

§ 31a – Gutachten gem. EisbG

ÖBB – Strecke 117
Stadlau – Staatsgrenze n. Marchegg
**Zweigleisiger Ausbau und
Elektrifizierung Stadlau – Staatsgrenze
nach Marchegg**

km 0,740 bis km 37,920

2. Änderungseinreichung 2019

Fachgebiete

- **01_Eisenbahnbautechnik**
- **02_Konstruktiver Ingenieurbau**
- **03_Hochbau**
- **04_Eisenbahnbetrieb**
- **05_Signal-, Fernmelde- u. Elektrobetriebstechnik & Oberleitung**
- **06_Geotechnik**
- **07_Wasserbautechnik**
- **08_Oberfläche (Straße)**

GZ 19-3021

Wien, 17. August 2020

Benannte Stelle (Notified Body)
Kennummer 1602

Akkreditierte Überwachungsstelle
Identifikations-Nr. 234

INHALTSVERZEICHNIS

| | |
|--|----|
| ALLGEMEINES | 9 |
| 1. Zusammenfassung | 10 |
| 1.1 Ergebnis der Begutachtung | 14 |
| 2. Einleitung | 15 |
| 2.1 Erfüllung der Voraussetzungen gem. §31a (2) Z2 | 19 |
| 3. Allgemeine Grundlagen | 23 |
| A UMFANG, GRUNDLAGEN, BEURTEILUNG | 26 |
| A1 Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 | 26 |
| A1.1 Bauvorhaben gem. §31a EISbG und Erfordernisse an die Beurteilungsgrundlagen | 26 |
| A2 Grundlagen für die Begutachtung | 28 |
| A2.1 Unterlagen, die die Grundlage des Befundes und der Begutachtung bilden | 28 |
| A2.1.1 Unterlagen gem. Inhaltsverzeichnis | 28 |
| A2.2 Weitere Grundlagen für die eisenbahntechnische Begutachtung | 42 |
| A3 Beurteilungsgrundsätze (Befund und Gutachten) | 44 |
| A3.1 Stand der Technik | 44 |
| A4 Projektbeschreibung | 46 |
| A4.1 Projektbestandteile der 2. Änderungseinreichung 2019 | 46 |
| A4.1.1 Änderungsliste | 46 |
| A4.1.2 Änderungsliste inkl. Zuteilung zu den relevanten Fachgebieten | 53 |
| B BEFUND | 59 |
| B1 Eisenbahnbautechnik | 59 |
| B1.1 Änderungen | 59 |
| B1.2 Änderungsbereiche | 62 |
| B1.3 ArbeitnehmerInnenschutz | 99 |
| B1.3.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok) | 99 |
| B1.3.2 Unterlage für spätere Arbeiten (UspA) | 99 |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
Allgemeines

| | | |
|--------|--|-----|
| B1.3.3 | Explosionsschutzdokumente gemäß VEXAT | 99 |
| B1.3.4 | Verordnung Lärm und Vibrationen (VOLV)..... | 99 |
| B1.3.5 | Eisenbahn-Arbeitnehmerschutzverordnung (EisbAV)..... | 100 |
| B2 | Konstruktiver Ingenieurbau | 101 |
| B2.1 | Änderungen | 101 |
| B2.2 | Änderungsbereiche..... | 102 |
| B2.3 | ArbeitnehmerInnenschutz | 120 |
| B2.3.1 | Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok) | 120 |
| B2.3.2 | Unterlage für spätere Arbeiten..... | 121 |
| B3 | Hochbau | 122 |
| B3.1 | Änderungen | 122 |
| B3.2 | Änderungsbereiche..... | 123 |
| B3.3 | ArbeitnehmerInnenschutz | 149 |
| B3.3.1 | Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok) | 150 |
| B3.3.2 | Unterlage für spätere Arbeiten..... | 150 |
| B4 | Eisenbahnbetrieb | 151 |
| B4.1 | Änderungen | 151 |
| B4.2 | Änderungsbereiche..... | 153 |
| B4.3 | ArbeitnehmerInnenschutz | 173 |
| B4.3.1 | Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok) | 174 |
| B4.3.2 | Unterlage für spätere Arbeiten (UspA) | 174 |
| B5 | Signal-, Fernmelde- und Elektrobetriebstechnik & Oberleitung | 176 |
| B5.1 | Änderungen | 176 |
| B5.2 | Änderungsbereiche..... | 178 |
| B5.3 | ArbeitnehmerInnenschutz | 195 |
| B5.3.1 | Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok) | 195 |
| B5.3.2 | Unterlage für spätere Arbeiten (USpA) | 195 |
| B5.3.3 | Explosionsschutzdokumente (VEXAT) | 196 |
| B5.3.4 | Einhaltung der Arbeitnehmerschutzvorschriften | 196 |
| B5.3.5 | Sonstige Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer..... | 198 |
| B5.3.6 | Ausnahmen | 198 |
| B6 | Geotechnik..... | 199 |
| B6.1 | Änderungen | 199 |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
Allgemeines

| | | |
|--------|---|-----|
| B6.2 | Änderungsbereiche..... | 201 |
| B6.3 | ArbeitnehmerInnenschutz | 221 |
| B6.3.1 | Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok) | 221 |
| B6.3.2 | Unterlage für spätere Arbeiten | 221 |
| B7 | Wasserbautechnik | 222 |
| B7.1 | Änderungen | 222 |
| B7.2 | Änderungsbereiche..... | 223 |
| B7.3 | ArbeitnehmerInnenschutz | 244 |
| B7.3.1 | Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok) | 244 |
| B7.3.2 | Unterlage für spätere Arbeiten | 244 |
| B8 | Oberfläche (Straße)..... | 245 |
| B8.1 | Änderungen | 245 |
| B8.2 | Änderungsbereiche..... | 246 |
| B8.3 | ArbeitnehmerInnenschutz | 260 |
| B8.3.1 | Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok) | 260 |
| B8.3.2 | Unterlage für spätere Arbeiten | 260 |
| C | GUTACHTEN | 261 |
| C1 | Eisenbahnbautechnik..... | 264 |
| C1.1 | Begründung | 265 |
| C1.2 | ArbeitnehmerInnenschutz | 272 |
| C1.2.1 | Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok) | 272 |
| C1.2.2 | Unterlage für spätere Arbeiten (UspA) | 272 |
| C1.2.3 | Explosionsschutzdokumente gemäß VEXAT | 272 |
| C1.2.4 | Verordnung Lärm und Vibrationen (VOLV)..... | 272 |
| C1.2.5 | Eisenbahn-Arbeitnehmerschutzverordnung (EisbAV)..... | 272 |
| C2 | Konstruktiver Ingenieurbau | 273 |
| C2.1 | Begründung | 274 |
| C2.1.1 | Obj. SM11 Überführung L3019 (Raasdorf)..... | 275 |
| C2.1.2 | Obj. SM12 - Überführung L5 (Raasdorf) | 275 |
| C2.1.3 | Obj. SM13 - Personendurchgang Bahnhof Raasdorf | 275 |
| C2.1.4 | Obj. SM14 - Überführung L11 (Raasdorf) | 275 |
| C2.1.5 | Obj. SM15 - Unterführung L3010 (Glinzendorf) | 276 |
| C2.1.6 | Obj. SM16 - Überführung L6 (Leopoldsdorf) | 276 |
| C2.1.7 | Obj. SM17 - Unterführung Geh- und Radwegunterführung (Leopoldsdorf) | 277 |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
Allgemeines

| | | |
|---------|---|-----|
| C2.1.8 | Obj. SM18 - Eisenbahnbrücke Rußbachbrücke (Leopoldsdorf und Siebenbrunn) | 277 |
| C2.1.9 | Obj. SM20 - Unterführung Fuß- und Radweg - Personendurchgang..... | 277 |
| C2.1.10 | Obj. SM21 - Personendurchgang West Siebenbrunn-Leopoldsdorf | 278 |
| C2.1.11 | Obj. SM22 - Überführung Gemeindestraße (Untersiebenbrunn) | 278 |
| C2.1.12 | Obj. SM23 - Unterführung L3021 (Untersiebenbrunn)..... | 278 |
| C2.1.13 | Obj. SM25 - Eisenbahnbrücke Stempfelbachbrücke (Untersiebenbrunn) . | 278 |
| C2.1.14 | Obj. SM50 - Straßenbrücke Stempfelbachbrücke (Untersiebenbrunn) ... | 279 |
| C2.1.15 | Obj. SM28 - Unterführung Gemeindestraße (Schönfeld)..... | 279 |
| C2.1.16 | Obj. SM29 - Personendurchgang Bahnhof Schönfeld-Lassee | 279 |
| C2.1.17 | Obj. SM30 - Unterführung L4 (Lassee) | 280 |
| C2.1.18 | Obj. SM31 - Überführung Gemeindestraße (Lassee) | 280 |
| C2.1.19 | Obj. SM33 - Personendurchgang Haltestelle Breitensee | 280 |
| C2.1.20 | Obj. SM34 - Unterführung Gemeindestraße (Breitensee)..... | 280 |
| C2.1.21 | Nachweis Obj. SM34 - Unterführung Gemeindestraße (Breitensee) | 280 |
| C2.2 | ArbeitnehmerInnenschutz | 281 |
| C2.2.1 | Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente..... | 281 |
| C2.2.2 | Unterlage für spätere Arbeiten | 281 |
| C3 | Hochbau | 282 |
| C3.1 | Begründung | 283 |
| C3.2 | ArbeitnehmerInnenschutz | 295 |
| C3.2.1 | Technikgebäude, Zuglaufcheckpoint | 295 |
| C3.2.2 | Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente..... | 296 |
| C3.2.3 | Unterlage für spätere Arbeiten | 296 |
| C4 | Eisenbahnbetrieb | 297 |
| C4.1 | Begründung | 298 |
| C4.2 | ArbeitnehmerInnenschutz | 299 |
| C4.2.1 | Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente..... | 299 |
| C4.2.2 | Unterlage für spätere Arbeiten | 299 |
| C5 | Signal-, Fernmelde- und Elektrobetriebstechnik & Oberleitung | 300 |
| C5.1 | Begründung | 301 |
| C5.2 | ArbeitnehmerInnenschutz | 303 |
| C6 | Geotechnik..... | 304 |
| C6.1 | Begründung | 305 |
| C6.2 | ArbeitnehmerInnenschutz | 305 |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EibG – 2. Änderungseinreichung
Allgemeines

| | | |
|--------|--|-----|
| C6.2.1 | Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente..... | 305 |
| C6.2.2 | Unterlage für spätere Arbeiten | 305 |
| C7 | Wasserbautechnik | 306 |
| C7.1 | Begründung | 307 |
| C7.1.1 | Entwässerung - Bahntrasse | 307 |
| C7.1.2 | Entwässerung - Straßenbau | 307 |
| C7.2 | ArbeitnehmerInnenschutz | 308 |
| C7.2.1 | Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente..... | 308 |
| C7.2.2 | Unterlage für spätere Arbeiten | 308 |
| C8 | Oberfläche (Straße)..... | 309 |
| C8.1 | Begründung | 310 |
| C8.2 | ArbeitnehmerInnenschutz | 310 |
| C8.2.1 | Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente..... | 310 |
| C8.2.2 | Unterlage für spätere Arbeiten | 310 |
| D | 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.

Das vorliegende § 31a Gesamtgutachten umfasst:

- **310** Seiten A4 - § 31a Gesamtgutachten und
- **006** Seiten A4 – Unterschriften der Gutachter

Orthographie

Der Inhalt dieser Prüfbescheinigung bzw. das Ergebnis der Prüfungen ist ungeachtet eventueller orthographischer Ungenauigkeiten bzw. Fehler (z.B. Rechtschreib-, Zeichensetzungs- und Tippfehler, etc.) zu sehen und zu werten.

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

| | |
|-----------------|--|
| AAV | Allgemeine-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung |
| AM-VO | Arbeitsmittelverordnung |
| ASchG | ArbeitnehmerInnenschutzgesetz |
| AstV | Arbeitsstättenverordnung |
| ASV | Aufzüge-Sicherheitsverordnung |
| AVO | Arbeitnehmerschutzverordnung |
| AVO Verkehr | Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr |
| BauKG | Bauarbeitenkoordinationsgesetz |
| BMVIT | Bundesministerium f. Verkehr, Innovation und Technologie |
| Bstgdach | Bahnsteigdach |
| DOK-VO | Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente |
| EBEV | Eisenbahn- Bauentwurfsverordnung |
| EisbAV | Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung |
| EisBBV | Eisenbahnbau- und betriebsverordnung |
| EisbG | Eisenbahngesetz 1957 |
| EisbSV | Eisenbahnschutzvorschriften |
| EisbVO | Eisenbahnverordnung 2003 |
| EKVO | Eisenbahnkreuzungsverordnung |
| ESV 2012 | Elektroschutzverordnung 2012 |
| ETG | Elektrotechnikgesetz |
| ETV 2002 | Elektrotechnikverordnung 2002 |
| ETZ | Europäisch technische Zulassung |
| EVU | Eisenbahnverkehrsunternehmen |
| FK-V | Fachkenntnisverordnung |
| GKV | Grenzwerteverordnung |
| idgF | in der gültigen Fassung |
| Kälte VO | Kälteanlagenverordnung |
| KennV | Kennzeichnungsverordnung |
| l.d.B. | links der Bahn |
| NVO | Nullungsverordnung |
| ÖVE-Richtlinien | Österreichischer Verband Elektrotechnik-Richtlinien |
| r.d.B. | rechts der Bahn |
| SchIV | Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung |
| SiGe | Sicherheit und Gesundheitsschutz |
| Stl | Streckenliste |
| VAEB | Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EibG – 2. Änderungseinreichung
Allgemeines

| | |
|----------|--|
| VAIG | Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz |
| VbF | Verordnung über brennbare Flüssigkeiten |
| VDI 2078 | Berechnung der Kühllast und Raumtemperaturen von Räumen und Gebäuden (VDI-Kühllastregeln) |
| VEXAT | Verordnung explosionsfähige Atmosphären |
| VOLV | Verordnung für Lärm und Vibration |
| VSG | Verbund-Sicherheitsglas |
| VzG | Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten |
| WRG | Wasserrechtsgesetz |

ALLGEMEINES

Der Aufbau des § 31a-Gutachten stellt sich wie folgt dar:

- Allgemeines
 - Zusammenfassung
 - Einleitung
 - Allgemeine Grundlagen
- A) Umfang, Grundlagen, Beurteilung
- B) Befund
- C) Gutachten
- D) Sachverständigenliste

1. Zusammenfassung

Die **ÖBB Infrastruktur AG** hat für das Projekt **„Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Stadlau – Staatsgrenze n. Marchegg“** mit dem Bescheid:

BMVIT – IV/SCH2

(Oberste Eisenbahnbehörde (Verfahren im Bereich der Eisenbahnen))

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014

ÖBB-Strecke 117 Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg

Ausbau und Elektrifizierung

Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren

Gemäß §§ 23b, 24 und 24 f UVP-G 2000

vom 22. August 2014

im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung und eines teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gem. §§23b, 24 und 24f UVP-G 2000 eine Baugenehmigung erwirkt.

Im Zuge der Planungsfortschreibung (1. Änderungseinreichung 2015) hatten sich Änderungen und Ergänzungen ergeben, die aufgrund ihres Umfangs und ihrer Komplexität nicht dem Sinne des Bescheides vom **22. August 2014 (BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014)** entsprachen und aus diesem Grund einem **Änderungsantrag** gem. §24h UVP-G zu unterziehen waren.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
Zusammenfassung, Einleitung, Allgemeine Grundlagen

Für diesen wurde eine Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens, sowie ein Parteiengehör durchgeführt und folgender Bescheid erwirkt:

BMVIT – IV/SCH2

(Oberste Eisenbahnbehörde (Verfahren im Bereich der Eisenbahnen))
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

GZ. BMVIT-820.341/0014-IV/IVVS4/2015

ÖBB-Strecke 117 Stadlau – Staatsgrenze nächst Marchegg

Ausbau und Elektrifizierung

**Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren
gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000;
Änderungsverfahren gem. §24g UVP-G;**

vom 22. Dezember 2015

Im Zuge der weiteren Planungsfortschreibung haben sich Änderungen und Ergänzungen ergeben, die aufgrund ihres Umfangs und ihrer Komplexität weder dem Sinne des Bescheides vom **22. August 2014 (BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014)** noch des Bescheides vom **22. Dezember 2015 (BMVIT-820.341/0014-IV/IVVS4/2015)** entsprechen und aus diesem Grund einem **Änderungsantrag** gem. §24 UVP-G (**2. Änderungseinreichung 2019**) zu unterziehen sind.

Aus diesem Grund wurde der Bauentwurf „**Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Stadlau – Staatsgrenze n. Marchegg – 2. Änderungseinreichung 2019**“ gemäß §31a EisbG 1957 i.d.g.F. aus Sicht der relevanten Fachgebiete begutachtet.

Gegenstand der vorliegenden Begutachtung gem. §31a EisbG sind diese ergänzten, geänderten Tatbestände.

Die gegenständliche „2. Änderungseinreichung 2019“ umfasst im Wesentlichen Änderungen in folgenden Bereichen (zusammengefasst):

- **Anhebung der Geschwindigkeit**

Im Rahmen einer Bestelländerung wurde seitens der **ÖBB** die Anhebung der Geschwindigkeit auf $v_{\max}=200$ km/h beschlossen und damit einhergehend wurden die Niveaufreimachungen der querenden Straßen und Wege aus dem Modul 2 (Vollausbau) vorgezogen.

Die Geschwindigkeitsänderung hatte des Weiteren Auswirkungen auf die Trassierung im Grundriss, Gleiskonfiguration und SFE-Planung (Leit- und Sicherungstechnik, Oberleitung).

- **Optimierung der Bahnentwässerung**

Aus Gründen der Optimierung wurden Anpassungen an der Bahnentwässerung im Bereich einiger Beckenstandorte und der zugehörigen Linienentwässerung durchgeführt.

- **Anpassungen im Bereich der L6**

Aufgrund der weiterführenden Planungen für die straßenrechtliche Einreichung ergaben sich im Bereich der L6 Anpassungen, die ebenfalls dargestellt werden.

- **Errichtung von Park & Ride Anlagen**

Nach Abschluss der Planungsübereinkommen mit den betroffenen Gemeinden werden in den Bahnhöfen Raasdorf, Siebenbrunn-Leopoldsdorf und Schönfeld-Lassee sowie in den Haltestellen Untersiebenbrunn und Breitensee Park&Ride (P&R) - Anlagen errichtet.

Hinsichtlich der Interoperabilität (siehe 8. Teil EisbG, §86 ff.) und der Einhaltung der Richtlinie 2008/57/EG des europäischen Parlaments und des Rates und der damit verbundenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) wird festgehalten, dass für das gegenständliche Projekt anwendbare TSI existieren.

Da die Strecke Stadlau - Staatsgrenze nach Marchegg Teil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ist, erfolgt die entsprechende Interoperabilitätsprüfung für die Teilsysteme Infrastruktur und Energie.

Die Bewertung der Entwurfs- und Entwicklungsphase der Teilsysteme die Teilsysteme Infrastruktur und Energie des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems wird durch die Benannte Stelle **Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. (BCT)** (EG-Nr. 1602) durchgeführt.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
Zusammenfassung, Einleitung, Allgemeine Grundlagen

Im Zuge der **2. Änderungsgenehmigung 2019** wurden die Abweichungen einer Interoperabilitätsprüfung der genannten Teilsysteme anhand der folgenden TSI unterzogen:

- 1299/2014 (TSI INF)
Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union.
- 1300/2014 (TSI PRM)
Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität.
- 1301/2014 (TSI ENE)
Verordnung (EU) Nr. 1301/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Energie“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union.
- Berichtigungen 1301/2014 (TSI ENE)
Amtsblatt der Europäischen Union - L 13 vom 20. Jänner 2015
Amtsblatt der Europäischen Union - L 154 vom 11. Juni 2016
- Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1299/2014, (EU) Nr. 1301/2014, (EU) Nr. 1302/2014, (EU) Nr. 1303/2014 und (EU) 2016/919 der Kommission sowie des Durchführungsbeschlusses 2011/665/EU der Kommission im Hinblick auf die Angleichung an die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates und Umsetzung der in dem Delegierten Beschluss (EU) 2017/1474 der Kommission festgelegten spezifischen Ziele

Entsprechende Inspektionsberichte liegen vor:

- Inspektionsbericht (TSI Infrastruktur, TSI PRM);
GZ 20/3021/INF001; 12. August 2020
- EG-Zwischenprüfbescheinigung (TSI Energie);
Bescheinigung-Nr.: 1602/8.6/SG/2020/ENE/DEEN/193021/ENE001;
GZ 19/3021/ENE001; 12. August 2020

1.1 Ergebnis der Begutachtung

Das Ergebnis der Begutachtung wird wie folgt zusammengefasst:

Der gegenständliche Bauentwurf „**Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Stadlau – Staatsgrenze nach Marchegg – 2. Änderungseinreichung 2019**“ entspricht 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, einschließlich der Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes.

Im Hinblick auf die Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes wurden insbesondere die Aspekte des ArbeitnehmerInnenschutzes entsprechend der AVO-Verkehr unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau begutachtet und deren Einhaltung festgestellt.

Es bestehen aus Sicht der Sachverständigen gem. §31a EisbG gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31 EisbG 1957 idgF für das Projekt „Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Stadlau – Staatsgrenze nach Marchegg – 2. Änderungseinreichung 2019 “ keine Bedenken.

2. Einleitung

Im Zuge der weiteren Planungsfortschreibung (**2. Änderungseinreichung 2019**) haben sich Änderungen und Ergänzungen ergeben, die aufgrund ihres Umfangs und ihrer Komplexität weder dem Sinne des Bescheides vom **22. August 2014 (BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014)** noch des Bescheides vom **22. Dezember 2015 (BMVIT-820.341/0014-IV/IVVS4/2015)** entsprechen.

Die gegenständliche „2. Änderungseinreichung 2019“ umfasst im Wesentlichen Änderungen in folgenden Bereichen (zusammengefasst):

Anmerkung:

*Zur besseren Übersichtlichkeit bzw. Zuordenbarkeit der im gegenständlichen Gutachten angeführten Abweichungen zum Bescheid vom 22. August 2014 (GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014) bzw. den entsprechenden Bauentwurf, wurden die Nummerierung, die Betitelungen der Abweichungen, die Beschreibungen als auch die Nomenklatur des Einreichoperates zur 2. **Änderungseinreichung 2019** unverändert ins gegenständlichen Gutachten übernommen.*

| Nr./Bereich | Änderung |
|------------------------------------|--|
| Bahntrasse, Objekte und SFE | |
| 01 | Gleisanlagen: Zweigleisiger Ausbau zwischen Hst. Wien Aspern und Raasdorf, Schutzweichen, zusätzliches Ausziehgleis und eine Optimierung der Trasse |
| | Regelquerschnitte „freie Strecke“: Gem. Regelwerk ÖBB 01.05 – Streckenquerschnitte |
| | Lärmschutzwände: Änderung der Dimensionierung (Bescheidaufgabe), Abstand zur Gleisachse |
| | Geländeauffüllungen |
| | SFE - Kabelwege: Änderungen und Ergänzungen (Kabeltrog/ Kabelquerungen) |
| | Eisenbahnkreuzungen: Auflassung, Änderung auf 2-gleisige Sicherung |
| Entwässerung | |
| 02 | Versickerungsbecken: Anpassungen an Regelwerk ÖBB 09.04, Neusituierungen und Zusammenfassungen |
| | Errichtung von Grabenmauern |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EISbG – 2. Änderungseinreichung
Zusammenfassung, Einleitung, Allgemeine Grundlagen

| Straßenbau | |
|--|--|
| 03 | P&R Anlagen: Erweiterungen, Neuerrichtungen |
| | Straßenbau: Diverse Anpassungen und Optimierungen |
| Haltestellen | |
| 04 | Hochbau: Optimierung von Bahnsteigdächern, Anpassungen u. Einbau von Aufzügen, Entfall von Rampenanlagen |
| Technikgebäude | |
| 05 | Hochbau (Schalthäuser und Technikgebäude): Änderung der Situierung, räumliche Erweiterungen der Schalthäuser |
| Betrieblich bedingte Änderungen | |
| 06 | Oberleitungsanlage: Technische Optimierungen der Ausführung |
| | Signalanlagen: Änderung der Standorte |
| | Zuglaufcheckpoint: Errichtung eines Zuglaufcheckpoints |
| 07 | entfällt |
| Konstruktiver Ingenieurbau | |
| 08 | Div. Objekte: Randbalken, Dynamik und Anprallschutz, sowie div. Adaptierungen Zusätzliche Räume für 50Hz und Telematik |

Die **ÖBB Infrastruktur AG** betreibt als Projektwerber das Projekt:

„Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Stadlau – Staatsgrenze n. Marchegg - 2. Änderungseinreichung 2019“

und hat eine Änderungsgenehmigung gem. §24 Abs. 1 UVP-G für diese Maßnahmen beantragt.

Zu diesem Zweck hat der Projektwerber ein, alle relevante Fachgebiete, umfassendes Gutachten gem. §31a zum Nachweis der Einhaltung des Standes 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, einschließlich der Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes, beizubringen.

Die **ÖBB Infrastruktur AG** hat die **BCT Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H.** mit der Erstellung des Gutachtens gem. §31a EISbG beauftragt.

Stadlau - Marchegg

§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung Zusammenfassung, Einleitung, Allgemeine Grundlagen

Hinsichtlich der Interoperabilität (siehe 8. Teil EisbG, §86 ff.) und der Einhaltung der Richtlinie 2008/57/EG des europäischen Parlaments und des Rates und der damit verbundenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) wird festgehalten, dass für das gegenständliche Projekt anwendbare TSI existieren.

Da die Strecke Stadlau - Staatsgrenze nach Marchegg Teil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ist, erfolgt die entsprechende Interoperabilitätsprüfung für die Teilsysteme Infrastruktur und Energie.

Die Bewertung der Entwurfs- und Entwicklungsphase der Teilsysteme die Teilsysteme Infrastruktur und Energie des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems wird durch die Benannte Stelle **Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. (BCT)** (EG-Nr. 1602) durchgeführt.

Im Zuge der **2. Änderungsgenehmigung 2019** wurden die Abweichungen einer Interoperabilitätsprüfung der genannten Teilsysteme anhand der folgenden TSI unterzogen:

- 1299/2014 (TSI INF)
Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union.
- 1300/2014 (TSI PRM)
Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität.
- 1301/2014 (TSI ENE)
Verordnung (EU) Nr. 1301/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Energie“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union.
- Berichtigungen 1301/2014 (TSI ENE)
Amtsblatt der Europäischen Union - L 13 vom 20. Jänner 2015
Amtsblatt der Europäischen Union - L 154 vom 11. Juni 2016
- Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1299/2014, (EU) Nr. 1301/2014, (EU) Nr. 1302/2014, (EU) Nr. 1303/2014 und (EU) 2016/919 der Kommission sowie des Durchführungsbeschlusses 2011/665/EU der Kommission im Hinblick auf die Angleichung an die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates und Umsetzung der in dem Delegierten Beschluss (EU) 2017/1474 der Kommission festgelegten spezifischen Ziele

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
Zusammenfassung, Einleitung, Allgemeine Grundlagen

Entsprechende Inspektionsberichte liegen vor:

- Inspektionsbericht (TSI Infrastruktur, TSI PRM);
GZ 20/3021/INF001; 12. August 2020
- EG-Zwischenprüfbescheinigung (TSI Energie);
Bescheinigung-Nr.: 1602/8.6/SG/2020/ENE/DEEN/193021/ENE001;
GZ 19/3021/ENE001; 12. August 2020

2.1 Erfüllung der Voraussetzungen gem. §31a (2) Z2

Die ÖBB Infrastruktur AG hat die **BCT Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H.** mit der Erstellung eines Gesamtgutachtens gemäß §31a EISbG beauftragt.

| Fachgebiet | Beauftragter 1) Sachverständiger 2) Zeichnungsberechtigter/ Technischer Leiter 3) externer Sachverständiger | Voraussetzungen gem. §31a |
|--|---|---|
| § 31a Begutachtung | | |
| 01 Eisenbahnbautechnik | BCT DI Volker HAVELEC ¹⁾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 |
| 02 Konstruktiver Ingenieurbau | BCT DI Erwin PANI ¹⁾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 |
| 03 Hochbau | BCT DI Katharina TAUMBERGER ¹⁾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 |

| | | |
|---|--|--|
| <p>04 Eisenbahnbetrieb</p> | <p>BCT DI Dr. Dieter PICHLER ¹⁾²⁾</p> | <p>Ziffer 2, Akkreditierte und Benannte Stelle</p> <p>BCT Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. Untere Viaduktgasse 2 1030 Wien</p> <p>Benannte Stelle für Interoperabilität: Kennnummer 1602 Akkreditierte Inspektionsstelle: Identifikations-Nr.234</p> |
| <p>05 Signal-, Fernmelde- u. Elektrobetriebstechnik & Oberleitung</p> | <p>BCT DI Peter EILENBERGER ¹⁾²⁾ Ing. DI Josef ZMARITSCH ¹⁾²⁾</p> | <p>Ziffer 2, Akkreditierte und Benannte Stelle</p> <p>BCT Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. Untere Viaduktgasse 2 1030 Wien</p> <p>Benannte Stelle für Interoperabilität: Kennnummer 1602 Akkreditierte Inspektionsstelle: Identifikations-Nr.234</p> |
| <p>06 Geotechnik</p> | <p>BCT Priv. Doz. DI Dr. Fritz KOPF ¹⁾²⁾</p> | <p>Ziffer 2, Akkreditierte und Benannte Stelle</p> <p>BCT Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. Untere Viaduktgasse 2 1030 Wien</p> <p>Benannte Stelle für Interoperabilität: Kennnummer 1602 Akkreditierte Inspektionsstelle: Identifikations-Nr.234</p> |
| <p>07 Wasserbautechnik</p> | <p>BCT DI Dr. Birgit STRENN ¹⁾²⁾</p> | <p>Ziffer 2, Akkreditierte und Benannte Stelle</p> <p>BCT Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. Untere Viaduktgasse 2 1030 Wien</p> <p>Benannte Stelle für Interoperabilität: Kennnummer 1602 Akkreditierte Inspektionsstelle: Identifikations-Nr.234</p> |

| | | |
|--|--|--|
| <p>08 Oberfläche (Straße)</p> | <p>BCT DI Katharina HORVATH ¹⁾ Ing. Gerhard NESTLER ²⁾</p> | <p>Ziffer 2, Akkreditierte und Benannte Stelle</p> <p>BCT Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. Untere Viaduktgasse 2 1030 Wien</p> <p>Benannte Stelle für Interoperabilität: Kennnummer 1602 Akkreditierte Inspektionsstelle: Identifikations-Nr.234</p> |
| <p>EG-Prüfung</p> | | |
| <p>INF inkl. PRM Infrastruktur Inkl. Personen mit eingeschränkter Mobilität <i>Anmerkung: Ein entsprechender Zwischenbericht liegt vor</i></p> | <p>BCT DI Volker HAVELEC¹⁾²⁾</p> | <p>Ziffer 2, Akkreditierte und Benannte Stelle</p> <p>BCT Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. Untere Viaduktgasse 2 1030 Wien</p> <p>Benannte Stelle für Interoperabilität: Kennnummer 1602 Akkreditierte Inspektionsstelle: Identifikations-Nr.234</p> |
| <p>ENE Energie <i>Anmerkung: Ein entsprechender Zwischenbericht liegt vor</i></p> | <p>BCT DI Peter EILENBERGER ¹⁾²⁾ Ing. DI Josef ZMARITSCH ¹⁾²⁾</p> | <p>Ziffer 2, Akkreditierte und Benannte Stelle</p> <p>BCT Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. Untere Viaduktgasse 2 1030 Wien</p> <p>Benannte Stelle für Interoperabilität: Kennnummer 1602 Akkreditierte Inspektionsstelle: Identifikations-Nr.234</p> |

§ 31a Gesamtgutachten

| | | |
|------------------------|--|---|
| 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. Diesterweggasse 2 1140 Wien Benannte Stelle für Interoperabilität: Kennnummer 1602 Akkreditierte Inspektionsstelle: Identifikations-Nr.234 |
|------------------------|--|---|

Anmerkung:

Gutachtenteil im Akkreditierten Bereich

3. Allgemeine Grundlagen

Gemäß § 31 EisbG idgF ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich.

Nach § 31a ist die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist neben dem Bauentwurf auch ein Gutachten zu allen projektrelevanten Fachgebieten beizugeben. Letzteres zum Beweis, ob das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn, einschließlich der Anforderung des ArbeitnehmerInnenschutzes entspricht.

Daher hat die **ÖBB Infrastruktur AG** die **BCT Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H.** mit der Erstellung von Fachgutachten sowie des Gesamtgutachtens beauftragt.

Das Gutachten umfasst folgende Fachgebiete, die gem. EisbG, zu einem Gesamtgutachten zusammengefasst wurden:

- **01_Eisenbahnbautechnik**
- **02_Konstruktiver Ingenieurbau**
- **03_Hochbau**
- **04_Eisenbahnbetrieb**
- **05_Signal-, Fernmelde- u. Elektrobetriebstechnik & Oberleitung**
- **06_Geotechnik**
- **07_Wasserbautechnik**
- **08_Oberfläche (Straße)**

Im vorliegenden Gutachten wurden seitens der § 31a-Gutachter, aus Sicht der angeführten Fachgebiete, jene Begutachtungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen eine Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung aus den Gesichtspunkten Einhaltung des Standes der Technik, Sicherheit und Ordnung des Betriebes, unter Berücksichtigung des ArbeitnehmerInnenschutzes, für das gegenständliche Projekt keine Bedenken bestehen.

Hinsichtlich der Interoperabilität (siehe 8. Teil EisbG, §86 ff.) und der Einhaltung der Richtlinie 2008/57/EG des europäischen Parlaments und des Rates und der damit verbundenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) wird festgehalten, dass für das gegenständliche Projekt anwendbare TSI existieren.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
Zusammenfassung, Einleitung, Allgemeine Grundlagen

Da die Strecke Stadlau - Staatsgrenze nach Marchegg Teil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ist, erfolgt die entsprechende Interoperabilitätsprüfung für die Teilsysteme Infrastruktur und Energie.

Die Bewertung der Entwurfs- und Entwicklungsphase der Teilsysteme die Teilsysteme Infrastruktur und Energie des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems wird durch die Benannte Stelle **Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. (BCT)** (EG-Nr. 1602) durchgeführt.

Im Zuge der **2. Änderungsgenehmigung 2019** wurden die Abweichungen einer Interoperabilitätsprüfung der genannten Teilsysteme anhand der folgenden TSI unterzogen:

- 1299/2014 (TSI INF)
Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union.
- 1300/2014 (TSI PRM)
Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität.
- 1301/2014 (TSI ENE)
Verordnung (EU) Nr. 1301/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Energie“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union.
- Berichtigungen 1301/2014 (TSI ENE)
Amtsblatt der Europäischen Union - L 13 vom 20. Jänner 2015
Amtsblatt der Europäischen Union - L 154 vom 11. Juni 2016
- Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1299/2014, (EU) Nr. 1301/2014, (EU) Nr. 1302/2014, (EU) Nr. 1303/2014 und (EU) 2016/919 der Kommission sowie des Durchführungsbeschlusses 2011/665/EU der Kommission im Hinblick auf die Angleichung an die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates und Umsetzung der in dem Delegierten Beschluss (EU) 2017/1474 der Kommission festgelegten spezifischen Ziele

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
Zusammenfassung, Einleitung, Allgemeine Grundlagen

Entsprechende Inspektionsberichte liegen vor:

- Inspektionsbericht (TSI Infrastruktur, TSI PRM);
GZ 20/3021/INF001; 12. August 2020
- EG-Zwischenprüfbescheinigung (TSI Energie);
Bescheinigung-Nr.: 1602/8.6/SG/2020/ENE/DEEN/193021/ENE001;
GZ 19/3021/ENE001; 12. August 2020

A UMFANG, GRUNDLAGEN, BEURTEILUNG

A1 Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31

Begutachtet und beurteilt wurde der gesamte Projektumfang gemäß der Beschreibung im Punkt A4 „Projektbeschreibung“.

Das Gutachten dient zum Beweis, ob das Bauvorhaben 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 einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Der Gegenstand des Gutachtens gem. §31a EisbG ist daher die fachliche Beurteilung des Bauentwurfes mit den in den §§ 4 ff EBEV vorgesehenen Inhalten.

A1.1 Bauvorhaben gem. §31a EisbG und Erfordernisse an die Beurteilungsgrundlagen

Aus den Antragsunterlagen muss hervorgehen, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik, den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und Verkehrs und insbesondere den Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Aus dem Bauentwurf muss insbesondere ersichtlich sein:

- die Lage der Eisenbahnanlagen und der in der Nähe der Eisenbahntrasse gelegenen Bauten, Verkehrsanlagen, Wasserläufe und Leitungsanlagen;
- ein Bau- und Betriebsprogramm;
- die erheblichen Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umgebung;
- die im § 31e genannten betroffenen Liegenschaften sowie die Eigentümer dieser Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten.

Stadlau - Marchegg

§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung

A – Umfang, Grundlage, Beurteilung

A1 – Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung

A2 – Grundlagen für die Begutachtung

Die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist zu erteilen,

- wenn das Bauvorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn entspricht,
- vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen durch das Bauvorhaben nicht verletzt werden oder im Falle des Vorliegens einer Verletzung solcher Interessen der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der aus der Verletzung dieser Interessen für die Öffentlichkeit durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht und
- eingewendete subjektiv öffentliche Rechte einer Partei nicht verletzt werden oder im Falle einer Verletzung eingewendeter subjektiv öffentlicher Rechte einer Partei dann, wenn der durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entstehende Vorteil für die Öffentlichkeit größer ist als der Nachteil, der der Partei durch die Ausführung und Inbetriebnahme des Bauvorhabens entsteht.

Vom Stand der Technik sind beantragte Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.

A2 Grundlagen für die Begutachtung

Grundlage für die Beurteilung sind die Dokumente der Entwurfsplanung, die in digitaler Form übermittelt wurden (Auflistung siehe Punkt A2.1).

Die Dokumente werden vom Auftraggeber archiviert und auch in Zukunft zur Verfügung gestellt.

