eines weiteren Konfliktpotentials Straße <> Schiene kann ein Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit auf der Schiene geleistet werden.</p>		

Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL:

Aus Sicht des Fachgebietes „**Leit- und Sicherungstechnik**“ besteht gegen diese Modifikation kein Einwand.

Eisenbahnbautechnik – SV HAVELEC:

Durch die Auflassung der Eisenbahnkreuzung ist im betroffenen Bereich die gleiche Oberbaukonstruktion, wie in den anschließenden Bereichen gegeben.

Diese Oberbaukonstruktion entspricht den Anforderungen nach den ÖBB Regelwerken 01.05 „Streckenquerschnitte“ sowie 07.02.01 „Oberbau / Schotteroberbau – Gleise“.

Aus Sicht des Fachbereiches „**Eisenbahnbautechnik**“ besteht zu dieser Modifikation kein Einwand.

2.5.9 Eisenbahnkreuzung km 47,508

2.5.9	Eisenbahnkreuzung km 47,508	ÖBB-LS
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Bei dieser Eisenbahnkreuzung wurde das EK-Schaltheus von links der Bahn mit einem Gleisachsabstand von 18,0 m um 22 m vor die EK nach r.d.B. zum durchgehenden Kabeltrog mit einem Gleisachsabstand von 3,6 m verschoben.</p> <p>Dies war möglich, da die vorab geplante Errichtung des Schaltheuses in die Streckensperre verlegt wurde und somit die Sichtbeziehungen der Eisenbahnkreuzung im Bestand (vor Inbetriebnahme der Sicherungsanlage der EK) nicht eingeschränkt waren.</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Übersichtslageplan Streckenplanung, Plan-Nr.: EGM-BB-0000SP-02-2001-00 • SFE-Schema, Plan-Nr. EGM-BB-0000SF-02-2001-00 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER • Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL • Eisenbahnbautechnik – SV HAVELEC 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER:</p> <p>Bei der Eisenbahnkreuzungsanlage km 47,508 handelt es um eine 1-gleisige zuggeschaltete, fernüberwachte elektronische Lichtzeichenanlage.</p> <p>Die vorab geplante Errichtung des Schaltheuses (Gleisachsabstand des EK-Schaltheus von 18,0 m geplant auf 3,6 m reduziert) erfolgte in der Streckensperre.</p> <p>Aus Sicht des Fachgebietes „Eisenbahnbetrieb“ besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Gleisachsabstand des EK-Schaltheus von 18,0 m auf 3,6 m reduziert“ kein Einwand.</p> <p>Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.</p> <p>Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von</p>		

Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn kann mit der umgesetzten Maßnahme gewährleistet werden.

Leit- u. Sicherungstechnik – SV ZIERL:

Die im Zuge der Ausführungsplanung durchgeführte Anpassung ist in den erhaltenen Unterlagen nachvollziehbar dargestellt.

Aus Sicht des Fachgebietes „**Leit- und Sicherungstechnik**“ besteht gegen diese Modifikation kein Einwand.

Eisenbahnbautechnik – SV HAVELEC:

Die Reduktion des Abstandes des EK-Schalthauses zur Gleisachse erfordert eine Bewertung der Querschnittsgestaltung des Bahnkörpers.

Der auf 3,6 m reduzierte Abstand ermöglicht weiterhin eine konforme Querschnittsgestaltung nach ÖBB Regelwerk 01.05 „Streckenquerschnitte“.

Die Anforderungen an die Anordnung eines Sicherheitsraumes außerhalb des Gefahrenbereiches bleiben weiterhin erfüllt.

Aus Sicht des Fachbereiches „**Eisenbahnbautechnik**“ besteht zu dieser Modifikation kein Einwand.