A2.1 Unterlagen, die die Grundlage des Befundes und der Begutachtung bilden

A2.1.1 Unterlagen gem. Inhaltsverzeichnis

| B 01 BAUENTWURF ZUSAMMENFASSUNG | | | | | | | |
|--|----|----|-------------------------------------|----|------|-----------|---|
| B 01 01 | | | Inhaltsverzeichnis | | | | |
| B | 01 | 01 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Inhaltsverzeichnis Eisenbahnrechtliche Einreichunterlagen |
| B 01 02 | | | Berichte | | | | |
| B | 01 | 02 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bericht nach §6 EBEV |
| B | 01 | 02 | 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Betriebliche Spezifikation |
| B | 01 | 02 | 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | SiGe-Dokumente nach § 5 ASchG |
| B | 01 | 02 | 04 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Unterlage für spätere Arbeiten |
| B 02 STRECKENPLANUNG | | | | | | | |
| B 02 01 | | | Technischer Bericht Streckenplanung | | | | |
| B | 02 | 01 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht Streckenplanung |
| B 02 02 | | | Übersichtspläne | | | | |
| B | 02 | 02 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Übersichtskarte, Übersichtslängenschnitt |
| B | 02 | 02 | 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Übersichtslageplan Wien Blatt 1 km 5,3 - km 8,1 |
| B | 02 | 02 | 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Übersichtslageplan NÖ Blatt 2 km 8,1 - km 15,3 |
| B | 02 | 02 | 04 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Übersichtslageplan NÖ Blatt 3 km 15,3 - km 17,9 |
| B | 02 | 02 | 05 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Übersichtslageplan NÖ Blatt 4 km 17,9 - km 27,0 |
| B | 02 | 02 | 06 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Übersichtslageplan NÖ Blatt 5 km 27,0 - km 34,0 |
| B | 02 | 02 | 07 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Übersichtslageplan NÖ Blatt 6 km 34,0 - km 37,9 |

Stadlau - Marchegg**§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung****A – Umfang, Grundlage, Beurteilung****A1 – Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung****A2 – Grundlagen für die Begutachtung**

| B 02 03 | | Lagepläne Streckenplanung | | | | |
|---------|-----------|---------------------------|------|-----------|--|--|
| B | 02 02 00 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Schaltposten Stadlau | |
| B | 02 03 07 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 7 km 5,3 - km 6,1 | |
| B | 02 03 08 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 8 km 6,1 - km 7,1 | |
| B | 02 03 09 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 9 km 7,1 - km 8,0 | |
| B | 02 03 10 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 10 km 8,0 - km 9,0 | |
| B | 02 03 11 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 11 km 9,0 - km 9,9 | |
| B | 02 03 12 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 12 Bf. Raasdorf km 9,9 - km 11,0 | |
| B | 02 03 13 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 13 km 11,0 - km 12,0 | |
| B | 02 03 14 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 14 km 12,0 - km 12,9 | |
| B | 02 03 15 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 15 km 12,9 - km 13,9 | |
| B | 02 03 16 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 16 km 13,9 - km 14,9 | |
| B | 02 03 17 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 17 km 14,9 - km 15,7 | |
| B | 02 03 18 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 18 km 15,7 - km 16,6 | |
| B | 02 03 19 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 19 km 16,6 - km 17,5 | |
| B | 02 03 20a | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 20a km 17,5 - km 17,9 | |
| B | 02 03 20b | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 20b km 17,9 - km 18,4 | |
| B | 02 03 21 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 21 km 18,4 - km 19,1 | |
| B | 02 03 22 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 22 Bf. Siebenbrunn-Leopoldsdorf km 19,1 - km 20,4 | |
| B | 02 03 23 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 23 km 20,4 - km 21,3 | |
| B | 02 03 24 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 24 km 21,3 - km 22,2 | |
| B | 02 03 25 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 25 km 22,2 - km 23,1 | |
| B | 02 03 26 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 26 km 23,1 - km 24,0 | |
| B | 02 03 27 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 27 km 24,0 - km 24,9 | |
| B | 02 03 28 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 28 km 24,9 - km 25,8 | |
| B | 02 03 29 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 29 km 25,8 - km 26,5 | |
| B | 02 03 30 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 30 Bf. Schönfeld-Lassee km 26,5 - km 27,7 | |
| B | 02 03 31 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 31 km 27,7 - km 28,6 | |
| B | 02 03 32 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 32 km 28,6 - km 29,5 | |

Stadlau - Marchegg**§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung****A – Umfang, Grundlage, Beurteilung****A1 – Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung****A2 – Grundlagen für die Begutachtung**

| | | | | | | | |
|---|----|----|-----|----|------|-----------|--|
| B | 02 | 03 | 33 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 33 km 29,5 - km 30,4 |
| B | 02 | 03 | 34 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 34 km 30,4 - km 31,4 |
| B | 02 | 03 | 35 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 35 km 31,4 - km 32,3 |
| B | 02 | 03 | 36 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 36 km 32,3 - km 33,0 |
| B | 02 | 03 | 37 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 37 km 33,0 - km 33,8 |
| B | 02 | 03 | 38 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 38 km 33,8 - km 34,72 |
| B | 02 | 03 | 39 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 39 km 34,72 - km 35,63 |
| B | 02 | 03 | 40 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 40 km 35,63 - km 36,53 |
| B | 02 | 03 | 41 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 41 km 36,53 - km 37,40 |
| B | 02 | 03 | 42 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Blatt 42 km 37,40 - Staatsgrenze |
| B | 02 | 04 | | | | | Längenschnitte Streckenplanung |
| B | 02 | 04 | 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 5,3 - km 6,1 |
| B | 02 | 04 | 04 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 6,1 - km 7,1 |
| B | 02 | 04 | 05 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 7,1 - km 8,0 |
| B | 02 | 04 | 6a | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 8,0 - km 9,0 |
| B | 02 | 04 | 6b | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 9,0 - km 9,9 |
| B | 02 | 04 | 07 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 9,9 - km 11,1 |
| B | 02 | 04 | 8a | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 11,1 - km 12,0 |
| B | 02 | 04 | 8b | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 12,0 - km 12,9 |
| B | 02 | 04 | 9a | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 12,9 - km 13,9 |
| B | 02 | 04 | 9b | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 13,9 - km 14,9 |
| B | 02 | 04 | 10a | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 14,9 - km 15,7 |
| B | 02 | 04 | 10b | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 15,7 - km 16,6 |
| B | 02 | 04 | 11a | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 16,6 - km 17,5 |
| B | 02 | 04 | 11b | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 17,5 - km 17,9 |
| B | 02 | 04 | 12 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 17,9 - km 20,1 |
| B | 02 | 04 | 13 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 20,1 - km 22,1 |
| B | 02 | 04 | 14 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 22,1 - km 24,0 |
| B | 02 | 04 | 15 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 24,0 - km 25,9 |
| B | 02 | 04 | 16 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 25,9 - km 27,8 |

Stadlau - Marchegg**§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung****A – Umfang, Grundlage, Beurteilung****A1 – Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung****A2 – Grundlagen für die Begutachtung**

| | | | | | | | |
|---|----|----|----|----|------|-----------|---|
| B | 02 | 04 | 17 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 27,8 - km 29,7 |
| B | 02 | 04 | 18 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 29,7 - km 31,6 |
| B | 02 | 04 | 19 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 31,6 - km 33,0 |
| B | 02 | 04 | 20 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 33,0 - km 35,3 |
| B | 02 | 04 | 21 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 35,3 - Staatsgrenze |
| B | 02 | 04 | 24 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 Strecke 115 |
| B | 02 | 04 | 28 | 00 | 2.Ä. | Mai 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 2 km 5,3 - km 7,5 |
| B | 02 | 04 | 29 | 00 | 2.Ä. | Mai 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 2 km 7,5 - km 8,1 |
| B | 02 | 04 | 36 | 00 | 2.Ä. | Mai 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 2 km 8,1 - km 10,0 |
| B | 02 | 04 | 37 | 00 | 2.Ä. | Mai 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 2 km 10,0 - km 11,3 |
| B | 02 | 04 | 38 | 00 | 2.Ä. | Mai 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 2 km 11,3 - km 13,2 |
| B | 02 | 04 | 39 | 00 | 2.Ä. | Mai 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 2 km 13,2 - km 15,1 |
| B | 02 | 04 | 40 | 00 | 2.Ä. | Mai 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 2 km 15,1 - km 17,0 |
| B | 02 | 04 | 41 | 00 | 2.Ä. | Mai 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 2 km 17,0 - km 17,9 |
| B | 02 | 04 | 42 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 2 km 17,9 - km 20,1 |
| B | 02 | 04 | 43 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 2 km 20,1 - km 22,1 |
| B | 02 | 04 | 44 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 2 km 22,1 - km 24,0 |
| B | 02 | 04 | 45 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 2 km 24,0 - km 25,9 |
| B | 02 | 04 | 46 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 2 km 25,9 - km 27,8 |
| B | 02 | 04 | 47 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 2 km 27,8 - km 29,7 |
| B | 02 | 04 | 48 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 2 km 29,7 - km 31,6 |
| B | 02 | 04 | 49 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 2 km 31,6 - km 33,0 |
| B | 02 | 04 | 50 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 33,0 - km 35,3 |
| B | 02 | 04 | 51 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Streckenplanung Gleis 1 km 35,3 - Staatsgrenze |
| B | 02 | 05 | | | | | Regelquerschnitte Streckenplanung |
| B | 02 | 05 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 5.300 - km 6.400 |
| B | 02 | 05 | 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 6.400 - km 8.130 |
| B | 02 | 05 | 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 8.130 - km 9.400 |
| B | 02 | 05 | 04 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 9.400 - km 10.000 |
| B | 02 | 05 | 05 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Bf. Raasdorf |
| B | 02 | 05 | 06 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 11.000 - km 11.500 |

Stadlau - Marchegg**§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung****A – Umfang, Grundlage, Beurteilung****A1 – Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung****A2 – Grundlagen für die Begutachtung**

| | | | | | | | |
|---|----|----|----|----|------|-----------|---|
| B | 02 | 05 | 07 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 11.500 - km 12.800 |
| B | 02 | 05 | 08 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 12.800 - km 14.350 bzw. Km 14,850 - km 16,425 |
| B | 02 | 05 | 09 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Hst. Glinzendorf |
| B | 02 | 05 | 10 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 16.425 - km 17.550 |
| B | 02 | 05 | 11 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 17,550 - km 17,900 |
| B | 02 | 05 | 12 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 17.900 - km 18.350 |
| B | 02 | 05 | 13 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 18.350 - km 18.570 |
| B | 02 | 05 | 14 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 18.570 - km 19.000 |
| B | 02 | 05 | 15 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 19.000 - km 19.100 |
| B | 02 | 05 | 16 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 19.100 - km 19.130 |
| B | 02 | 05 | 17 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 19.130 - km 19.330 |
| B | 02 | 05 | 18 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 19.330 - km 19.478 |
| B | 02 | 05 | 19 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 19.478 - km 19.529 |
| B | 02 | 05 | 20 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 19.529 - km 19.550 |
| B | 02 | 05 | 21 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 19.680 - km 19.850 |
| B | 02 | 05 | 22 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 20.140 - km 20.414 |
| B | 02 | 05 | 23 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 20.414 - km 20.580 |
| B | 02 | 05 | 24 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 20.580 - km 20.700 |
| B | 02 | 05 | 25 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 20.700 - km 21.000 |
| B | 02 | 05 | 26 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 21.000 - km 22.700 |
| B | 02 | 05 | 27 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 22.722 - km 22.732 |
| B | 02 | 05 | 28 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 22.761 - km 22.882 |
| B | 02 | 05 | 29 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelquerschnitt km 22.882 - km 22.921 |
| B | 02 | 05 | 30 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 22.921 - km 23.150 |
| B | 02 | 05 | 31 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 23.150 - km 23.775 |
| B | 02 | 05 | 32 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Fertigteilgraben |
| B | 02 | 05 | 33 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 23.840 - km 26.075 |
| B | 02 | 05 | 34 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Becken |
| B | 02 | 05 | 35 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Vererdungsbecken |
| B | 02 | 05 | 36 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 26.094 - km 26.370 |
| B | 02 | 05 | 37 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 26.400 - km 26.675 |
| B | 02 | 05 | 38 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 26.730 - km 27.008 |
| B | 02 | 05 | 39 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 27.008 - km 27.208 |
| B | 02 | 05 | 40 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 27.110 - km 27.130 |
| B | 02 | 05 | 41 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 27.208 - km 27.425 |
| B | 02 | 05 | 42 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 27.425 - km 27.580 |

Stadlau - Marchegg**§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung****A – Umfang, Grundlage, Beurteilung****A1 – Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung****A2 – Grundlagen für die Begutachtung**

| | | | | | | | |
|--|----|----|----|----|------|-----------|--|
| B | 02 | 05 | 43 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 27.690 - km 28.000 |
| B | 02 | 05 | 44 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 28.000 - km 32.305 |
| B | 02 | 05 | 45 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 32.305 - km 32.390 |
| B | 02 | 05 | 46 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 32.398 - km 32.413 |
| B | 02 | 05 | 47 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 32.455 - km 32.530 |
| B | 02 | 05 | 48 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 32.530 - km 32.558 |
| B | 02 | 05 | 49 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 32.600 - km 32.950 |
| B | 02 | 05 | 50 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 32.900 - km 33.300 |
| B | 02 | 05 | 51 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 33.300 - km 34.300 |
| B | 02 | 05 | 52 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 34.300 - km 34.595 |
| B | 02 | 05 | 53 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 34.595 - km 34.625 |
| B | 02 | 05 | 54 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 34.625 - km 34.930 |
| B | 02 | 05 | 55 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 34.930 - km 35.050 |
| B | 02 | 05 | 56 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil km 35.085 - km 35.292 |
| B | 02 | 07 | | | | | Trasseneinrechnung Gleise |
| B | 02 | 07 | 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lage- und Höhenmäßige Einrechnung Wien / Niederösterreich bis km 17,9 |
| B | 02 | 07 | 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lage- und Höhenmäßige Einrechnung Niederösterreich ab km 17,9 |
| B 03 STRECKENPLANUNG Module 1a und 1b | | | | | | | |
| B | 03 | 01 | | | | | Lagepläne Streckenplanung Module 1a und 1b |
| B | 03 | 01 | 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 7 km 5,3 - km 6,1 |
| B | 03 | 01 | 04 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 8 km 6,1 - km 7,1 |
| B | 03 | 01 | 05 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 9 km 7,1 - km 8,0 |
| B | 03 | 01 | 06 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 10 km 8,0 - km 9,0 |
| B | 03 | 01 | 07 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 11 km 9,0 - km 9,9 |
| B | 03 | 01 | 08 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 12 Bf. Raasdorf km 9,9 - km 11,0 |
| B | 03 | 01 | 09 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 13 km 11,0 - km 12,0 |
| B | 03 | 01 | 10 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 14 km 12,0 - km 12,9 |
| B | 03 | 01 | 11 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 15 km 12,9 - km 13,9 |
| B | 03 | 01 | 12 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 16 km 13,9 - km 14,9 |
| B | 03 | 01 | 13 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 17 km 14,9 - km 15,7 |
| B | 03 | 01 | 14 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 18 km 15,7 - km 16,6 |
| B | 03 | 01 | 15 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 19 km 16,6 - km 17,5 |

Stadlau - Marchegg**§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung****A – Umfang, Grundlage, Beurteilung****A1 – Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung****A2 – Grundlagen für die Begutachtung**

| | | | | | | | |
|---|----|----|-----|----|------|-----------|---|
| B | 03 | 01 | 16a | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 20a km 17,5 - km 17,9 |
| B | 03 | 01 | 16b | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 20b km 17.9 - km 18.4 |
| B | 03 | 01 | 17 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 21 km 18,4 - km 19,1 |
| B | 03 | 01 | 18 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 22 Bf. Siebenbrunn-Leopoldsdorf km 19,1 - km 20,4 => entspricht LP Vollausbau B020322 |
| B | 03 | 01 | 19 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 31 km 27,7 - km 28,6 |
| B | 03 | 01 | 20 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 32 km 28,6 - km 29,5 |
| B | 03 | 01 | 21 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 33 km 29,5 - km 30,4 |
| B | 03 | 01 | 22 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 34 km 30,4 - km 31,4 |
| B | 03 | 01 | 23 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 35 km 31,4 - km 32,3 |
| B | 03 | 01 | 24 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 36 km 32,3 - km 33,0 |
| B | 03 | 01 | 25 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 37 km 33,0 - km 33,8 |
| B | 03 | 01 | 26 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 38 km 33,8 - km 34,72 |
| B | 03 | 01 | 27 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 39 km 34.72 - km 36.03 |
| B | 03 | 03 | | | | | Regelquerschnitte Streckenplanung Module 1a und 1b |
| B | 03 | 03 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 5.300 - km 6.400 |
| B | 03 | 03 | 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 6.400 - km 8.130 |
| B | 03 | 03 | 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 8.130 - km 9.400 |
| B | 03 | 03 | 07 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 11.500 - km 12.800 |
| B | 03 | 03 | 08 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 12.800 - km 14.350 bzw. Km 14,850 - km 16,425 |
| B | 03 | 03 | 09 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Hst. Glinzendorf Modul 1b |
| B | 03 | 03 | 10 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 16.425 - km 17.550 |
| B | 03 | 03 | 11 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 17.550 - km 17.900 |
| B | 03 | 03 | 12 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 17.900 - km 18.350 |
| B | 03 | 03 | 13 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 18.350 - km 18.570 |
| B | 03 | 03 | 14 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 18.570 - km 19.000 |
| B | 03 | 03 | 15 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 19.000 - km 19.100 |
| B | 03 | 03 | 43 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 27.690 - km 28.000 |
| B | 03 | 03 | 44 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 28.000 - km 32.305 |
| B | 03 | 03 | 45 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 32.305 - km 32.390 |

Stadlau - Marchegg**§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung****A – Umfang, Grundlage, Beurteilung****A1 – Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung****A2 – Grundlagen für die Begutachtung**

| | | | | | | | |
|-----------------------------|----|----|----|----|------|-----------|---|
| B | 03 | 03 | 46 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 32.398 - km 32.413 |
| B | 03 | 03 | 47 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 32.455 - km 32.530 |
| B | 03 | 03 | 48 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 32.530 - km 32.558 |
| B | 03 | 03 | 49 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 32.600 - km 32.950 |
| B | 03 | 03 | 50 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 32.900 - km 33.300 |
| B | 03 | 03 | 51 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 33.300 - km 34.300 |
| B | 03 | 03 | 52 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 34.300 - km 34.595 |
| B | 03 | 03 | 53 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 34.595 - km 34.625 |
| B | 03 | 03 | 54 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelprofil Modul 1b km 34.625 - km 34.930 |
| B 06 STRASSENPLANUNG | | | | | | | |
| B 06 17 | | | | | | | Überführung L6 km 16,396 |
| B | 06 | 17 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht Strassenplanung Überführung L6 km 16,309 |
| B | 06 | 17 | 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan Strassenplanung Überführung L6 km 16,309 |
| B | 06 | 17 | 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelquerschnitt Strassenplanung Überführung L6 km 16,309 |
| B | 06 | 17 | 04 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längenschnitt Strassenplanung Überführung L6 km 16,309 |
| B | 06 | 17 | 05 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Querschnitte Strassenplanung Überführung L6 km 16,309 |
| B | 06 | 17 | 06 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Koordinatenverzeichnis L6 |
| B | 06 | 17 | 07 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Gradientenzug L6 |
| B 06 36 | | | | | | | Park & Ride - Anlage Raasdorf |
| B | 06 | 36 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht - P&R-Anlage Raasdorf |
| B | 06 | 36 | 02 | 00 | 2.Ä. | Jun. 2019 | Lageplan - P&R-Anlage Raasdorf |
| B | 06 | 36 | 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelquerschnitt - P&R-Anlage Raasdorf |
| B 06 39 | | | | | | | Park & Ride - Anlage Siebenbrunn-Leopoldsdorf |
| B | 06 | 39 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht - P&R-Anlage Siebenbrunn-Leopoldsdorf |
| B | 06 | 39 | 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan - P&R-Anlage Siebenbrunn-Leopoldsdorf |
| B | 06 | 39 | 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelquerschnitt - P&R-Anlage Siebenbrunn-Leopoldsdorf |
| B 06 40 | | | | | | | Park & Ride - Anlage Untersiebenbrunn |
| B | 06 | 40 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht - P&R-Anlage Untersiebenbrunn |
| B | 06 | 40 | 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan - P&R-Anlage Untersiebenbrunn |
| B | 06 | 40 | 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelquerschnitt - P&R-Anlage Untersiebenbrunn |

Stadlau - Marchegg**§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung****A – Umfang, Grundlage, Beurteilung****A1 – Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung****A2 – Grundlagen für die Begutachtung**

| | | | | | |
|--|----|------|-----------|---|--|
| B 06 41 | | | | | Park & Ride - Anlage Schönfeld-Lassee |
| B 06 41 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht - P&R-Anlage Schönfeld-Lassee | |
| B 06 41 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan - P&R-Anlage Schönfeld-Lassee | |
| B 06 41 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelquerschnitt - P&R-Anlage Schönfeld-Lassee | |
| B 06 42 | | | | | Park & Ride - Anlage Breitensee |
| B 06 42 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht - P&R-Anlage Breitensee | |
| B 06 42 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Lageplan - P&R-Anlage Breitensee | |
| B 06 42 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Regelquerschnitt - P&R-Anlage Breitensee | |
| B 08 KONSTRUKTIVER INGENIEURBAU | | | | | |
| B 08 09 | | | | | Objekt SM11 km 9,071 Überführung L 3019 |
| B 08 09 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht / Überführung L3019 km 9,071 / NÖLR: Objekt Nr. L3019.01 | |
| B 08 09 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Überführung L3019 km 9,071 / NÖLR: Objekt Nr. L3019.01 / Bauwerksplan | |
| B 08 10 | | | | | Objekt SM12 km 9,999 Überführung L5 |
| B 08 10 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht | |
| B 08 10 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Statische Berechnungen | |
| B 08 10 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bauwerksplan | |
| B 08 11 | | | | | Objekt SM13 km 10,368 Personendurchgang Bahnhof Raasdorf |
| B 08 11 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht | |
| B 08 11 2a | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Statische Berechnungen - Block 1.1, 1.2 und 2 | |
| B 08 11 2b | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Statische Berechnungen - Rampe Süd | |
| B 08 11 2c | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Statische Berechnungen - Block 3.1 und 3.2 | |
| B 08 11 2d | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Statische Berechnungen - Block 3.3 | |
| B 08 11 2e | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Statische Berechnungen - Block 3.4 | |
| B 08 11 2f | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Statische Berechnungen - Rampe Nord | |
| B 08 11 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bauwerksplan | |
| B 08 11 04 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bauphasenplan | |
| B 08 12 | | | | | Objekt SM14 km 11,000 Überführung L11 |
| B 08 12 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht | |
| B 08 12 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Statische Berechnungen | |
| B 08 12 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bauwerksplan | |
| B 08 13 | | | | | Objekt SM15 km 14,650 Unterführung L3010 |
| B 08 13 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht / Unterführung L3010, km 14,650 / NÖLR: Objekt Nr. L3010.W1 | |
| B 08 13 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Unterführung Landesstraße L3010, km 14,650 / NÖLR: Objekt Nr. L3010.W1 / Bauwerksplan | |

Stadlau - Marchegg**§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung****A – Umfang, Grundlage, Beurteilung****A1 – Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung****A2 – Grundlagen für die Begutachtung**

| | | | | | |
|------------|----|------|-----------|-----------------------------------|--|
| B 08 14 | | | | | Objekt SM16 km 16,396 Überführung L6 |
| B 08 14 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht | |
| B 08 14 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Statische Berechnungen | |
| B 08 14 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bauwerksplan - Draufsicht | |
| B 08 14 04 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bauwerksplan - LS, RQS, Details | |
| B 08 15 | | | | | Objekt SM17 km 17,117 Fuß- und Radwegunterführung (Marchfeldkanalradweg) |
| B 08 15 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht | |
| B 08 15 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bauwerksplan, Grundriss, Schnitte | |
| B 08 16 | | | | | Objekt SM18 km 17,880 Eisenbahnbrücke ü. Rußbach |
| B 08 16 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht | |
| B 08 16 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Statische Berechnungen | |
| B 08 16 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bauwerksplan | |
| B 08 18 | | | | | Objekt SM20 km 19,380 Fuß- und Radwegunterführung Obersiebenbrunn |
| B 08 18 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht | |
| B 08 18 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bauwerksplan - Grundrisse | |
| B 08 18 04 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bauwerksplan - Schnitte | |
| B 08 19 | | | | | Objekt SM21 km 19,544 Personendurchgang Bf. Siebenbrunn - Leopoldsdorf |
| B 08 19 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht | |
| B 08 19 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bauwerksplan, Grundriss, Schnitte | |
| B 08 20 | | | | | Objekt SM22 km 21,535 Überführung Gemeindestraße |
| B 08 20 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht | |
| B 08 20 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bauwerksplan | |
| B 08 21 | | | | | Objekt SM23 km 22,709 Unterführung Gemeindestraße Untersiebenbrunn |
| B 08 21 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht | |
| B 08 21 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Statische Berechnungen | |
| B 08 21 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bauwerksplan | |
| B 08 22 | | | | | Objekt SM25 km 23,628 Eisenbahnbrücke ü. Stempfelbach |
| B 08 22 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht | |
| B 08 22 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bauwerksplan | |
| B 08 23 | | | | | Objekt SM50 km 23,628 Straßenbrücke über Stempfelbach |
| B 08 23 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht | |
| B 08 23 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bauwerksplan | |
| B 08 25 | | | | | Objekt SM28 km 26,391 Unterführung Gemeindestraße |
| B 08 25 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht | |
| B 08 25 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bauwerksplan | |

Stadlau - Marchegg**§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung****A – Umfang, Grundlage, Beurteilung****A1 – Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung****A2 – Grundlagen für die Begutachtung**

| | | | | | |
|----------------------------|----|------|-----------|---|--|
| B 08 26 | | | | | Objekt SM29 km 27,114 Personendurchg Bf. Schönfeld-Lassee |
| B 08 26 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht | |
| B 08 26 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bauwerksplan | |
| B 08 27 | | | | | Objekt SM30 km 27,635 Unterführung L4 |
| B 08 27 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht | |
| B 08 27 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bauwerksplan | |
| B 08 30 | | | | | Objekt SM33 km 32,403 Personendurchgang Hst. Breitensee |
| B 08 30 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht | |
| B 08 30 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bauwerksplan | |
| B 08 31 | | | | | Objekt SM34 km 32,596 Unterführung Gemeindestraße |
| B 08 31 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht | |
| B 08 31 04 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bauwerksplan | |
| B 09 HOCHBAUPLANUNG | | | | | |
| B 09 01 | | | | | Technischer Bericht Hochbau |
| B 09 01 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht Hochbau | |
| B 09 07 | | | | | Bf. Raasdorf km 10,368 |
| B 09 07 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bf. Raasdorf km 10,368 Grundriss Bahnsteig-Ebene | |
| B 09 07 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bf. Raasdorf km 10,368 Grundriss Personendurchgang | |
| B 09 07 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bf. Raasdorf km 10,368 Längsschnitte | |
| B 09 07 04 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bf. Raasdorf km 10,368 Querschnitte | |
| B 09 08 | | | | | Bf. Raasdorf Schalthäuser |
| B 09 08 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Schaltheus 1 Raasdorf Grundriss, Schnitte, Ansichten km 10,023 | |
| B 09 08 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Schaltheus 2 Raasdorf Grundriss, Schnitte, Ansichten km 11,054 | |
| B 09 09 | | | | | Bf. Raasdorf Technikgebäude km 10,233 |
| B 09 09 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technikgebäude Raasdorf Grundriss, Schnitte, Ansichten km 10,233 | |
| B 09 10 | | | | | Hst. Glinzendorf km 14,668 |
| B 09 10 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Grundrisse | |
| B 09 10 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längsschnitte | |
| B 09 10 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Querschnitte | |
| B 09 11 | | | | | Hst. Glinzendorf Schaltheus km 14,694 |
| B 09 11 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Schaltheus Glinzendorf Grundriss, Schnitte, Ansichten km 14,694 | |

Stadlau - Marchegg**§ 31a Gutachten gem. EISbG – 2. Änderungseinreichung****A – Umfang, Grundlage, Beurteilung****A1 – Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung****A2 – Grundlagen für die Begutachtung**

| | | | | | | | |
|---|----|----|----|----|------|--|---|
| B | 09 | 12 | | | | Bf. Siebenbrunn - Leopoldsdorf km 19,544 | |
| B | 09 | 12 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bf. Siebenbrunn - Leopoldsdorf Grundriss Bstg.Ebene km 19,544 |
| B | 09 | 12 | 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bf. Siebenbrunn-Leopoldsdorf SM21_Grundriss Personendurchgang km 19,544 |
| B | 09 | 12 | 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bf. Siebenbrunn-Leopoldsdorf SM21_Längsschnitte km 19,544 |
| B | 09 | 12 | 04 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bf. Siebenbrunn-Leopoldsdorf SM21_Querschnitte km 19,544 |
| B | 09 | 12 | 05 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bf. Siebenbrunn-Leopoldsdorf SM20_Grundriss Personendurchgang km 19,544 |
| B | 09 | 12 | 06 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bf. Siebenbrunn-Leopoldsdorf SM20_Längsschnitte km 19,544 |
| B | 09 | 12 | 07 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Bf. Siebenbrunn-Leopoldsdorf SM20_Querschnitte km 19,544 |
| B | 09 | 13 | | | | Bf. Siebenbrunn - Leopoldsdorf Schalthäuser | |
| B | 09 | 13 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Schaltheus 1 Siebenbrunn - Leopoldsdorf Grundriss, Schnitte, Ansichten km 19,157 |
| B | 09 | 13 | 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Schaltheus 2 Siebenbrunn - Leopoldsdorf Grundriss, Schnitte, Ansichten km 20,169 |
| B | 09 | 14 | | | | Bf. Siebenbrunn - Leopoldsdorf Technikgebäude km 19,637 | |
| B | 09 | 14 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technikgebäude Siebenbrunn - Leopoldsdorf Grundriss, Schnitte, Ansichten km 19,637 |
| B | 09 | 15 | | | | Hst. Untersiebenbrunn km 22,716 | |
| B | 09 | 15 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Grundrisse |
| B | 09 | 15 | 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längsschnitte |
| B | 09 | 15 | 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Querschnitte |
| B | 09 | 16 | | | | Hst. Untersiebenbrunn Schaltheus km 22,765 | |
| B | 09 | 16 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Schaltheus Untersiebenbrunn Grundriss, Schnitte, Ansichten km 22,765 |
| B | 09 | 18 | | | | Bf. Schönfeld - Lassees km 27,114 | |
| B | 09 | 18 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Grundriss Bahnsteigebene |
| B | 09 | 18 | 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Grundriss Personendurchgang |
| B | 09 | 18 | 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längsschnitte |
| B | 09 | 18 | 04 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Querschnitte |
| B | 09 | 19 | | | | Schaltheus Schönfeld-Lassees km 26,471 | |
| B | 09 | 19 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Schaltheus Schönfeld-Lassees Grundriss, Schnitte, Ansichten km 26,471 |
| B | 09 | 20 | | | | Bf. Schönfeld-Lassees Technikgebäude km 27,210 | |
| B | 09 | 20 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technikgebäude Schönfeld-Lassees Grundriss, Schnitte, Ansichten km 27,210 |

Stadlau - Marchegg**§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung****A – Umfang, Grundlage, Beurteilung****A1 – Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung****A2 – Grundlagen für die Begutachtung**

| | | | | | | | |
|---|----|----|----|----|------|-----------------------------------|--|
| B | 09 | 21 | | | | Hst. Breitensee km 32,403 | |
| B | 09 | 21 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Grundrisse |
| B | 09 | 21 | 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Längsschnitte |
| B | 09 | 21 | 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Querschnitte |
| B | 09 | 22 | | | | Schaltheus Breitensee km 32,450 | |
| B | 09 | 22 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Schaltheus Breitensee Grundriss, Schnitte, Ansichten km 32,450 |
| B | 09 | 23 | | | | Schaltheus Marchbrücke km 37,568 | |
| B | 09 | 23 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Schaltheus Marchbrücke Grundriss, Schnitte, Ansichten km 37,568 |
| B | 09 | 24 | | | | Haltestelle Glinzendorf km 14,694 | |
| B | 09 | 24 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Hsst. Glinzendorf Modul 1b Grundriss - Schnitte |
| B | 09 | 27 | | | | Technikgebäude Marchegg km 34,946 | |
| B | 09 | 27 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technikgebäude Marchegg Grundriss, Schnitte, Ansichten km 34,946 |
| B 10 SIGNAL-, FERNMELDE- UND ELEKTROTECHNISCHE PLANUNG | | | | | | | |
| B | 10 | 01 | | | | Eisenbahnsicherungsanlagen | |
| B | 10 | 01 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht Sicherungstechnik |
| B | 10 | 04 | | | | Oberleitungsanlage | |
| B | 10 | 04 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht Oberleitungsanlage |
| B | 10 | 05 | | | | Elektrotechnische Anlagen | |
| B | 10 | 05 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht Licht und Kraft |
| B | 10 | 07 | | | | SFE-Pläne Modul 1a und 1b | |
| B | 10 | 07 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | SFE-Schemaplan Modul 1b Blatt 1 |
| B | 10 | 07 | 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | SFE-Schemaplan Modul 1b Blatt 2 |
| B | 10 | 07 | 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | SFE-Schemaplan Modul 1b Blatt 3 |
| B | 10 | 07 | 04 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | SFE-Schemaplan Modul 1b Blatt 4 |
| B | 10 | 07 | 05 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | SFE-Schemaplan Modul 1b Blatt 5 |
| B | 10 | 07 | 06 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | SFE-Schemaplan Modul 1b Blatt 6 |
| B | 10 | 07 | 07 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | SFE-Schemaplan Modul 1b Blatt 7 |
| B | 10 | 11 | | | | Schaltposten Stadlau | |
| B | 10 | 11 | 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technischer Bericht Schaltposten |
| B | 10 | 11 | 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Gerüstkollektor, Grundriss und Schnitte |
| B | 10 | 11 | 03 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | Technikgebäude, Grundriss und Schnitte |

Stadlau - Marchegg**§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung****A – Umfang, Grundlage, Beurteilung****A1 – Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung****A2 – Grundlagen für die Begutachtung**

| B 13 GRUNDEINLÖSEUNTERLAGEN | | | | | |
|------------------------------------|----|------|-----------|---|--|
| B 13 09 | | | | KG Glinzendorf | |
| B 13 09 01 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | KG Glinzendorf Grundeinlöseplan | |
| B 13 09 02 | 00 | 2.Ä. | Dez. 2019 | KG Glinzendorf Grundeinlöseverzeichnis | |
| B 13 10 | | | | KG Leopoldsdorf im Marchfelde | |
| B 13 10 01 | 00 | 2.Ä. | Apr. 2019 | KG Leopoldsdorf i. M. Grundeinlöseplan | |
| B 13 10 02 | 00 | 2.Ä. | Mai. 2019 | KG Leopoldsdorf i. M. Grundeinlöseverzeichnis | |
| B 13 11 | | | | KG Obersiebenbrunn | |
| B 13 11 01 | 00 | 2.Ä. | Apr. 2019 | KG Obersiebenbrunn Grundeinlöseplan | |
| B 13 11 02 | 00 | 2.Ä. | Apr. 2019 | KG Obersiebenbrunn Grundeinlöseverzeichnis | |
| B 13 12 | | | | KG Untersiebenbrunn | |
| B 13 12 01 | 00 | 2.Ä. | Apr. 2019 | KG Untersiebenbrunn Grundeinlöseplan | |
| B 13 12 02 | 00 | 2.Ä. | Apr. 2019 | KG Untersiebenbrunn Grundeinlöseverzeichnis | |
| B 13 14 | | | | KG Lasseo | |
| B 13 14 01 | 00 | 2.Ä. | Apr. 2019 | KG Lasseo Grundeinlöseplan | |
| B 13 14 02 | 00 | 2.Ä. | Apr. 2019 | KG Lasseo Grundeinlöseverzeichnis | |

A2.2 Weitere Grundlagen für die eisenbahntechnische Begutachtung

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 – EKVO
- Eisenbahnschutzvorschriften 2012 – EisbSV
- Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung – EBEV
- Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz – VAIG
- 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
- Bildschirmarbeitsverordnung – BS-V
- Elektrotechnikgesetz – ETG
- Elektroschutzverordnung 2012 – ESV 2012
- Elektrotechnikverordnung 2002 – ETV 2002
- Nullungsverordnung – NVO
- Kennzeichnungsverordnung – KennV
- Verordnung explosionsfähige Atmosphären – VEXAT
- Verordnung über brennbare Flüssigkeiten – VbF
- Verordnung für Lärm und Vibration – VOLV
- Wasserrechtsgesetz WRG
- Fachkenntnisverordnung – FK-V
- Relevante ÖNORMEN, Richtlinien, etc.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
A – Umfang, Grundlage, Beurteilung
A1 – Umfang der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung
A2 – Grundlagen für die Begutachtung

Grundlage der EG – Prüfung

- 1299/2014 (TSI INF)
Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union.
- 1300/2014 (TSI PRM)
Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität.
- 1301/2014 (TSI ENE)
Verordnung (EU) Nr. 1301/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Energie“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union.
- Berichtigungen 1301/2014 (TSI ENE)
Amtsblatt der Europäischen Union - L 13 vom 20. Jänner 2015
Amtsblatt der Europäischen Union - L 154 vom 11. Juni 2016
- Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1299/2014, (EU) Nr. 1301/2014, (EU) Nr. 1302/2014, (EU) Nr. 1303/2014 und (EU) 2016/919 der Kommission sowie des Durchführungsbeschlusses 2011/665/EU der Kommission im Hinblick auf die Angleichung an die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates und Umsetzung der in dem Delegierten Beschluss (EU) 2017/1474 der Kommission festgelegten spezifischen Ziele

Des weiteren Gesetze, Vorschriften und Beschreibungen, die in den Fachgutachtenteilen für das spezielle Fachgebiet im Besonderen angeführt wurden.

Anmerkungen:

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 im Besonderen angeführt.

Auf eine taxative Aufzählung unter dem gegenständlichen Punkt wurde verzichtet.

A3 Beurteilungsgrundsätze (Befund und Gutachten)

Gemäß dem EisbG 1957 idgF ist der Bauentwurf nach folgenden Grundsätzen zu begutachten:

- Einhaltung des Standes der Technik,
- Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahnen,
- Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn,
- und Berücksichtigung der Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzes.

Seitens der Fachgutachter wurden nach den o.a. Grundsätzen die vorgelegten Unterlagen befundet und begutachtet.

In diversen Abstimmungsgesprächen wurden Hinweise bezüglich der o.a. Grundsätze an das Planungsteam weitergegeben. Weiters wurden Stellungnahmen zu Planungszwischenständen schriftlich abgegeben, sodass die vorliegenden Unterlagen zwischen Projektwerber, Planungsteam und Sachverständigen abgestimmt sind.

Der zuständige Betriebsleiter wurde befasst.

A3.1 Stand der Technik

Der Stand der Technik im Sinne des §9 EisbG ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist.

Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen und die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand, für die nach der vorgesehenen Betriebsform erforderlichen technischen Maßnahmen, und dem dadurch bewirkten Nutzen für die jeweils zu schützenden Interessen zu berücksichtigen.

In den einzelnen Fachgebieten ist der Nachweis durch Hinweis auf den Entwicklungsstand, die erwiesene und erprobte Funktionsfähigkeit von Teilkomponenten und die nationale und europäische Normung zu erbringen.

Stadlau - Marchegg

§ 31a Gutachten gem. EibG – 2. Änderungseinreichung

A – Umfang, Grundlage, Beurteilung

A3 - Beurteilungsgrundsätze

Anlagen, die entsprechend den aktuellen Regeln der Technik geplant und errichtet werden, entsprechen dem Stand der Technik. Werden Lösungen gewählt, die nicht den Regeln der Technik entsprechen, kann der Stand der Technik auch durch den Nachweis einer entsprechenden Funktion und Sicherheit sichergestellt werden.

Die Beurteilung des Projektes erfolgt entsprechend dem Detaillierungsgrad des Projektes.

Der Stand der Technik und somit die normativen Prüfgrundlagen sowie Gesetze und Verordnungen werden im Sinne der Bestimmung des §31f Abs 1 EibG mit dem Zeitpunkt der Erbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde eingefroren.

(Siehe Anmerkung unter Punkt A2.2)

Die dem Bauentwurf des gegenständlichen Projektes zugrunde gelegten Gesetze, Richtlinien, Regelwerke, Normen, etc. bilden zum Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens gemäß §31a EibG den Stand der Technik ab und sind dadurch als Planungsgrundlage geeignet.

Die Erstellung der Richtlinien und Normen erfolgte durch fachlich kompetente, national und international anerkannte Entscheidungsgremien.

A4 Projektbeschreibung

A4.1 Projektbestandteile der 2. Änderungseinreichung 2019

Folgende Projektbestandteile (Anlagenteile) werden von den Sachverständigen in den relevanten Fachgebieten einer Begutachtung nach § 31a EisbG unterzogen.

Anmerkung:

Zur besseren Übersichtlichkeit bzw. Zuordenbarkeit der im gegenständlichen Gutachten angeführten Abweichungen zum Bescheid vom 22. August 2014 (GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014) bzw. den entsprechenden Bauentwurf, wurden die Nummerierung, die Betitelungen der Abweichungen, die Beschreibungen als auch die Nomenklatur des Einreichoperates zur 2. **Änderungseinreichung 2019** unverändert ins gegenständlichen Gutachten übernommen.

A4.1.1 Änderungsliste

01. Bahntrasse

| 01. Bahntrasse | | | | |
|----------------|---------------------------------|---|---------------|--------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 01.00a | Gleisanlagen 200 km/h | Trassierung, Schutzweichen, Weichen mit beweglichen Herzen auf den durchgehenden Hauptgleisen, Unterbau, Errichtung von Schutzweichen, Errichtung Steinsatz und Adaptierung der Kabelwege | 5,450 | 33,000 |
| 01.00b | Regelquerschnitte Freie Strecke | Regelwerk ÖBB 01.05 - Streckenquerschnitte (OL-Mastgasse außen, Kabeltrasse innen); abschnittsweise Änderung Planumsbreite | 5,300 | 37,900 |
| 01.01 | Gleisanlagen | Errichtung W2 als Schutzweiche | 9,502 | 9,502 |
| 01.02a | Gleisanlagen | geänderte Weichenverbindung W3 und W4 | 9,179 | 9,509 |
| 01.03 | Gleisanlagen | Errichtung W7 als Schutzweiche | 10,121 | 10,121 |
| 01.04 | Gleisanlagen | Errichtung W53 als Schutzweiche | 10,888 | 10,888 |
| 01.02b | Gleisanlagen | geänderte Weichenverbindung W57 und W58 | 11,194 | 11,346 |
| 01.05 | Gleisanlagen | Errichtung W59 als Schutzweiche | 11,556 | 11,556 |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
A4 Projektbeschreibung

| | | | | |
|--------------------------|--|--|--------|--------|
| 01.06 | Gleisanlagen | Errichtung W4 als Schutzweiche | 19,095 | 19,095 |
| 01.07 | Gleisanlagen | Errichtung W32 als Schutzweiche | 19,610 | 19,610 |
| 01.08 | Gleisanlagen | Errichtung W58 als Schutzweiche | 20,080 | 20,080 |
| 01.09 | Ausziehgleis | Berücksichtigung eines Ausziehgleises (Gleis 4b) am Ostkopf | 20,100 | 20,409 |
| 01.10 | Gleisanlagen | Errichtung Weiche 2G | 22,474 | 22,474 |
| 01.11 | Gleisanlagen | Errichtung W8 als Schutzweiche | 26,740 | 26,740 |
| 01.12 | Gleisanlagen | Errichtung W50 als Schutzweiche | 27,480 | 27,480 |
| 01.13 | Gleisanlagen | Errichtung W52 als Schutzweiche | 27,780 | 27,780 |
| 01.14 | AB Ecoplus Marchegg | Optimierung der Trasse | 34,580 | 34,815 |
| 01.15 | Bf. Marchegg | Nordkopf: Verschiebung Gleis 3 (=Verlängerung Streckengleis von/nach Gänserndorf) um 80 cm nach Norden zur Unterbringung einer OL-Mastgasse | 34,300 | 34,700 |
| 01.16 | Bf. Marchegg | Nordkopf: Änderung Weichenkonfiguration und -geschwindigkeiten (Tausch 500/1200) gem. Änderung Projektspezifikation | 34,500 | 35,100 |
| Lärmschutzwände | | | | |
| 01.3a | Lärmschutzwände Abstand zur Gleisachse | Abstand mind. 4,30 m zur Gleisachse | 5,666 | 32,530 |
| 01.3*) | Lärmschutzwand | Änderung der Höhe durch Bescheidauflage | 5,666 | 5,691 |
| | | | 5,691 | 5,741 |
| | | | 5,741 | 6,194 |
| | | | 6,194 | 6,219 |
| | | | 6,219 | 6,241 |
| | | | 14,529 | 14,619 |
| | | | 19,525 | 19,580 |
| | | | 19,605 | 19,625 |
| | | | 32,23 | 32,280 |
| | | | 32,480 | 32,530 |
| 01.4*) | Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf - Weiche 55 | Statt EW200-1:9 befahrbar mit 40 km/h nun EW500-1:9 befahrbar mit 60 km/h | 20,030 | - |
| Geländeauffüllung | | | | |
| 01.d1 | Geländeauffüllung | Geländeauffüllung links der Bahn | 7,150 | 7,650 |
| 01.d2 | Geländeauffüllung | Geländeauffüllung links der Bahn | 17,175 | 17,450 |
| 01.d3 | Geländeauffüllung | Geländeauffüllung links der Bahn | 17,600 | 17,850 |
| | | | | |

**) Nummernwiederholung; Inhalte unterschiedlich – Es wurde die Nummerierung der Einreichunterlagen unverändert übernommen.*

01a. Eisenbahnkreuzungen

| 01a. Eisenbahnkreuzungen | | | | |
|---------------------------------|---------------------|---|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 01a.01 | Eisenbahnkreuzungen | Ersatzlose Auflassung der EK „Cassinonestraße“ km 5,734 (Bestands-km 5,701) anstatt Erneuerung EK | 5,734 | 5,734 |
| 01a.02 | Eisenbahnkreuzungen | EK „Telephonweg“ wird gem. EK-Bescheid zweigleisig gesichert | 6,407 | 6,407 |
| 01a.03 | Eisenbahnkreuzungen | EK „Schafflerhofstraße“ wird gem. EK-Bescheid zweigleisig gesichert | 7,117 | 7,117 |
| 01a.04 | Eisenbahnkreuzungen | Ersatzlose Auflassung der EK „Grenzweg“ km 8,130 (Bestands-km 8,114) anstatt Erneuerung EK | 8,130 | 8,130 |
| 01a.05 | Eisenbahnkreuzungen | Ersatzlose Auflassung der EK km 12,786 (Bestands-km 12,762) anstatt Erneuerung EK | 12,786 | 12,786 |
| | | | | |

01b. ENTFÄLLT

01c. Signal-, Fernmelde- u. Elektrobetriebstechnik

| 01c. SFE | | | | |
|-----------------|--------------------|--|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 01c.01 | Kabelwege | Adaptierung Kabelwege Anpassung der Kabelwege aufgrund SFE-Detailplanung (Ausschreibungs- bzw. Ausführungsplanung) | 5,526 | 18,782 |
| | | | | |

02. Entwässerung

| 02. Entwässerung | | | | |
|-------------------------|-----------------------------|---|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 02.01 | Versickerungsbecken | Anpassung an das RW ÖBB 09.04 (Böschungsneigung 2:3), keine Änderung des Volumens; betrifft W7 und W8 | 7,060 | 8,086 |
| 02.02 | Versickerungsbecken N1 & N2 | Zusammenfassen der beiden Becken und Neusituierung l.d.B. mit Rohrdurchlass | 9,730 | 9,900 |
| 02.03 | Versickerungsbecken N18 | Neusituierung r.d.B. | 18,230 | 18,260 |
| 02.04 | Versickerungsbecken N19 | Neusituierung des Beckens | 18,950 | 18,955 |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
A4 Projektbeschreibung

| | | | | |
|--------------|--|--|--------------------------|--------|
| | | I.d.B., neuer Aufbau als Vererdungsbecken | | |
| 02.05 | Versickerungsbecken N20 | Neusituierung des Beckens r.d.B. | 19,351 | 19,420 |
| 02.06 | Grabenmauer Glinzendorf | Errichtungsbereich | 14,537 | 14,606 |
| 02.07 | Grabenmauer | Errichtung Grabenm. r.d.B. | 21,488 | 21,545 |
| 02.08 | Grabenmauer | Errichtung Grabenm. I.d.B. | 21,509 | 21,569 |
| 02.09 | Versickerungsbecken N26 & N27 | Zusammenfassen der beiden Becken und Neusituierung I.d.B. mit Rohrdurchlass | 23,425 bzw. 22,400 | 22,630 |
| 02.10 | Grabenmauer | Errichtung Grabenm. I.d.B. | 23,683 | 23,824 |
| 02.11 | Grabenmauer | Errichtung Grabenm. r.d.B. | 23,640 | 23,840 |
| 02.12 | Grabenmauer | Errichtung Grabenm. r.d.B. | 34,300 | 34,630 |
| 02.13 | Versickerungsbecken N24 & N25 | Zusammenfassen der beiden Becken und Neusituierung als Becken N25 r.d.B. mit Rohrdurchlass | 21,160 | 21,200 |
| 02.14 | Versickerungsbecken N22 & N23 | Neusituierung der Becken | 20,560 | 20,606 |
| 02.15 | Versickerungsbecken N28 | Neusituierung des Beckens | 22,840 | 22,850 |
| 02.16 | Versickerungsbecken N29 & N30 | Neusituierung der Becken | 23,425 | 23,500 |
| 02.17 | Versickerungsbecken N31 | Anpassung der Geometrie und Neusituierung des Beckens | 26,215 | 26,225 |
| 02.18 | Versickerungsbecken N34 | Neusituierung des Beckens | 27,990 | 27,990 |
| 02.19 | Versickerungsmulden (Entwässerungsabschnitt N38) | Verbindung der Versickerungsmulden | 29,070 | 29,070 |
| 02.20 | Versickerungsbecken N3 | Neusituierung des Beckens | 10,353 | 10,353 |
| | | | | |

03. Straßenbau

| 03. Straßenbau | | | | |
|-----------------------|-----------------------|---|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 03.01 | P&R Anlage | Errichtung der P&R-Anlage Nord im Bahnhof Raasdorf | 10,300 | 10,300 |
| 03.02 | ENTFÄLLT | | - | - |
| 03.03 | P&R Anlage | Erweiterung einer P&R-Anlage im Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf Nord und Süd | 19,500 | 19,500 |
| 03.04 | P&R Anlage | Errichtung einer P&R-Anlage in der Haltestelle Untersiebenbrunn | 22,800 | 22,800 |
| 03.05 | P&R Anlage | Errichtung einer P&R-Anlage im Bahnhof Schönfeld-Lasseo | 27,100 | 27,100 |
| 03.06 | P&R Anlage | Vorzeitige Umsetzung der Haltestelle Breitensee | 32,445 | 32,445 |
| 03.07 | ENTFÄLLT | | - | - |
| 03.08 | ENTFÄLLT | | - | - |
| 03.09 | Anpassung Wegeföhrung | Verlegung des Beckens N19 | 18,980 | 19,950 |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
A4 Projektbeschreibung

| | | | |
|--------------|---------------------------------------|---|--------|
| 03.10 | ENTFÄLLT | - | - |
| 03.11 | ENTFÄLLT | - | - |
| 03.12 | Entfall Weg 10c (KG Schönfeld-Lassee) | - | 25,080 |
| | | | 25,820 |
| | | | |

04. Haltestellen

| 04. Haltestellen | | | | |
|-------------------------|--|--|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 04.01 | Bahnsteigdach Raasdorf | Optimierung Bahnsteigdach | 10,260 | 10,260 |
| 04.02 | Hst Glinzendorf | Entfall der Rampenanlage | 14,668 | 14,668 |
| 04.03 | Bahnsteigdach Glinzendorf | Optimierung Bahnsteigdach | 14,668 | 14,668 |
| 04.04 | Hst Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Entfall der Rampenanlage | 19,544 | 19,544 |
| 04.05 | Hst Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Formatänderung Bahnsteigpflasterung | 19,544 | 19,544 |
| 04.06 | Bstgdach Untersiebenbrunn | Optimierung Bahnsteigdach und Entfall der Rampenanlage | 22,716 | 22,716 |
| 04.07 | Bstgdach Schönfeld-Lassee | Optimierung Bahnsteigdach | 27,150 | 27,150 |
| 04.08 | Hst Breitensee | Entfall der Rampenanlage | 32,403 | 32,403 |
| 04.09 | ENTFÄLLT | | - | - |
| 04.10 | Aufzugsanlage Raasdorf | Einbau von einem Aufzug und Triebwerksraum auf Bahnsteigebene | 10,260 | 10,260 |
| 04.11 | Aufzugsanlage Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Einbau von zwei Aufzügen und Triebwerksräumen auf Bahnsteigebene | 19,500 | 19,500 |
| 04.12 | Aufzugsanlage Schönfeld-Lassee | Einbau von einem Aufzug und Triebwerksraum auf Bahnsteigebene | 27,150 | 27,150 |
| | | | | |

05. Technikgebäude

| 05. Technikgebäude | | | | |
|---------------------------|---|---|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 05.01 | Schalthäuser und Technikgebäude | Ergänzung von Klimageräten | 10,030 | 34,946 |
| 05.02 | Schaltheus 1 Raasdorf | Neue Lage l.d.B. | 10,030 | 10,023 |
| 05.03 | Technikgebäude Raasdorf | Neue Lage l.d.B., Errichtung Blitzschutz | 10,268 | 10,232 |
| 05.04 | Schaltheus 2 Raasdorf | neue Lage l.d.B., Schaltheus bestehend aus 4 Räumen (inkl. Traforaum) | 11,104 | 11,054 |
| 05.05 | Schaltheus Glinzendorf | Neue Lage l.d.B. | 14,729 | 14,694 |
| 05.06 | Schaltheus 1 Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Schaltheus bestehend aus 4 Räumen (inkl. Traforaum) | 19,157 | 19,157 |
| 05.07 | Technikgebäude Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Errichtung Blitzschutz | 19,633 | 19,637 |
| 05.08 | Schaltheus 2 Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Schaltheus bestehend aus 4 Räumen (inkl. Traforaum) | 20,176 | 20,169 |
| 05.09 | Schaltheus Untersiebenbrunn | Neue Lage r.d.B. | 22,786 | 22,765 |
| 05.10 | Technikgebäude | Schaltheus bestehend aus 4 | 27,215 | 27,210 |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
A4 Projektbeschreibung

| | | | | |
|--------------|-------------------------------------|--|--------|--------|
| | Schönfeld-Lasse | Räumen (inkl. Traforaum) | | |
| 05.11 | Schaltheus Breitensee | Schachtkeller entfällt | 32,450 | 32,450 |
| 05.12 | Technikgebäude Marchegg | Schaltheus bestehend aus 5 Räumen (inkl. Traforaum) | 34,946 | 34,946 |
| 05.13 | Technikgebäude Zuglaufcheckpoint | Neuerrichtung Technikgebäude | 33,010 | 33,010 |
| | | | | |

06. Betrieblich bedingte Änderungen

| 06. betrieblich bedingte Änderungen | | | | |
|--|--------------------|--|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 06.01 | Oberleitungsanlage | Typ 1.3 auf 2.1 auf den durchgehenden Hauptgleisen | 5,450 | 33,000 |
| 06.02 | Oberleitungsanlage | Schaltposten statt Streckentrennung im Bahnhof Stadlau | 0,271 | 0,271 |
| 06.03 | Signalanlagen | Änderung der Standorte | 5,450 | 33,000 |
| 06.04 | Zuglaufcheckpoint | Errichtung eines Zuglaufcheckpoints | 32,956 | 32,956 |
| | | | | |

07. ENTFÄLLT

08. Konstruktiver Ingenieurbau

| 08. Konstruktiver Ingenieurbau | | | | |
|---------------------------------------|--|---|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 08.01 | Obj. SM11 Überführung L3019 (Raasdorf) | Schleppplatte und Brückenentwässerung | 9,071 | 9,071 |
| 08.02 | Obj. SM12 - Überführung L5 (Raasdorf) | Entfall wegen Zusammenlegung N1+N2 | 9,700 | 9,700 |
| 08.03 | Obj. SM13 - Personendurchgang Bahnhof Raasdorf | Dynamik, Zusätzlicher Raum für 50Hz und Telematik | 10,368 | 10,368 |
| 08.04 | Obj. SM14 - Überführung L11 (Raasdorf) | Neusituierung des Weges und Entfall Anbindung an Landesstraße entfallen | 11,000 | 11,000 |
| 08.05 | Obj. SM15 - Unterführung L3010 (Glinzendorf) | Randbalken und Dynamik Änderung der Zugänge | 14,650 | 14,650 |
| 08.06 | Obj. SM16 - Überführung L6 (Leopoldsdorf) | Neue Lage und Anordnung Tragwerk, Anprallschutz, Begleitwege | 16,396 | 16,309 |
| 08.07 | Obj. SM17 - Unterführung Geh- und Radwegunterführung Marchfeldkanalradweg (Leopoldsdorf) | Randbalken und Dynamik | 17,117 | 17,117 |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
A4 Projektbeschreibung

| | | | | |
|--------------|---|--|--------|--------|
| 08.08 | Obj. SM18 - Eisenbahnbrücke Rußbachbrücke (Leopoldsdorf und Siebenbrunn) | Randbalken und Dynamik und Fundierung mit Duktilen Pfählen | 17,880 | 17,880 |
| 08.09 | ENTFÄLLT | | - | - |
| 08.10 | Obj. SM20 - Unterführung Fuß- und Radweg - Personendurchgang Ost Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Die Unterführung wird Richtung Bahnsteigende verschoben, um von Seite Leopoldsdorf einen Zugang (nicht barrierefrei) zu den Bahnsteigen zu ermöglichen | 19,185 | 19,380 |
| 08.11 | Obj. SM21 - Personendurchgang West Siebenbrunn-Leopoldsdorf | neue Lage und zusätzlicher Raum für 50Hz und Telematik Dynamik | 19,544 | 19,549 |
| 08.12 | Obj. SM22 - ÜF Gemeindestraße (Untersiebenbrunn) | Verbreiterung der Straßen- bzw. Brückenbreite auf 7,50 m | 21,535 | 21,535 |
| 08.13 | Obj. SM23 - Unterführung L3021 (Untersiebenbrunn) | Baugrubenumschließung, Brückenquerschnitte, Länge des Wannengebäudes und Dynamik | 22,709 | 22,709 |
| 08.14 | Obj. SM25 - Eisenbahnbrücke Stempfelbachbrücke (Untersiebenbrunn) | Entwurfsgeschwindigkeit 200 km/h, Fundierung mit Kleinbohrpfählen, Entfall Hilfsbrücke | 23,628 | 23,628 |
| 08.15 | Obj. SM50 - Straßenbrücke Stempfelbachbrücke (Untersiebenbrunn) | Mikropfähle anstatt Bohrpfähle | 23,628 | 23,628 |
| 08.16 | Obj. SM28 - Unterführung Gemeindestraße (Schönfeld) | Randbalken und Dynamik | 26,391 | 26,411 |
| 08.17 | Obj. SM29 - Personendurchgang Bf. Schönfeld-Lasse | Zusätzlicher Raum für 50Hz und Telematik Verlängerung des Personendurchgangs und Dynamik | 27,114 | 27,114 |
| 08.18 | Obj. SM30-Unterführung L4 (Lasse) | Randbalken und Dynamik | 37,635 | 37,635 |
| 08.19 | Obj. SM31 - Überführung Gemeindestraße (Lasse) | Entfall der Straße und Brücke | 29,070 | 29,070 |
| 08.20 | Obj. SM33 - Personendurchgang Haltestelle Breitensee | Verlängerung des Personendurchgangs und Dynamik Änderung der Zugänge | 32,403 | 32,403 |
| 08.21 | Obj. SM34 - Unterführung Gemeindestraße (Breitensee) | Randbalken und Dynamik | 32,596 | 32,596 |
| 08.22 | ENTFÄLLT | | - | - |
| | | | | |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
A4 Projektbeschreibung

A4.1.2 Änderungsliste inkl. Zuteilung zu den relevanten Fachgebieten

Die Planungsabweichungen (Änderungen) wurden in den fachlich relevanten Fachgebieten beurteilt.

Anmerkung:

*Zur besseren Übersichtlichkeit bzw. Zuordenbarkeit der im gegenständlichen Gutachten angeführten Abweichungen zum Bescheid vom 22. August 2014 (GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014) bzw. den entsprechenden Bauentwurf, wurden die Nummerierung, die Betitelungen der Abweichungen, die Beschreibungen als auch die Nomenklatur des Einreichoperates zur 2. **Änderungseinreichung 2019** unverändert ins gegenständlichen Gutachten übernommen.*

Die Abweichungen wurden in folgenden Fachgebieten beurteilt:

| Änd.-Nr. | Anlagenteil | Änderung | EBBT | KI | HB | EBB | SFE | GEO | WBT | OFS |
|-----------------------|---------------------------------|---|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 01. Bahntrasse | | | | | | | | | | |
| 01.00a | Gleisanlagen 200 km/h | Trassierung, Schutzweichen, Weichen mit beweglichen Herzen auf den durchgehenden Hauptgleisen, Unterbau, Errichtung von Schutzweichen, Errichtung Steinsatz und Adaptierung der Kabelwege | | | | | | | | |
| 01.00b | Regelquerschnitte Freie Strecke | Regelwerk ÖBB 01.05 - Streckenquerschnitte (OL-Mastgasse außen, Kabeltrasse innen); abschnittsweise Änderung Planumsbreite | | | | | | | | |
| 01.01 | Gleisanlagen | Errichtung W2 als Schutzweiche | | | | | | | | |
| 01.02a | Gleisanlagen | geänderte Weichenverbindung W3 und W4 | | | | | | | | |
| 01.03 | Gleisanlagen | Errichtung W7 als Schutzweiche | | | | | | | | |
| 01.04 | Gleisanlagen | Errichtung W53 als Schutzweiche | | | | | | | | |
| 01.02b | Gleisanlagen | geänderte Weichenverbindung W57 und W58 | | | | | | | | |
| 01.05 | Gleisanlagen | Errichtung W59 als Schutzweiche | | | | | | | | |
| 01.06 | Gleisanlagen | Errichtung W4 als Schutzweiche | | | | | | | | |
| 01.07 | Gleisanlagen | Errichtung W32 als Schutzweiche | | | | | | | | |
| 01.08 | Gleisanlagen | Errichtung W58 als Schutzweiche | | | | | | | | |
| 01.09 | Ausziehgleis | Berücksichtigung eines Ausziehgleises (Gleis 4b) am Ostkopf | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|---------------------------------|--|---|--|--|--|--|--|--|--|
| 01.10 | Gleisanlagen | Errichtung Weiche 2G | | | | | | | |
| 01.11 | Gleisanlagen | Errichtung W8 als Schutzweiche | | | | | | | |
| 01.12 | Gleisanlagen | Errichtung W50 als Schutzweiche | | | | | | | |
| 01.13 | Gleisanlagen | Errichtung W52 als Schutzweiche | | | | | | | |
| 01.14 | AB Ecoplus Marchegg | Optimierung der Trasse | | | | | | | |
| 01.15 | Bf. Marchegg | Nordkopf: Verschiebung Gleis 3 (=Verlängerung Streckengleis von/nach Gänserndorf) um 80 cm nach Norden zur Unterbringung einer OL-Mastgasse | | | | | | | |
| 01.16 | Bf. Marchegg | Nordkopf: Änderung Weichenkonfiguration und -geschwindigkeiten (Tausch 500/1200) gem. Änderung Projektspezifikation | | | | | | | |
| Lärmschutzwände | | | | | | | | | |
| 01.3a | Lärmschutzwände Abstand zur Gleisachse | Abstand mind. 4,30 m zur Gleisachse | | | | | | | |
| 01.3*) | Lärmschutzwand | Änderung der Höhe durch Bescheidauflage | | | | | | | |
| 01.4*) | Bahnhof Siebenbrunn- Leopoldsdorf - Weiche 55 | Statt EW200-1:9 befahrbar mit 40 km/h nun EW500-1:9 befahrbar mit 60 km/h | | | | | | | |
| Geländeauffüllung | | | | | | | | | |
| 01.d1 | Geländeauffüllung | Geländeauffüllung links der Bahn | | | | | | | |
| 01.d2 | Geländeauffüllung | Geländeauffüllung links der Bahn | | | | | | | |
| 01.d3 | Geländeauffüllung | Geländeauffüllung links der Bahn | | | | | | | |
| 01a. Eisenbahnkreuzungen | | | | | | | | | |
| 01a.01 | Eisenbahnkreuzungen | Ersatzlose Auflassung der EK „Cassinonestraße“ km 5,734 (Bestands-km 5,701) anstatt Erneuerung EK | | | | | | | |
| 01a.02 | Eisenbahnkreuzungen | EK „Telephonweg“ wird gem. EK- Bescheid zweigleisig gesichert | | | | | | | |
| 01a.03 | Eisenbahnkreuzungen | EK „Schafflerhofstraße“ wird gem. EK-Bescheid zweigleisig gesichert | | | | | | | |
| 01a.04 | Eisenbahnkreuzungen | Ersatzlose Auflassung der EK „Grenzweg“ km 8,130 (Bestands-km 8,114) anstatt Erneuerung EK | | | | | | | |
| 01a.05 | Eisenbahnkreuzungen | Ersatzlose Auflassung der EK km 12,786 (Bestands-km 12,762) anstatt Erneuerung EK | | | | | | | |
| 01b. ENTFÄLLT | | | | | | | | | |
| 01c. SFE | | | | | | | | | |
| 01c.01 | Kabelwege | Adaptierung Kabelwege Anpassung der Kabelwege aufgrund SFE-Detailplanung (Ausschreibungs- bzw. Ausführungsplanung) | | | | | | | |
| 02. Entwässerung | | | | | | | | | |
| 02.01 | Versickerungsbecken | Anpassung an das RW ÖBB 09.04 (Böschungsnegung 2:3), keine Änderung des Volumens; betrifft W7 und W8 | | | | | | | |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
A4 Projektbeschreibung

| 04. Haltestellen | | | | | | | | | |
|--|---|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 04.01 | Bahnsteigdach Raasdorf | Optimierung Bahnsteigdach | | | | | | | |
| 04.02 | Hst Glinzendorf | Entfall der Rampenanlage | | | | | | | |
| 04.03 | Bahnsteigdach Glinzendorf | Optimierung Bahnsteigdach | | | | | | | |
| 04.04 | Hst Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Entfall der Rampenanlage | | | | | | | |
| 04.05 | Hst Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Formatänderung Bahnsteigpflasterung | | | | | | | |
| 04.06 | Bstgdach Untersiebenbrunn | Optimierung Bahnsteigdach und Entfall der Rampenanlage | | | | | | | |
| 04.07 | Bstgdach Schönfeld-Lassee | Optimierung Bahnsteigdach | | | | | | | |
| 04.08 | Hst Breitensee | Entfall der Rampenanlage | | | | | | | |
| 04.09 | ENTFÄLLT | | | | | | | | |
| 04.10 | Aufzugsanlage Raasdorf | Einbau von einem Aufzug und Triebwerksraum auf Bahnsteigebene | | | | | | | |
| 04.11 | Aufzugsanlage Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Einbau von zwei Aufzügen und Triebwerksräumen auf Bahnsteigebene | | | | | | | |
| 04.12 | Aufzugsanlage Schönfeld-Lassee | Einbau von einem Aufzug und Triebwerksraum auf Bahnsteigebene | | | | | | | |
| 05. Technikgebäude | | | | | | | | | |
| 05.01 | Schalhäuser und Technikgebäude | Ergänzung von Klimageräten | | | | | | | |
| 05.02 | Schalhaus 1 Raasdorf | Neue Lage l.d.B. | | | | | | | |
| 05.03 | Technikgebäude Raasdorf | Neue Lage l.d.B., Errichtung Blitzschutz | | | | | | | |
| 05.04 | Schalhaus 2 Raasdorf | neue Lage l.d.B., Schalhaus bestehend aus 4 Räumen (inkl. Traforaum) | | | | | | | |
| 05.05 | Schalhaus Glinzendorf | Neue Lage l.d.B. | | | | | | | |
| 05.06 | Schalhaus 1 Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Schalhaus bestehend aus 4 Räumen (inkl. Traforaum) | | | | | | | |
| 05.07 | Technikgebäude Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Errichtung Blitzschutz | | | | | | | |
| 05.08 | Schalhaus 2 Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Schalhaus bestehend aus 4 Räumen (inkl. Traforaum) | | | | | | | |
| 05.09 | Schalhaus Untersiebenbrunn | Neue Lage r.d.B. | | | | | | | |
| 05.10 | Technikgebäude Schönfeld-Lassee | Schalhaus bestehend aus 4 Räumen (inkl. Traforaum) | | | | | | | |
| 05.11 | Schalhaus Breitensee | Schachtkeller entfällt | | | | | | | |
| 05.12 | Technikgebäude Marchegg | Schalhaus bestehend aus 5 Räumen (inkl. Traforaum) | | | | | | | |
| 05.13 | Technikgebäude Zuglaufcheckpoint | Neuerrichtung Technikgebäude | | | | | | | |
| 06. betrieblich bedingte Änderungen | | | | | | | | | |
| 06.01 | Oberleitungsanlage | Typ 1.3 auf 2.1 auf den durchgehenden Hauptgleisen | | | | | | | |
| 06.02 | Oberleitungsanlage | Schaltposten statt Streckentrennung im Bahnhof Stadlau | | | | | | | |
| 06.03 | Signalanlagen | Änderung der Standorte | | | | | | | |
| 06.04 | Zuglaufcheckpoint | Errichtung eines Zuglaufcheckpoints | | | | | | | |

| 07. ENTFÄLLT | | | | | | | | | | |
|--------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 08. Konstruktiver Ingenieurbau | | | | | | | | | | |
| 08.01 | Obj. SM11 Überführung L3019 (Raasdorf) | Schleppplatte und Brückenentwässerung | | | | | | | | |
| 08.02 | Obj. SM12 - Überführung L5 (Raasdorf) | Entfall wegen Zusammenlegung N1+N2 | | | | | | | | |
| 08.03 | Obj. SM13 - Personendurchgang Bahnhof Raasdorf | Dynamik, Zusätzlicher Raum für 50Hz und Telematik | | | | | | | | |
| 08.04 | Obj. SM14 - Überführung L11 (Raasdorf) | Neusituierung des Weges und Entfall Anbindung an Landesstraße entfallen | | | | | | | | |
| 08.05 | Obj. SM15 - Unterführung L3010 (Glinzendorf) | Randbalken und Dynamik Änderung der Zugänge | | | | | | | | |
| 08.06 | Obj. SM16 - Überführung L6 (Leopoldsdorf) | Neue Lage und Anordnung Tragwerk, Anprallschutz, Begleitwege | | | | | | | | |
| 08.07 | Obj. SM17 - Unterführung Geh- und Radwegunterführung Marchfeldkanalradweg (Leopoldsdorf) | Randbalken und Dynamik | | | | | | | | |
| 08.08 | Obj. SM18 - Eisenbahnbrücke Rußbachbrücke (Leopoldsdorf und Siebenbrunn) | Randbalken und Dynamik und Fundierung mit Duktilen Pfählen | | | | | | | | |
| 08.09 | ENTFÄLLT | | | | | | | | | |
| 08.10 | Obj. SM20 - Unterführung Fuß- und Radweg - Personendurchgang Ost Bahnhof Siebenbrunn- Leopoldsdorf | Die Unterführung wird Richtung Bahnsteigende verschoben, um von Seite Leopoldsdorf einen Zugang (nicht barrierefrei) zu den Bahnsteigen zu ermöglichen | | | | | | | | |
| 08.11 | Obj. SM21 - Personendurchgang West Siebenbrunn- Leopoldsdorf | neue Lage und zusätzlicher Raum für 50Hz und Telematik Dynamik | | | | | | | | |
| 08.12 | Obj. SM22 - ÜF Gemeindestraße (Untersiebenbrunn) | Verbreiterung der Straßen- bzw. Brückenbreite auf 7,50 m | | | | | | | | |
| 08.13 | Obj. SM23 - Unterführung L3021 (Untersiebenbrunn) | Baugrubenumschließung, Brückenquerschnitte, Länge des Wannenbauwerks und Dynamik | | | | | | | | |
| 08.14 | Obj. SM25 - Eisenbahnbrücke Stempfelbachbrücke (Untersiebenbrunn) | Entwurfsgeschwindigkeit 200 km/h, Fundierung mit Kleinbohrpfählen, Entfall Hilfsbrücke | | | | | | | | |
| 08.15 | Obj. SM50 - Straßenbrücke Stempfelbachbrücke (Untersiebenbrunn) | Mikropfähle anstatt Bohrpfähle | | | | | | | | |
| 08.16 | Obj. SM28 - Unterführung Gemeindestraße (Schönfeld) | Randbalken und Dynamik | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|-------|---|---|--|--|--|--|--|--|--|--|
| 08.17 | Obj. SM29 - Personendurchgang Bf. Schönfeld-Lassee | Zusätzlicher Raum für 50Hz und Telematik Verlängerung des Personendurchgangs und Dynamik | | | | | | | | |
| 08.18 | Obj. SM30- Unterführung L4 (Lassee) | Randbalken und Dynamik | | | | | | | | |
| 08.19 | Obj. SM31 - Überführung Gemeindestraße (Lassee) | Entfall der Straße und Brücke | | | | | | | | |
| 08.20 | Obj. SM33 - Personendurchgang Haltestelle Breitensee | Verlängerung des Personendurchgangs und Dynamikänderung der Zugänge | | | | | | | | |
| 08.21 | Obj. SM34 - Unterführung Gemeindestraße (Breitensee) | Randbalken und Dynamik | | | | | | | | |
| 08.22 | ENTFÄLLT | | | | | | | | | |

**) Nummernwiederholung; Inhalte unterschiedlich – Es wurde die Nummerierung der Einreichunterlagen unverändert übernommen.*

AGENDA:

| Fachgebiet | Sachverständiger | Fachgebiet | Sachverständiger |
|-------------|------------------|--|---|
| EBBT | 1 | Eisenbahnbautechnik | DI Volker HAVELEC |
| KI | 2 | Konstruktiver Ingenieurbau | DI Erwin PANI |
| HB | 3 | Hochbau | DI Katharina TAUMBERGER |
| EBB | 4 | Eisenbahnbetrieb | DI Dr. Dieter PICHLER |
| SFE | 5 | Signal-, Fernmelde und Elektrobetriebstechnik & Oberleitung | DI Peter EILENBERGER Ing. DI Josef ZMARITSCH |
| GEO | 6 | Geotechnik | Priv.Do. DI Dr. Fritz KOPF |
| WBT | 7 | Wasserbautechnik | DI Dr. Birgit STRENN |
| OFS | 8 | Oberfläche (Straße) | DI Katharina HORVATH Ing. Gerhard NESTLER |

B BEFUND

B1 Eisenbahnbautechnik

B1.1 Änderungen

Folgende Änderungen sind für das Fachgebiet **Eisenbahnbautechnik** relevant:

| 01. Bahntrasse | | | | |
|-----------------------|---------------------------------|---|---------------|--------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 01.00a | Gleisanlagen 200 km/h | Trassierung, Schutzweichen, Weichen mit beweglichen Herzen auf den durchgehenden Hauptgleisen, Unterbau, Errichtung von Schutzweichen, Errichtung Steinsatz und Adaptierung der Kabelwege | 5,450 | 33,000 |
| 01.00b | Regelquerschnitte Freie Strecke | Regelwerk ÖBB 01.05 - Streckenquerschnitte (OL-Mastgasse außen, Kabeltrasse innen); abschnittsweise Änderung Planumsbreite | 5,300 | 37,900 |
| 01.01 | Gleisanlagen | Errichtung W2 als Schutzweiche | 9,502 | 9,502 |
| 01.02a | Gleisanlagen | geänderte Weichenverbindung W3 und W4 | 9,179 | 9,509 |
| 01.03 | Gleisanlagen | Errichtung W7 als Schutzweiche | 10,121 | 10,121 |
| 01.04 | Gleisanlagen | Errichtung W53 als Schutzweiche | 10,888 | 10,888 |
| 01.02b | Gleisanlagen | geänderte Weichenverbindung W57 und W58 | 11,194 | 11,346 |
| 01.05 | Gleisanlagen | Errichtung W59 als Schutzweiche | 11,556 | 11,556 |
| 01.06 | Gleisanlagen | Errichtung W4 als Schutzweiche | 19,095 | 19,095 |
| 01.07 | Gleisanlagen | Errichtung W32 als Schutzweiche | 19,610 | 19,610 |
| 01.08 | Gleisanlagen | Errichtung W58 als Schutzweiche | 20,080 | 20,080 |
| 01.09 | Ausziehgleis | Berücksichtigung eines Ausziehgleises (Gleis 4b) am Ostkopf | 20,100 | 20,409 |
| 01.10 | Gleisanlagen | Errichtung Weiche 2G | 22,474 | 22,474 |
| 01.11 | Gleisanlagen | Errichtung W8 als Schutzweiche | 26,740 | 26,740 |
| 01.12 | Gleisanlagen | Errichtung W50 als Schutzweiche | 27,480 | 27,480 |
| 01.13 | Gleisanlagen | Errichtung W52 als Schutzweiche | 27,780 | 27,780 |
| 01.14 | AB Ecoplus Marchegg | Optimierung der Trasse | 34,580 | 34,815 |
| 01.15 | Bf Marchegg | Nordkopf: Verschiebung Gleis 3 (=Verlängerung Streckengleis von/nach Gänserndorf) | 34,300 | 34,700 |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B1 – Eisenbahnbautechnik

| | | | | |
|------------------------|--|---|--------|--------|
| | | um 80 cm nach Norden zur Unterbringung einer OL-Mastgasse | | |
| 01.16 | Bf Marchegg | Nordkopf: Änderung Weichenkonfiguration und -geschwindigkeiten (Tausch 500/1200) gem. Änderung Projektspezifikation | 34,500 | 35,100 |
| Lärmschutzwände | | | | |
| 01.3a | Lärmschutzwände Abstand zur Gleisachse | Abstand mind. 4,30 m zur Gleisachse | 5,666 | 32,530 |
| 01.3 *) | Lärmschutzwand | Änderung der Höhe durch Bescheidauflage | 5,666 | 5,691 |
| | | | 5,691 | 5,741 |
| | | | 5,741 | 6,194 |
| | | | 6,194 | 6,219 |
| | | | 6,219 | 6,241 |
| | | | 14,529 | 14,619 |
| | | | 19,525 | 19,580 |
| | | | 19,605 | 19,625 |
| 01.4 *) | Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf - Weiche 55 | Statt EW200-1:9 befahrbar mit 40 km/h nun EW500-1:9 befahrbar mit 60 km/h | 20,030 | - |

**) Nummernwiederholung; Inhalte unterschiedlich – Es wurde die Nummerierung der Einreichunterlagen unverändert übernommen.*

| 01c. SFE | | | | |
|-----------------|--------------------|--|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 01c.01 | Kabelwege | Adaptierung Kabelwege Anpassung der Kabelwege aufgrund SFE-Detailplanung (Ausschreibungs- bzw. Ausführungsplanung) | 5,526 | 18,782 |

| 01a. Eisenbahnkreuzungen | | | | |
|---------------------------------|---------------------|---|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 01a.01 | Eisenbahnkreuzungen | Ersatzlose Auflassung der EK „Cassinonestraße“ km 5,734 (Bestands-km 5,701) anstatt Erneuerung EK | 5,734 | 5,734 |
| 01a.02 | Eisenbahnkreuzungen | EK „Telephonweg“ wird gem. EK-Bescheid zweigleisig gesichert | 6,407 | 6,407 |
| 01a.03 | Eisenbahnkreuzungen | EK „Schafflerhofstraße“ wird gem. EK-Bescheid zweigleisig gesichert | 7,117 | 7,117 |
| 01a.04 | Eisenbahnkreuzungen | Ersatzlose Auflassung der EK „Grenzweg“ km 8,130 (Bestands-km 8,114) anstatt Erneuerung EK | 8,130 | 8,130 |
| 01a.05 | Eisenbahnkreuzungen | Ersatzlose Auflassung der EK km 12,786 (Bestands-km 12,762) anstatt Erneuerung EK | 12,786 | 12,786 |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B1 – Eisenbahnbautechnik

| 02. Entwässerung | | | | |
|-------------------------|--------------------|----------------------------|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 02.07 | Grabenmauer | Errichtung Grabenm. r.d.B. | 21,484 | 21,545 |
| 02.08 | Grabenmauer | Errichtung Grabenm. l.d.B. | 21,509 | 21,569 |
| 02.10 | Grabenmauer | Errichtung Grabenm. l.d.B. | 23,683 | 23,824 |
| 02.11 | Grabenmauer | Errichtung Grabenm. r.d.B. | 23,640 | 23,840 |
| 02.12 | Grabenmauer | Errichtung Grabenm. r.d.B. | 34,300 | 34,630 |

| 04. Haltestellen | | | | |
|-------------------------|---------------------------|--|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 04.01 | Bahnsteigdach Raasdorf | Optimierung Bahnsteigdach | 10,260 | 10,260 |
| 04.03 | Bahnsteigdach Glinzendorf | Optimierung Bahnsteigdach | 14,668 | 14,668 |
| 04.06 | Bstgdach Untersiebenbrunn | Optimierung Bahnsteigdach und Entfall der Rampenanlage | 22,716 | 22,716 |
| 04.07 | Bstgdach Schönfeld-Lasseo | Optimierung Bahnsteigdach | 27,150 | 27,150 |

| 08. Konstruktiver Ingenieurbau | | | | |
|---------------------------------------|--|--|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 08.05 | Obj. SM15 - Unterführung L3010 (Glinzendorf) | Randbalken und Dynamik Änderung der Zugänge | 14,650 | 14,650 |
| 08.06 | Obj. SM16 - Überführung L6 (Leopoldsdorf) | Neue Lage und Anordnung Tragwerk, Anprallschutz, Begleitwege | 16,396 | 16,309 |
| 08.07 | Obj. SM17 - Unterführung Geh- und Radwegunterführung Marchfeldkanalradweg (Leopoldsdorf) | Randbalken und Dynamik | 17,117 | 17,117 |
| 08.08 | Obj. SM18 - Eisenbahnbrücke Rußbachbrücke (Leopoldsdorf und Siebenbrunn) | Randbalken und Dynamik und Fundierung mit Duktilen Pfählen | 17,880 | 17,880 |
| 08.10 | Obj. SM20 - Unterführung Fuß- und Radweg - Personendurchgang Ost Bahnhof Siebenbrunn- Leopoldsdorf | Die Unterführung wird Richtung Bahnsteigende verschoben, um von Seite Leopoldsdorf einen Zugang (nicht barrierefrei) zu den Bahnsteigen zu ermöglichen | 19,185 | 19,380 |
| 08.11 | Obj. SM21 - Personendurchgang West Siebenbrunn-Leopoldsdorf | neue Lage und zusätzlicher Raum für 50Hz und Telematik Dynamik | 19,544 | 19,549 |
| 08.12 | Obj. SM22 - ÜF Gemeindestraße (Untersiebenbrunn) | Verbreiterung der Straßen- bzw. Brückenbreite auf 7,50 m | 21,535 | 21,535 |
| 08.13 | Obj. SM23 - Unterführung L3021 (Untersiebenbrunn) | Baugrubenumschließung, Brückenquerschnitte, Länge des Wann- bauwerks und Dynamik | 22,709 | 22,709 |
| 08.14 | Obj. SM25 - Eisenbahnbrücke Stempfelbachbrücke (Untersiebenbrunn) | Entwurfsgeschwindigkeit 200 km/h, Fundierung mit Kleinbohrpfählen, Entfall Hilfsbrücke | 23,628 | 23,628 |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B1 – Eisenbahnbautechnik

| | | | | |
|--------------|--|--|--------|--------|
| 08.16 | Obj. SM28 - Unterführung Gemeindestraße (Schönfeld) | Randbalken und Dynamik | 26,391 | 26,411 |
| 08.17 | Obj. SM29 - Personendurchgang Bf. Schönfeld-Lassee | Zusätzlicher Raum für 50Hz und Telematik Verlängerung des Personendurchgangs und Dynamik | 27,114 | 27,114 |
| 08.18 | Obj. SM30-Unterführung L4 (Lassee) | Randbalken und Dynamik | 37,635 | 37,635 |
| 08.20 | Obj. SM33 - Personendurchgang Haltestelle Breitensee | Verlängerung des Personendurchgangs und Dynamik Änderung der Zugänge | 32,403 | 32,403 |
| 08.21 | Obj. SM34 - Unterführung Gemeindestraße (Breitensee) | Randbalken und Dynamik | 32,596 | 32,596 |

B1.2 Änderungsbereiche

Anmerkung:

*Zur besseren Übersichtlichkeit bzw. Zuordenbarkeit der im gegenständlichen Gutachten angeführten Abweichungen zum Bescheid vom 22. August 2014 (GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014) bzw. den entsprechenden Bauentwurf, wurden die Nummerierung, die Betitelungen der Abweichungen, die Beschreibungen als auch die Nomenklatur des Einreichoperates zur 2. **Änderungseinreichung 2019** unverändert ins gegenständlichen Gutachten übernommen.*

01. Bahntrasse

01.00a Gleisanlagen 200 km/h

Die Anhebung der Streckengeschwindigkeit von 160 auf 200 km/h hat Auswirkungen auf folgende Parameter:

1. Trassierung
2. Schutzweichen
3. Weichen mit beweglichen Herzen auf den durchgehenden Hauptgleisen
4. Unterbau (Ausnahmegenehmigung für untere ungebundene TS)
5. Errichtung Steinsatz als Anprallschutz bei den Überführungen und
6. Adaptierung der Kabelwege

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 02 04 Längenschnitte Streckenplanung
- B 02 05 Regelquerschnitte Streckenplanung
- B 02 07 Trasseneinrechnung Gleise
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b
- B 03 03 Regelquerschnitte Streckenplanung Module 1b

Befund

Die Trassierung wurde hinsichtlich der Trassierungsparameter Längsneigung, Radius im Höhenbild, Radius im Grundriss, Überhöhung, Mindestelementlängen, Verwindung und Überhöhungsänderung in Anbetracht der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 160 auf 200 km/h untersucht.