2.6 ENERGIEVERSORGUNG 17,6Hz und 50Hz

2.6.1 Schutzstrecke für prov. Einfahrt in den Bf. Marchegg

2.6.1	Schutzstrecke für prov. Einfahrt in den Bf. Marchegg	ÖBB/OL
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Der an das gegenständliche Projekt angrenzende Bf. Marchegg wird bis zur Fertigstellung des Unterwerks Untersiebenbrunn durch Überbrückung der Schutzstrecke vor dem Bf. Marchegg in km 46,384 über die Strecke 115 angespeist.</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TB Oberleitungsanlage <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaltbild der Oberleitung 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> • Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz – SV FRITZ • Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz – SV FRITZ:</p> <p>Die erforderlichen Leistungen für die modifizierte Streckenversorgung wurden im TB Oberleitungsanlage nachgewiesen. Somit besteht seitens des Fachgebietes „Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz“ zu der beabsichtigten Modifikation der Energieversorgung aus den oben dargestellten Gründen kein Einwand.</p>		
<p>Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER:</p> <p>Bis zur Fertigstellung des Unterwerks Untersiebenbrunn wird der an das gegenständliche Projekt angrenzende Bf. Marchegg durch Überbrückung der Schutzstrecke vor dem Bf. Marchegg in km 46,384 über die VzG-Strecke 11501 angespeist.</p> <p>Aus Sicht des Fachgebietes „Eisenbahnbetrieb“ besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Schutzstrecke für prov. Einfahrt in den Bf. Marchegg“ kein Einwand.</p> <p>Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.</p>		

Gänserndorf - Marchegg
Elektrifizierung & Streckenadaptierung
Begutachtung der Abweichungen nach §31a EISbG

Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn kann mit der umgesetzten Maßnahme gewährleistet werden.

2.6.2 Änderung der 50Hz Anspeisepunkte der EK-Anlagen

2.6.2	Änderung der 50Hz Anspeisepunkte der EK-Anlagen	Fradinger
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Die elektrische Versorgung der EK-Anlagen km 35,969, km 36,613, km 37,767, km 40,384 und km 42,232 erfolgt vom Bf. Oberweiden.</p> <p>Die elektrische Versorgung der EK-Anlagen km 46,003 und km 47,508 erfolgt vom Bf. Marchegg.</p> <p>Im Einreichprojekt war die elektrische Versorgung der EK-Anlagen von anderen Versorgungsorten geplant. Die Anspeisepunkte wurden optimiert.</p>		
<p>Relevante Unterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TB Energietechnik <p>Planunterlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bestandsplan Elektroinstallationen, Plan-Nr. GDME-AF-ET-EMC-AUSR-GuW-0 		
<p>Betroffene Fachgebiete und Sachverständige</p> <ul style="list-style-type: none"> • Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz – SV FRITZ 		
<p>Stellungnahme der Sachverständigen</p>		
<p>Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz – SV FRITZ:</p> <p>Durch die Änderung des Versorgungskonzeptes werden die EK-Anlagen von anderen Versorgungsstandorten gespeist. Die stabile Versorgung wird durch technische Maßnahmen gewährleistet.</p> <p>Aus Sicht des Fachgebietes „Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz“ besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Änderung der 50Hz Anspeisepunkte der EK-Anlagen“ kein Einwand.</p> <p>Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.</p>		