Es wurden die Anschlussbereiche und die Gegebenheiten der Bestandssituation berücksichtigt.

Weichen in den durchgehenden Hauptgleisen im Abschnitt von km 8.406 bis km 33.000 ($V_{MAX}=200$ km/h) werden mit beweglichen Herzen ausgerüstet.

Gem. **ÖBB** Regelwerk 09.02 „Tragschichten, Gestaltung der Randbereiche einschließlich Kabeltroglagen“ ist für Geschwindigkeiten > 160 km/h die Stärke der unteren ungebundenen Tragschicht mit 60 cm zu konzipieren.

In der gegenständlichen Planung wird die untere ungebundene Tragschicht mit einer reduzierten Stärke von 40 cm vorgesehen.

01.00b Regelquerschnitt „Freie Strecke“

Durch die Anpassung an das derzeit gültige **ÖBB**-Regelwerk wurde der Streckenquerschnitt angepasst. Daher liegt die Oberleitungsmastgasse nun außerhalb des Kabeltroges (altes Regelwerk Kabeltrog liegt außen neben Oberleitungsmastgasse).

Die Gesamt-Querschnittsbreite reduziert sich damit geringfügig gegenüber dem bisher genehmigten Projekt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 02 05 Regelquerschnitte Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b
- B 03 03 Regelquerschnitte Streckenplanung Module 1b

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich Abstände der Gefahrenräume, Sicherheitsräume, Kabeltroglage und Mastgasse zu den Gleisachsen sowie der Gestaltung des Schotterbettes und des Unterbaus überprüft.

01.01 Gleisanlagen (W2 als Schutzweiche)

Die Weiche W2 in km 9.502 dient bis zum Vollausbau (Modul 2) als Schutzweiche im Falle einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

Stadlau - Marchegg

§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung

B Befund

B1 – Eisenbahnbautechnik

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b

Befund

Der Weichentyp ist in der Unterlage B 02 01 „Technischer Bericht Streckenplanung“ angeführt.

01.02a Gleisanlagen (geänderte Weichenverbindung W3 und W4)

Die Weichenverbindungen Weiche W3 und W4 wird um 101 Meter Richtung Westen vorschoben und liegt nun bei km 9,719 – km 9,509 anstelle km 9,820 – 9,928.

Die Weichengröße bleibt unverändert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b

Befund

Der Weichentyp ist in der Unterlage B 02 01 „Technischer Bericht Streckenplanung“ angeführt.

01.03 Gleisanlagen (Errichtung W7 als Schutzweiche)

Die Weiche W7 (Gleis 3) in km 10.121 dient bis zum Vollausbau (Modul 2) als Schutzweiche im Falle einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:
(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b

Befund

Der Weichentyp ist in der Unterlage B 02 01 „Technischer Bericht Streckenplanung“ angeführt.

01.04 Gleisanlagen (Errichtung W53 als Schutzweiche)

Die Weiche W53 (Gleis 3) in km 10.888 dient bis zum Vollausbau (Modul 2) als Schutzweiche im Falle einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:
(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b

Befund

Der Weichentyp ist in der Unterlage B 02 01 „Technischer Bericht Streckenplanung“ angeführt.

01.02b Gleisanlagen(geänderte Weichenverbindung W57 und W58)

Die Weichenverbindungen Weiche W57 und W58 wird um 2 Meter Richtung Westen verschoben und liegt nun bei km 11.194 – km 11.346 anstelle von km 11.196 - km 11.348.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:
(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b

Befund

Der Weichentyp ist in der Unterlage B 02 01 „Technischer Bericht Streckenplanung“ angeführt.

01.05 Gleisanlagen (Errichtung W59 als Schutzweiche)

Die Weiche W59 in km 11.556 dient bis zum Vollausbau (Modul 2) als Schutzweiche im Falle einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:
(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b

Befund

Der Weichentyp ist in der Unterlage B 02 01 „Technischer Bericht Streckenplanung“ angeführt.

01.06 Gleisanlagen (Errichtung W4 als Schutzweiche)

Die Weiche W4 in km 19.095 dient bis zum Vollausbau (Modul 2) als Schutzweiche im Falle einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b

Befund

Der Weichentyp ist in der Unterlage B 02 01 „Technischer Bericht Streckenplanung“ angeführt.

01.07 Gleisanlagen (Errichtung W32 als Schutzweiche)

Die Weiche W32 (Gleis 3) in km 19.610 dient bis zum Vollausbau (Modul 2) als Schutzweiche im Falle einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

Stadlau - Marchegg

§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung

B Befund

B1 – Eisenbahnbautechnik

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b

Befund

Der Weichentyp ist in der Unterlage B 02 01 „Technischer Bericht Streckenplanung“ angeführt.

01.08 Gleisanlagen (Errichtung W58 als Schutzweiche)

Die Weiche W58 (Gleis 3) in km 20.080 dient bis zum Vollausbau (Modul 2) als Schutzweiche im Falle einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b

Befund

Der Weichentyp ist in der Unterlage B 02 01 „Technischer Bericht Streckenplanung“ angeführt.

01.09 Ausziehgleis (Berücksichtigung eines Ausziehgleises (Gleis 4b) am Ostkopf)

Nachdem das bestehende Ausziehgleis im östlichen Bereich des Bahnhofs Siebenbrunn-Leopoldsdorf zukünftig das zweite Streckengleis (Gleis 2) wird, wird zur Beibehaltung der Abstellkapazitäten rechts von Gleis 2 ein Ausziehgleis mit einer Nutzlänge von 350 Meter errichtet.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 02 04 Längenschnitte Streckenplanung
- B 02 07 Trasseneinrechnung Gleise
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b

Befund

Die Trassierung wurde hinsichtlich der Trassierungsparameter Längsneigung, Radius im Höhenbild, Radius im Grundriss, Überhöhung, Mindestelementlängen, Verwindung und Überhöhungsänderung untersucht.

Es wurden die Anschlussbereiche und die Gegebenheiten der Bestandssituation berücksichtigt.

01.10 Gleisanlagen (Errichtung Weiche 2G)

Die Weiche W2G (Anschlussbahngleis) in km 20.474 dient bis zum Vollausbau (Modul 2) als Schutzweiche im Falle einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b

Befund

Der Weichentyp ist in der Unterlage B 02 01 „Technischer Bericht Streckenplanung“ angeführt.

01.11 Gleisanlagen (Errichtung W8 als Schutzweiche)

Die Weiche W8 (Gleis 3) in km 26.740 dient bis zum Vollausbau (Modul 2) als Schutzweiche im Falle einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b

Befund

Der Weichentyp ist in der Unterlage B 02 01 „Technischer Bericht Streckenplanung“ angeführt.

01.12 Gleisanlagen (Errichtung W50 als Schutzweiche)

Die Weiche W50 (Gleis 3) in km 27.480 dient bis zum Vollausbau (Modul 2) als Schutzweiche im Falle einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b

Befund

Der Weichentyp ist in der Unterlage B 02 01 „Technischer Bericht Streckenplanung“ angeführt.

01.13 Gleisanlagen (Errichtung W52 als Schutzweiche)

Die Weiche W52 in km 27.780 dient bis zum Vollausbau (Modul 2) als Schutzweiche im Falle einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b

Befund

Der Weichentyp ist in der Unterlage B 02 01 „Technischer Bericht Streckenplanung“ angeführt.

01.14 AB Ecoplus Marchegg (Optimierung der Trasse)

Das Bestand-Streckengleis wird zukünftig als Anschlussbahngleis „Ecoplus“ verwendet.

Das Bestandsgleis wird in km 34.580 bis zur Weiche km 34.815 neu trassiert, im Einreichplan war die Trassierung von km 34.780 bis km 34.180 vorgesehen.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 03 01 26 00 Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 38 km 33,8 - km 34,72
- B 03 01 27 00 Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 39 km 34.72 - km 36.03

Befund

Die Trassierung wurde hinsichtlich der Trassierungsparameter Längsneigung, Radius im Höhenbild, Radius im Grundriss, Überhöhung, Mindestelementlängen, Verwindung und Überhöhungsänderung in Anbetracht der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 160 auf 200 km/h untersucht.

Es wurden die Anschlussbereiche und die Gegebenheiten der Bestandssituation berücksichtigt.

01.15 Bf Marchegg (Nordkopf: Verschiebung Gl.3)

Durch die Berücksichtigung der Oberleitungsmastgasse wird das Streckengleis 3 auf einer Länge von 400 m um 0,80 m Richtung Norden abgerückt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 03 01 27 00 Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 39 km 34.72 - km 36.03

Befund

Die Trassierung wurde hinsichtlich der Trassierungsparameter Längsneigung, Radius im Höhenbild, Radius im Grundriss, Überhöhung, Mindestelementlängen, Verwindung und Überhöhungsänderung in Anbetracht der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 160 auf 200 km/h untersucht.

Es wurden die Anschlussbereiche und die Gegebenheiten der Bestandssituation berücksichtigt.

01.16 Bf Marchegg (Nordkopf: Änderung Weichenkonfiguration)

Die Anzahl der Weichen bleibt unverändert. Lediglich wird bei vier Weichen die Konfiguration getauscht.

Zwei Weichen 1:500 (Weiche W1 und W2) anstatt 1:1200 und zwei Weichen 1:1200 (Weiche W3 und W4) anstatt 1:500.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 03 01 27 00 Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 39 km 34.72 - km 36.03

Befund

Der Weichentyp ist in der Unterlage B 02 01 „Technischer Bericht Streckenplanung“ angeführt.

Lärmschutzwände

01.3a Lärmschutzwände (Abstand zur Gleisachse)

Durch die Anpassung an das derzeit gültige **ÖBB**-Regelwerk wurde der Streckenquerschnitt angepasst, dadurch ergibt sich ein größerer Abstand zwischen Schiene und Lärmschutzwand.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:
(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 02 05 Regelquerschnitte Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b
- B 03 03 Regelquerschnitte Streckenplanung Module 1b

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich der Abstände der Lärmschutzwände, Sicherheitsräume und Einbauten geprüft.

01.03 Lärmschutzwände (Änderung der Höhe durch Bescheidauflage)

Anmerkung: Nummernwiederholung; Inhalte unterschiedlich – Es wurde die Nummerierung der Einreichunterlagen unverändert übernommen.

- **01.03.01**
Durch die Bescheidauflage BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014 wird die Lärmschutzwand zwischen km 5.666 und 5.691 auf einer Länge von 25 Meter mit einer Höhe von 1,0 Meter errichtet.
- **01.03.02**
Durch die Bescheidauflage BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014 wird die Lärmschutzwand zwischen km 5.691 und 5.741 auf einer Länge von 50 Meter mit einer Höhe von 1,5 Meter errichtet.
- **01.03.03**
Durch die Bescheidauflage BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014 wird die Lärmschutzwand zwischen km 5.741 und 6.194 auf einer Länge von 453 Meter mit einer Höhe von 2,0 Meter errichtet.
- **01.03.04**
Durch die Bescheidauflage BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014 wird die Lärmschutzwand zwischen km 6.194 und 6.219 auf einer Länge von 25 Meter mit einer Höhe von 1,5 Meter errichtet.
- **01.03.05**
Durch die Bescheidauflage BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014 wird die Lärmschutzwand zwischen km 6.219 und 6.241 auf einer Länge von 22 Meter mit einer Höhe von 1,0 Meter errichtet.
- **01.03.06**
Die Lärmschutzwand wird zwischen km 14.529 und 14.619 auf einer Länge von 90 Meter um 0,5 Meter auf 3,0 m erhöht.
- **01.03.07**
Durch die Bescheidauflage BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014 wird die Lärmschutzwand zwischen km 19.525 und 19.580 auf einer Länge von 110 Meter mit einer Höhe von 2,0 Meter errichtet.
- **01.03.08**
Durch die Bescheidauflage BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014 wird die Lärmschutzwand zwischen km 19.605 und 19.625 auf einer Länge von 30 Meter mit einer Höhe von 1,5 Meter errichtet.
- **01.03.09**
Durch die Bescheidauflage BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014 wird die Lärmschutzwand zwischen km 32.230 und 32.280 auf einer Länge von 50 Meter mit einer Höhe von 1,0 Meter errichtet.

Stadlau - Marchegg

§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung

B Befund

B1 – Eisenbahnbautechnik

- **01.03.10**

Durch die Bescheidaufgabe BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014 wird die Lärmschutzwand zwischen km 32.480 und 32.530 auf einer Länge von 50 Meter mit einer Höhe von 1,5 Meter errichtet.

Zusätzlich wird die Lärmschutzwand zwischen km 32.480 und 32.555 auf einer Länge von 75 Meter um 0,5 Meter auf 2,0 m erhöht.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 02 05 Regelquerschnitte Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b
- B 03 03 Regelquerschnitte Streckenplanung Module 1b

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich der Abstände der Lärmschutzwände, Sicherheitsräume und Einbauten geprüft.

01.04 Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf (Weiche 55)

Anmerkung: Nummernwiederholung; Inhalte unterschiedlich – Es wurde die Nummerierung der Einreichunterlagen unverändert übernommen.

Die Weichenform der Weiche W55 wird von EW190 auf EW500 optimiert, um die Betriebsgeschwindigkeit V=60km/h auf Gleis 4 (=Bestand Gleis 6) sicherzustellen.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b

Befund

Der Weichentyp ist in der Unterlage B 02 01 „Technischer Bericht Streckenplanung“ angeführt.

01a. Eisenbahnkreuzungen

01a.01 Ersatzlose Auflassung der EK „Cassinonestraße“ km 5,734

Ersatzlose Auflassung

Erfüllung des Bescheides vom 03. Mai 2019 (BMVIT-820.341/0005-IV/IVVS4/2015) – Antrag auf Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 5,701 („Cassinonestraße“) Verfahren gemäß §48 Abs. 1 Z2 EisebG.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 02 05 Regelquerschnitte Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b
- B 03 03 Regelquerschnitte Streckenplanung Module 1b

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B1 – Eisenbahnbautechnik

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich der Wiederherstellung des Streckenquerschnittes geprüft.

01a.02 EK „Telephonweg“ wird gem. EK-Bescheid zweigleisig gesichert

Die Sicherung der zweigleisigen Eisenbahnkreuzung wird von Modul 2 ins Modul 1 vorgezogen.

Ein Bescheid vom 11. April 2016 (BMVIT-820.341/0009-IV/IVVS4/2016) – Sicherung der Eisenbahnkreuzungen in km 5,734; km 6,407; km 7,117; Antrag gemäß §49 Abs 2 EisbG - für eine zweigleisige Sicherung ist vorhanden.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:
(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 02 05 Regelquerschnitte Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b
- B 03 03 Regelquerschnitte Streckenplanung Module 1b

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich der Wiederherstellung des Streckenquerschnittes geprüft.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B1 – Eisenbahnbautechnik

01a.03 EK „Schafflerhofstraße“ wird gem. EK-Bescheid zweigleisig gesichert

Die Sicherung der zweigleisigen Eisenbahnkreuzung wird von Modul 2 ins Modul 1 vorgezogen.

Ein Bescheid vom 11. April 2016 (BMVIT-820.341/0009-IV/IVVS4/2016) – Sicherung der Eisenbahnkreuzungen in km 5,734; km 6,407; km 7,117; Antrag gemäß §49 Abs 2 EisbG - für eine zweigleisige Sicherung ist vorhanden.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 02 05 Regelquerschnitte Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b
- B 03 03 Regelquerschnitte Streckenplanung Module 1b

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich der Wiederherstellung des Streckenquerschnittes geprüft.

01a.04 Ersatzlose Auflassung der EK „Grenzweg“ km 8,130

Ersatzlose Auflassung aufgrund Erfüllung des Bescheides vom 02. Dezember 2016 (BMVIT-820.341/0016-IV/IVVS4/2016) – amtswegige Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 8,114 („Grenzweg“), Entscheidung gemäß §48 Abs 1 Z 2 EisbG.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 02 05 Regelquerschnitte Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b
- B 03 03 Regelquerschnitte Streckenplanung Module 1b

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich der Wiederherstellung des Streckenquerschnittes geprüft.

01a.05 Ersatzlose Auflassung der EK km 12,786

Die ersatzlose Auflassung der Eisenbahnkreuzung wird von Modul 2 ins Modul 1 vorgezogen.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 02 05 Regelquerschnitte Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b
- B 03 03 Regelquerschnitte Streckenplanung Module 1b

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B1 – Eisenbahnbautechnik

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich der Wiederherstellung des Streckenquerschnittes geprüft.

01c. SFE

01c.01 Adaptierung Kabelwege (km 5,526-km18,782)

Anpassung der Kabelwege aufgrund SFE-Detailplanung (Ausschreibungs- bzw. Ausführungsplanung)

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:
(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 02 05 Regelquerschnitte Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b
- B 03 03 Regelquerschnitte Streckenplanung Module 1b

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich Abstände der Gefahrenräume, Sicherheitsräume, Kabeltröglage und Mastgasse zu den Gleisachsen überprüft.

02. Entwässerung

02.06 Grabenmauer Glinzendorf

Die Grabenmauer wird auf einer Länge von 69 m (km 14.537 bis km 14.606) anstatt 102 m (km 14.538 bis km 14.610) errichtet.

Beurteilungsgrundlage:

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen
(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 02 05 Regelquerschnitte Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b
- B 03 03 Regelquerschnitte Streckenplanung Module 1b

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich Abstände der Gefahrenräume, Sicherheitsräume, Kabeltroglage und Mastgasse zu den Gleisachsen überprüft.

02.07 Grabenmauer, Errichtung Grabenm. r.d.B.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird zwischen km 21.488 und km 21.545 eine Grabenmauer auf einer Länge von 57 m errichtet.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:
(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne

- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 02 05 Regelquerschnitte Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b
- B 03 03 Regelquerschnitte Streckenplanung Module 1b

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich Abstände der Gefahrenräume, Sicherheitsräume, Kabeltroglage und Mastgasse zu den Gleisachsen überprüft.

02.08 Grabenmauer, Errichtung Grabenm. I.d.B.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird zwischen km 21.509 und km 21.569 eine Grabenmauer auf einer Länge von 60 m errichtet.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 02 05 Regelquerschnitte Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b
- B 03 03 Regelquerschnitte Streckenplanung Module 1b

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich Abstände der Gefahrenräume, Sicherheitsräume, Kabeltroglage und Mastgasse zu den Gleisachsen überprüft.

02.10 Grabenmauer, Errichtung Grabenm. l.d.B.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird zwischen km 23.683 und km 23.824 eine Grabenmauer r.d.B. auf einer Länge von 141 m errichtet.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 02 05 Regelquerschnitte Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b
- B 03 03 Regelquerschnitte Streckenplanung Module 1b

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich Abstände der Gefahrenräume, Sicherheitsräume, Kabeltroglage und Mastgasse zu den Gleisachsen überprüft.

02.11 Grabenmauer, Errichtung Grabenm. r.d.B.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird zwischen km 34.300 und km 34.630 eine Grabenmauer l.d.B. auf einer Länge von 330 m errichtet.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 02 05 Regelquerschnitte Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B1 – Eisenbahnbautechnik

- B 03 03 Regelquerschnitte Streckenplanung Module 1b

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich Abstände der Gefahrenräume, Sicherheitsräume, Kabeltroglage und Mastgasse zu den Gleisachsen überprüft.

02.12 Grabenmauer, Errichtung Grabenm. r.d.B.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird zwischen km 23.640 und km 23.840 eine Grabenmauer l.d.B. auf einer Länge von 200 m errichtet.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 02 05 Regelquerschnitte Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b
- B 03 03 Regelquerschnitte Streckenplanung Module 1b

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich Abstände der Gefahrenräume, Sicherheitsräume, Kabeltroglage und Mastgasse zu den Gleisachsen überprüft.

04. Haltestellen

04.01 Bahnsteigdach Raasdorf (Optimierung Bahnsteigdach)

Das Bahnsteigdach am Inselbahnsteig am Bahnhof Raasdorf wird auf einer Länge von 36 m anstatt 41 m überdacht.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 02 05 Regelquerschnitte Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b
- B 03 03 Regelquerschnitte Streckenplanung Module 1b

Befund

Das Gleis neben dem Bahnsteigdach wird auf das Lichtraumprofil LPR 1 ausgelegt. Der Abstand des Bahnsteigdaches zum Lichtraumprofil beträgt > 50 mm.

04.03 Bahnsteigdach Glinzendorf (Optimierung Bahnsteigdach)

Die Bahnsteigdächer an den Randbahnsteigen in der Haltestelle Glinzendorf werden auf einer Länge von 37 m anstatt 20 bzw. 41 m überdacht.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 02 05 Regelquerschnitte Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b
- B 03 03 Regelquerschnitte Streckenplanung Module 1b

Befund

Das Gleis neben dem Bahnsteigdach wird auf das Lichtraumprofil LPR 1 ausgelegt. Der Abstand des Bahnsteigdaches zum Lichtraumprofil beträgt > 50 mm.

04.06 Bahnsteigdach Untersiebenbrunn (Optimierung Bahnsteigdach und Entfall der Rampenanlage)

Die Bahnsteigdächer an den Randbahnsteigen in der Haltestelle Untersiebenbrunn werden auf einer Länge von 37 m anstatt 41 m überdacht.

Durch die Anhebung des anschließenden Geländes wird der Zugang von der P&R-Anlage (l.d.B.) als auch r.d.B. zum Bahnsteig somit ohne Rampe und ohne Treppen ermöglicht.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 02 05 Regelquerschnitte Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b
- B 03 03 Regelquerschnitte Streckenplanung Module 1b

Befund

Das Gleis neben dem Bahnsteigdach wird auf das Lichtraumprofil LPR 1 ausgelegt. Der Abstand des Bahnsteigdaches zum Lichtraumprofil beträgt > 50 mm.

04.07 Bahnsteigdach Schönfeld-Lasseo (Optimierung Bahnsteigdach)

Die Bahnsteigdächer an den Randbahnsteigen in der Haltestelle Untersiebenbrunn werden auf einer Länge von 40 m anstatt 41 m überdacht.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

(Kapitel des Inhaltsverzeichnisses B010101-2Ä)

- B 02 01 Technischer Bericht Streckenplanung
- B 02 02 Übersichtspläne
- B 02 03 Lagepläne Streckenplanung
- B 02 05 Regelquerschnitte Streckenplanung
- B 03 01 Lagepläne Streckenplanung Modul 1b
- B 03 03 Regelquerschnitte Streckenplanung Module 1b

Befund

Das Gleis neben dem Bahnsteigdach wird auf das Lichtraumprofil LPR 1 ausgelegt.

Der Abstand des Bahnsteigdaches zum Lichtraumprofil beträgt > 50 mm.

08. Konstruktiver Ingenieurbau

08.05 Obj. SM15 - Unterführung L3010 (Glinzendorf)

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1).

Des Weiteren resultiert daraus eine Änderung der Lage der Stiegenaufgänge zur Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände zum jeweiligen Gleis.

Des Weiteren wird der Pumpenschacht in Block 9 der Unterführung integriert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 13 01 00 Technischer Bericht / Unterführung L3010, km 14,650
- B 08 13 03 00 2.Ä. Dez. 2019 Unterführung Landesstraße L3010, km 14,650

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich Abstände der Gefahrenräume, Sicherheitsräume, Kabeltroglage und Mastgasse zu den Gleisachsen überprüft.

08.06 Obj. SM16 - Überführung L6 (Leopoldsdorf)

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird die Überführung L6 (SM16) um 87 m von km 16.396 Richtung Westen auf km 16.309 verschoben.

Zusätzlich wird die Straßen- bzw. Brückenbreite um 1,0 m von 6,50 m auf 7,50 m geändert. Ein Anprallschutz wird ergänzt.

Die neue Trassierung erfolgt nach dem derzeit bestehenden Straßenverlauf. Dadurch werden auch die Begleitwege angepasst (Weg 5d, 5f und 6a) und das Versitzbecken N13 wird um 40 m Richtung Osten auf km 16.350 verschoben.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 14 01 00 Technischer Bericht
- B 08 14 03 00 Bauwerksplan – Draufsicht
- B 08 14 04 00 Bauwerksplan - LS, RQS, Details

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich Abstände der Gefahrenräume, Sicherheitsräume, Kabeltroglage und Mastgasse zu den Gleisachsen überprüft.

08.07 Obj. SM17 - Unterführung Geh- und Radwegunterführung Marchfeldkanalradweg (Leopoldsdorf)

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1).

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 15 01 00 Technischer Bericht
- B 08 15 03 00 2. Bauwerksplan, Grundriss, Schnitte

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich Abstände der Gefahrenräume, Sicherheitsräume, Kabeltroglage und Mastgasse zu den Gleisachsen überprüft.

08.08 Obj. SM18 - Eisenbahnbrücke Rußbachbrücke (Leopoldsdorf und Siebenbrunn)

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1).

Durch die Abstimmung mit der Betriebsgesellschaft des Rußbaches wurde die Fundierung von Bohrpfählen auf Duktile Pfähle optimiert.

Des Weiteren werden die Widerlager des Bestandstragwerks nicht abgetragen, sondern vielmehr für die Errichtung des Tragwerks Gleis 2 erhalten.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 16 01 00 Technischer Bericht
- B 08 16 03 00 Bauwerksplan

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich Abstände der Gefahrenräume, Sicherheitsräume, Kabeltröglage und Mastgasse zu den Gleisachsen überprüft.

08.10 Obj. SM20 - Unterführung Fuß- und Radweg - Personendurchgang Ost Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Die Unterführung Fuß- u. Gehweg (SM20) wird um 195 m von km 19.185 Richtung Osten auf km 19.380 verschoben.

Dadurch ergibt sich ein zweiter, nicht barrierefreier, Zugang auf den Rand- sowie den Inselbahnsteig des Bahnhofs Siebenbrunn-Leopoldsdorf.

Aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) kommt es zu einer Änderung der Bauteilstärken.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 18 01 00 Technischer Bericht
- B 08 18 03 00 Bauwerksplan – Grundrisse
- B 08 18 04 00 Bauwerksplan - Schnitte

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich Abstände der Gefahrenräume, Sicherheitsräume, Kabeltröglage und Mastgasse zu den Gleisachsen überprüft.

08.11 Obj. SM21 - Personendurchgang West Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Im Personendurchgang Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf (SM21) wird ein zusätzlicher Raum für die **ÖBB**-Fachdienste 50 Hz und Telematik mit einer Größe von 16 m² errichtet. Aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) kommt es zu einer Änderung der Bauteilstärken.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 19 01 00 Technischer Bericht
- B 08 19 03 00 Bauwerksplan, Grundriss, Schnitte

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich Abstände der Gefahrenräume, Sicherheitsräume, Kabeltröglage und Mastgasse zu den Gleisachsen überprüft.

08.12 Obj. SM22 - ÜF Gemeindestraße (Untersiebenbrunn)

Die Straßen- bzw. Brückenbreite wird um 1,0 m von 6,50 m auf 7,50 m geändert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 20 01 00 Technischer Bericht
- B 08 20 03 00 Bauwerksplan

Befund

Die Anpassung der Überführung wurde hinsichtlich der Freihaltung des Lichtraumprofiles überprüft.

08.13 Obj. SM23 - Unterführung L3021 (Untersiebenbrunn)

Die Anpassung des Systems der wasserdichten Baugrubenumschließung erfolgt durch die gemäß geotechnischem Fachbericht anzunehmende Situation.

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1).

Des Weiteren resultiert daraus eine Änderung der Lage der Stiegenaufgänge zur Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände zum jeweiligen Gleis.

Die Breite der südlichen Begleitwegbrücke (lichte Weite zwischen den Schrammborden) wird aufgrund der gesetzlichen Regelung des Landes Niederösterreich auf 4,50 m verbreitert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 21 01 00 Technischer Bericht
- B 08 21 03 00 Bauwerksplan

08.16 Obj. SM28 - Unterführung Gemeindestraße (Schönfeld)

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1).

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 25 01 00 Technischer Bericht

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich Abstände der Gefahrenräume, Sicherheitsräume, Kabeltröglage und Mastgasse zu den Gleisachsen überprüft.

08.17 Obj. SM29 - Personendurchgang Bf. Schönfeld-Lasse

Im Personendurchgang Schönfeld-Lasse (SM29) wird ein zusätzlicher Raum für die **ÖBB**-Fachdienste 50Hz und Telematik mit einer Größe von 17 m² errichtet.

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1).

Des Weiteren resultiert daraus eine Verlängerung des Tragwerks Richtung Norden mit einer Adaptierung des Stiegenaufganges und der Stützmauer im nördlichen Bereich.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 26 01 00 Technischer Bericht
- B 08 26 03 00 Bauwerksplan

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich Abstände der Gefahrenräume, Sicherheitsräume, Kabeltroglage und Mastgasse zu den Gleisachsen überprüft.

08.18 Obj. SM30-Unterführung L4 (Lasee)

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1).

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen

- B 08 27 01 00 Technischer Bericht
- B 08 27 01 00 Technischer Bericht

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich Abstände der Gefahrenräume, Sicherheitsräume, Kabeltroglage und Mastgasse zu den Gleisachsen überprüft.

08.20 Obj. SM33 - Personendurchgang Haltestelle Breitensee

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1).

Des Weiteren resultiert daraus eine Änderung der Lage der Stiegenaufgänge zur Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände zum jeweiligen Gleis.

Des Weiteren kommt es zu einer Änderung der Bauteilstärken und einer Verlängerung um 2 m des Personendurchgangs.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen

- B 08 30 01 00 Technischer Bericht
- B 08 30 03 00 Bauwerksplan

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich Abstände der Gefahrenräume, Sicherheitsräume, Kabeltroglage und Mastgasse zu den Gleisachsen überprüft.

08.21 Obj. SM34 - Unterführung Gemeindestraße (Breitensee)

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1).

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 31 01 00 Technischer Bericht
- B 08 31 04 00 Bauwerksplan

Befund

Die Querschnittsgestaltung wurde hinsichtlich Abstände der Gefahrenräume, Sicherheitsräume, Kabeltroglage und Mastgasse zu den Gleisachsen überprüft.

B1.3 ArbeitnehmerInnenschutz

B1.3.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok)

Bei der Erstellung des Dokumentes, auf Basis der Einreichunterlagen, wurden Sicherheitsfachkräfte und Arbeitsmediziner der **ÖBB Infrastruktur AG** hinzugezogen.

Dabei wurden die zur Ermittlung der für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer bestehenden Gefahren auf Basis der durchzuführenden Arbeiten sowie die Festlegung der zur Gefahrenverhütung durchzuführenden Maßnahmen evaluiert.

Das Dokument beinhaltet somit unter Anderem organisatorische Maßnahmen bezüglich der Betriebsführung und bezüglich Gefährdungen in den Betriebsbereichen, wie z.B. beim Zugang zu Gleisen.

B1.3.2 Unterlage für spätere Arbeiten (UspA)

Für spätere Arbeiten am Objekt wurde eine Unterlage vorgelegt, welche hinsichtlich der Erfordernisse des Fachgebietes „**Eisenbahnbautechnik**“ auf Basis der Anforderungen des BauKG geprüft wurde.

In der Unterlage werden die durchzuführenden Arbeiten objektgenau nach Zuständigkeit, Art und Häufigkeit gegliedert. Die sicherheitstechnischen Maßnahmen wurden objektgenau nach möglicher Gefährdung, Maßnahme und der betroffenen Rechtsvorschrift gegliedert.

B1.3.3 Explosionsschutzdokumente gemäß VEXAT

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

B1.3.4 Verordnung Lärm und Vibrationen (VOLV)

Bezogen auf die Abgrenzung des Fachgebietes "**Eisenbahnbautechnik**" sind keine Maßnahmen des gegenständlichen Vorhabens betroffen, welche eine Betrachtung der Verordnung über den Schutz der Arbeitnehmer /innen vor der Gefährdung durch Lärm und Vibrationen erfordern.

B1.3.5 Eisenbahn-Arbeitnehmerschutzverordnung (EisbAV)

In Abhängigkeit von der Geschwindigkeit beträgt die Breite des Gefahrenraums für $V_{\max} = 200 \text{ km/h}$ 3,0 m, für $V_{\max} = 160 \text{ km/h}$ 2,5 m, für $V_{\max} = 120 \text{ km/h}$ 2,2 m, für $V_{\max} = 100 \text{ km/h}$ 2,1 m und für $V_{\max} \leq 80 \text{ km/h}$ 2,0 m.

Außerhalb der Gefahrenräume sind Sicherheitsräume angeordnet.

Diese sind 200 cm hoch und 50 cm breit bzw. 60 cm, wenn der Sicherheitsraum auch als Zugang dient. Die Sicherheitsräume verlaufen entweder am Gleisplanum (Oberkante Planumschutzschicht) oder am Kabeltrog. In den Weichenbereichen sind die Sicherheitsräume und Zugänge unterbrochen.

Bedienungsräume werden in einem Abstand von 1,70 m – 2,50 m von der Gleisachse auf Höhe der Schwellenoberkante angeordnet.

Die Oberflächengestaltung der Verschiebebahnsteige erfolgt in Form einer 10 cm starken Schicht aus feinkörnigem Schotter (zum Beispiel Abfallgemühle).

B2 Konstruktiver Ingenieurbau

B2.1 Änderungen

Folgende Änderungen sind für das Fachgebiet **Konstruktiver Ingenieurbau** relevant:

| 08. Konstruktiver Ingenieurbau | | | | |
|---------------------------------------|---|--|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 08.01 | Obj. SM11 Überführung L3019 (Raasdorf) | Schleppplatte und Brückenentwässerung | 9,071 | 9,071 |
| 08.02 | Obj. SM12 - Überführung L5 (Raasdorf) | Entfall wegen Zusammenlegung N1+N2 | 9,700 | 9,700 |
| 08.03 | Obj. SM13 - Personendurchgang Bahnhof Raasdorf | Dynamik, Zusätzlicher Raum für 50Hz und Telematik | 10,368 | 10,368 |
| 08.04 | Obj. SM14 - Überführung L11 (Raasdorf) | Neusituierung des Weges und Entfall Anbindung an Landesstraße entfallen | 11,000 | 11,000 |
| 08.05 | Obj. SM15 - Unterführung L3010 (Glinzendorf) | Randbalken und Dynamik Änderung der Zugänge | 14,650 | 14,650 |
| 08.06 | Obj. SM16 - Überführung L6 (Leopoldsdorf) | Neue Lage und Anordnung Tragwerk, Anprallschutz, Begleitwege | 16,396 | 16,309 |
| 08.07 | Obj. SM17 - Unterführung Geh- und Radwegunterführung Marchfeldkanalradweg (Leopoldsdorf) | Randbalken und Dynamik | 17,117 | 17,117 |
| 08.08 | Obj. SM18 - Eisenbahnbrücke Rußbachbrücke (Leopoldsdorf und Siebenbrunn) | Randbalken und Dynamik und Fundierung mit Duktilen Pfählen | 17,880 | 17,880 |
| 08.09 | ENTFÄLLT | | - | - |
| 08.10 | Obj. SM20 - Unterführung Fuß- und Radweg - Personendurchgang Ost Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Die Unterführung wird Richtung Bahnsteigende verschoben, um von Seite Leopoldsdorf einen Zugang (nicht barrierefrei) zu den Bahnsteigen zu ermöglichen | 19,185 | 19,380 |
| 08.11 | Obj. SM21 - Personendurchgang West Siebenbrunn-Leopoldsdorf | neue Lage und zusätzlicher Raum für 50Hz und Telematik Dynamik | 19,544 | 19,549 |
| 08.12 | Obj. SM22 - ÜF Gemeindestraße (Untersiebenbrunn) | Verbreiterung der Straßen- bzw. Brückenbreite auf 7,50 m | 21,535 | 21,535 |
| 08.13 | Obj. SM23 - Unterführung L3021 (Untersiebenbrunn) | Baugrubenumschließung, Brückenquerschnitte, Länge des Wannenauberwerks und Dynamik | 22,709 | 22,709 |
| 08.14 | Obj. SM25 - Eisenbahnbrücke Stempfelbachbrücke (Untersiebenbrunn) | Entwurfsgeschwindigkeit 200 km/h, Fundierung mit Kleinbohrpfählen, Entfall Hilfsbrücke | 23,628 | 23,628 |
| 08.15 | Obj. SM50 - Straßenbrücke Stempfelbachbrücke | Mikropfähle anstatt Bohrpfähle | 23,628 | 23,628 |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EISBG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B2 – Konstruktiver Ingenieurbau

| | | | | |
|--------------|--|--|--------|--------|
| | (Untersiebenbrunn) | | | |
| 08.16 | Obj. SM28 - Unterführung Gemeindestraße (Schönfeld) | Randbalken und Dynamik | 26,391 | 26,411 |
| 08.17 | Obj. SM29 - Personendurchgang Bf. Schönfeld-Lassee | Zusätzlicher Raum für 50Hz und Telematik Verlängerung des Personendurchgangs und Dynamik | 27,114 | 27,114 |
| 08.18 | Obj. SM30-Unterführung L4 (Lassee) | Randbalken und Dynamik | 37,635 | 37,635 |
| 08.19 | Obj. SM31 - Überführung Gemeindestraße (Lassee) | Entfall der Straße und Brücke | 29,070 | 29,070 |
| 08.20 | Obj. SM33 - Personendurchgang Haltestelle Breitensee | Verlängerung des Personendurchgangs und Dynamik Änderung der Zugänge | 32,403 | 32,403 |
| 08.21 | Obj. SM34 - Unterführung Gemeindestraße (Breitensee) | Randbalken und Dynamik | 32,596 | 32,596 |
| 08.22 | ENTFÄLLT | | - | - |
| | | | | |

B2.2 Änderungsbereiche

Anmerkung:

*Zur besseren Übersichtlichkeit bzw. Zuordenbarkeit der im gegenständlichen Gutachten angeführten Abweichungen zum Bescheid vom 22. August 2014 (GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014) bzw. den entsprechenden Bauentwurf, wurden die Nummerierung, die Betitelungen der Abweichungen, die Beschreibungen als auch die Nomenklatur des Einreichoperates zur 2. **Änderungseinreichung 2019** unverändert ins gegenständlichen Gutachten übernommen.*

08. Konstruktiver Ingenieurbau

08.01 Obj. SM11 Überführung L3019 (Raasdorf) (Schleppplatte und Brückenentwässerung)

Die Schleppplattenausführung und die Widerlagerhinterfüllung werden angepasst.

Der Querschnitt der Brückenentwässerung wird von DN 150 auf DN 200 vergrößert.

Ein Anprallschutz wird bei der Überführung ergänzt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 09 01-2.Ä. Technischer Bericht/Überführung L3019 km 9,071/NÖLR: Objekt Nr. L3019.01
- B 08 09 03-2.Ä. Überführung L3019 km 9,071/NÖLR: Objekt Nr. L3019.01/ Bauwerksplan

Befund

Restwässer werden gemäß 2. Änderungseinreichung über einen Filterbetonkeil unter der Schleppplatte drainagiert und der Boden-/Geotextilaufbau an die Widerlagerwände herangeführt.

Der Anprallschutz wird in Form von 3,5 m hohen Steinsätzen über eine Länge von 40 m beidseitig der Bahn vorgesehen.

Zusätzlich werden westlich der Bahn und unter den Brückenachsen Wartungstreppen zur Begehung und Wartung der entstehenden Böschungsplateaus auf Niveau +159,50 m ü.A. vorgesehen.

Die Böschungskante auf diesem Niveau zur Bahn hin wird mit Geländern des Typs W lt. RVS 15.02.21 gegen Absturz gesichert.

08.02 Obj. SM12 - Überführung L5 (Raasdorf) (Entfall wegen Zusammenlegung N1+N2)

Durch die Zusammenlegung und Verschieben der beiden Becken N1 und N2 von km 9.730 auf 9.900, l.d.B. wird der Weg 2b nicht mehr als Zufahrtsweg zum Becken N2 benötigt und entfällt daher ersatzlos (siehe Pkt 02.02).

Ein Anprallschutz wird bei der Überführung ergänzt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 10 01-2.Ä. Objekt SM12 – km 9,999/Überführung L5/Technischer Bericht
- B 08 10 02-2.Ä. Objekt SM12 – km 9,999/Überführung L5/Statische Berechnungen
- B 08 10 03-2.Ä. Objekt SM12 – km 9,999/Überführung L5/Bauwerksplan

Befund

Der Anprallschutz wird in Form von bis zu ca. 3,0 m hohen Steinsätzen über eine Länge von 40 m links bzw. 50 m rechts der Bahn vorgesehen.

Zusätzlich werden östlich der Bahn und unter den Brückenachsen Wartungstreppen zur Begehung und Wartung der entstehenden Böschungsplateaus auf Niveau +158,95 m ü.A. vorgesehen.

Die Böschungskante auf diesem Niveau zur Bahn hin wird mit Geländern des Typs W lt. RVS 15.02.21 gegen Absturz gesichert.

08.03 Obj. SM13 - Personendurchgang Bahnhof Raasdorf

Im Personendurchgang Raasdorf (SM13) wird ein zusätzlicher Raum für die **ÖBB**-Fachdienste 50Hz und Telematik mit einer Größe von 17 m² errichtet.

Aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) kommt es zu einer Änderung der Bauteilstärken.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 11 01-2.Ä. Objekt SM13 – km 10,368/PD Bahnhof Raasdorf/Technischer Bericht
- B 08 11 2a-2.Ä. Objekt SM13 – km 10,368/PD Bahnhof Raasdorf/Statische Berechnungen
- Block 1.1, 1.2 und 2
- B 08 11 2b-2.Ä. Objekt SM13 – km 10,368/PD Bahnhof Raasdorf/Statische Berechnungen
- Rampe Süd
- B 08 11 2c-2.Ä. Objekt SM13 – km 10,368/PD Bahnhof Raasdorf/Statische Berechnungen
- Block 3.1 und 3.2

Stadlau - Marchegg

§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung

B Befund

B2 – Konstruktiver Ingenieurbau

- B 08 11 2d-2.Ä. Objekt SM13 – km 10,368/PD Bahnhof Raasdorf/Statische Berechnungen
- Block 3.3
- B 08 11 2e-2.Ä. Objekt SM13 – km 10,368/PD Bahnhof Raasdorf/Statische Berechnungen
- Block 3.4
- B 08 11 2f-2.Ä. Objekt SM13 – km 10,368/PD Bahnhof Raasdorf/Statische Berechnungen
- Rampe Nord
- B 08 11 03-2.Ä. Objekt SM13 – km 10,368/PD Bahnhof Raasdorf/Bauwerksplan
- B 08 11 04-2.Ä. Objekt SM13 – km 10,368/PD Bahnhof Raasdorf/Bauphasenplan

Befund

Der zusätzliche Raum (Innenlichte 4,30 m x 4,29 m) mit Wandstärken von 40 cm wird unter dem Gleis 1 neu angeordnet.

Die Bodenplattendicke ist mit 45 cm, jene der Deckenplatte direkt unter dem Gleiskörper mit 42 cm bis 51 cm geplant.

Wände und Bodenplatte sind als Weiße Wanne der Betonsorte BS1C geplant.

Die Deckenplatte aus Stahlbeton C30/37/B5 wird mit 2-lagiger bituminöser Abdichtung (unter 5 cm Schutzbeton) gegen Oberflächenwasser geschützt.

08.04 Obj. SM14 - Überführung L11 (Raasdorf)

Der Weg 3c wird nunmehr vom Oberen Bahnfeld in neuer Lage zur L11 geführt.

Für die Bewirtschaftung und Zufahrt zum Schaltheus 2 in Raasdorf (km 11.054) ist der Weg 4a von der L11 abzweigend nicht mehr notwendig.

Der Weg 4a endet beim Schaltheus 2.

Ein Anprallschutz wird ergänzt.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EISbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B2 – Konstruktiver Ingenieurbau

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 12 01-2.Ä. Objekt SM14 – km 11,000/Überführung L11/Technischer Bericht
- B 08 12 02-2.Ä. Objekt SM14 – km 11,000/Überführung L11/Statische Berechnungen
- B 08 12 03-2.Ä. Objekt SM14 – km 11,000/Überführung L11/Bauwerksplan

Befund

Der Anprallschutz wird in Form von bis zu ca. 2,6 m hohen Steinsätzen über eine Länge von 40 m beidseitig der Bahn vorgesehen.

Zusätzlich werden in den unteren Böschungsbereichen und unter den Brückenachsen Wartungstreppen zur Begehung und Wartung der entstehenden Böschungsplateaus auf Niveau +158,30 m ü.A. bzw. +158,95 m ü.A. vorgesehen.

Die Böschungskante auf diesem Niveau zur Bahn hin wird mit Geländern des Typs W lt. RVS 15.02.21 gegen Absturz gesichert.

08.05 Obj. SM15 - Unterführung L3010 (Glinzendorf)

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1).

Des Weiteren resultiert daraus eine Änderung der Lage der Stiegenaufgänge zur Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände zum jeweiligen Gleis.

Des Weiteren wird der Pumpenschacht in Block 9 der Unterführung integriert.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EibG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B2 – Konstruktiver Ingenieurbau

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 13 01-2.Ä. Technischer Bericht/Unterführung L3010, km 14,650/NÖLR: Objekt Nr. L3010.W1
- B 08 13 03-2.Ä. Unterführung Landesstraße L3010, km 14,650/NÖLR: Objekt Nr. L3010.W1 / Bauwerksplan

Befund

Die Eisenbahnbrücke wird entgegen der ursprünglichen Einreichung mit Regelrandbalken Typ HL 3.1 (anstatt Regelrandbalken Typ HL 2.1) ausgestattet. Auf die ursprünglichen Kragplatten wird verzichtet und das Brückentragwerk mit durchgehend ebener Untersicht geplant.

08.06 Obj. SM16 - Überführung L6 (Leopoldsdorf)

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird die Überführung L6 (SM16) um 87 m von km 16.396 Richtung Westen auf km 16.309 verschoben. Zusätzlich wird die Straßen- bzw. Brückenbreite um 1,0 m von 6,50 m auf 7,50 m geändert. Ein Anprallschutz wird ergänzt.

Die neue Trassierung erfolgt nach dem derzeit bestehenden Straßenverlauf. Dadurch werden auch die Begleitwege angepasst (Weg 5d, 5f und 6a) und das Versitzbecken N13 wird um 40 m Richtung Osten auf km 16.350 verschoben.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 14 01-2.Ä. Überführung L6/km 16,309/Technischer Bericht
- B 08 14 02-2.Ä. Überführung L6/km 16,309/Statische Berechnung
- B 08 14 03-2.Ä. Überführung L6/km 16,309/Bauwerksplan - Draufsicht
- B 08 14 04-2.Ä. Überführung L6/km 16,309/Bauwerksplan - LS, RQS, Details

Befund

In der **2. Änderungseinreichung 2019** wird für die Straßenüberführung der Landesstraße L6 ein dreifeldriges integrales angevoutetes Rahmentragwerk mit Einzelstützweiten von 26,0 m - 34,4 m - 26,0 m geplant. Der Kreuzungswinkel zwischen Straßen- und Bahnachse ist 34,84 gon.

Der Querschnitt des Stahlbetontragwerkes aus C30/37/B5 besteht aus einem 10,0 m breiten und 1,0 m bis 2,2 m hohen Plattenquerschnitt mit beidseitigen 2,2 m breiten Kragarmen. Die Fahrbahnbreite (Lichte zwischen Randbalken) ist 7,5 m.

Die zwei 60 cm dicken Mittelstützenpfeiler und die Widerlagerroste, ebenfalls aus C30/37/B5, sind auf Bohrpfahlreihen aus je drei D 90 Pfählen aus C25/30/TB1 gegründet.

Die Widerlager werden beidseitig mit Schleppplatten und diesen vorgelagerten Fahrbahnübergangskonstruktionen mit Entwässerungsschacht ausgestattet.

Zur Reduktion des Erddruckes bzw. des Erddruckwiderstandes auf die Widerlager wird der dahinter liegende Erdkörper als bewehrte Erde ausgeführt.

Zwischen den Geotextilien und den Widerlagerwänden ist ein drainagierter Filterbeton hinter einer elastischen Trennschicht geplant.

Der folgende Belagaufbau ist über dem Tragwerk geplant: oberhalb der zweilagigen bituminösen Abdichtung liegen 6 + 5 cm AC 22 binder, PmB 45/80-65, H1, G4 und 3 cm SMA 11 PmB 45/80-65, S2, G1.

Die mit zugzonentauglichen Dübeln befestigten Randbalken werden mit einer Schrammbordhöhe von 15 cm mit fugenlosen Ortbeton, Besenstrich und abgefasten Kanten ausgeführt. In den Randbalken werden jeweils zwei Kabelrohre DN 100 geführt.

Auf den Randbalken werden Stahlleitschienen der Aufhaltstufe H4b gemäß RVS 15.04.71 und Brückengeländer Typ C (Krumauer Geländer, h = 1,0 m) vorgesehen.

Im Bahnbereich wird auf eine Länge von 28,0 m vor den Innenseiten der Geländer ein Spritz- und Berührschutz mit 1,80 m Höhe vorgesehen, der mit 1,00 m Höhe in die Randfelder weitergeführt wird.

Die Entwässerung des Tragwerkes erfolgt über ein Quergefälle von 2,5 % in Einlaufschächte.

Stadlau - Marchegg

§ 31a Gutachten gem. EibG – 2. Änderungseinreichung

B Befund

B2 – Konstruktiver Ingenieurbau

Die Einläufe münden in eine unter den Kragarmen angeordnete Sammelleitung DN 200, welche beidseitig vor den Widerlagermauern über Pflastermulden in Versickerungsmulden der Straße geführt wird.

Die lichte Höhe im Gleisbereich bis zur Tragwerksunterkante ist $\geq 7,5$ m. Der Anprallschutz für die beiden Stützen wird in Form von bis zu ca. 2,65 m hohen Steinsätzen über eine Länge von ca. 80 m beidseitig der Bahn vorgesehen.

Die Böschungskante zur Bahn hin wird mit 3-homigen Geländern gegen Absturz gesichert.

Die Brücke ist gemäß ÖNORM EN 1992-1-1 und ÖNORM EN 1992-2 samt den zugehörigen nationalen Anwendungsdokumenten bemessen. Die Verkehrslasten werden entsprechend den Lastmodellen LM1, LM2 und LM3 mit SFZ 3000/200, $v = 5$ km/h berücksichtigt.

Das Erdungskonzept wird in der Ausführung entsprechend der **ÖBB**-Richtlinie „Rückstromführung und Bahnerdung auf **ÖBB**-Strecken“ umgesetzt.

08.07 Obj. SM17 - Unterführung Geh- und Radwegunterführung Marchfeldkanalradweg (Leopoldsdorf)

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1).

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 15 01-2.Ä. Fuß- und Radwegunterführung (Marchfeldkanalradweg)/ km 17,117/
Technischer Bericht
- B 08 15 03-2.Ä. Fuß- und Radwegunterführung (Marchfeldkanalradweg)/ km 17,117/
Bauwerksplan

Befund

Das Brückentragwerk wird zur Unterbringung des Regelrandbalkens Typ HL3.1 entsprechend breiter (beidseitig um 1,0 m) geplant.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B2 – Konstruktiver Ingenieurbau

08.08 Obj. SM18 - Eisenbahnbrücke Rußbachbrücke (Leopoldsdorf und Siebenbrunn)

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1).

Durch die Abstimmung mit der Betriebsgesellschaft des Rußbaches wurde die Fundierung von Bohrpfählen auf Duktile Pfähle optimiert.

Des Weiteren werden die Widerlager des Bestandstragwerks nicht abgetragen, sondern vielmehr für die Errichtung des Tragwerks Gleis 2 erhalten.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 16 01-2.Ä. Eisenbahnbrücke ü. Rußbach / km 17,880 / Technischer Bericht
- B 08 16 02-2.Ä. Eisenbahnbrücke ü. Rußbach / km 17,880 / Statische Bemessung
- B 08 16 03-2.Ä. Eisenbahnbrücke ü. Rußbach / km 17,880 / Bauwerksplan

Befund

Die Eisenbahnbrücke wird entgegen der ursprünglichen Einreichung mit Regelrandbalken Typ HL 3.1 (anstatt Regelrandbalken Typ HL 2.1) ausgestattet.

Die Kragplatten werden entsprechend verlängert.

08.09 ENTFÄLLT

08.10 Obj. SM20 - Unterführung Fuß- und Radweg - Personendurchgang Ost Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Die Unterführung Fuß- u. Gehweg (SM20) wird um 195 m von km 19.185 Richtung Osten auf km 19.380 verschoben.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B2 – Konstruktiver Ingenieurbau

Dadurch ergibt sich ein zweiter, nicht barrierefreier, Zugang auf den Rand- sowie den Inselbahnsteig des Bahnhofs Siebenbrunn-Leopoldsdorf.

Aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) kommt es zu einer Änderung der Bauteilstärken.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 18 01-2.Ä. Technischer Bericht/Fuß- u. Radwegunterführung Obersiebenbrunn/km 19,380
- B 08 18 03-2.Ä. SM20 -Fuß- u. Radweg-UF Obersiebenbrunn/km 19,380/
Bauwerksplan - Grundriss
- B 08 18 04-2.Ä. SM20 -Fuß- u. Radweg-UF Obersiebenbrunn/km 19,380/
Bauwerksplan - Schnitte

Befund

Der Fuß- und Radweg Obersiebenbrunn wird unter 4 Gleisen mit Weichenanlage durchgeführt. Die Bahnbrückenblöcke werden durch 4 Querdehnfugen in Einzeltragwerke getrennt. Die lichte Stützweite der Eisenbahnbrücken ist 4,0 m.

Die längs horizontal liegenden Eisenbahntragwerke bestehen aus mindestens 0,45 m dicken Stahlbetonplatten C30/37/B3.

Die abführenden Zugangsrampen sind mit 6 % Neigung geplant; zwischen Rampenteillängen von 9,25 m sind 1,2 m lange Podeste mit 1,67 % Neigung angeordnet. Die Stiegenaufgänge (Läufe mit Zwischenpodesten) liegen in der Fortführung des unterführenden Tunnels. Die Wannebauwerke unterhalb und seitlich der Eisenbahnbrücken sind mit Dehnfugenabständen von < ca. 11,2 m gemäß Richtlinie „Wasserundurchlässige Betonbauwerke – Weiße Wannen“ geplant.

Die Wände und Bodenplatten sind aus Stahlbeton C25/30(56)/BS1C.

Die Unterkante des Tragwerkes ist so ausgelegt, dass eine lichte Höhe von 2,8 m über der Geh- und Radwegoberfläche eingehalten wird.

Auf der Eisenbahnbrücke liegt ein Schotteroberbau von mindestens 55 cm auf 5 cm starker Betonschutzschicht auf einer bituminösen Abdichtung und einem Voranstrich.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EibG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B2 – Konstruktiver Ingenieurbau

Der Bemessungswasserstand des Grundwassers liegt mit +149,0 m ü.A. ca. 2,3 m über der Wannenerkante.

Bezüglich des Nachweises der Auftriebssicherheit für den Bau- und Endzustand, gilt weiterhin der statische Nachweis aus der Einreichung 2013.

Die Wanne der Unterführung wird aufgrund ihrer Tiefenlage unter Gelände über eine Hebeanlage entwässert.

Die Oberflächenwässer werden über Einlaufgitter an den Rampentiefpunkten und ein Rohrsystem in die Hebeanlage eingeleitet.

Die Eisenbahnbrücke ist für die Lastbilder LM71 bzw. SW/0 mit $\alpha_i = 1,21$ und SW/2 gemäß ÖNORM EN 1991-2 für eine Geschwindigkeit von $v_{\max} = 160$ km/h auf Basis der ÖNORM EN 1992-1-1 und ÖNORM EN 1992-2 samt den zugehörigen nationalen Anwendungsdokumenten bemessen.

Das Erdungskonzept wird in der Ausführung entsprechend der **ÖBB**-Richtlinie „Rückstromführung und Bahnerdung auf ÖBB-Strecken“ umgesetzt.

08.11 Obj. SM21 - Personendurchgang West Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Im Personendurchgang Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf (SM21) wird ein zusätzlicher Raum für die **ÖBB**-Fachdienste 50Hz und Telematik mit einer Größe von 16 m² errichtet. Aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) kommt es zu einer Änderung der Bauteilstärken.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 19 01-2.Ä. Technischer Bericht/Personendurchg. Bf. Siebenbrunn - Leopoldsdorf/km 19,544
- B 08 19 03-2.Ä. Personendurchg. Bf. Siebenbrunn-Leopoldsdorf/km 19,544 Bauwerksplan - Grundriss und Schnitte

Befund

Der zusätzliche Raum mit Wandstärken von 40 cm wird auf Seiten Gleis 1 angeordnet.

Die Bodenplattendicke wird generell auf 50 cm erhöht, jene der Deckenplatte auf mind. 55 cm.

Wände und Bodenplatte sind als Weiße Wanne der Betonsorte BS1C geplant; die Deckenplatte aus Stahlbeton C30/37/B3 mit 2-lagiger bituminöser Abdichtung (unter 5 cm Schutzbeton).

Bezüglich des Nachweises der Auftriebssicherheit für den Bau- und Endzustand, gilt weiterhin der statische Nachweis aus der Einreichung 2013.

08.12 Obj. SM22 - ÜF Gemeindestraße (Untersiebenbrunn)

Die Straßen- bzw. Brückenbreite wird um 1,0 m von 6,50 m auf 7,50 m geändert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 20 01-2.Ä. Überführung Gemeindestraße/km 21,535/Technischer Bericht
- B 08 20 02-2.Ä. Überführung Gemeindestraße/km 21,535/Statische Berechnungen
- B 08 20 03-2.Ä. Überführung Gemeindestraße / km 21,535 / Bauwerksplan

Befund

Der Brückenquerschnitt (der Randbalkentyp bleibt unverändert) wird entsprechend von Gesamt 9,0 m auf 10,0 m verbreitert.

08.13 Obj. SM23 - Unterführung L3021 (Untersiebenbrunn)

Die Anpassung des Systems der wasserdichten Baugrubenumschließung erfolgt durch die gemäß geotechnischem Fachbericht anzunehmende Situation.

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1).

Des Weiteren resultiert daraus eine Änderung der Lage der Stiegenaufgänge zur Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände zum jeweiligen Gleis. Die Breite der südlichen Begleitwegbrücke (lichte Weite zwischen den Schrammborden) wird aufgrund der gesetzlichen Regelung des Landes Niederösterreich auf 4,50 m verbreitert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 21 01-2.Ä. Unterführung Untersiebenbrunn/km 22,709/Technischer Bericht
- B 08 21 02-2.Ä. Unterführung Untersiebenbrunn/km 22,709/ Statische Berechnungen
- B 08 21 03-2.Ä. Unterführung Untersiebenbrunn/km 22,709/Bauwerksplan

Befund

Die ursprünglich vorgesehene Spundwand zur Sicherung der Bauarbeiten entfällt in den Bereichen der tiefer einbindenden Bauwerksblöcke und wird durch eine überschnittene Bohrpfahlwand D 90 (Primärpfähle aus C12/15/BS TBP, Sekundärpfähle aus C25/30/BS TB1) ersetzt.

Die Bohrpfahlwand wird bereichsweise auch zur Sicherung des Bauwerkes gegen Aufschwimmen eingesetzt, wie der vorliegenden Statik zu entnehmen ist. Bereichsweise wird die Bodenplatte in die überschnittene Bohrpfahlwand eingeschmatzt.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B2 – Konstruktiver Ingenieurbau

Befund

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1).

08.17 Obj. SM29 - Personendurchgang Bf. Schönfeld-Lasse

Im Personendurchgang Schönfeld-Lasse (SM29) wird ein zusätzlicher Raum für die **ÖBB**-Fachdienste 50 Hz und Telematik mit einer Größe von 17 m² errichtet.

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1).

Des Weiteren resultiert daraus eine Verlängerung des Tragwerks Richtung Norden mit einer Adaptierung des Stiegenaufganges und der Stützmauer im nördlichen Bereich.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 26 01-2.Ä. Personendurchgang Bf. Schönfeld-Lasse/km 27.114/Technischer Bericht
- B 08 26 03-2.Ä. Personendurchgang Bf. Schönfeld-Lasse/km 27.114/ Bauwerksplan

Befund

Die eingesetzten Materialien und Konstruktionsarten bleiben unverändert.

Die Gleislagen sind auf den Plänen der **2. Änderungseinreichung 2019** um bis zu ca. 1,8 m verschoben.

Der Durchgang ist entsprechend verlängert dargestellt.

Der zusätzliche Technikraum (Innenlichte 4,30 m x 4,45 m) mit Wandstärken von 45 cm wird unter dem Gleis 1 neu angeordnet.

Die Bodenplattendicke ist mit 45 cm, jene der Deckenplatte direkt unter dem Gleiskörper mit 45 cm bis 55 cm geplant.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EibG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B2 – Konstruktiver Ingenieurbau

Wände und Decke sind aus Betonsorte C30/37/B5 EM und die Bodenplatte aus Betonsorte C25/30/B5 EM geplant.

Die Deckenplatte aus Stahlbeton C30/37/B5 wird mit 2-lagiger bituminöser Abdichtung (unter 5 cm Schutzbeton) gegen Oberflächenwasser geschützt.

Der Bemessungsgrundwasserstand liegt mit +145,80 m ü.A. unter den Bodenplatten.

08.18 Obj. SM30-Unterführung L4 (Lasse)

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1).

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 27 01-2.Ä. Unterführung Landesstraße L4/km 27,635/ NÖLR: Objekt Nr. L4.W1/
Technischer Bericht
- B 08 27 03-2.Ä. Unterführung Landesstraße L4/km 27,635/Bauwerksplan

Befund

Die Eisenbahnbrücke wird entgegen der ursprünglichen Einreichung mit Regelrandbalken Typ HL 3.1 (anstatt Regelrandbalken Typ HL 2.1) ausgestattet.

Die Kragplatten werden entsprechend verlängert.

Die Flügelmauern werden entsprechend der erforderlichen Brückenverbreiterung versetzt geplant dargestellt.

08.19 Obj. SM31 - Überführung Gemeindestraße (Lasse)

Die Überführung mit den Begleitwegen 13a und 13b entfällt ersatzlos.

Befund

Keine Relevanz für das Fachgebiet „**Konstruktiver Ingenieurbau**“.

08.20 Obj. SM33 - Personendurchgang Haltestelle Breitensee

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1).

Des Weiteren resultiert daraus eine Änderung der Lage der Stiegenaufgänge zur Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände zum jeweiligen Gleis.

Des Weiteren kommt es zu einer Änderung der Bauteilstärken und einer Verlängerung um 2 m des Personendurchgangs.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B 08 30 01-2.Ä. Technischer Bericht/Personendurchgang Breitensee km 32,403
- B 08 30 03-2.Ä. Personendurchgang Breitensee km 32,403/Bauwerksplan

Befund

Die eingesetzten Materialien und Konstruktionsarten bleiben unverändert.

08.21 Obj. SM34 - Unterführung Gemeindestraße (Breitensee)

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1).

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen

- B 08 31 01-2.Ä. Technischer Bericht/Unterführung Gemeindestraße km 32,596
- B 08 31 03-2.Ä. Unterführung Gemeindestraße km 32,596/
Übersichtslageplan/Grundriss, Schnitte

Befund

Die Eisenbahnbrücke wird entgegen der ursprünglichen Einreichung mit Regelrandbalken Typ HL 3.1 (anstatt Regelrandbalken Typ HL 2.1) ausgestattet.

Die Kragplatten werden entsprechend verlängert.

Die Länge des darunterliegenden Durchganges (Wände und Bodenplatte) wird entsprechend um 40 cm verlängert.

08.22 ENTFÄLLT

B2.3 ArbeitnehmerInnenschutz

B2.3.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok)

Ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument nach § 5 Arbeitsschutzgesetz liegt der 2. Änderungseinreichung bei.

Für den Bereich der Ingenieurbauten sind die Gefährdungen und die erforderlichen Maßnahmen im Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument angeführt. Ergänzend zur ursprünglichen Einreichung wird darin der erhöhte Gefahren- und Sicherheitsraum für eine mögliche Erhöhung der Ausbaugeschwindigkeit auf $v_{\max} = 200$ km/h behandelt.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EibG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B2 – Konstruktiver Ingenieurbau

Die Projektwerberin verpflichtet sich das Dokument an die Planungsfortschritte anpassen und auf Bestandsdauer vorzuhalten.

B2.3.2 Unterlage für spätere Arbeiten

Die Unterlage für spätere Arbeiten bzgl. der **2. Änderungseinreichung 2019** liegt vor.

Darin sind u.a. Inspektionstätigkeiten, Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten beschrieben.

Die Projektwerberin erklärt das Dokument fortzuführen und an den Planungsstand anpassen. Es wird auf Bestandsdauer vorgehalten.

B3 Hochbau

B3.1 Änderungen

Folgende Änderungen sind für das Fachgebiet **Hochbau** relevant:

| 03. Straßenbau | | | | |
|-----------------------|--------------------|---|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 03.01 | P&R Anlage | Errichtung der P&R-Anlage Nord im Bahnhof Raasdorf | 10,300 | 10,300 |
| 03.02 | ENTFÄLLT | | - | - |
| 03.03 | P&R Anlage | Erweiterung einer P&R-Anlage im Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf Nord und Süd | 19,500 | 19,500 |
| 03.04 | P&R Anlage | Errichtung einer P&R-Anlage in der Haltestelle Untersiebenbrunn | 22,800 | 22,800 |
| 03.05 | P&R Anlage | Errichtung einer P&R-Anlage im Bahnhof Schönfeld-Lassees | 27,100 | 27,100 |

| 04. Haltestellen | | | | |
|-------------------------|--|--|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 04.01 | Bahnsteigdach Raasdorf | Optimierung Bahnsteigdach | 10,260 | 10,260 |
| 04.02 | Hst Glinzendorf | Entfall der Rampeanlage | 14,668 | 14,668 |
| 04.03 | Bahnsteigdach Glinzendorf | Optimierung Bahnsteigdach | 14,668 | 14,668 |
| 04.04 | Hst Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Entfall der Rampeanlage | 19,544 | 19,544 |
| 04.05 | Hst Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Formatänderung Bahnsteigpflasterung | 19,544 | 19,544 |
| 04.06 | Bstgdach Untersiebenbrunn | Optimierung Bahnsteigdach und Entfall der Rampeanlage | 22,716 | 22,716 |
| 04.07 | Bstgdach Schönfeld-Lassees | Optimierung Bahnsteigdach | 27,150 | 27,150 |
| 04.08 | Hst Breitensee | Entfall der Rampeanlage | 32,403 | 32,403 |
| 04.09 | entfällt | | - | - |
| 04.10 | Aufzugsanlage Raasdorf | Einbau von einem Aufzug und Triebwerksraum auf Bahnsteigebene | 10,260 | 10,260 |
| 04.11 | Aufzugsanlage Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Einbau von zwei Aufzügen und Triebwerksräumen auf Bahnsteigebene | 19,500 | 19,500 |
| 04.12 | Aufzugsanlage Schönfeld-Lassees | Einbau von einem Aufzug und Triebwerksraum auf Bahnsteigebene | 27,150 | 27,150 |

| 05. Technikgebäude | | | | |
|---------------------------|---|---|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 05.01 | Schalhäuser und Technikgebäude | Ergänzung von Klimageräten | 10,030 | 34,946 |
| 05.02 | Schaltheus 1 Raasdorf | Neue Lage l.d.B. | 10,030 | 10,023 |
| 05.03 | Technikgebäude Raasdorf | Neue Lage l.d.B., Errichtung Blitzschutz | 10,268 | 10,232 |
| 05.04 | Schaltheus 2 Raasdorf | neue Lage l.d.B., Schaltheus bestehend aus 4 Räumen (inkl. Traforaum) | 11,104 | 11,054 |
| 05.05 | Schaltheus Glinzendorf | Neue Lage l.d.B. | 14,729 | 14,694 |
| 05.06 | Schaltheus 1 Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Schaltheus bestehend aus 4 Räumen (inkl. Traforaum) | 19,157 | 19,157 |
| 05.07 | Technikgebäude Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Errichtung Blitzschutz | 19,633 | 19,637 |
| 05.08 | Schaltheus 2 Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Schaltheus bestehend aus 4 Räumen (inkl. Traforaum) | 20,176 | 20,169 |
| 05.09 | Schaltheus Untersiebenbrunn | Neue Lage r.d.B. | 22,786 | 22,765 |
| 05.10 | Technikgebäude Schönfeld-Lassee | Schaltheus bestehend aus 4 Räumen (inkl. Traforaum) | 27,215 | 27,210 |
| 05.11 | Schaltheus Breitensee | Schachtkeller entfällt | 32,450 | 32,450 |
| 05.12 | Technikgebäude Marchegg | Schaltheus bestehend aus 5 Räumen (inkl. Traforaum) | 34,946 | 34,946 |
| 05.13 | Technikgebäude Zuglaufcheckpoint | Neuerrichtung Technikgebäude | 33,010 | 33,010 |

B3.2 Änderungsbereiche

Anmerkung:

*Zur besseren Übersichtlichkeit bzw. Zuordenbarkeit der im gegenständlichen Gutachten angeführten Abweichungen zum Bescheid vom 22. August 2014 (GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014) bzw. den entsprechenden Bauentwurf, wurden die Nummerierung, die Betitelungen der Abweichungen, die Beschreibungen als auch die Nomenklatur des Einreichoperates zur 2. **Änderungseinreichung 2019** unverändert ins gegenständlichen Gutachten übernommen.*

03. Straßenbau

03.01 Errichtung der P&R-Anlage Nord im Bahnhof Raasdorf

Die P&R-Anlage am Bahnhof Raasdorf wird auf der nördlichen Seite des Personendurchgangs (l.d.B.) errichtet, dafür werden 23 PKW-Stellplätze, 6 Motorradstellplätze und 20 überdachte Fahrradstellplätze gebaut. Die Entwässerung erfolgt auf entsprechende Versickerungsflächen.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B063601-2.Ä_TB_PR_Raasdorf
- B063602-2.Ä_LP500_PR_Raasdorf
- B063603-2.Ä_RP50_PR_Raasdorf

Befund

| | |
|-------------------------------|---|
| Erschließung | Siehe Kapitel B 8 Oberfläche (Straße) |
| Parkordnung | |
| Stellplätze | |
| Behindertenstellplätze | |
| Bautechnik | Es sind 20 überdachte Fahrradabstellplätze geplant. |
| Aufbau | |
| Überdachung | |

03.02 ENTFÄLLT

03.03 Erweiterung einer P&R-Anlage im Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf Nord und Süd

Die P&R-Anlage am Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf wird auf der nördlichen (l.d.B.) und südlichen (r.d.B.) Seite des Bahnhofs errichtet.

Es werden bei der nördlichen P&R-Anlage 94 neue PKW-Stellplätze und 60 Zweiradstellplätze errichtet.

64 PKW-Stellplätze sind bereits im Bestand vorhanden.

Die Entwässerung erfolgt auf entsprechende Versickerungsflächen.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B3 – Hochbau

In unmittelbarer Nähe zum Aufnahmegebäude werden 30 überdachte Fahrradabstellplätze geplant.

Südlich des Bahnhofs wird eine P&R-Anlage mit 83 PKW-Stellplätze und 18 Zweiradstellplätze errichtet. Die Entwässerung erfolgt auf entsprechende Versickerungsflächen.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B063901-2.Ä_TB_PR_Siebenbrunn-Leopoldsdorf
- B063902-2.Ä_LP500_PR_Siebenbrunn-Leopoldsdorf
- B063903-2.Ä_RQ50_PR-Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Befund

| | |
|-------------------------------|---|
| Erschließung | Siehe Kapitel B 8 Oberfläche (Straße) |
| Parkordnung | |
| Stellplätze | |
| Behindertenstellplätze | |
| Bautechnik | Es sind 30 überdachte Fahrradabstellplätze geplant. |
| Aufbau | |
| Überdachung | |

03.04 Errichtung einer P&R-Anlage in der Haltestelle Untersiebenbrunn

Die P&R-Anlage in der Haltestelle Untersiebenbrunn wird auf der nördlichen Seite der Haltestelle (l.d.B.) errichtet.

Für die P&R Anlage werden 49 PKW-Stellplätze und 35 überdachte Zweiradstellplätze errichtet.

Die Entwässerung erfolgt auf entsprechende Versickerungsflächen.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B064001-2.Ä_TB_PR_Untersiebenbrunn
- B064002-2.Ä_LP500_PR_Untersiebenbrunn
- B064003-2.Ä_RQ50_PR-Untersiebenbrunn

Befund

| | |
|-------------------------------|--|
| Erschließung | Siehe Kapitel B 8 Oberfläche (Straße) |
| Parkordnung | |
| Stellplätze | |
| Behindertenstellplätze | |
| Bautechnik | Es sind 26 überdachte Fahrradabstellplätze und 9 überdachte Moped-Abstellplätze geplant. |
| Aufbau | |
| Überdachung | |

03.05 Errichtung einer P&R-Anlage im Bahnhof Schönfeld-Lassee

Die P&R-Anlage am Bahnhof Schönfeld-Lassee wird sowohl auf der südlichen (r.d.B.) als auch auf der nördlichen Seite (l.d.B.) des Bahnhofs errichtet.

Es werden auf der südlichen Seite (r.d.B.) 141 PKW-Stellplätze errichtet, auf der nördlichen Seite (l.d.B.) 15 PKW-Stellplätze und 21 überdachte Zweiradstellplätze.

Die Entwässerung erfolgt auf entsprechende Versickerungsflächen.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B064101-2.Ä_TB_PR_Schoenfeld
- B064102-2.Ä_LP500_PR_Schoenfeld
- B064103-2.Ä_RQ50_PR-Schoenfeld-Lassee

Befund

| | |
|-------------------------------|--|
| Erschließung | Siehe Kapitel B 8 Oberfläche (Straße) |
| Parkordnung | |
| Stellplätze | |
| Behindertenstellplätze | |
| Bautechnik | Es sind 18 überdachte Fahrradabstellplätze und 3 überdachte Moped-Stellplätze geplant. |
| Aufbau | |
| Überdachung | |

04. Haltestellen

04.01 Bahnsteigdach Raasdorf

Das Bahnsteigdach am Inselbahnsteig am Bahnhof Raasdorf wird auf einer Länge von 36 m anstatt 41 m überdacht.

Die Dachkonstruktion wird entsprechend der letztgültigen Regelplanung für Kleinhaltestellen „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2 (Stand 12.06.2012)“ hergestellt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2.Ä_Technischer Bericht Hochbau
- B090701-2.Ä_Raasdorf Bf_Grundriss Bstg
- B090702-2.Ä_Raasdorf Bf_Grundriss Personendurchgang
- B090703-2.Ä_Raasdorf Bf_Längsschnitte
- B090704-2.Ä_Raasdorf Bf_Querschnitte

Befund

- **Überdachung**

Die Überdachung des Inselbahnsteigs bleibt in seiner Lage beziehungsweise auf die Bahnsteigkanten und Gleisachsen unverändert. Die Dachlänge wird bei gleichbleibender Dachbreite von 41 m auf 36 m gekürzt.

Die Überdachung schließt an einer Seite an die Einhausung des Personenaufzuges an und reicht über den Bahnsteigzugang mit einem Dachvorsprung von ca. 50 cm bis über die Wartekoje.

- **Dachkonstruktion**

Die Dachkonstruktion wird entsprechend der letztgültigen Regelplanung für Kleinhaltestellen „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2 (Stand 12.06.2012)“ hergestellt.

Die primäre Konstruktion der Fundierung und Tragkonstruktion bestehend aus Stahlrahmen, eingespannten Stahlstützen und Querträgern, sowie das System der Entwässerung bleiben zum genehmigten Planstand unverändert.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EibG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B3 – Hochbau

- **Dachhaut**

Der Aufbau wurde wie folgt geändert

| Bauteil | Brandschutzqualifikation gem. ÖNORM EN 13501-1 |
|--|---|
| Tragende Holzfertigteile (KLH Platten) auf primärer Stahlkonstruktion, Untersicht lasierend beschichtet (Feuerwiderstand R 30 gem. ÖNORM EN 13501-2) | D-s2, d0 |
| Dachhaut aus PIB-Kunststoffdachbahn (Dachgefälle auf Dreischichtplatten SWP/3S) | B _{roof} (t1) |

04.02 Hst Glinzendorf

Durch die Anhebung des anschließenden Geländes wird der Zugang von der P&R-Anlage zum Bahnsteig somit ohne Rampe und ohne Treppen ermöglicht.

Die Dachkonstruktion wird entsprechend der letztgültigen Regelplanung für Kleinhaltestellen „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2 (Stand 12.06.2012)“ hergestellt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2Ä_Technischer Bericht Hochbau
- B091001-2.Ä_Glinzendorf Hst_Grundrisse
- B B091002-2.Ä_Glinzendorf Hst_Längsschnitte
- B091003-2.Ä_Glinzendorf Hst_Querschnitte

Befund

- **Bahnsteigzugang**

Jeder der Randbahnsteige verfügt im Modul 2 über 2 Zugänge – eine Stiege aus der Straßenunterführung mit 180 cm Nettobreite (unverändert zum genehmigten Planstand) und ein barrierefreier Zugang vom angrenzenden Vorplatz.

Ein Gefälle von 2,5 % zur Oberflächenentwässerung ist geplant.

- **Dachkonstruktion**

Die Dachkonstruktion wird entsprechend der letztgültigen Regelplanung für Kleinhaltestellen „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2 (Stand 12.06.2012)“ hergestellt.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B3 – Hochbau

Die primäre Konstruktion der Fundierung und Tragkonstruktion bestehend aus Stahlrahmen, eingespannten Stahlstützen und Querträgern, sowie das System der Entwässerung bleiben zum genehmigten Planstand unverändert.

- **Dachhaut**

Der Aufbau wurde wie folgt geändert

| Bauteil | Brandschutzqualifikation gem. ÖNORM EN 13501-1 |
|--|---|
| Tragende Holzfertigteile (KLH Platten) auf primärer Stahlkonstruktion, Untersicht lasierend beschichtet (Feuerwiderstand R 30 gem. ÖNORM EN 13501-2) | D-s2, d0 |
| Dachhaut aus PIB-Kunststoffdachbahn (Dachgefälle auf Dreischichtplatten SWP/3S) | B _{roof} (t1) |

04.03 Bahnsteigdach Glinzendorf

Die Bahnsteigdächer an den Randbahnsteigen in der Haltestelle Glinzendorf werden auf einer Länge von 37 m anstatt 20 bzw. 41 m überdacht.

Die Dachkonstruktion wird entsprechend der letztgültigen Regelplanung für Kleinhaltestellen „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2 (Stand 12.06.2012)“ hergestellt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2.Ä_Technischer Bericht Hochbau
- B091001-2.Ä_Glinzendorf Hst_Grundrisse
- B B091002-2.Ä_Glinzendorf Hst_Längsschnitte
- B091003-2.Ä_Glinzendorf Hst_Querschnitte

Befund

- **Überdachungen**

Die Überdachungen der Regelbahnsteige bleiben in ihrer Lage bezugnehmend auf die Bahnsteigkanten und Gleisachsen unverändert.

Die Dachlänge wird bei gleichbleibender Dachbreite von 37 m anstatt 20 bzw. 41 m geändert.

Die Überdachungen reichen vom Bahnsteigzugang der Straßenunterführung bis über die Wartekoje, mit jeweils einem Dachvorsprung von ca.50 cm.

- **Dachkonstruktion**

Die Dachkonstruktion wird entsprechend der letztgültigen Regelplanung für Kleinhaltestellen „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2 (Stand 12.06.2012)“ hergestellt.

Die primäre Konstruktion der Fundierung und Tragkonstruktion bestehend aus Stahlrahmen, eingespannten Stahlstützen und Querträgern, sowie das System der Entwässerung bleiben zum genehmigten Planstand unverändert.

- **Dachhaut**

Der Aufbau wurde wie folgt geändert

| Bauteil | Brandschutzqualifikation gem. ÖNORM EN 13501-1 |
|--|---|
| Tragende Holzfertigteile (KLH Platten) auf primärer Stahlkonstruktion, Untersicht lasierend beschichtet (Feuerwiderstand R 30 gem. ÖNORM EN 13501-2) | D-s2, d0 |
| Dachhaut aus PIB-Kunststoffdachbahn (Dachgefälle auf Dreischichtplatten SWP/3S) | B _{roof} (t1) |

04.04 Hst Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Durch die Gefälleanpassung des Randbahnsteiges und des Vorplatzes wird der Zugang zum Randbahnsteig ohne Rampe ermöglicht.

Die Dachkonstruktion wird entsprechend der letztgültigen Regelplanung für Kleinhaltestellen „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2 (Stand 12.06.2012)“ hergestellt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2Ä_Technischer Bericht Hochbau
- B091201-2.Ä_Siebenbrunn Leopoldsdorf Bf_Grundriss Bstg
- B091205-2.Ä_Siebenbrunn Leopoldsdorf Bf_Personendurchgang_SM21
- B091206-2.Ä_Siebenbrunn Leopoldsdorf Bf_Längsschnitte_SM21
- B091207-2.Ä_Siebenbrunn Leopoldsdorf Bf_Querschnitte_SM21

Befund

- **Bahnsteigzugang**

Die Erschließung des Randbahnsteiges vom Vorplatz erfolgt barrierefrei ohne Rampen.

Ein Gefälle von 2,0% zur Oberflächenentwässerung ist geplant.

- **Dachkonstruktion**

Die Dachkonstruktion wird entsprechend der letztgültigen Regelplanung für Kleinhaltestellen „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2 (Stand 12.06.2012)“ hergestellt.