3. KONTEXTPROJEKTE

3.1 UNTERBAU & OBERBAU

3.1	Unterbau und Oberbau	Stoik
<p>Beschreibung der Abweichung:</p> <p>Der Unterbau und Oberbau des Gleises 1 wurde in folgenden Bereichen nicht abgetragen und erneuert, sondern ist im Bestand verblieben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Km 32,250 – km 36,800 • Km 38,225 – km 39,500 • Km 40,932 – km 44,400 <p>Die Erneuerung der verbleibenden Anlagenteile wird zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt.</p> <p>Grund für den Entfall dieser Arbeiten waren die Verzögerungen aufgrund der Covid19 Maßnahmen im Frühling 2020 und die Einsprüche zum UVP-Bescheid.</p> <p>Die im Frühjahr angesetzten Oberleitungsarbeiten wurden somit in den Sommer verschoben und haben den Zeitraum der Unter- und Oberbauarbeiten eingeschränkt, die somit reduziert werden mussten.</p> <p>Die Geschwindigkeit ist deshalb bis zur Durchführung dieser offenen Maßnahmen von 120km/h auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Km 32,250 – km 36,800 80km/h • Km 38,225 – km 39,500 80 km/h • Km 40,932 – km 44,400 100 km/h • Km 45,170 – km 48,156 100 km/h <p>reduziert. Im VzG wird die Geschwindigkeit vorerst mit 120km/h ausgewiesen und die Geschwindigkeit per Langsamfahrstellen reduziert.</p> <p>Diese sind per GPE (Geschwindigkeitsprüfeinrichtung) abgesichert.</p> <p>Nach Anpassung der VzG auf die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten wird nach Fertigstellung der Ober- und Unterbauarbeiten das VzG auf 120km/h angepasst.</p>		

Relevante Unterlagen:

- TB Oberbau

Betroffene Fachgebiete und Sachverständige

- **Eisenbahnbautechnik – SV HAVELEC**
- **Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER**

Stellungnahme der Sachverständigen

Eisenbahnbautechnik – SV HAVELEC:

Zur nicht erfolgten Umsetzung der Maßnahmen der Kontextprojekte hinsichtlich des Ober- und Unterbaus besteht aus Sicht des Fachgebietes „**Eisenbahnbautechnik**“ kein Einwand.

Die Maßnahmen des gegenständlichen Projektes können unabhängig davon realisiert werden.

Eisenbahnbetrieb – SV PICHLER:

Das ggst. Projekt sieht Maßnahmen zur Anhebung der Streckengeschwindigkeit vor; diese konnten gemäß den o.a. Argumenten noch nicht umgesetzt werden.

Aus Sicht des Fachgebietes „**Eisenbahnbetrieb**“ besteht zu der ggst. Abweichung (Modifikation) „Noch nicht abgetragene und erneuerte Unterbau- und Oberbauanlagen für eine Geschwindigkeitsanhebung“ kein Einwand.

Für die Betriebsführung und Betriebsabwicklung wurden entsprechende (vorbeugende) Vorkehrungen bis zur Realisierung (*Zitat: Erneuerung der verbleibenden Anlagenteile wird zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt*) der offenen Maßnahmen getroffen bzw. in den eisenbahnbetrieblichen und fahrplantechnischen Unterlagen aufgenommen.

Die vorgelegten Unterlagen sind in sich schlüssig und nachvollziehbar.

Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn kann mit der umgesetzten Maßnahme gewährleistet werden.

4. SACHVERSTÄNDIGENLISTE

Kapitel *)	Fachgebiete	Namen
B1, C1,D1	Eisenbahnbautechnik Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter	DI Volker HAVELEC
B2, C2,D2	Eisenbahnbetrieb Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter	DI Dr. Dieter PICHLER
B3, C3,D3	Leit- und Sicherungstechnik Externer Sachverständiger	Ing. August ZIERL
B4, C4,D4	Energieversorgung 16,7Hz & 50Hz Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter	Ing. Jan FRITZ MSc
B5, C5,D5	Konstruktiver Ingenieurbau Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter	DI Erwin PANI
B6, C6,D6	Hochbau Sachverständige und Zeichnungsberechtigte	DI Katharina TAUMBERGER
B7, C7,D7	Geotechnik Sachverständige und Zeichnungsberechtigte	DI Dr. Birgit STRENN
B8, C8,D8	Wasserbautechnik Sachverständige und Zeichnungsberechtigte	DI Dr. Birgit STRENN
	Gesamtprüfbescheinigung BCT -Sachverständige BCT -Technischer Leiter BCT	Johanna RAMMER-WUTTE BA, MA DI Dr. Dieter PICHLER

*) Kapitelbezeichnung aus Gesamtprüfbescheinigung gem. §34b EibG vom 24. Februar 2021