Die primäre Konstruktion der Fundierung und Tragkonstruktion bestehend aus Stahlrahmen, eingespannten Stahlstützen und Querträgern, sowie das System der Entwässerung bleiben zum genehmigten Planstand unverändert.

- **Dachhaut**

Der Aufbau wurde wie folgt geändert

| Bauteil | Brandschutzqualifikation gem. ÖNORM 13501-1 |
|--|--|
| Tragende Holzfertigteile (KLH Platten) auf primärer Stahlkonstruktion, Untersicht lasierend beschichtet (Feuerwiderstand R 30 gem. ÖNORM EN 13501-2) | D-s2, d0 |
| Dachhaut aus PIB-Kunststoffdachbahn (Dachgefälle auf Dreischichtplatten SWP/3S) | B _{roof} (t1) |

04.05 Hst Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Durch die Vorplatzänderung und die dadurch notwendige Adaptierung des Aufnahmegebäudes wurde vom Bundesdenkmalamt Abteilung für Niederösterreich die Auflage einer großformatigen Pflasterung am Vorplatz und Randbahnsteig erteilt.

Die Dachkonstruktion wird entsprechend der letztgültigen Regelplanung für Kleinhaltestellen „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2 (Stand 12.06.2012)“ hergestellt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B091201-2.Ä_Siebenbrunn Leopoldsdorf Bf_Grundriss Bstg
- B091205-2.Ä_Siebenbrunn Leopoldsdorf Bf_Personendurchgang_SM21
- B091206-2.Ä_Siebenbrunn Leopoldsdorf Bf_Längsschnitte_SM21
- B091207-2.Ä_Siebenbrunn Leopoldsdorf Bf_Querschnitte_SM21

Befund

Die Oberfläche der großformatigen Pflasterung ist reflexionsfrei und entspricht hinsichtlich der Rutschfestigkeit dem Genehmigungsstand.

Der Bahnsteig und Bahnsteigzugang wird mit einem taktilen Leitsystem für Sehbehinderte, das kontrastierend zum Bodenbelag erscheint ausgerüstet.

04.06 Bahnsteigdach Untersiebenbrunn

Die Bahnsteigdächer an den Randbahnsteigen in der Haltestelle Untersiebenbrunn werden auf einer Länge von 37 m anstatt 41 m überdacht.

Durch die Anhebung des anschließenden Geländes wird der Zugang von der P&R-Anlage (l.d.B.) als auch r.d.B. zum Bahnsteig somit ohne Rampe und ohne Treppen ermöglicht.

Die Dachkonstruktion wird entsprechend der letztgültigen Regelplanung für Kleinhaltestellen „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2 (Stand 12.06.2012)“ hergestellt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2Ä_Technischer Bericht Hochbau
- B091501-2.Ä_Untersiebenbrunn Hst_Grundrisse
- B091502-2.Ä_Untersiebenbrunn Hst_Längsschnitte
- B091503-2.Ä_Untersiebenbrunn Hst_Querschnitte

Befund

• Überdachung

Die Überdachungen der Randbahnsteige bleiben in ihrer Lage beziehungsweise auf die Bahnsteigkanten und Gleisachsen unverändert. Die Dachlänge wird bei gleichbleibender Dachbreite von 41 m auf 37 m gekürzt.

Die Überdachungen reichen vom Bahnsteigzugang aus der Unterführung über die Wartekoje mit je einem Dachvorsprung von ca 50 cm.

- **Dachkonstruktion**

Die Dachkonstruktion wird entsprechend der letztgültigen Regelplanung für Kleinhaltestellen „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2 (Stand 12.06.2012)“ hergestellt.

Die primäre Konstruktion der Fundierung und Tragkonstruktion bestehend aus Stahlrahmen, eingespannten Stahlstützen und Querträgern, sowie das System der Entwässerung bleiben zum genehmigten Planstand unverändert.

- **Dachhaut**

Der Aufbau wurde wie folgt geändert

| Bauteil | Brandschutzqualifikation gem. ÖNORM 13501-1 |
|--|---|
| Tragende Holzfertigteile (KLH Platten) auf primärer Stahlkonstruktion, Untersicht lasierend beschichtet (Feuerwiderstand R 30 gem. ÖNORM EN 13501-2) | D-s2, d0 |
| Dachhaut aus PIB-Kunststoffdachbahn (Dachgefälle auf Dreischichtplatten SWP/3S) | B _{roof} (t1) |

- **Bahnsteigzugang**

Der Bahnsteigzugang von der P&R Anlage l.d.B. und r.d.B. erfolgt barrierefrei ohne Treppen und Rampen. Ein Gefälle von 2,0% zur Oberflächenentwässerung ist geplant.

04.07 Bahnsteigdach Schönfeld-Lasse

Die Bahnsteigdächer an den Randbahnsteigen in der Haltestelle Untersiebenbrunn werden auf einer Länge von 40 m anstatt 41 m überdacht.

Die Dachkonstruktion wird entsprechend der letztgültigen Regelplanung für Kleinhaltestellen „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2 (Stand 12.06.2012)“ hergestellt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2Ä_Technischer Bericht Hochbau
- B091801-2.Ä_Schönfeld Lasse Bf_Grundriss Bstg
- B091802-2.Ä_Schönfeld Lasse Bf_Grundriss Personendurchgang
- B091803-2Ä_Schönfeld Lasse Bf_Längsschnitte

Befund

- **Überdachung**

Die Überdachung des Inselbahnsteiges bleibt in seiner Lage beziehungsweise auf die Bahnsteigkanten und Gleisachsen unverändert.

Die Dachlänge wird bei gleichbleibender Dachbreite von 41 m auf 40 m gekürzt.

Die Überdachung schließt an einer Seite an die Einhausung des Personenaufzuges an und reicht über den Bahnsteigzugang mit einem Dachvorsprung von ca. 50 cm bis über die Wartekoje.

- **Dachkonstruktion**

Die Dachkonstruktion wird entsprechend der letztgültigen Regelplanung für Kleinhaltestellen „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2 (Stand 12.06.2012)“ hergestellt.

Die primäre Konstruktion der Fundierung und Tragkonstruktion bestehend aus Stahlrahmen, eingespannten Stahlstützen und Querträgern, sowie das System der Entwässerung bleiben zum genehmigten Planstand unverändert.

- **Dachhaut**

Der Aufbau wurde wie folgt geändert

| Bauteil | Brandschutzqualifikation gem. ÖNORM EN 13501-1 |
|--|--|
| Tragende Holzfertigteile (KLH Platten) auf primärer Stahlkonstruktion, Untersicht lasierend beschichtet (Feuerwiderstand R 30 gem. ÖNORM EN 13501-2) | D-s2, d0 |
| Dachhaut aus PIB-Kunststoffdachbahn (Dachgefälle auf Dreischichtplatten SWP/3S) | B _{roof} (t1) |

04.08 Hst Breitensee

Durch die Gefälleanpassung des Randbahnsteiges und des Vorplatzes wird der Zugang zum Randbahnsteig ohne Rampe ermöglicht.

Die Dachkonstruktion wird entsprechend der letztgültigen Regelplanung für Kleinhaltestellen „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2 (Stand 12.06.2012)“ hergestellt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2.Ä_Technischer Bericht Hochbau
- B092101-2.Ä_Breitensee Hst_Grundrisse
- B092102-2.Ä_Breitensee Hst_Längsschnitte
- B092103-2.Ä_Breitensee Hst_Querschnitte

Befund

• **Bahnsteigzugang**

Die Erschließung des Randbahnsteiges vom Vorplatz erfolgt barrierefrei ohne Rampen. Ein Gefälle von 2,0% zur Oberflächenentwässerung ist geplant.

• **Dachkonstruktion**

Die Dachkonstruktion wird entsprechend der letztgültigen Regelplanung für Kleinhaltestellen „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2 (Stand 12.06.2012)“ hergestellt.

Die primäre Konstruktion der Fundierung und Tragkonstruktion bestehend aus Stahlrahmen, eingespannten Stahlstützen und Querträgern, sowie das System der Entwässerung bleiben zum genehmigten Planstand unverändert.

• **Dachhaut**

Der Aufbau wurde wie folgt geändert

| Bauteil | Brandschutzqualifikation gem. ÖNORM EN 13501-1 |
|--|---|
| Tragende Holzfertigteile (KLH Platten) auf primärer Stahlkonstruktion, Untersicht lasierend beschichtet (Feuerwiderstand R 30 gem. ÖNORM EN 13501-2) | D-s2, d0 |
| Dachhaut aus PIB-Kunststoffdachbahn (Dachgefälle auf Dreischichtplatten SWP/3S) | B _{roof} (t1) |

04.09 ENTFÄLLT

04.10 Aufzugsanlage Raasdorf

Am Inselbahnsteig wird ein Aufzug (13 Personen, Tragfähigkeit 1.000 kg) eingebaut und der Maschinenraum befindet sich auf der Bahnsteigebene.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2.Ä_Technischer Bericht Hochbau
- B090701-2.Ä_Raasdorf Bf_Grundriss Bstg
- B090702-2.Ä_Raasdorf Bf_Grundriss Personendurchgang
- B090703-2.Ä_Raasdorf Bf_Längsschnitte
- B090704-2.Ä_Raasdorf Bf_Querschnitte

Befund

Auf Niveau des Personentunnels, gegenüber des Stiegenaufganges befinden sich der Aufzugsschacht (Rohbaulichte 202/267 cm), dieser wird mit einem hydraulischen Personenaufzug ausgestattet.

Der Aufzug besitzt zwei Haltestellen auf Niveau Personendurchgang und Bahnsteigebene mit einer Förderhöhe von 462 cm.

Die Maschinenräume zum Aufzug befinden sich hinter dem Aufzug auf Bahnsteigebene, mit rückwärtigem Zugang über eine Drehtüre in EI₂ 30-C Türe von der Bahnsteigebene aus.

Die Be- und Entlüftung des Maschinenraumes erfolgt direkt über Bahnsteigniveau.

Die Wände und Decken des Aufzugsschachtes unter Bahnsteigniveau und des Maschinenraumes werden in Stahlbeton hergestellt (R/REI 90 und A2 gemäß ÖNORM EN 13501-1).

Die Fassade des Maschinenraumes besteht aus vorgesetzten Glasfaserbetonplatten.

Die Unterkonstruktion der Glasfaserbetonplatten besteht aus Metall und ist mit einer mineralischen Dämmung in A2 ausgelegt.

Die Böden des Maschinenraumes und der Aufzugsgrube werden öldicht verflies.

Die Rutschfestigkeit entspricht R10 gem. BGR 181.

Der Aufzüge ist mit einer Tragkraft von 1000 kg (13 Personen) konzipiert und wird entsprechend der ÖNORM B 1600, sowie der ÖNORM EN 81-70 barrierefrei ausgestaltet.

Die Türe ist als zentral öffnende Glas-Schiebetüren mit einer Durchgangslichte 90/210 cm geplant.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B3 – Hochbau

Die verglaste Aufzugseinhausung auf Bahnsteigebene wird als beschichtete Stahlkonstruktion, mit VSG Gläsern nach ÖNORM B 2459 bzw. ÖNORM B 3617 ausgebildet. Die Verglasung weist eine Horizontallast von 3,0 kN/m in 1 m Höhe gem. ÖNORM B 1991-1-1 für die Nutzungskategorie C 5 auf.

Die Glasflächen werden gem. OIB RL 4 und in Anlehnung an die ÖNORM B 1600 und gem. **ÖBB** Regelwerk 03.01.07 „Info und Wegeleitsystem“ gegen Anprall gekennzeichnet, zusätzlich erfolgt, wie im Regelwerk dargestellt, eine Markierung zur Verhinderung von Vogelanzug.

04.11 Aufzugsanlage Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Am Rand- und Inselbahnsteig wird jeweils ein Aufzug (13 Personen, Tragfähigkeit 1.000 kg) eingebaut und der Maschinenraum befindet sich auf der Bahnsteigebene.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2.Ä_Technischer Bericht Hochbau
- B091201-2.Ä_Siebenbrunn Leopoldsdorf Bf_Grundriss Bstg
- B091205-2.Ä_Siebenbrunn Leopoldsdorf Bf_Personendurchgang_SM21
- B091206-2.Ä_Siebenbrunn Leopoldsdorf Bf_Längsschnitte_SM21
- B091207-2.Ä_Siebenbrunn Leopoldsdorf Bf_Querschnitte_SM21

Befund

Auf Niveau des Personentunnels, gegenüber der Stiegenaufgänge befinden sich die Aufzugsschächte (Rohbaulichte 202/267 cm), diese werden je mit einem hydraulischen Personenaufzug ausgestattet.

Der Aufzug besitzt zwei Haltestellen auf Niveau Personendurchgang und Bahnsteigebene mit einer Förderhöhe von 462 cm bzw. 472 cm.

Die Maschinenräume zum jeweiligen Aufzug befinden sich hinter dem Aufzug auf Bahnsteigebene, mit rückwärtigem Zugang über Drehtüren in EI₂ 30-C Türe von der Bahnsteigebene aus, bzw. vom Vorplatz.

Die Be- und Entlüftung der Maschinenräume erfolgt direkt über Bahnsteigniveau.

Die Wände und Decken der Aufzugsschächte unter Bahnsteigniveau und Maschinenräume werden in Stahlbeton hergestellt (R/REI 90 und A2 gemäß ÖNORM EN 13501-1).

Die Fassaden der Maschinenräume bestehen aus vorgesetzten Glasfaserbetonplatten.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B3 – Hochbau

Die Unterkonstruktion der Glaselemente besteht aus Metall und ist mit einer mineralischen Dämmung in A2 und mit Vliesauflage ausgelegt.

Die Böden der Maschinenräume und der Aufzugsgruben werden öldicht verflieset.

Die Rutschfestigkeit entspricht R10 gem. BGR 181.

Die Aufzüge sind mit je einer Tragkraft von 1000 kg (13 Personen) konzipiert und werden entsprechend der ÖNORM B 1600, sowie der ÖNORM EN 81-70 barrierefrei ausgestaltet.

Die Türen sind als zentral öffnende Glas-Schiebetüren mit einer Durchgangslichte 90/210 cm geplant.

Die verglaste Aufzugseinhausung auf Bahnsteigebene wird als beschichtete Stahlkonstruktion, mit VSG Gläsern nach ÖNORM B 2459 bzw. ÖNORM B 3617 ausgebildet.

Die Verglasung weist eine Horizontallast von 3,0 kN/m in 1 m Höhe gem. ÖNORM B 1991-1-1 für die Nutzungskategorie C 5 auf. Die Glasflächen werden gem. OIB RL 4 und in Anlehnung an die ÖNORM B 1600 und gem. **ÖBB** Regelwerk 03.01.07 „Info und Wegeleitsystem“ gegen Anprall gekennzeichnet, zusätzlich erfolgt, wie im Regelwerk dargestellt, eine Markierung zur Verhinderung von Vogelanprall.

04.12 Aufzugsanlage Schönfeld-Lasse

Am Inselbahnsteig wird ein Aufzug (13 Personen, Tragfähigkeit 1.000 kg) eingebaut und der Maschinenraum befindet sich auf der Bahnsteigebene.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2Ä_Technischer Bericht Hochbau
- B091801-2.Ä_Schönfeld Lasse Bf_Grundriss Bstg
- B091802-2.Ä_Schönfeld Lasse Bf_Grundriss Personendurchgang
- B091803-2Ä_Schönfeld Lasse Bf_Längsschnitte
- B091804-2.Ä_Schönfeld Lasse Bf_Querschnitte

Befund

Auf Niveau des Personentunnels, gegenüber des Stiegenaufganges befinden sich der Aufzugsschacht (Rohbaulichte 202/267 cm), dieser wird mit einem hydraulischen Personenaufzug ausgestattet.

Der Aufzug besitzt zwei Haltestellen auf Niveau Personendurchgang und Bahnsteigebene mit einer Förderhöhe von 462 cm.

Die Maschinenräume zum Aufzug befinden sich hinter dem Aufzug auf Bahnsteigebene, mit rückwärtigem Zugang über eine Drehtüre in EI₂30-C Türe von der Bahnsteigebene aus.

Stadlau - Marchegg

§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung

B Befund

B3 – Hochbau

Die Be- und Entlüftung des Maschinenraumes erfolgt direkt über Bahnsteigniveau.

Die Wände und Decken des Aufzugschachtes unter Bahnsteigniveau und des Maschinenraumes werden in Stahlbeton hergestellt (R/REI 90 und A2 gemäß ÖNORM EN 13501-1).

Die Fassade des Maschinenraumes besteht aus vorgesetzten Glasfaserbetonplatten.

Die Unterkonstruktion der Glasfaserbetonplatten besteht aus Metall und ist mit einer mineralischen Dämmung in A2 ausgelegt.

Die Böden des Maschinenraumes und der Aufzugsgrube werden öldicht verflieset.

Die Rutschfestigkeit entspricht R10 gem. BGR 181.

Der Aufzüge ist mit einer Tragkraft von 1000 kg (13 Personen) konzipiert und wird entsprechend der ÖNORM B 1600, sowie der ÖNORM EN 81-70 barrierefrei ausgestaltet.

Die Türe ist als zentral öffnende Glas-Schiebetüren mit einer Durchgangslichte 90/210 cm geplant.

Die verglaste Aufzugseinhausung auf Bahnsteigebene wird als beschichtete Stahlkonstruktion, mit VSG Gläsern nach ÖNORM B 2459 bzw. ÖNORM B 3617 ausgebildet.

Die Verglasung weist eine Horizontallast von 3,0 kN/m in 1 m Höhe gem. ÖNORM B 1991-1-1 für die Nutzungskategorie C 5 auf. Die Glasflächen werden gem. OIB RL 4 und in Anlehnung an die ÖNORM B 1600 und gem. **ÖBB** Regelwerk 03.01.07 „Info und Wegeleitsystem“ gegen Anprall gekennzeichnet, zusätzlich erfolgt, wie im Regelwerk dargestellt, eine Markierung zur Verhinderung von Vogelanprall.

05 Technikgebäude

05.01 Schalthäuser und Technikgebäude

Die Räume für die Sicherungstechnik bzw. Telematik werden mittels Split-Klimageräte gekühlt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2Ä_Technischer Bericht Hochbau

Befund

Die Anlageräume für die Sicherungs- und Telekommunikationstechnik werden mittels Split-Klimageräte gekühlt.

Es handelt sich dabei um Räume, in denen kein ständiger Arbeitsplatz eingerichtet ist.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EibG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B3 – Hochbau

Die Klimasplitgeräte an der Fassadenaußenseite werden in Klimagerätnischen, geschützt durch Lamellen vor Witterung und Vandalismus, situiert.

Die Raumkonfiguration und Materialwahl entspricht dem Genehmigungsstand.

05.02 Schaltheus 1 Raasdorf

Das Schaltheus 1 wird um 7 m auf km 10.023 Richtung Westen verschoben.

Das Schaltheus wird ohne Schachtkeller ausgeführt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2Ä_Technischer Bericht Hochbau
- B090801-2.Ä_Schaltheus1 Raasdorf

Befund

Das Schaltheus wird in seiner Lage Richtung Westen um 7 m auf km 10.023 verschoben.

Das Schaltheus wird ohne Kabelkeller ausgeführt.

In den Technikräumen werden elektrisch ableitfähige Kunststoffbeläge in C_{fl} .s1 gemäß ÖNORM EN 13501-1 und einer Rutschfestigkeit von R9 gemäß BGR 181/ DIN 51130 oder $\mu > 0,44$ nach ÖNORM Z 1261 auf einem Doppelbodensystem (Calcium Sulfatplatten auf höhenverstellbaren Stützen) in A2 ausgeführt.

Die Kabeleinführung in das Gebäude erfolgt über ein dichtes Rohrdurchführungssystem.

Die Konstruktion, Materialwahl, Funktion und Erschließung entspricht dem Genehmigungsstand.

05.03 Technikgebäude. Raasdorf

Das Technikgebäude wird um 64 m auf km 10.232 Richtung Westen verschoben. Das Technikgebäude wird ohne Schachtkeller ausgeführt.

Der Vorplatz wird auf eine Parkmöglichkeit von ÖBB-Dienstfahrzeugen erweitert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2Ä_Technischer Bericht Hochbau
- B090901-2.Ä_Technikgebäude Raasdorf

Befund

Das Schaltheus wird in seiner Lage Richtung Westen um 64 m auf km 10.232 verschoben.

Das Schaltheus wird ohne Kabelkeller ausgeführt.

In den Technikräumen werden elektrisch ableitfähige Kunststoffbeläge in C_{fl} .s1 gemäß ÖNORM EN 13501-1 und einer Rutschfestigkeit von R9 gemäß BGR 181/ DIN 51130 oder $\mu > 0,44$ nach ÖNORM Z 1261 auf einem Doppelbodensystem (Calcium Sulfatplatten auf höhenverstellbaren Stützen) in A2 ausgeführt.

Die Kabeleinführung in das Gebäude erfolgt über ein dichtes Rohrdurchführungssystem.

Die Konstruktion, Materialwahl, Funktion und Erschließung entspricht dem Genehmigungsstand.

05.04 Schaltheus 2 Raasdorf

Das Schaltheus 2 wird um 50 m auf km 11.054 Richtung Westen verschoben.

Das Schaltheus wird ohne Schachtkeller ausgeführt, aufgrund der Geschwindigkeitserhöhung wird die Fläche für einen WHZ-Trafo Raum (50Hz, 12 m²) erweitert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2Ä_Technischer Bericht Hochbau
- B090802-2.Ä_Schaltheus 2 Raasdorf

Befund

Das Schaltheus 2 wird in seiner Lage Richtung Westen um 50 m auf km 11.054 verschoben.
Das Schaltheus wird um einen Niederspannungsraum erweitert und ohne Kabelkeller ausgeführt.

In den Technikräumen werden elektrisch ableitfähige Kunststoffbeläge in C_{fl} .s1 gemäß ÖNORM EN 13501-1 und einer Rutschfestigkeit von R9 gemäß BGR 181/ DIN 51130 oder $\mu > 0,44$ nach ÖNORM Z 1261 auf einem Doppelbodensystem (Calcium Sulfatplatten auf höhenverstellbaren Stützen) in A2 ausgeführt.

Der Boden im Traforaum wird mit einer Rohbodenbeschichtung inkl. Quarzsandeinstreuung mit einer Rutschfestigkeit von $\mu > 0,44$ nach ÖNORM Z 1261.

Die Kabeleinführung in das Gebäude erfolgt über ein dichtes Rohrdurchführungssystem.

Die Konstruktion, Materialwahl, Funktion und Erschließung entspricht dem Genehmigungsstand.

05.05 Schaltheus Glinzendorf

Das Schaltheus 1 wird um 35 m auf km 14.694 Richtung Westen verschoben. Das Schaltheus wird ohne Schachtkeller ausgeführt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2Ä_Technischer Bericht Hochbau
- B091101-2.Ä_Schaltheus Glinzendorf

Befund

Das Schaltheus wird in seiner Lage Richtung Westen um 35 m auf km 14.694 verschoben.
Das Schaltheus wird ohne Kabelkeller ausgeführt.

In den Technikräumen werden elektrisch ableitfähige Kunststoffbeläge in C_{fl} .s1 gemäß ÖNORM EN 13501-1 und einer Rutschfestigkeit von R9 gemäß BGR 181/ DIN 51130 oder $\mu > 0,44$ nach ÖNORM Z 1261 auf einem Doppelbodensystem (Calcium Sulfatplatten auf höhenverstellbaren Stützen) in A2 ausgeführt.

Die Kabeleinführung in das Gebäude erfolgt über ein dichtes Rohrdurchführungssystem.

Die Konstruktion, Materialwahl, Funktion und Erschließung entspricht dem Genehmigungsstand.

05.06 Schaltheus 1 Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Das Schaltheus wird ohne Schachtkeller ausgeführt, aufgrund der Geschwindigkeitserhöhung wird die Fläche für einen WHZ-Traforaum (50 Hz, 12 m²) erweitert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2Ä_Technischer Bericht Hochbau
- B091301-2.Ä_Schaltheus 1 Siebenbrunn-L

Befund

Das Schaltheus wird um einen Niederspannungsraum erweitert und ohne Kabelkeller ausgeführt.

In den Technikräumen werden elektrisch ableitfähige Kunststoffbeläge in C_{fl} .s1 gemäß ÖNORM EN 13501-1 und einer Rutschfestigkeit von R9 gemäß BGR 181/ DIN 51130 oder $\mu > 0,44$ nach ÖNORM Z 1261 auf einem Doppelbodensystem (Calcium Sulfatplatten auf höhenverstellbaren Stützen) in A2 ausgeführt.

Der Boden im Traforaum wird mit einer Rohbodenbeschichtung inkl. Quarzsandeinstreuung mit einer Rutschfestigkeit von $\mu > 0,44$ nach ÖNORM Z 1261 ausgeführt.

Die Kabeleinführung in das Gebäude erfolgt über ein dichtes Rohrdurchführungssystem.

Die Konstruktion, Materialwahl, Funktion und Erschließung entspricht dem Genehmigungsstand.

05.07 Technikgebäude Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Das Technikgebäude wird um 4 m auf km 19.637 Richtung Osten verschoben.

Das Technikgebäude wird ohne Schachtkeller ausgeführt. Eine Blitzschutzanlage wird errichtet.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2Ä_Technischer Bericht Hochbau
- B091401-2.Ä_Technikgebäude Siebenbrunn-L

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B3 – Hochbau

Befund

Das Technikgebäude wird in seiner Lage Richtung Osten um 4 m auf km 19.637 verschoben.

Das Technikgebäude wird ohne Kabelkeller ausgeführt. Eine Blitzschutzanlage wird errichtet. In den Technikräumen werden elektrisch ableitfähige Kunststoffbeläge in C_{fl} .s1 gemäß ÖNORM EN 13501-1 und einer Rutschfestigkeit von R9 gemäß BGR 181/ DIN 51130 oder $\mu > 0,44$ nach ÖNORM Z 1261 auf einem Doppelbodensystem (Calcium Sulfatplatten auf höhenverstellbaren Stützen) in A2 ausgeführt.

Die Kabeleinführung in das Gebäude erfolgt über ein dichtes Rohrdurchführungssystem.

Die Konstruktion, Materialwahl, Funktion und Erschließung entspricht dem Genehmigungsstand.

05.08 Schalthaus 2 Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Das Schalthaus 2 wird um 7 m auf km 20.169 Richtung Westen verschoben.

Das Schalthaus wird ohne Schachtkeller ausgeführt, aufgrund der Geschwindigkeitserhöhung wird die Fläche für einen WHZ-Traforaum (50 Hz, 12 m²) erweitert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2.Ä_Technischer Bericht Hochbau
- B091302-2.Ä_Schalthaus 2 Siebenbrunn-L

Befund

Das Schalthaus 2 wird in seiner Lage Richtung Westen um 7 m auf km 20.169 verschoben.

Das Schalthaus wird um einen Niederspannungsraum erweitert und ohne Kabelkeller ausgeführt.

In den Technikräumen werden elektrisch ableitfähige Kunststoffbeläge in C_{fl} .s1 gemäß ÖNORM EN 13501-1 und einer Rutschfestigkeit von R9 gemäß BGR 181/ DIN 51130 oder $\mu > 0,44$ nach ÖNORM Z 1261 auf einem Doppelbodensystem (Calcium Sulfatplatten auf höhenverstellbaren Stützen) in A2 ausgeführt.

Der Boden im Traforaum wird mit einer Rohbodenbeschichtung inkl. Quarzsandeinstreuung mit einer Rutschfestigkeit von $\mu > 0,44$ nach ÖNORM Z 1261 ausgeführt.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EibG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B3 – Hochbau

Die Kabeleinführung in das Gebäude erfolgt über ein dichtes Rohrdurchführungssystem.

Die Konstruktion, Materialwahl, Funktion und Erschließung entspricht dem Genehmigungsstand.

05.09 Schaltheus Untersiebenbrunn

Das Schaltheus wird um 21 m auf km 22.765 Richtung Westen verschoben.

Das Schaltheus wird ohne Schachtkeller ausgeführt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2Ä_Technischer Bericht Hochbau
- B091601-2.Ä_Schaltheus Untersiebenbrunn

Befund

Das Schaltheus wird in seiner Lage Richtung Westen um 21 m auf km 22.765 verschoben.

Das Schaltheus wird ohne Kabelkeller ausgeführt.

In den Technikräumen werden elektrisch ableitfähige Kunststoffbeläge in C_{fl} s1 gemäß ÖNORM EN 13501-1 und einer Rutschfestigkeit von R9 gemäß BGR 181/ DIN 51130 oder $\mu > 0,44$ nach ÖNORM Z 1261 auf einem Doppelbodensystem (Calcium Sulfatplatten auf höhenverstellbaren Stützen) in A2 ausgeführt.

Die Kabeleinführung in das Gebäude erfolgt über ein dichtes Rohrdurchführungssystem.

Die Konstruktion, Materialwahl, Funktion und Erschließung entspricht dem Genehmigungsstand.

05.10 Technikgebäude Schönfeld-Lasse

Das Technikgebäude wird um 5 m auf km 27.210 Richtung Westen verschoben.

Das Technikgebäude wird ohne Schachtkeller ausgeführt, aufgrund der Geschwindigkeitserhöhung wird die Fläche für einen WHZ-Trafo (50 Hz, 12 m²) erweitert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2Ä_Technischer Bericht Hochbau
- B092001-2.Ä_Technikgebäude Schönfeld-Lasse

Befund

Das Technikgebäude wird in seiner Lage Richtung Westen um 5 m auf km 27.210 verschoben.

Das Technikgebäude wird um einen Niederspannungsraum erweitert und ohne Kabelkeller ausgeführt.

In den Technikräumen werden elektrisch ableitfähige Kunststoffbeläge in C_{fl} .s1 gemäß ÖNORM EN 13501-1 und einer Rutschfestigkeit von R9 gemäß BGR 181/ DIN 51130 oder $\mu > 0,44$ nach ÖNORM Z 1261 auf einem Doppelbodensystem (Calcium Sulfatplatten auf höhenverstellbaren Stützen) in A2 ausgeführt.

Der Boden im Traforaum wird mit einer Rohbodenbeschichtung inkl. Quarzsandeinstreuung mit einer Rutschfestigkeit von $\mu > 0,44$ nach ÖNORM Z 1261 ausgeführt.

Die Kabeleinführung in das Gebäude erfolgt über ein dichtes Rohrdurchführungssystem.

Die Konstruktion, Materialwahl, Funktion und Erschließung entspricht dem Genehmigungsstand.

05.11 Schaltheus Breitensee

Das Schaltheus wird ohne Schachtkeller ausgeführt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2Ä_Technischer Bericht Hochbau
- B092201-2.Ä_Schaltheus Breitenseen

Befund

Das Schaltheus wird ohne Kabelkeller ausgeführt.

In den Technikräumen werden elektrisch ableitfähige Kunststoffbeläge in C_{fl} .s1 gemäß ÖNORM EN 13501-1 und einer Rutschfestigkeit von R9 gemäß BGR 181/ DIN 51130 oder $\mu > 0,44$ nach ÖNORM Z 1261 auf einem Doppelbodensystem (Calcium Sulfatplatten auf höhenverstellbaren Stützen) in A2 ausgeführt.

Die Kabeleinführung in das Gebäude erfolgt über ein dichtes Rohrdurchführungssystem.

Die Konstruktion, Materialwahl, Funktion und Erschließung entspricht dem Genehmigungsstand.

05.12 Technikgebäude Marchegg

Das Technikgebäude wird ohne Schachtkeller ausgeführt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2Ä_Technischer Bericht Hochbau
- B092701-2.Ä_Technikgebäude Bf.Marchegg

Befund

Das Technikgebäude wird ohne Kabelkeller ausgeführt.

In den Technikräumen werden elektrisch ableitfähige Kunststoffbeläge in C_{fl} .s1 gemäß ÖNORM EN 13501-1 und einer Rutschfestigkeit von R9 gemäß BGR 181/ DIN 51130 oder $\mu > 0,44$ nach ÖNORM Z 1261 auf einem Doppelbodensystem (Calcium Sulfatplatten auf höhenverstellbaren Stützen) in A2 ausgeführt.

Die Kabeleinführung in das Gebäude erfolgt über ein dichtes Rohrdurchführungssystem.

Die Konstruktion, Materialwahl, Funktion und Erschließung entspricht dem Genehmigungsstand.

05.13 Zuglaufcheckpoint

Bei km 33,010 wird ein Zuglaufcheckpoint errichtet.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B090101-2Ä_Technischer Bericht Hochbau
- H-REGEL-REGELPLÄNE-ZLCP TYP 1.1, Grundriss
- 213150-BAU-106-E01, Systemplan Fertigteilstation

Befund

Bei km 33,010 wird ein Zuglaufcheckpoint errichtet.

Es handelt sich um ein nicht unterkellertes Technikgebäude in Fertigteilbauweise mit einer Grundfläche von ca. 24,0 m².

Das Gebäude entspricht der Gebäudeklasse 1 gemäß OIB.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EibG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B3 – Hochbau

Bei dem Gebäude handelt es sich um nicht konditionierte Gebäude lt. OIB Richtlinie 6 „Energieeinsparung und Wärmeschutz“.

Es sind keine ständigen Arbeitsplätze in dem Gebäude eingerichtet.

- **Funktion, Erschließung**

Im Technikgebäude sind folgende Funktionen untergebracht:

- Haustechnikraum
- TK-Anlagenraum

Die Erschließung des Gebäudes erfolgt an der Stirnseite über den Haustechnikraum über eine Drehtür mit Durchgangslichtern von 100/220 cm.

Sämtliche Ausgänge, werden entsprechend der ÖNORM Z 1000 und gemäß TRVB E 102 (Fluchtweg-Orientierungsbeleuchtung) gut sichtbar und dauerhaft gekennzeichnet.

Sämtliche Türen für die Flucht von ortskundigen Mitarbeitern erhalten Notausgangsbeschläge laut ÖNORM EN 179.

- **Konstruktion, Ausbau**

Das eingeschossige Technikgebäude wird in Stahlbetonfertigteiltbauweise (REI 90 A) errichtet.

Die Decke über EG wird als Stahlbetondecke in REI 90 ausgebildet, Installationsöffnungen werden mit Brandschotts geschlossen.

Das Dach wird als Warmdach ausgeführt.

Außenwände erhalten eine Kerndämmung. Die Türen sind Metalltüren in A2.

Die Kabeleinführung in das Gebäude erfolgt über ein dichtes Rohrdurchführungssystem.

Die Räume sind mit Doppelböden (Trägerplatten aus Calciumsulfat, A2) ausgestattet.

In den Technikräumen werden elektrisch ableitfähige Kunststoffbeläge in C_{fl} .s1 gemäß ÖNORM EN 13501-1 und einer Rutschfestigkeit von R9 gemäß BGR 181/ DIN 51130 oder $\mu > 0,44$ nach ÖNORM Z 1261 ausgeführt.

- **Haustechnik**

Alle Räume werden elektrisch beheizt (mittels Frostwächter), die Anlageräume für Sicherungs- und Telekommunikationstechnik werden durch Split-Klimageräte gekühlt.

Die Beleuchtung erfolgt durch Aufbauleuchten.

- **Angaben zur barrierefreien Ausgestaltung**

Es ist nur Personal, welches einer Tauglichkeitsprüfung unterzogen ist Zutritts berechtigt. Sinnes- und Bewegungseingeschränkte Personen sind nicht Zutritts berechtigt.

- **Baulicher Brandschutz / Brandabschnitte**

Das Technikgebäude ist aufgrund der Ausdehnung der Grundflächen von weniger als 400 m² und einem Fluchtniveau von nicht mehr als 7 m der Gebäudeklasse 1 gemäß OIB Richtlinie 2 zuzuordnen.

Das vorliegende Projekt entspricht der Bauteilanforderung gemäß OIB Richtlinie 2 / Tabelle 1 für die Gebäudeklasse 1.

Die tragenden Außenwände und die Decke über dem Erdgeschoss erfüllen die Feuerwiderstandsklasse REI 90 gem. ÖNORM EN 13501-Teil 2 aus den Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens von A1 gem. ÖNORM EN 13501-Teil 1.

Das Gebäude ist als ein Brandabschnitt ausgeführt.

Installationsöffnungen werden mit Brandschotts geschlossen.

Die Auswahl der Baustoffe hat hinsichtlich des Brandschutzes für die gegenständliche GK 1 entsprechend der ÖNORM B 3806 Tabelle 1-8 stattgefunden.

Der Fluchtweg ins Freie ist innerhalb der 40 m gewährleistet.

Der Zutritt der Feuerwehr ist gewährleistet.

Sämtliche Türen für die Flucht von ortskundigen Mitarbeitern erhalten Notausgangsbeschläge laut ÖNORM EN 179.

Auf Grund der geringen Abmessung des Brandabschnittes (Das Gebäude ist als ein Brandabschnitt ausgeführt) sind keine Brandrauchentlüftungseinrichtungen geplant.

Die Brandrauchentlüftung erfolgt über die geplanten Türöffnungen.

B3.3 ArbeitnehmerInnenschutz

Generell ist anzumerken, dass laut Erläuterung des Arbeitsinspektorat zum Arbeitsstättenbegriff § 19 Abs.1 Z 1 ASchG bei Gebäude, in denen sich kein Arbeitsraum (d.h. kein Raum mit einem ständigen Arbeitsplatz) befindet, die Arbeitsstättenverordnung (AStV) nicht zur Anwendung kommt.

https://www.arbeitsinspektion.gv.at/inspektorat/Arbeitsstaetten_Arbeitsplaetze/Arbeitsstaetten_Verordnungstext_mit_Erlaeuterungen_und_Judikatur:

Keine Arbeitsräume sind Räume, in denen kein ständiger Arbeitsplatz eingerichtet ist, auch wenn dort vorübergehend Arbeiten wie Wartung, Kontrolle etc. verrichtet werden (wie z.B. Technikräume).

Hier handelt es sich um „sonstige Betriebsräume“ i.S.d. § 23 ASchG.

B3.3.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok)

Die Prüfung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente erfolgte unter Berücksichtigung der Verordnung über die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (DOK-VO). Vollständigkeit und Inhalt der vorgelegten Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente wurden auf Basis von § 2 und § 2a DOK-VO geprüft.

Generell gibt es sonstige Betriebs- und Technikräume in denen nur kurzfristige Reinigungs-, Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten durchgeführt werden.

Die vorgelegten Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente entsprechen hinsichtlich Inhalt und Vollständigkeit den Anforderungen von § 2 DOK-VO.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen können umgesetzt werden.

B3.3.2 Unterlage für spätere Arbeiten

Die Prüfung der Unterlage für spätere Arbeiten erfolgte unter Berücksichtigung des Bauarbeitenkoordinationsgesetzes (BauKG).

Vollständigkeit und Inhalt der vorgelegten Unterlagen für spätere Arbeiten wurden auf Basis von § 8 BauKG geprüft.

Die Gewerke des „Hochbaus“ wurden entsprechend berücksichtigt. Die für die Baulichkeiten des gegenständlichen Projektes vorgelegte Unterlage widerspiegelt die konkreten Merkmale der Bauwerke.

Die vorgeschlagenen Vorkehrungen, die für die Durchführung der erforderlichen Reinigungs-, Instandhaltungs-, Wartungs-, Reparatur- und Kontrollmaßnahmen erforderlich sind, können umgesetzt werden.

B4 Eisenbahnbetrieb

B4.1 Änderungen

Folgende Änderungen sind für das Fachgebiet **Eisenbahnbetrieb** relevant:

| 01. Bahntrasse | | | | |
|-----------------------|---------------------------------|---|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 01.00a | Gleisanlagen 200 km/h | Trassierung, Schutzweichen, Weichen mit beweglichen Herzen auf den durchgehenden Hauptgleisen, Unterbau, Errichtung von Schutzweichen, Errichtung Steinsatz und Adaptierung der Kabelwege | 5,450 | 33,000 |
| 01.00b | Regelquerschnitte Freie Strecke | Regelwerk ÖBB 01.05 - Streckenquerschnitte (OL-Mastgasse außen, Kabeltrasse innen); abschnittsweise Änderung Planumsbreite | 5,300 | 37,900 |
| 01.01 | Gleisanlagen | Errichtung W2 als Schutzweiche | 9,502 | 9,502 |
| 01.02a | Gleisanlagen | geänderte Weichenverbindung W3 und W4 | 9,179 | 9,509 |
| 01.03 | Gleisanlagen | Errichtung W7 als Schutzweiche | 10,121 | 10,121 |
| 01.04 | Gleisanlagen | Errichtung W53 als Schutzweiche | 10,888 | 10,888 |
| 01.02b | Gleisanlagen | geänderte Weichenverbindung W57 und W58 | 11,194 | 11,346 |
| 01.05 | Gleisanlagen | Errichtung W59 als Schutzweiche | 11,556 | 11,556 |
| 01.06 | Gleisanlagen | Errichtung W4 als Schutzweiche | 19,095 | 19,095 |
| 01.07 | Gleisanlagen | Errichtung W32 als Schutzweiche | 19,610 | 19,610 |
| 01.08 | Gleisanlagen | Errichtung W58 als Schutzweiche | 20,080 | 20,080 |
| 01.09 | Ausziehgleis | Berücksichtigung eines Ausziehgleises (Gleis 4b) am Ostkopf | 20,100 | 20,409 |
| 01.10 | Gleisanlagen | Errichtung Weiche 2G | 22,474 | 22,474 |
| 01.11 | Gleisanlagen | Errichtung W8 als Schutzweiche | 26,740 | 26,740 |
| 01.12 | Gleisanlagen | Errichtung W50 als Schutzweiche | 27,480 | 27,480 |
| 01.13 | Gleisanlagen | Errichtung W52 als Schutzweiche | 27,780 | 27,780 |
| 01.14 | AB Ecoplus Marchegg | Optimierung der Trasse | 34,580 | 34,815 |
| 01.15 | Bf Marchegg | Nordkopf: Verschiebung Gleis 3 (=Verlängerung Streckengleis von/nach Gänserndorf) um 80 cm nach Norden zur Unterbringung einer OL-Mastgasse | 34,300 | 34,700 |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B4 – Eisenbahnbetrieb

| | | | | |
|--------------|--|---|--------|--------|
| 01.16 | Bf Marchegg | Nordkopf: Änderung Weichenkonfiguration und -geschwindigkeiten (Tausch 500/1200) gem. Änderung Projektspezifikation | 34,500 | 35,100 |
| 01.4 | Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf - Weiche 55 | Statt EW200-1:9 befahrbar mit 40 km/h nun EW500-1:9 befahrbar mit 60 km/h | 20,030 | |

| 01a. Eisenbahnkreuzungen | | | | |
|---------------------------------|---------------------|---|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 01a.01 | Eisenbahnkreuzungen | Ersatzlose Auflassung der EK „Cassinonestraße“ km 5,734 (Bestands-km 5,701) anstatt Erneuerung EK | 5,734 | 5,734 |
| 01a.02 | Eisenbahnkreuzungen | EK „Telephonweg“ wird gem. EK-Bescheid zweigleisig gesichert | 6,407 | 6,407 |
| 01a.03 | Eisenbahnkreuzungen | EK „Schafflerhofstraße“ wird gem. EK-Bescheid zweigleisig gesichert | 7,117 | 7,117 |
| 01a.04 | Eisenbahnkreuzungen | Ersatzlose Auflassung der EK „Grenzweg“ km 8,130 (Bestands-km 8,114) anstatt Erneuerung EK | 8,130 | 8,130 |
| 01a.05 | Eisenbahnkreuzungen | Ersatzlose Auflassung der EK km 12,786 (Bestands-km 12,762) anstatt Erneuerung EK | 12,786 | 12,786 |

| 06. betrieblich bedingte Änderungen | | | | |
|--|--------------------|--|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 06.01 | Oberleitungsanlage | Typ 1.3 auf 2.1 auf den durchgehenden Hauptgleisen | 5,450 | 33,000 |
| 06.02 | Oberleitungsanlage | Schaltposten statt Streckentrennung im Bahnhof Stadlau | 0,271 | 0,271 |
| 06.03 | Signalanlagen | Änderung der Standorte | 5,450 | 33,000 |
| 06.04 | Zuglaufcheckpoint | Errichtung eines Zuglaufcheckpoints | 32,956 | 32,956 |

B4.2 Änderungsbereiche

Anmerkung:

*Zur besseren Übersichtlichkeit bzw. Zuordenbarkeit der im gegenständlichen Gutachten angeführten Abweichungen zum Bescheid vom 22. August 2014 (GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014) bzw. den entsprechenden Bauentwurf, wurden die Nummerierung, die Betitelungen der Abweichungen, die Beschreibungen als auch die Nomenklatur des Einreichoperates zur 2. **Änderungseinreichung 2019** unverändert ins gegenständlichen Gutachten übernommen.*

01. Bahntrasse

01.00a Gleisanlagen 200 km/h

Die Änderungen durch die geplante Anhebung der Streckengeschwindigkeit von 160 auf 200 km/h haben Auswirkungen auf folgende Parameter:

- Trassierung
- Schutzweichen
- Weichen mit beweglichen Herzen auf den durchgehenden Hauptgleisen
- Unterbau (Ausnahmegenehmigung für untere ungebundene TS)
- Errichtung Steinsatz als Anprallschutz bei den Überführungen und
- Adaptierung der Kabelwege

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Betriebliche Spezifikation (Ordnungsnummer B010202-2.Ä)
- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201 E) – Einreichprojekt Ergänzung 2013

Befund

Im Rahmen einer Bestelländerung wurde seitens des Unternehmens **ÖBB** die Anhebung der Geschwindigkeit auf v_{\max} 200 km/h beschlossen; in der bautechnischen Planung wurde die Geschwindigkeitsanhebung auf v_{\max} 200 km/h berücksichtigt.

Für die Eisenbahnrechtliche Genehmigung wird weiterhin die Geschwindigkeit von 160 km/h zugrunde gelegt.

Hinsichtlich der Beschreibung der Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Betrieb (Betriebsprogramm) einschließlich der Zahl der einzusetzenden Arbeitnehmer sowie der Arbeitsvorgänge und Arbeitsverfahren (gem. §6 Abs. 3 Z5 lit i EBEV) wird auf die Einlage B010201 E Bericht nach §6 EBEV des Einreichprojektes Ergänzung 2013 verwiesen.

Die Festlegungen bzgl. des Betriebsprogrammes 2025+ (Zugzahlenabschätzung 2025) und der Zugzahlen für den Vollausbau (Zugzahlenabschätzung Vollausbau 2030) inklusive der Modellzugdaten werden nicht verändert.

01.00b Regelquerschnitte „freie Strecke“

Durch die Anpassung an das derzeit gültige **ÖBB**-Regelwerk wurde der Streckenquerschnitt angepasst. Daher liegt die Oberleitungsmastgasse nun außerhalb des Kabeltroges (altes Regelwerk Kabeltrog liegt außen neben Oberleitungsmastgasse).

Die Gesamt-Querschnittsbreite reduziert sich damit geringfügig gegenüber dem bisher genehmigten Projekt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)

Befund

Für die Regelquerschnitte der Haupttrasse der VzG- (= Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten) Strecke 11701 des Unternehmens Österreichische Bundesbahn Stadlau Frachtenbahnhof – Staatsgrenze nächst Marchegg (- Devinska Nova Ves) werden die Vorschriften und Richtzeichnungen der "Regelwerke Entwerfen von Bahnanlagen" – 01.05 (Streckenquerschnitte) bzw. 01.06 (Bahnhofquerschnitte) - in der aktuellen Fassung des Unternehmens der **ÖBB-Infrastruktur AG** zugrunde gelegt.

Die neuen infrastrukturellen Querschnittsmaßnahmen haben keine Auswirkungen auf die Festlegungen bzgl. des Betriebsprogrammes 2025+ (Zugzahlenabschätzung 2025) und der Zugzahlen für den Vollausbau (Zugzahlenabschätzung Vollausbau 2030) inklusive der Modellzugdaten; diese Festlegungen werden nicht verändert.

01.01 Gleisanlagen (Errichtung W2 als Schutzweiche)

Die Weiche W2 in km 9.502 dient bis zum Vollausbau (Modul 2) als Schutzweiche im Falle einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 11 km 9,0 – km 9,9 (Ordnungsnummer B020311-2.Ä)

Befund

Die Weiche W2 (für Fahrten von Gleis 2 <> nach Gleis 1) ist in die Gerade mit v_{\max} 200 km/h und in die Ablenkung mit v_{\max} 60 km/h befahrbar.

01.02a Gleisanlagen (geänderte Weichenverbindung W3 und W4)

Die Weichenverbindungen Weiche W3 und W4 wird um 101 Meter Richtung Westen vorschoben und liegt nun bei km 9,719 – km 9,509 anstelle km 9,820 – 9,928.

Die Weichengröße bleibt unverändert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 11 km 9,0 – km 9,9 (Ordnungsnummer B020311-2.Ä)

Befund

Die Weiche W3 (für Fahrten von Gleis 2 <> nach Gleis 1) ist in die Gerade mit v_{\max} 200 km/h und in die Ablenkung mit v_{\max} 60 km/h befahrbar; die Weiche W4 (für Fahrten von Gleis 1 <> nach Gleis 2) ist in die Gerade mit v_{\max} 200 km/h und in die Ablenkung mit v_{\max} 60 km/h befahrbar.

01.03 Gleisanlagen (Errichtung W7 als Schutzweiche)

Die Weiche W7 (Gleis 3) in km 10.121 dient bis zum Vollausbau (Modul 2) als Schutzweiche im Falle einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 12 Bahnhof Raasdorf km 9,9 – km 11,0 (Ordnungsnummer B020312-2.Ä)

Befund

Die Weiche W7 (Schutzweiche Gleis 3) im Bahnhof Raasdorf ist in die Gerade mit v_{\max} 60 km/h und in die Ablenkung mit v_{\max} 40 km/h befahrbar.

Die Dimensionierung und Gestaltung des zugehörigen Gleisstutzens mit Flankenschutzfunktion ist im Technischen Bericht Streckenplanung dokumentiert.

01.04 Gleisanlagen (Errichtung W53 als Schutzweiche)

Die Weiche W53 (Gleis 3) in km 10.888 dient bis zum Vollausbau (Modul 2) als Schutzweiche im Falle einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 12 Bahnhof Raasdorf km 9,9 – km 11,0 (Ordnungsnummer B020312-2.Ä)

Befund

Die Weiche W53 (Schutzweiche Gleis 3) im Bahnhof Raasdorf ist in die Gerade mit v_{\max} 60 km/h und in die Ablenkung mit v_{\max} 40 km/h befahrbar.

Die Dimensionierung und Gestaltung des zugehörigen Gleisstutzens mit Flankenschutzfunktion ist im Technischen Bericht Streckenplanung dokumentiert.

01.02b Gleisanlagen(geänderte Weichenverbindung W57 und W58)

Die Weichenverbindungen Weiche W57 und W58 wird um 2 Meter Richtung Westen verschoben und liegt nun bei km 11.194 – km 11.346 anstelle von km 11.196 - km 11.348.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 13 km 11,0 – km 12,0 (Ordnungsnummer B020313-2.Ä)

Befund

Die Weiche W57 (für Fahrten von Gleis 1 <> nach Gleis 2) ist in die Gerade mit v_{\max} 200 km/h und in die Ablenkung mit v_{\max} 100 km/h befahrbar; die Weiche W58 (für Fahrten von Gleis 2 <> nach Gleis 1) ist in die Gerade mit v_{\max} 200 km/h und in die Ablenkung mit v_{\max} 100 km/h befahrbar.

01.05 Gleisanlagen (Errichtung W59 als Schutzweiche)

Die Weiche W59 in km 11.556 dient bis zum Vollausbau (Modul 2) als Schutzweiche im Falle einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 13 km 11,0 – km 12,0 (Ordnungsnummer B020313-2.Ä)

Befund

Die Weiche W59 (für Fahrten von Gleis 2 <> nach Gleis 1) ist in die Gerade mit v_{\max} 200 km/h und in die Ablenkung mit v_{\max} 100 km/h befahrbar.

01.06 Gleisanlagen (Errichtung W4 als Schutzweiche)

Die Weiche W4 in km 19.095 dient bis zum Vollausbau (Modul 2) als Schutzweiche im Falle einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 21 km 18,4 – km 19,1 (Ordnungsnummer B020321-2.Ä)
- SFE – Schemaplan Modul 1b Blatt 3 km 17,9 – km 22,3 (Ordnungsnummer B100703-2.Ä)

Befund

Die Weiche W4 (für Fahrten von Gleis 1 <> nach Gleis 2) ist in die Gerade mit v_{\max} 200 km/h und in die Ablenkung mit v_{\max} 100 km/h befahrbar.

01.07 Gleisanlagen (Errichtung W32 als Schutzweiche)

Die Weiche W32 (Gleis 3) in km 19.610 dient bis zum Vollausbau (Modul 2) als Schutzweiche im Falle einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 22 Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf km 19,1 – km 20,4 (Ordnungsnummer B020322-2.Ä)

Befund

Die Weiche W32 (Schutzweiche Gleis 3a) im Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf ist in die Gerade mit v_{\max} 40 km/h und in die Ablenkung mit v_{\max} 40 km/h befahrbar.

Die Dimensionierung und Gestaltung des zugehörigen Gleisstutzens mit Flankenschutzfunktion ist im Technischen Bericht Streckenplanung dokumentiert.

01.08 Gleisanlagen (Errichtung W58 als Schutzweiche)

Die Weiche W58 (Gleis 3) in km 20.080 dient bis zum Vollausbau (Modul 2) als Schutzweiche im Falle einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 22 Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf km 19,1 – km 20,4 (Ordnungsnummer B020322-2.Ä)

Befund

Die Weiche W58 (Schutzweiche Gleis 3b) Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf ist in die Gerade mit v_{\max} 40 km/h und in die Ablenkung mit v_{\max} 40 km/h befahrbar.

Die Dimensionierung und Gestaltung des zugehörigen Gleisstutzens mit Flankenschutzfunktion ist im Technischen Bericht Streckenplanung dokumentiert.

01.09 Ausziehgleis (Berücksichtigung eines Ausziehgleises (Gleis 4b) am Ostkopf)

Nachdem das bestehende Ausziehgleis im östlichen Bereich des Bahnhofs Siebenbrunn-Leopoldsdorf zukünftig das zweite Streckengleis (Gleis 2) wird, wird zur Beibehaltung der Abstellkapazitäten rechts von Gleis 2 ein Ausziehgleis mit einer Nutzlänge von 350 Meter errichtet.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 22 Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf km 19,1 – km 20,4 (Ordnungszahl B020322-2.Ä)
- Technischer Bericht Licht und Kraft (Ordnungsnummer B100501-2.Ä)

Befund

Für den Gleisabschluss wurde eine Gleisabschlussberechnung durchgeführt.

Zur Anwendung für einen Gleisabschluss wird ein Bremsprellbock ohne bremsende Pufferbohle, z.B. Bauart BA Wörth 1200 N kommen.

Bedienungsräume („Verschieberbahnsteig“) werden rechts von Gleis 4b angeordnet.

Die Beleuchtung der Bedienungsräume und Weichenbereiche werden mit einer mittleren Beleuchtungsstärke von 10 Lux ausgeführt.

01.10 Gleisanlagen (Errichtung Weiche 2G)

Die Weiche W2G (Anschlussbahngleis) in km 20.474 dient bis zum Vollausbau (Modul 2) als Schutzweiche im Falle einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)

Befund

Die Weiche W2G (Schutzweiche Anschlussbahn Glatz) ist in die Gerade mit v_{\max} 40 km/h und in die Ablenkung mit v_{\max} 40 km/h befahrbar.

01.11 Gleisanlagen (Errichtung W8 als Schutzweiche)

Die Weiche W8 (Gleis 3) in km 26.740 dient bis zum Vollausbau (Modul 2) als Schutzweiche im Falle einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 30 Bahnhof Schönfeld-Lassesee km 26,5 – km 27,7 (Ordnungsnummer B020330-2.Ä)

Befund

Die Weiche W8 (Schutzweiche Gleis 3a) im Bahnhof Schönfeld-Lassesee ist in die Gerade mit v_{\max} 60 km/h und in die Ablenkung mit v_{\max} 40 km/h befahrbar.

Die Dimensionierung und Gestaltung des zugehörigen Gleisstützens mit Flankenschutzfunktion ist im Technischen Bericht Streckenplanung dokumentiert.

01.12 Gleisanlagen (Errichtung W50 als Schutzweiche)

Die Weiche W50 (Gleis 3) in km 27.480 dient bis zum Vollausbau (Modul 2) als Schutzweiche im Falle einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 30 Bahnhof Schönfeld-Lasseo km 26,5 – km 27,7 (Ordnungsnummer B020330-2.Ä)

Befund

Die Weiche W50 (Schutzweiche Gleis 3b) ist in die Gerade mit v_{\max} 60 km/h und in die Ablenkung mit v_{\max} 40 km/h befahrbar.

01.13 Gleisanlagen (Errichtung W52 als Schutzweiche)

Die Weiche W52 in km 27.780 dient bis zum Vollausbau (Modul 2) als Schutzweiche im Falle einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 31 km 27,7 – km 28,6 (Ordnungsnummer B020331-2.Ä)

Befund

Die Weiche W52 (für Fahrten von Gleis 1 <> nach Gleis 2) ist in die Gerade mit v_{\max} 200 km/h und in die Ablenkung mit v_{\max} 100 km/h befahrbar.

01.14 AB Ecoplus Marchegg (Optimierung der Trasse)

Das Bestand-Streckengleis wird zukünftig als Anschlussbahngleis „Ecoplus“ verwendet.

Das Bestandsgleis wird in km 34.580 bis zur Weiche km 34.815 neu trassiert, im Einreichplan war die Trassierung von km 34.780 bis km 34.180 vorgesehen.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 38 km 33,8 – km 34,72 (Ordnungsnummer B020338-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 39 km 34,72 – km 35,63 (Ordnungsnummer B020339-2.Ä)

Befund

Die geänderte Lage des Bestand-Streckengleises ist in den Lageplänen Streckenplanung ersichtlich; die eisenbahnbetriebliche Nutzung bzw. Funktion des genannten Gleises bleibt unverändert.

01.15 Bf Marchegg, Nordkopf: Verschiebung Gleis 3

Durch die Berücksichtigung der Oberleitungsmastgasse wird das Streckengleis 3 auf einer Länge von 400 m um 0,80 m Richtung Norden abgerückt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 39 km 34,72 – km 35,63 (Ordnungsnummer B020339-2.Ä)

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B4 – Eisenbahnbetrieb

- Lageplan Streckenplanung Modul 1b Blatt 38 km 33,8 – km 34,72
(Ordnungsnummer B030126-2.Ä)

Befund

Die geänderte Lage des Streckengleises 3 ist in den Lageplänen Streckenplanung ersichtlich; die eisenbahnbetriebliche Nutzung bzw. Funktion (z.B. Zugfahrten gemäß Betriebsprogramme) des genannten Gleises bleibt unverändert.

01.16 Bf Marchegg Nordkopf: Änderung Weichenkonfiguration

Die Anzahl der Weichen bleibt unverändert. Lediglich wird bei vier Weichen die Konfiguration getauscht. Zwei Weichen 1:500 (Weiche W1 und W2) anstatt 1:1200 und zwei Weichen 1:1200 (Weiche W3 und W4) anstatt 1:500.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 38 km 33,8 – km 34,72 (Ordnungsnummer B020338-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 39 km 34,72 – km 35,63 (Ordnungsnummer B020339-2.Ä)

Befund

Die Weiche W1 (für Fahrten von Gleis 3 <> nach Gleis 1) ist in die Gerade mit v_{\max} 100 km/h und in die Ablenkung mit v_{\max} 60 km/h befahrbar, die Weiche W2 (für Fahrten von Gleis 1 <> nach Gleis 3) ist in die Gerade mit v_{\max} 160 km/h und in die Ablenkung mit v_{\max} 60 km/h befahrbar, die Weiche W3 (für Fahrten von Gleis 2 <> nach Gleis 1) ist in die Gerade mit v_{\max} 160 km/h und in die Ablenkung mit v_{\max} 100 km/h befahrbar und die Weiche W4 (für Fahrten von Gleis 1 <> nach Gleis 2) ist in die Gerade mit v_{\max} 160 km/h und in die Ablenkung mit v_{\max} 100 km/h befahrbar.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisebG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B4 – Eisenbahnbetrieb

Die eisenbahnbetriebliche Nutzung bzw. Funktion (z.B. Zugfahrten gemäß Betriebsprogramm) des genannten Gleises bleibt unverändert.

01.04 Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf - Weiche 55

Die Weichenform der Weiche W55 wird von EW190 auf EW500 optimiert, um die Betriebsgeschwindigkeit $V_{\max}=60\text{km/h}$ auf Gleis 4 (=Bestand Gleis 6) sicherzustellen.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 22 Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf km 19,1 – km 20,4 (Ordnungsnummer B020322-2.Ä)

Befund

Die Weiche W55 (für Fahrten von Gleis 6 <> nach Gleis 4) ist in die Gerade mit v_{\max} 40 km/h und in die Ablenkung mit v_{\max} 60 km/h befahrbar.

Die eisenbahnbetriebliche Nutzung bzw. Funktion (z.B. Zugfahrten gemäß Betriebsprogramme) des genannten Gleises bleibt unverändert.

01a. Eisenbahnkreuzungen

Im Rahmen einer Bestelländerung wurde seitens des Unternehmens **ÖBB** die Anhebung der Geschwindigkeit auf v_{\max} 200 km/h beschlossen und damit einhergehend das Vorziehen der Niveaufreimachungen der querenden Straßen und Wege aus dem Modul 2 (Vollausbau) anstelle die Eisenbahnkreuzungen zu adaptieren.

01a.01 Ersatzlose Auflassung der EK „Cassinonestraße“ km 5,734

Ersatzlose Auflassung

Erfüllung des Bescheides vom 03. Mai 2019 (BMVIT-820.341/0005-IV/IVVS4/2015) – Antrag auf Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 5,701 („Cassinonestraße“) Verfahren gemäß §48 Abs. 1 Z2 EisbG.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 7 km 5,3 – km 6,1 (Ordnungsnummer B020307-2.Ä)

Befund

Die ggst. Eisenbahnkreuzung wird ersatzlos aufgelassen.

01a.02 EK „Telephonweg“ wird gem. EK-Bescheid zweigleisig gesichert

Die Sicherung der zweigleisigen Eisenbahnkreuzung wird von Modul 2 ins Modul 1 vorgezogen.

Ein Bescheid vom 11. April 2016 (BMVIT-820.341/0009-IV/IVVS4/2016) – Sicherung der Eisenbahnkreuzungen in km 5,734; km 6,407; km 7,117; Antrag gemäß §49 Abs 2 EisbG - für eine zweigleisige Sicherung ist vorhanden.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B4 – Eisenbahnbetrieb

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 8 km 6,1 – km 7,1 (Ordnungsnummer B020308-2.Ä)
- Technischer Bericht Leit- und Sicherungstechnik (Ordnungsnummer B100101-2.Ä)

Befund

Die ggst. Eisenbahnkreuzung (Bestands-km 6,395 – Projekt-km 6,407) wird hinsichtlich der Art der Sicherung mit einer zugeschalteten 4-teiligen Vollschrankenanlage mit Lichtzeichen neu errichtet.

Der Neubau der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage erfolgt in Rechnertechnik.

01a.03 EK „Schafflerhofstraße“ wird gem. EK-Bescheid zweigleisig gesichert

Die Sicherung der zweigleisigen Eisenbahnkreuzung wird von Modul 2 ins Modul 1 vorgezogen.

Ein Bescheid vom 11. April 2016 (BMVIT-820.341/0009-IV/IVVS4/2016) – Sicherung der Eisenbahnkreuzungen in km 5,734; km 6,407; km 7,117; Antrag gemäß §49 Abs 2 EisbG - für eine zweigleisige Sicherung ist vorhanden.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 8 km 6,1 – km 7,1 (Ordnungsnummer B020308-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 9 km 7,1 – km 8,0 (Ordnungsnummer B020309-2.Ä)
- Technischer Bericht Leit- und Sicherungstechnik (Ordnungsnummer B100101-2.Ä)

Befund

Die ggst. Eisenbahnkreuzung (Bestands-km 7,090 – Projekt-km 7,117) wird hinsichtlich der Art der Sicherung mit einer zuggeschalteten Halbschrankenanlage mit Lichtzeichen neu errichtet.

Der Neubau der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage erfolgt in Rechnertechnik.

01a.04 Ersatzlose Auflassung der EK „Grenzweg“ km 8,130

Ersatzlose Auflassung aufgrund Erfüllung des Bescheides vom 02. Dezember 2016 (BMVIT-820.341/0016-IV/IVVS4/2016) – amtswegige Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 8,114 („Grenzweg“), Entscheidung gemäß §48 Abs 1 Z 2 EisbG.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 10 km 8,0 – km 9,0 (Ordnungsnummer B020310-2.Ä)

Befund

Die ggst. Eisenbahnkreuzung wird ersatzlos aufgelassen.

01a.05 Ersatzlose Auflassung der EK km 12,786

Die ersatzlose Auflassung der Eisenbahnkreuzung wird von Modul 2 ins Modul 1 vorgezogen.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Lageplan Streckenplanung Blatt 14 km 12,0 – km 12,9 (Ordnungsnummer B020314-2.Ä)

Befund

Die ggst. Eisenbahnkreuzung wird ersatzlos aufgelassen.

06 Betrieblich bedingte Änderungen

06.01 Oberleitungsanlage (Typenänderung)

Im Rahmen einer Bestelländerung wurde seitens des Unternehmens **ÖBB** die Anhebung der Geschwindigkeit auf v_{\max} 200 km/h beschlossen; die Geschwindigkeitsänderung hatte auch Auswirkungen SFE-Planung (Leit- und Sicherungstechnik, Oberleitung).

Der Systemtyp der Oberleitungsanlage wird auf den durchgehenden Hauptgleisen für den Fall einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h von 1.3 auf 2.1 angepasst.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Technischer Bericht der Oberleitungsanlage (Ordnungsnummer B100401-2.Ä)
- SFE-Schemaplan – Modul 1b, Blatt 02 km 11,0 - km 17,9 (Ordnungsnummer B100702-2.Ä)

Befund

Die projektrelevanten Angaben wie Oberleitungsmastgassen, Schaltgerüste, Hauptkabelwege, Kavernen, Erfordernis von Unterwerken sind in den SFE-Schemaplänen angeführt.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B4 – Eisenbahnbetrieb

Die Schaltung der Bahnstromanlagen ist aus den einpoligen Übersichtsschaltbildern ersichtlich.

Durch eine Erhöhung der Oberleitungsmaste wird die Montage der Beleuchtung ermöglicht. Im Bereich von Unterführungen werden die Spitzenleitungen verkabelt und in Kabeltrögen geführt.

Die Oberleitungsanlage wird so errichtet, dass die erforderlichen Sicherheitsabstände bei Erhaltungsarbeiten an den Signalen gemäß **ÖBB**-Regelwerk gewahrt sind.

Die Zugänge zu Arbeitsplätzen oder Betriebseinrichtungen im Sicherheitsraum werden gemäß §5 EIsbAV gestaltet.

Dies gilt insbesondere im Bereich von Oberleitungsmasten mit beweglicher Oberleitungsabspannung.

Die durch die Herstellung der Oberleitungsmastfundamente entstandenen Unebenheiten im Bedienungs- und im Sicherheitsraum werden mit feinkörnigem Schotter niveaugleich aufgefüllt. Der Standplatz für die Bedienung der Oberleitungs-, Ladegleis- und Anschlussbahnschalter wird eben und befestigt hergestellt.

06.02 Oberleitungsanlage Bf Stadlau (Schaltposten)

Die Errichtung eines Schaltpostens r.d.B. (ebenerdiges Technikgebäude) samt Kabeltrasse und 10 zusätzliche Oberleitungsmasten aus Stahl (I-Profile) r.d.B. erfolgt im Bahnhof Stadlau.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Technischer Bericht Schaltposten Stadlau (Ordnungsnummer B101101-2.Ä)

Befund

Der Neubau besteht aus einem 15-kV-Schaltanlagegebäude mit integriertem Warten- / Gerüstraum, einem 15-kV-Schaltgerüste mit erdgleichem, nach oben offenem Kabelkollektor sowie aller Nebeneinrichtungen.

Die Zufahrt zum Schaltposten erfolgt über das Gelände des (alten) Bahnhofes Stadlau bzw. über die Vernholzgasse, 1220 Wien.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B4 – Eisenbahnbetrieb

Die Grundfläche des eingeschossigen Gebäudes beträgt ca. 185 m² und umfasst folgende Räume:

- 15 kV Raum mit metallgeschotteter 15kV-Innenraumschaltanlage inklusive Druckentlastung
- Warten- Gerüstraum, Batterieraum und Eigenbedarfsraum

In den Räumen ist kein ständiger Arbeitsplatz eingerichtet.

Der 15 kV Raum und der Warten- / Gerüstraum werden mit einer Orientierungsbeleuchtung ausgestattet.

06.03 Signalanlagen (Standorte)

Für den Fall einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h wird die Positionierung der Signalstandorte in den Einfahrtsbereichen der Bahnhöfe angepasst.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Technischer Bericht Leit- und Sicherungstechnik (Ordnungsnummer B100101-2.Ä)
- SFE-Schemaplan – Modul 1b, Blatt 04 km 22,300 - km 26,370 (Ordnungsnummer B100704-2.Ä)

Befund

Die projektrelevanten Angaben wie Signalstandorte sind in den SFE-Schemaplänen angeführt.

06.04 Zuglaufcheckpoint

Bei km 32.956 wird ein zweigleisiger Zuglaufcheckpoints mit dazugehörigem Schaltheus errichtet.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B4 – Eisenbahnbetrieb

Beurteilungsgrundlage

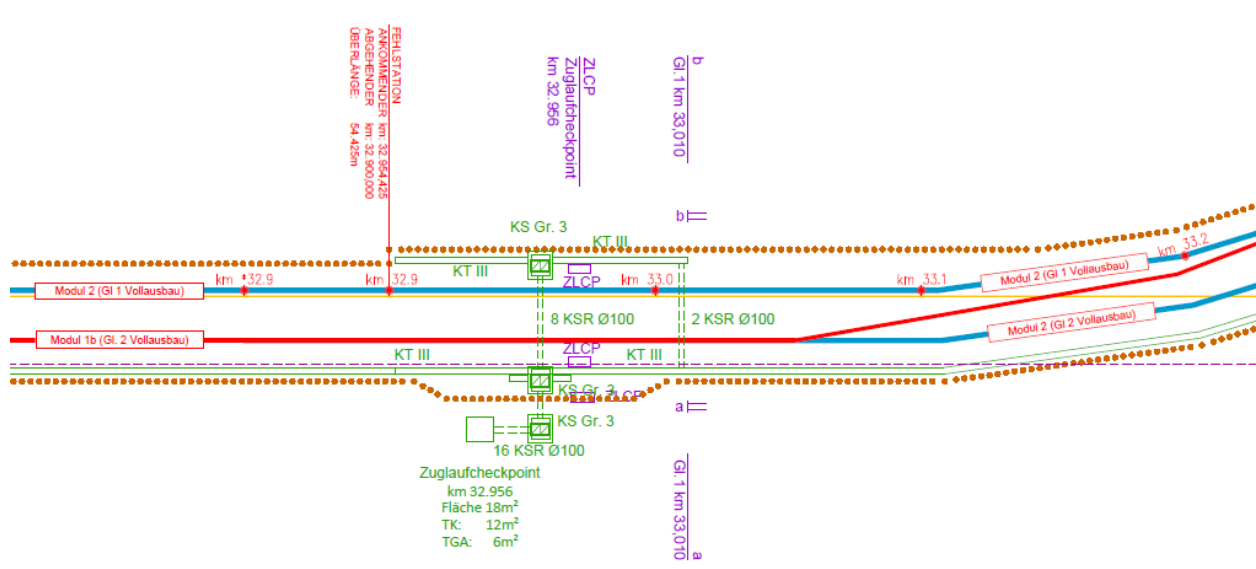
Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Bericht nach §6 EBEV (Ordnungsnummer B010201-2.Ä)
- Technischer Bericht Streckenplanung (Ordnungsnummer B020101-2.Ä)
- Technischer Bericht Leit- und Sicherungstechnik (Ordnungsnummer B100101-2.Ä)
- SFE-Schemaplan – Modul 1b, Blatt 07 km 32,9 - km 35,3 (Ordnungsnummer B100707-2.Ä)

Befund

Die Lage des zweigleisigen Zuglaufcheckpoints mit dazugehörigem Schaltheus ist im SFE-Schemaplan dargestellt.

Auszug aus SFE-Schemaplan – Modul 1b, Blatt 07:



Im km 32,948 erfolgt eine Kabelquerung zum Schaltheus Zuglaufcheckpoint.

B4.3 ArbeitnehmerInnenschutz

Für das gegenständliche Projekt wurden im Jahre 2013 unter der Projektbezeichnung „Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Stadlau – Staatsgrenze n. Marchegg“ ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument gemäß § 5 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes und eine Unterlage für spätere Arbeiten gemäß § 8 des Bauarbeitenkoordinationsgesetzes erstellt.

Die genannten Unterlagen wurden für die 1. Änderungseinreichung 2015 fortgeschrieben.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EibG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B4 – Eisenbahnbetrieb

Für das nunmehr vorliegende Projekt **„Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Stadlau – Staatsgrenze n. Marchegg – 2. Änderungseinreichung 2019“** sind die aktuellen Änderungen des Bauentwurfes, welcher die Basis des Bescheides vom 22. August 2014 bildete, berücksichtigt und wurden einer neuerlichen Evaluierung unterzogen.

B4.3.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok)

Unter Einbindung der zuständigen und verantwortlichen Sicherheitsfachkraft des Unternehmens ÖBB-Infrastruktur AG und der Vertretung der Arbeitsmedizin (Fa. Wellcon) 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 bzw. das Unfallrisiko am Arbeitsplatz so weit wie möglich zu vermindern und den Prämissen der laufenden Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der laufenden Überwachung zur Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften – durchgeführt.

Um die Nachvollziehbarkeit der Projektänderungen für das ggst. Projekt **„Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Stadlau – Staatsgrenze n. Marchegg – 2. Änderungseinreichung 2019“** im vorliegenden SiGe-Dok zu gewährleisten, sind diese in einer Übersicht zusammengefasst.

So wurden z.B. für den „Betriebsbereich“ (Arbeitsplatz) Bedienungsräume („Verschieberbahnsteige“) im Bahnhof Siebenbrunn–Leopoldsdorf neben dem Gleis 3 (Bedienungsraum rechts der Bahn von km 0,056 – 0,535 und Bedienungsraum links der Bahn von km 0,093 – 0,285) nunmehr auch die geplanten Gleise 4, 4a (Bedienungsraum rechts der Bahn) und das Gleis 4b (Bedienungsraum rechts der Bahn) evaluiert.

Hingewiesen wird im SiGe-Dok, dass bei Planänderungen bzw. nach Nutzungsbeginn der Anlagen eine Überprüfung der Evaluierungsbereiche und erforderlichenfalls eine Anpassung der Gefahrenanalyse zu erfolgen hat.

B4.3.2 Unterlage für spätere Arbeiten (UspA)

Nach abgeschlossener Realisierung eines Bauvorhabens bzw. nach Fertigstellung eines Bauwerkes ist der Sicherheits- und Gesundheitsschutz auch für „spätere Arbeiten“ zu gewährleisten. Die vorliegende Unterlage für spätere Arbeiten bezieht sich auf

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B4 – Eisenbahnbetrieb

projektbezogene Infrastruktureinrichtungen (z.B. Gleisanlagen, Objekte, Gebäude- oder objektspezifische Punkte), die für die zukünftige Nutzung, Wartung, Instandhaltung, Umbauarbeiten oder Abbruch von Gebäuden oder Objekte maßgeblich und zu berücksichtigen sind.

Für Tätigkeiten bzw. Aufgaben sind unter dem Aspekt der nunmehr vorliegenden Projektänderungen möglich auftretende Gefährdungen festgestellt und die daraus erforderlichen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr angeführt.

So sind z.B. im Punkt 3.1.2.1 Kabelwege (nachstehend ein Auszug) die Änderungen angeführt:

- km 5,3 (neuer km) – km 8,129 Kabeltrog links der Bahn (Gleis 1),
- neu: km 7,048 Kabelquerung HOASchaltheus,
- neu: km 9,460 Kabelquerung,
- km 10,030024 Kabelquerung Schaltheus,
- km 10,340357 Kabelquerung Bahnhof Raasdorf oder
- neu: km 32,948 Kabelquerung Bereich Zuglaufcheckpoint

Um die Nachvollziehbarkeit der Projektänderungen für das ggst. Projekt **„Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Stadlau – Staatsgrenze n. Marchegg – 2. Änderungseinreichung 2019“** in der vorliegenden Unterlage für spätere Arbeiten zu gewährleisten, sind diese in einer Übersicht zusammengefasst.

In der Unterlage für spätere Arbeiten wird hingewiesen, dass die sicherheitsrelevanten und die dem Arbeitnehmerschutz dienenden gesetzlichen Vorschriften und Dienstvorschriften der ÖBB sowie die diesbezüglichen Auflagen im Baubescheid bei Planung und Errichtung des Bauwerkes zu berücksichtigen und einzuhalten sind. Insbesondere wird auf die EisbAV und die „ÖBB 40 Schriftliche Betriebsanweisung Arbeitnehmerschutz“ verwiesen. Es gilt die Grundevaluierung der ÖBB-Infrastruktur AG Geschäftsbereich SAE.

Betriebsfremde dürfen nicht öffentliche Bahnanlagen nur betreten, wenn sie über eine gültige Erlaubniskarte zum Betreten von Eisenbahnanlagen verfügen. Es muss eine Unterweisung über die örtlichen Gegebenheiten erfolgen.

Finden Arbeiten innerhalb des Gefahrenraumes der Gleisanlagen statt, sind die organisatorischen Vorgaben des Arbeitnehmerschutzes für die Vorbereitung und Durchführung von Arbeiten im Bereich von Gleisen gem. DB 601.02 (Bestimmungen für die Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen) und die daraus folgenden Maßnahmen einzuhalten.

B5 Signal-, Fernmelde- und Elektrobetriebstechnik & Oberleitung

B5.1 Änderungen

Folgende Änderungen sind für das Fachgebiet **Signal-, Fernmelde- und Elektrobetriebstechnik & Oberleitung** relevant:

| 01. Bahntrasse | | | | |
|----------------|-----------------------|---|---------------|--------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 01.00a | Gleisanlagen 200 km/h | Trassierung, Schutzweichen, Weichen mit beweglichen Herzen auf den durchgehenden Hauptgleisen, Unterbau, Errichtung von Schutzweichen, Errichtung Steinsatz und Adaptierung der Kabelwege | 5,450 | 33,000 |
| | | | | |

| 01c. SFE | | | | |
|----------|-------------|---|---------------|--------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 01c.01 | Kabelwege | Adaptierung Kabelwege Anpassung der Kabelwege aufgrund SFE-Detailplanung (Ausschreibungs- bzw. Ausführungsplanung) | 5,526 | 18,782 |
| | | | | |

| 01a. Eisenbahnkreuzungen | | | | |
|--------------------------|---------------------|---|---------------|--------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 01a.01 | Eisenbahnkreuzungen | Ersatzlose Auflassung der EK „Cassinonestraße“ km 5,734 (Bestands-km 5,701) anstatt Erneuerung EK | 5,734 | 5,734 |
| 01a.02 | Eisenbahnkreuzungen | EK „Telephonweg“ wird gem. EK-Bescheid zweigleisig gesichert | 6,407 | 6,407 |
| 01a.03 | Eisenbahnkreuzungen | EK „Schafflerhofstraße“ wird gem. EK-Bescheid zweigleisig gesichert | 7,117 | 7,117 |
| 01a.04 | Eisenbahnkreuzungen | Ersatzlose Auflassung der EK „Grenzweg“ km 8,130 (Bestands-km 8,114) anstatt Erneuerung EK | 8,130 | 8,130 |
| 01a.05 | Eisenbahnkreuzungen | Ersatzlose Auflassung der EK km 12,786 (Bestands-km 12,762) anstatt Erneuerung EK | 12,786 | 12,786 |
| | | | | |

| 04. Haltestellen | | | | |
|-------------------------|--|--|---------------|--------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 04.10 | Aufzugsanlage Raasdorf | Einbau von einem Aufzug und Triebwerksraum auf Bahnsteigebene | 10,260 | 10,260 |
| 04.11 | Aufzugsanlage Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Einbau von zwei Aufzügen und Triebwerksräumen auf Bahnsteigebene | 19,500 | 19,500 |
| 04.12 | Aufzugsanlage Schönfeld-Lasse | Einbau von einem Aufzug und Triebwerksraum auf Bahnsteigebene | 27,150 | 27,150 |

| 05. Technikgebäude | | | | |
|---------------------------|---|--|---------------|--------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 05.01 | Schalhäuser und Technikgebäude | Ergänzung von Klimageräten | 10,030 | 34,946 |
| 05.02 | Schalhaus 1 Raasdorf | Neue Lage l.d.B. | 10,030 | 10,023 |
| 05.03 | Technikgebäude Raasdorf | Neue Lage l.d.B., Errichtung Blitzschutz | 10,268 | 10,232 |
| 05.04 | Schalhaus 2 Raasdorf | neue Lage l.d.B., Schalhaus bestehend aus 4 Räumen (inkl. Traforaum) | 11,104 | 11,054 |
| 05.05 | Schalhaus Glinzendorf | Neue Lage l.d.B. | 14,729 | 14,694 |
| 05.06 | Schalhaus 1 Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Schalhaus bestehend aus 4 Räumen (inkl. Traforaum) | 19,157 | 19,157 |
| 05.07 | Technikgebäude Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Errichtung Blitzschutz | 19,633 | 19,637 |
| 05.08 | Schalhaus 2 Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Schalhaus bestehend aus 4 Räumen (inkl. Traforaum) | 20,176 | 20,169 |
| 05.09 | Schalhaus Untersiebenbrunn | Neue Lage r.d.B. | 22,786 | 22,765 |
| 05.10 | Technikgebäude Schönfeld-Lasse | Schalhaus bestehend aus 4 Räumen (inkl. Traforaum) | 27,215 | 27,210 |
| 05.11 | Schalhaus Breitensee | Schachtkeller entfällt | 32,450 | 32,450 |
| 05.12 | Technikgebäude Marchegg | Schalhaus bestehend aus 5 Räumen (inkl. Traforaum) | 34,946 | 34,946 |

| 06. betrieblich bedingte Änderungen | | | | |
|--|--------------------|--|---------------|--------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 06.01 | Oberleitungsanlage | Typ 1.3 auf 2.1 auf den durchgehenden Hauptgleisen | 5,450 | 33,000 |
| 06.02 | Oberleitungsanlage | Schaltposten statt Streckentrennung im Bahnhof Stadlau | 0,271 | 0,271 |
| 06.03 | Signalanlagen | Änderung der Standorte | 5,450 | 33,000 |
| 06.04 | Zuglaufcheckpoint | Errichtung eines Zuglaufcheckpoints | 32,956 | 32,956 |

| 08. Konstruktiver Ingenieurbau | | | | |
|--------------------------------|---|--|---------------|--------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 08.03 | Obj. SM13 - Personendurchgang Bahnhof Raasdorf | Dynamik, Zusätzlicher Raum für 50Hz und Telematik | 10,368 | 10,368 |
| 08.11 | Obj. SM21 - Personendurchgang West Siebenbrunn-Leopoldsdorf | neue Lage und zusätzlicher Raum für 50Hz und Telematik Dynamik | 19,544 | 19,549 |
| 08.17 | Obj. SM29 - Personendurchgang Bf. Schönfeld-Lasse | Zusätzlicher Raum für 50Hz und Telematik Verlängerung des Personendurchgangs und Dynamik | 27,114 | 27,114 |

B5.2 Änderungsbereiche

Anmerkung:

Zur besseren Übersichtlichkeit bzw. Zuordenbarkeit der im gegenständlichen Gutachten angeführten Abweichungen zum Bescheid vom 22. August 2014 (GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014) bzw. den entsprechenden Bauentwurf, wurden die Nummerierung, die Betitelungen der Abweichungen, die Beschreibungen als auch die Nomenklatur des Einreichoperates zur 2. **Änderungseinreichung 2019** unverändert ins gegenständlichen Gutachten übernommen.

01. Bahntrasse

01.00a Gleisanlagen 200 km/h

Die Vorbereitungen für eine Anhebung der Streckengeschwindigkeit von 160 auf 200 km/h haben Auswirkungen auf folgende Parameter:

- Trassierung
- Schutzweichen
- Weichen mit beweglichen Herzen auf den durchgehenden Hauptgleisen
- Unterbau (Ausnahmegenehmigung für untere ungebundene TS)
- Errichtung Steinsatz als Anprallschutz bei den Überführungen und
- Adaptierung der Kabelwege

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Technischer Bericht Licht und Kraft (Ordnungsnummer B100501-2.Ä)

Befund

Die beweglichen Herzen werden mit Weichenheizungen ausgerüstet.

01c SFE

01c.01 Adaptierung Kabelwege (km 5,526-km18,782)

Anpassung der Kabelwege aufgrund SFE-Detailplanung (Ausschreibungs- bzw. Ausführungsplanung)

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- SFE-Schema_01 (Ordnungsnummer B100701-2.Ä)
- SFE-Schema_02 (Ordnungsnummer B100702-2.Ä)
- SFE-Schema_03 (Ordnungsnummer B100703-2.Ä)
- SFE-Schema_04 (Ordnungsnummer B100704-2.Ä)
- SFE-Schema_05 (Ordnungsnummer B100705-2.Ä)
- SFE-Schema_06 (Ordnungsnummer B100706-2.Ä)
- SFE-Schema_07 (Ordnungsnummer B100707-2.Ä)

Befund

Für alle technischen Einrichtungen waren Kabelwege bereits vorgesehen. Die Kabelwege haben sich in der Detailplanung geringfügig geändert.

01.a Eisenbahnkreuzungen

01a.01 Ersatzlose Auflassung der EK „Cassinonestraße“ km 5,734

Ersatzlose Auflassung

Erfüllung des Bescheides vom 03. Mai 2019 (BMVIT-820.341/0005-IV/IVVS4/2015) – Antrag auf Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 5,701 („Cassinonestraße“) Verfahren gemäß §48 Abs. 1 Z2 EisbG.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- SFE-Schema_01 (Ordnungsnummer B100701-2.Ä)
- Technischer Bericht Leit- und Sicherungstechnik (Ordnungsnummer B100101-2.Ä)

Befund

Alle technischen Abhängigkeiten zur EKSA entfallen.

01a.02 EK „Telephonweg“ wird gem. EK-Bescheid zweigleisig gesichert

Die Sicherung der zweigleisigen Eisenbahnkreuzung wird von Modul 2 ins Modul 1 vorgezogen.

Ein Bescheid vom 11. April 2016 (BMVIT-820.341/0009-IV/IVVS4/2016) – Sicherung der Eisenbahnkreuzungen in km 5,734; km 6,407; km 7,117; Antrag gemäß §49 Abs 2 EisbG - für eine zweigleisige Sicherung ist vorhanden.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- SFE-Schema_01 (Ordnungsnummer B100701-2.Ä)
- Technischer Bericht Leit- und Sicherungstechnik (Ordnungsnummer B100101-2.Ä)
- Technische Sicherung der Eisenbahnkreuzung im km 6,407 VOLLAUSBAU AB 2028 (Ordnungsnummer B100216 / 1-3) - Einreichprojekt 2013

Befund

Die Ausführung der Sicherung der zweigleisigen Eisenbahnkreuzung wurde gemeinsam mit der Verlegung des zweiten Gleises im Bereich der EK im Modul 2 dargestellt.

01a.03 EK „Schafflerhofstraße“ wird gem. EK-Bescheid zweigleisig gesichert

Die Sicherung der zweigleisigen Eisenbahnkreuzung wird von Modul 2 ins Modul 1 vorgezogen.

Ein Bescheid vom 11. April 2016 (BMVIT-820.341/0009-IV/IVVS4/2016) – Sicherung der Eisenbahnkreuzungen in km 5,734; km 6,407; km 7,117; Antrag gemäß §49 Abs 2 EisbG - für eine zweigleisige Sicherung ist vorhanden.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- SFE-Schema_01 (Ordnungsnummer B100701-2.Ä)
- Technischer Bericht Leit- und Sicherungstechnik (Ordnungsnummer B100101-2.Ä)
- Technische Sicherung der Eisenbahnkreuzung im km 6,407 VOLLAUSBAU AB 2028 (Ordnungsnummer B100217 / 1-3) - Einreichprojekt 2013

Befund

Die Ausführung der Sicherung der zweigleisigen Eisenbahnkreuzung wurde gemeinsam mit der Verlegung des zweiten Gleises im Bereich der EK im Modul 2 dargestellt.

01a.04 Ersatzlose Auflassung der EK „Grenzweg“ km 8,130

Ersatzlose Auflassung aufgrund Erfüllung des Bescheides vom 02. Dezember 2016 (BMVIT-820.341/0016-IV/IVVS4/2016) – amtswegige Auflassung der Eisenbahnkreuzung in km 8,114 („Grenzweg“), Entscheidung gemäß §48 Abs 1 Z 2 EisbG.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- SFE-Schema_01 (Ordnungsnummer B100701-2.Ä)
- Technischer Bericht Leit- und Sicherungstechnik (Ordnungsnummer B100101-2.Ä)

Befund

Alle technischen Abhängigkeiten zur EKSA entfallen.

01a.05 Ersatzlose Auflassung der EK km 12,786

Die ersatzlose Auflassung der Eisenbahnkreuzung wird von Modul 2 ins Modul 1 vorgezogen.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- SFE-Schema_02 (Ordnungsnummer B100702-2.Ä)
- Technischer Bericht Leit- und Sicherungstechnik (Ordnungsnummer B100101-2.Ä)

Befund

Alle technischen Abhängigkeiten zur EKSA entfallen.

04. Haltestellen

**04.10 Aufzugsanlage Raasdorf (Einbau von einem Aufzug und
Triebwerksraum auf Bahnsteigebene)**

Am Inselbahnsteig wird ein Aufzug (13 Personen, Tragfähigkeit 1.000 kg) eingebaut und der Maschinenraum befindet sich auf der Bahnsteigebene.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Technischer Bericht Licht und Kraft (Ordnungsnummer B100501-2.Ä)

Befund

Die Energieversorgung und ein Aufzugnotruf sind vorgesehen.

**04.11 Aufzugsanlage Siebenbrunn-Leopoldsdorf (Einbau von zwei
Aufzügen und Triebwerksräumen auf Bahnsteigebene)**

Am Rand- und Inselbahnsteig wird jeweils ein Aufzug (13 Personen, Tragfähigkeit 1.000 kg) eingebaut und der Maschinenraum befindet sich auf der Bahnsteigebene.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Technischer Bericht Licht und Kraft (Ordnungsnummer B100501-2.Ä)

Befund

Die Energieversorgung und ein Aufzugnotruf sind vorgesehen.

**04.12 Aufzugsanlage Schönfeld-Lasseo (Einbau von einem Aufzug und
 Triebwerksraum auf Bahnsteigebene)**

Am Inselbahnsteig wird ein Aufzug (13 Personen, Tragfähigkeit 1.000 kg) eingebaut und der Maschinenraum befindet sich auf der Bahnsteigebene.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Technischer Bericht Licht und Kraft (Ordnungsnummer B100501-2.Ä)

Befund

Die energietechnische Versorgung und ein Aufzugnotruf sind vorgesehen.

05. Technikgebäude

05.01 Schalthäuser und Technikgebäude

Die Räume für die Sicherungstechnik bzw. Telematik werden mittels Split-Klimageräte gekühlt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Technischer Bericht Licht und Kraft (Ordnungsnummer B100501-2.Ä)

05.02 Schalthaus 1 Raasdorf

Das Schalthaus 1 wird um 7 m auf km 10.023 Richtung Westen verschoben.

Das Schalthaus wird ohne Schachtkeller ausgeführt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Technischer Bericht Licht und Kraft (Ordnungsnummer B100501-2.Ä)

Befund

Die Kabeleinführung erfolgt über einen Doppelboden.

05.03 Technikgebäude. Raasdorf

Das Technikgebäude wird um 64 m auf km 10.232 Richtung Westen verschoben.

Das Technikgebäude wird ohne Schachtkeller ausgeführt. Der Vorplatz wird auf eine Parkmöglichkeit von ÖBB-Dienstfahrzeugen erweitert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Technischer Bericht Licht und Kraft (Ordnungsnummer B100501-2.Ä)

Befund

Die Kabeleinführung erfolgt über einen Doppelboden.

05.04 Schaltheus 2 Raasdorf

Das Schaltheus 2 wird um 50 m auf km 11.054 Richtung Westen verschoben.

Das Schaltheus wird ohne Schachtkeller ausgeführt, aufgrund der Geschwindigkeitserhöhung wird die Fläche für einen WHZ-Trafo Raum (50Hz, 12 m²) erweitert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Technischer Bericht Licht und Kraft (Ordnungsnummer B100501-2.Ä)

Befund

Die Kabeleinführung erfolgt über einen Doppelboden.

05.05 Schaltheus Glinzendorf

Das Schaltheus 1 wird um 35 m auf km 14.694 Richtung Westen verschoben.

Das Schaltheus wird ohne Schachtkeller ausgeführt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Technischer Bericht Licht und Kraft (Ordnungsnummer B100501-2.Ä)

Befund

Die Kabeleinführung erfolgt über einen Doppelboden.

05.06 Schaltheus 1 Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Das Schaltheus wird ohne Schachtkeller ausgeführt, aufgrund der Geschwindigkeitserhöhung wird die Fläche für einen WHZ-Trafoaraum (50 Hz, 12 m²) erweitert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Technischer Bericht Licht und Kraft (Ordnungsnummer B100501-2.Ä)

Befund

Die Kabeleinführung erfolgt über einen Doppelboden.

05.07 Technikgebäude Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Das Technikgebäude wird um 4 m auf km 19.637 Richtung Osten verschoben.

Das Technikgebäude wird ohne Schachtkeller ausgeführt. Eine Blitzschutzanlage wird errichtet.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Technischer Bericht Licht und Kraft (Ordnungsnummer B100501-2.Ä)

Befund

Die Kabeleinführung erfolgt über einen Doppelboden.

05.08 Schaltheus 2 Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Das Schaltheus 2 wird um 7 m auf km 20.169 Richtung Westen verschoben.

Das Schaltheus wird ohne Schachtkeller ausgeführt, aufgrund der Geschwindigkeitserhöhung wird die Fläche für einen WHZ-Traforaum (50 Hz, 12 m²) erweitert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Technischer Bericht Licht und Kraft (Ordnungsnummer B100501-2.Ä)

Befund

Die Kabeleinführung erfolgt über einen Doppelboden.

05.09 Schaltheus Untersiebenbrunn

Das Schaltheus wird um 21 m auf km 22.765 Richtung Westen verschoben.

Das Schaltheus wird ohne Schachtkeller ausgeführt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Technischer Bericht Licht und Kraft (Ordnungsnummer B100501-2.Ä)

Befund

Die Kabeleinführung erfolgt über einen Doppelboden.

05.10 Technikgebäude Schönfeld-Lasse

Das Technikgebäude wird um 5 m auf km 27.210 Richtung Westen verschoben.

Das Technikgebäude wird ohne Schachtkeller ausgeführt, aufgrund der Geschwindigkeitserhöhung wird die Fläche für einen WHZ-Traforaum (50 Hz, 12 m²) erweitert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Technischer Bericht Licht und Kraft (Ordnungsnummer B100501-2.Ä)

Befund

Die Kabeleinführung erfolgt über einen Doppelboden.

05.11 Schaltheus Breitensee

Das Schaltheus wird ohne Schachtkeller ausgeführt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Technischer Bericht Licht und Kraft (Ordnungsnummer B100501-2.Ä)

Befund

Die Kabeleinführung erfolgt über einen Doppelboden.

05.12 Technikgebäude Marchegg

Das Technikgebäude wird ohne Schachtkeller ausgeführt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Technischer Bericht Licht und Kraft (Ordnungsnummer B100501-2.Ä)

Befund

Die Kabeleinführung erfolgt über einen Doppelboden.

06. Betrieblich bedingte Änderungen

06.01 Oberleitungsanlage (Typenänderung)

Der Systemtyp der Oberleitungsanlage wird auf den durchgehenden Hauptgleisen für den Fall einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h von 1.3 auf 2.1 angepasst.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Technischer Bericht der Oberleitungsanlage (Ordnungsnummer B100401-2.Ä)

Befund

Auf den durchgehenden Hauptgleisen kommt statt der Oberleitungstypen 1.3 die Oberleitungstypen 2.1 zum Einsatz.

Die Oberleitungstypen 2.1 sind für Geschwindigkeiten bis 250 km/h ausgelegt.

Bei den verwendeten Oberleitungstypen handelt es sich jeweils um zertifizierte Interoperabilitätskomponenten. Für die Typen 2.1 liegt eine EG-Baumusterprüfbescheinigung Nr. 0893/1/CB/2018/ENE/DE EN/2763.4 von EISENBAHN-CERT (Kennnummer der europäischen Kommission 0893) vor.

06.02 Oberleitungsanlage Bf Stadlau (Schaltposten)

Die Errichtung eines Schaltpostens r.d.B. (ebenerdiges Technikgebäude) samt Kabeltrasse und 10 zusätzliche Oberleitungsmasten aus Stahl (I-Profile) r.d.B. erfolgt im Bahnhof Stadlau.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Technischer Bericht Schaltanlagen (Ordnungsnummer B101101-2.Ä)

Befund

Die 15-kV Innenraumschaltanlage wird als einpolig metallgeschottete Schaltanlage (LSC2B) mit Leistungsschalterfahrwagen gemäß EN 61936-1 und EN 62271-200 konzipiert.

Die Störlichtbogenfestigkeit beträgt mindestens 40 kA bei 0,5 s.

Die Einrichtungen der Licht- und Kraftanlagen umfassen die Eigenbedarfsverteiler für die 50 Hz- und die 16,7 Hz - Versorgung, weiters die Beleuchtung in der 15 kV- Schaltanlage in den Betriebsräumen und im Außenbereich.

Die Anspeisung der Verteiler erfolgt aus dem öffentlichen Netz (50 Hz) bzw. über den Eigenbedarfsumspanner (16,7 Hz).

Die Orientierungsbeleuchtung (bei Ausfall der öffentlichen Stromversorgung) wird über Leuchtstofflampen mit elektronischen Vorschaltgeräten (von 220 V 50 Hz bis 220 V DC) gewährleistet.

Die Blitzschutzanlage für das Schaltpostengebäude wird gemäß ÖVE / ÖNORM E 62305 ausgeführt.

Im Batterieraum ist über Belüftungsöffnungen ein entsprechender Luftaustausch nach EN 50272-2 vorgesehen.

06.03 Signalanlagen (Standorte)

Für den Fall einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h wird die Positionierung der Signalstandorte in den Einfahrtsbereichen der Bahnhöfe angepasst.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- SFE-Schema_01 (Ordnungsnummer B100701-2.Ä)
- SFE-Schema_02 (Ordnungsnummer B100702-2.Ä)
- SFE-Schema_03 (Ordnungsnummer B100703-2.Ä)
- SFE-Schema_04 (Ordnungsnummer B100704-2.Ä)
- SFE-Schema_05 (Ordnungsnummer B100705-2.Ä)

- SFE-Schema_06 (Ordnungsnummer B100706-2.Ä)
- SFE-Schema_07 (Ordnungsnummer B100707-2.Ä)
- Technischer Bericht Leit- und Sicherungstechnik (Ordnungsnummer B100101-2.Ä)

Befund

Für den Fall einer möglichen Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h wird die Positionierung der Signalstandorte in den Einfahrtsbereichen der Bahnhöfe angepasst.

06.04 Zuglaufcheckpoint

Bei km 32.956 wird ein zweigleisiger Zuglaufcheckpoints mit dazugehörigem Schaltheus errichtet.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Technischer Bericht Licht und Kraft (Ordnungsnummer B100501-2.Ä)
- Technischer Bericht Leit- und Sicherungstechnik (Ordnungsnummer B100101-2.Ä)

Befund

Die Energieversorgung sowie die sicherungstechnische Einbindung sind vorgesehen.

08. Konstruktiver Ingenieurbau

08.03 Obj. SM13 - Personendurchgang Bahnhof Raasdorf

Im Personendurchgang Raasdorf (SM13) wird ein zusätzlicher Raum für die **ÖBB**-Fachdienste 50 Hz und Telematik mit einer Größe von 17 m² errichtet.

Aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) kommt es zu einer Änderung der Bauteilstärken.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Technischer Bericht Licht und Kraft (Ordnungsnummer B100501-2.Ä)

Befund

Im Personendurchgang Raasdorf (SM13) wird ein zusätzlicher Raum für die **ÖBB**-Fachdienste 50 Hz und Telematik mit einer Größe von 17 m² errichtet.

Aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) kommt es zu einer Änderung der Bauteilstärken.

08.11 Obj. SM21 - Personendurchgang West Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Im Personendurchgang Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf (SM21) wird ein zusätzlicher Raum für die **ÖBB**-Fachdienste 50 Hz und Telematik mit einer Größe von 16 m² errichtet. Aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) kommt es zu einer Änderung der Bauteilstärken.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Technischer Bericht Licht und Kraft (Ordnungsnummer B100501-2.Ä)

Befund

Im Personendurchgang Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf (SM21) wird ein zusätzlicher Raum für die **ÖBB**-Fachdienste 50 Hz und Telematik mit einer Größe von 16 m² errichtet. Aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) kommt es zu einer Änderung der Bauteilstärken.

08.17 Obj. SM29 - Personendurchgang Bf. Schönfeld-Lasse

Im Personendurchgang Schönfeld-Lasse (SM29) wird ein zusätzlicher Raum für die **ÖBB**-Fachdienste 50 Hz und Telematik mit einer Größe von 17 m² errichtet.

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1).

Des Weiteren resultiert daraus eine Verlängerung des Tragwerks Richtung Norden mit einer Adaptierung des Stiegenaufganges und der Stützmauer im nördlichen Bereich.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Technischer Bericht Licht und Kraft (Ordnungsnummer B100501-2.Ä)

Befund

Im Personendurchgang Schönfeld-Lasse (SM29) wird ein zusätzlicher Raum für die **ÖBB**-Fachdienste 50Hz und Telematik mit einer Größe von 17 m² errichtet.

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund der bautechnischen Berücksichtigung für eine mögliche Geschwindigkeitserhöhung >160 km/h (dynamische Berechnung) des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1).

Des Weiteren resultiert daraus eine Verlängerung des Tragwerks Richtung Norden mit einer Adaptierung des Stiegenaufganges und der Stützmauer im nördlichen Bereich.

B5.3 ArbeitnehmerInnenschutz

B5.3.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok)

Die Prüfung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente erfolgte gemäß § 5 des ASchG unter Berücksichtigung der DOK-VO. Vollständigkeit und Inhalt der vorgelegten Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente wurden auf Basis von § 2 und § 2a DOK-VO geprüft.

Im Bereich der Gleisanlagen gibt es keine ständigen Arbeitsplätze, da im wesentlichen Reinigungs- und Instandhaltungsarbeiten durchgeführt werden.

Die vorgelegten Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente entsprechen hinsichtlich Inhalt und Vollständigkeit den Anforderungen von § 2 DOK-VO.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen können unter Berücksichtigung der für die Einreichung erforderlichen Planungstiefe mit dem vorgelegten Bauentwurf umgesetzt werden.

B5.3.2 Unterlage für spätere Arbeiten (USpA)

Die Prüfung der Unterlage für spätere Arbeiten erfolgte unter Berücksichtigung des BauKG. Vollständigkeit und Inhalt der vorgelegten Unterlagen für spätere Arbeiten wurden auf Basis von § 8 BauKG geprüft.

Die vorgeschlagenen Vorkehrungen, die für die Durchführung der erforderlichen Reinigungs- und Instandhaltungsmaßnahmen erforderlich sind, können unter Berücksichtigung der für die Einreichung erforderlichen Planungstiefe mit dem vorgelegten Bauentwurf umgesetzt werden.

Die Unterlage für spätere Arbeiten wird entsprechend dem Baufortschritt weiter fortgeschrieben und während der gesamten Betriebsdauer zugänglich aufbewahrt.

In ihr sind mögliche Gefahrenmomente und deren Behebung beschrieben.

B5.3.3 Explosionsschutzdokumente (VEXAT)

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.

B5.3.4 Einhaltung der Arbeitnehmerschutzvorschriften

Bei der Prüfung der Arbeitnehmerschutzvorschriften gemäß R10 kommt für das gegenständliche Bauvorhaben grundsätzlich die Module „Sicherheitstechnik“ und „Energieversorgung“ zur Anwendung ergänzt um Bestimmungen anderer Module, die speziell auf die Einrichtungen der gegenständlichen Fachgebiete Bezug nehmen.

Bei der punktweisen Abarbeitung der R10 werden daher auch nur jene Bereiche angeführt, die in Zusammenhang mit den gegenständlichen Fachgebieten und deren Einrichtungen stehen. Nicht erwähnte Anforderungen treffen für das gegenständliche Bauvorhaben nicht zu.

B5.3.4.1 Anforderungen des ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG)

- § 20
(Allgemeine Bestimmungen über Arbeitsstätten) ASchG kann grundsätzlich als erfüllt betrachtet werden, da im Bauvorhaben ausreichende Sicherheits- und Bedienungsräume vorgesehen sind.
- § 24
(Arbeitsstätten im Freien) ASchG kann grundsätzlich als erfüllt betrachtet werden, da im Bauvorhaben eine ausreichende Beleuchtung der Bedienungsräume sowie der Weichenbereiche vorgesehen ist. Wenn erforderlich, sind zusätzliche Arbeitsplatzbeleuchtungen vorgesehen.
- § 61
(Arbeitsplätze) ASchG kann als erfüllt betrachtet werden, da eine entsprechende Evaluierung der Arbeitsplätze durchgeführt wurde und entsprechende Sicherheits- und Schutzmaßnahmen für die Arbeitnehmer vorgesehen sind.

- §73

Betreffend § 73 ASchG wird festgehalten, dass aus der Stellungnahme der Sicherheitsfachkraft ersichtlich ist, dass für das gegenständliche Bauvorhaben eine Sicherheitsfachkraft hinzugezogen wurde.

B5.3.4.2 Anforderungen der Arbeitsmittelverordnung (AM-VO)

§ 3 (Sicherheits- und Gesundheitsanforderungen) und § 12 (Aufstellung) AM-VO können als erfüllt betrachtet werden, da beabsichtigt ist nur bauartgenehmigte Teile gem. EisbG bzw. nach europäischen Normen entwickelte Komponenten zu verwenden und diese unter Beachtung der Einhaltung entsprechender Sicherheitsabstände zu montieren.

§ 41 (Allgemeine Beschaffenheitsanforderungen) AM-VO kann grundsätzlich als erfüllt betrachtet werden, da ausreichende Schutzvorkehrungen im Bauentwurf vorgesehen sind. Die ebenfalls vorgesehenen Abnahmeprüfungen sollen die Funktion und die Erfüllung der Anforderungen bestätigen.

B5.3.4.3 Anforderungen der Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV)

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

Die Zugänge zu Arbeitsplätzen oder Betriebseinrichtungen im Sicherheitsraum sollen gemäß § 5 EisbAV gestaltet werden.

Für die Durchführung von erforderlichen Arbeiten im Gleisbereich sind Bedienungsräume entsprechend den Bestimmungen von § 7 EisbAV im Bauvorhaben vorgesehen.

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

Die Aufstellung der Lichtsignale und der anderen sicherungstechnischen Einrichtungen ist entsprechend der Vorgaben der EisbAV vorgesehen.

Die Sicherheit der Arbeitnehmer bei Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleise ist durch Gleissperren bzw. keine Fahrten gemäß EisbAV § 26 Abs. 2 gewährleistet.

B5.3.5 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 beabsichtigt ist nur bauartgenehmigte Teile gem. EibG bzw. nach europäischen Normen entwickelte Komponenten zu verwenden.

Alle elektrotechnischen Einrichtungen sind typengeprüfte Bauteile oder mit einer CE-Kennzeichnung versehen.

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

B5.3.6 Ausnahmen

§ 95 Abs. 3 Z2 ASchG (Ausnahmen) kann als erfüllt betrachtet werden, da 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 sind.

B6 Geotechnik

B6.1 Änderungen

Folgende Änderungen sind für das Fachgebiet **Geotechnik** relevant:

| 01. Bahntrasse | | | | |
|--------------------------|-------------------|----------------------------------|---------------|--------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| Geländeauffüllung | | | | |
| 01.d1 | Geländeauffüllung | Geländeauffüllung links der Bahn | 7,150 | 7,650 |
| 01.d2 | Geländeauffüllung | Geländeauffüllung links der Bahn | 17,175 | 17,450 |
| 01.d3 | Geländeauffüllung | Geländeauffüllung links der Bahn | 17,600 | 17,850 |

| 02. Entwässerung | | | | |
|------------------|-------------|----------------------------|---------------|--------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 02.07 | Grabenmauer | Errichtung Grabenm. r.d.B. | 21,484 | 21,545 |
| 02.08 | Grabenmauer | Errichtung Grabenm. l.d.B. | 21,509 | 21,569 |
| 02.10 | Grabenmauer | Errichtung Grabenm. l.d.B. | 23,683 | 23,824 |
| 02.11 | Grabenmauer | Errichtung Grabenm. r.d.B. | 23,640 | 23,840 |
| 02.12 | Grabenmauer | Errichtung Grabenm. r.d.B. | 34,300 | 34,630 |

| 04. Haltestellen | | | | |
|------------------|--|--|---------------|--------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 04.10 | Aufzugsanlage Raasdorf | Einbau von einem Aufzug und Triebwerksraum auf Bahnsteigebene | 10,260 | 10,260 |
| 04.11 | Aufzugsanlage Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Einbau von zwei Aufzügen und Triebwerksräumen auf Bahnsteigebene | 19,500 | 19,500 |
| 04.12 | Aufzugsanlage Schönfeld-Lassesee | Einbau von einem Aufzug und Triebwerksraum auf Bahnsteigebene | 27,150 | 27,150 |

| 05. Technikgebäude | | | | |
|---------------------------|---------------------------------------|---|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 05.02 | Schaltheus 1 Raasdorf | Neue Lage l.d.B. | 10,030 | 10,023 |
| 05.03 | Technikgebäude Raasdorf | Neue Lage l.d.B., Errichtung Blitzschutz | 10,268 | 10,232 |
| 05.04 | Schaltheus 2 Raasdorf | neue Lage l.d.B., Schaltheus bestehend aus 4 Räumen (inkl. Traforaum) | 11,104 | 11,054 |
| 05.05 | Schaltheus Glinzendorf | Neue Lage l.d.B. | 14,729 | 14,694 |
| 05.08 | Schaltheus 2 Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Schaltheus bestehend aus 4 Räumen (inkl. Traforaum) | 20,176 | 20,169 |
| 05.09 | Schaltheus Untersiebenbrunn | Neue Lage r.d.B. | 22,786 | 22,765 |
| 05.10 | Technikgebäude Schönfeld-Lasse | Schaltheus bestehend aus 4 Räumen (inkl. Traforaum) | 27,215 | 27,210 |
| 05.12 | Technikgebäude Marchegg | Schaltheus bestehend aus 5 Räumen (inkl. Traforaum) | 34,946 | 34,946 |

| 08. Konstruktiver Ingenieurbau | | | | |
|---------------------------------------|---|--|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 08.04 | Obj. SM14 - Überführung L11 (Raasdorf) | Neusituierung des Weges und Entfall Anbindung an Landesstraße entfallen | 11,000 | 11,000 |
| 08.06 | Obj. SM16 - Überführung L6 (Leopoldsdorf) | Neue Lage und Anordnung Tragwerk, Anprallschutz, Begleitwege | 16,396 | 16,309 |
| 08.08 | Obj. SM18 - Eisenbahnbrücke Rußbachbrücke (Leopoldsdorf und Siebenbrunn) | Randbalken und Dynamik und Fundierung mit Duktilen Pfählen | 17,880 | 17,880 |
| 08.09 | Obj. SM19 - Überführung L9 (Obersiebenbrunn) | Vergrößerung der Fundierung | 18,846 | 18,846 |
| 08.10 | Obj. SM20 - Unterführung Fuß- und Radweg - Personendurchgang Ost Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Die Unterführung wird Richtung Bahnsteigende verschoben, um von Seite Leopoldsdorf einen Zugang (nicht barrierefrei) zu den Bahnsteigen zu ermöglichen | 19,185 | 19,380 |
| 08.11 | Obj. SM21 - Personendurchgang West Siebenbrunn-Leopoldsdorf | neue Lage und zusätzlicher Raum für 50Hz und Telematik Dynamik | 19,544 | 19,549 |
| 08.12 | Obj. SM22 - ÜF Gemeindefstraße (Untersiebenbrunn) | Verbreiterung der Straßen- bzw. Brückenbreite auf 7,50 m | 21,535 | 21,535 |
| 08.13 | Obj. SM23 - Unterführung L3021 (Untersiebenbrunn) | Baugrubenumschließung, Brückenquerschnitte, Länge des Wannenauberwerks und Dynamik | 22,709 | 22,709 |
| 08.14 | Obj. SM25 - Eisenbahnbrücke Stempfelbachbrücke (Untersiebenbrunn) | Entwurfsgeschwindigkeit 200 km/h, Fundierung mit Kleinbohrpfählen, Entfall | 23,628 | 23,628 |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B6 – Geotechnik

| | | | | |
|--------------|---|---|--------|--------|
| | | Hilfsbrücke | | |
| 08.15 | Obj. SM50 - Straßenbrücke Stempfelbachbrücke (Untersiebenbrunn) | Mikropfähle anstatt Bohrpfähle | 23,628 | 23,628 |
| 08.20 | Obj. SM33 - Personendurchgang Haltestelle Breitensee | Verlängerung des Personendurchgangs und Dynamik Änderung der Zugänge | 32,403 | 32,403 |

B6.2 Änderungsbereiche

Anmerkung:

*Zur besseren Übersichtlichkeit bzw. Zuordenbarkeit der im gegenständlichen Gutachten angeführten Abweichungen zum Bescheid vom 22. August 2014 (GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014) bzw. den entsprechenden Bauentwurf, wurden die Nummerierung, die Betitelungen der Abweichungen, die Beschreibungen als auch die Nomenklatur des Einreichoperates zur 2. **Änderungseinreichung 2019** unverändert ins gegenständlichen Gutachten übernommen.*

01. Bahntrasse

01.d1 Geländeauffüllung km 7,150-7,650

Auffüllung eines bestehenden Grabens links neben dem Bahnbegleitweg. Fläche rund 3.000 m², Auffüllung zwischen 0,90 m und maximal 3,00 m.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B020202 (Übersichtslageplan Wien Blatt 1, km 5,3 - km 8,1)
- Plan B020309-2.Ä_LP500_09 (Lageplan Streckenplanung, km 7,1 - km 8,0)

Befund

Die Auffüllung betrifft z.T. den Bereich der projektierten Schnellstraße S1 Schwechat-Süßenbrunn. Die geplante Maßnahme ist im oben angeführten Lageplan dargestellt.

01.d2 Geländeauffüllung km 17,175-17,450

Auffüllung eines bestehenden Grabens links neben dem Bahnbegleitweg. Fläche rund 1.800 m², Auffüllung zwischen 1,00 m und maximal 2,15 m.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B020319 (Lageplan Streckenplanung, km 16,6 - km 17,5 Blatt 19)

Befund

Ein Graben zwischen Eisenbahndamm und Bahngrundgrenze wird verfüllt. Die aufzufüllende Fläche ist im Lageplan Streckenplanung, B020319, ersichtlich.

01.d3 Geländeauffüllung km 17,600-17,850

Auffüllung eines bestehenden Grabens links neben dem Bahnbegleitweg. Fläche rund 1.100 m², Auffüllung zwischen 0,40 m und maximal 2,20 m.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B020320a (Lageplan Streckenplanung, km 17,5 - km 17,9 Blatt 20a)

Befund

Wie in der oben angeführten Unterlage ersichtlich ist, wird ein Graben zwischen Eisenbahndamm und Bahngrundgrenze verfüllt.

02. Entwässerung

02.07 Grabenmauer

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird zwischen km 21,488 und km 21,545 eine Grabenmauer auf einer Länge von 57 m errichtet.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B020324 (Lageplan Streckenplanung Blatt 24 km 21,3 – km 22,2)

Befund

In dem betreffenden Plan ist die Maßnahme als Fertigteilgraben unter dem Objekt SM22, der Überführung einer Gemeindestraße Siebenbrunn-Leopoldsdorf eingetragen.

Es handelt sich um ein Detail aus der Regelplanung der **ÖBB**.

02.08 Grabenmauer

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird zwischen km 21,509 und km 21,569 eine Grabenmauer auf einer Länge von 60 m errichtet.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B020324 (Lageplan Streckenplanung Blatt 24 km 21,3 – km 22,2)

Befund

In dem betreffenden Plan ist die Maßnahme als Fertigteilgraben unter dem Objekt SM22, der Überführung einer Gemeindestraße Siebenbrunn-Leopoldsdorf eingetragen (gegenüber der Grabenmauer vom letzten Punkt).

Es handelt sich um ein Detail aus der Regelplanung der **ÖBB**.

02.10 Grabenmauer

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird zwischen km 23,683 und km 23,824 eine Grabenmauer r.d.B. auf einer Länge von 141 m errichtet.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B020326 (Lageplan Streckenplanung, Blatt 26, km 23,1 - km 24,0)

Befund

In dem betreffenden Plan ist die Maßnahme als Fertigteilgraben unter dem Objekt SM26, der Überführung einer Gemeindestraße eingetragen.

Es handelt sich um ein Detail aus der Regelplanung der **ÖBB**.

02.11 Grabenmauer

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird zwischen km 34,300 und km 34,630 eine Grabenmauer l.d.B. auf einer Länge von 330 m errichtet.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020338 (Lageplan Streckenplanung Blatt 38 km 33,8 - km 34,72)

Befund

In dem betreffenden Plan ist die Maßnahme als Fertigteilgraben unter dem Objekt SM37, der Überführung der Bundesstraße B49 eingetragen.

Es handelt sich um ein Detail aus der Regelplanung der **ÖBB**.

02.12 Grabenmauer

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird zwischen km 23,640 und km 23,840 eine Grabenmauer l.d.B. auf einer Länge von 200 m errichtet.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B020326 (Lageplan Streckenplanung, Blatt 26, km 23,1 - km 24,0)

Befund

In dem betreffenden Plan ist die Maßnahme als Fertigteilgraben unter dem Objekt SM26, der Überführung einer Gemeindestraße eingetragen (gegenüber der Grabenmauer vom vorletzten Punkt). Es handelt sich um ein Detail aus der Regelplanung der **ÖBB**.

04. Haltestellen

04.10 Aufzugsanlage Raasdorf

Am Inselbahnsteig wird ein Aufzug (13 Personen, Tragfähigkeit 1.000 kg) eingebaut und der Maschinenraum befindet sich auf der Bahnsteigebene.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B081103 (Objekt SM13 km 10,368 Personendurchgang Bahnhof Raasdorf, Bauwerksplan)
- B081101 Technischer Bericht

Befund

Das Bauwerk wird flach gegründet, die Fundamentunterkante des Liftschachtes liegt unter dem Bemessungswasserspiegel.

04.11 Aufzugsanlage Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Am Rand- und Inselbahnsteig wird jeweils ein Aufzug (13 Personen, Tragfähigkeit 1.000 kg) eingebaut und der Maschinenraum befindet sich auf der Bahnsteigebene.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B081903 (Personendurchg. Bf. Siebenbrunn-Leopoldsdorf, km 19,544, Bauwerksplan - Grundriss und Schnitte).
- B081901 Technischer Bericht

Befund

Das Bauwerk wird flach gegründet, die Fundamentunterkante des Liftschachtes liegt unter dem Bemessungs- und auch unter dem Bauwasserspiegel.

04.12 Aufzugsanlage Schönfeld-Lasse

Am Inselbahnsteig wird ein Aufzug (13 Personen, Tragfähigkeit 1.000 kg) eingebaut und der Maschinenraum befindet sich auf der Bahnsteigebene.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B082603 (Personendurchg. Bf. Siebenbrunn-Leopoldsdorf, km 19,544, Bauwerksplan - Grundriss und Schnitte)
- B082601 Technischer Bericht

Befund

Das Bauwerk wird flach gegründet, die Fundamentunterkante des Liftschachtes liegt über dem Bemessungswasserspiegel.

05. Technikgebäude

05.02 Schalthaus 1 Raasdorf

Das Schalthaus 1 wird um 7 m auf km 10,023 Richtung Westen verschoben.

Das Schalthaus wird ohne Schachtkeller ausgeführt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B090801 (Schalthaus 1 Raasdorf, Grundriss, Schnitte, Ansichten, km 10,023 (anstatt km 10,030))
- Plan B020312-2.Ä_LP500_12 (Lageplan Streckenplanung)

Befund

Das Bauwerk wird flach gegründet, der Keller entfällt.

Die Fundamentunterkante kommt auf ca. 1,35 m unter Geländeoberkante, frostfrei zu liegen. Die neue Lage des Technikgebäudes ist in der oben genannten Unterlage ersichtlich.

05.03 Technikgebäude Raasdorf

Das Technikgebäude wird um 64 m auf km 10,232 Richtung Westen verschoben. Das Technikgebäude wird ohne Schachtkeller ausgeführt.

Der Vorplatz wird auf eine Parkmöglichkeit von ÖBB-Dienstfahrzeugen erweitert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B090901 (Technikgebäude Raasdorf Grundriss, Schnitte, Ansichten km 10,233 (anstatt km 10,268))
- Plan B020312-2.Ä_LP500_12 (Lageplan Streckenplanung)

Befund

Das Bauwerk wird flach gegründet, der Keller entfällt. Die neue Lage des Technikgebäudes ist in der oben genannten Unterlage ersichtlich.

Die Fundamentunterkante kommt auf ca. 1,32 m unter Geländeoberkante, frostfrei zu liegen.

05.04 Schalthaus 2 Raasdorf

Das Schalthaus 2 wird um 50 m auf km 11.054 Richtung Westen verschoben.

Das Schalthaus wird ohne Schachtkeller ausgeführt, aufgrund der Geschwindigkeitserhöhung wird die Fläche für einen WHZ-Trafoaum (50 Hz, 12 m²) erweitert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B090802 (Schalthaus 2 Raasdorf Grundriss, Schnitte, Ansichten km 11,054 (anstatt km 11,104))
- Plan B020313-2.Ä_LP500_13 (Lageplan Streckenplanung)

Befund

Das Bauwerk wird flach gegründet, der Keller entfällt.

Die Fundamentunterkante kommt auf ca. 0,47 m unter Geländeoberkante zu liegen, ist aber durch eine umlaufende Anschüttung in die frostfreie Zone gebracht (ca. 1,3 m). Die neue Situierung des Technikgebäudes ist im oben genannten Lageplan ersichtlich.

05.05 Schalthaus Glinzendorf

Das Schalthaus 1 wird um 35 m auf km 14,694 Richtung Westen verschoben.

Das Schalthaus wird ohne Schachtkeller ausgeführt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B091101 (Schalthaus Glinzendorf Grundriss, Schnitte, Ansichten km 14,694 (anstatt km 14,729))
- Plan B020316-2.Ä_LP500_16 (Lageplan Streckenplanung)

Befund

Das Bauwerk wird flach gegründet, der Keller entfällt.

Die Fundamentunterkante kommt auf ca. 1,32 m unter der oberen Geländeoberkante, frostfrei zu liegen.

In Richtung Bahngrundgrenze ist das Gebäude als Stützmauer ausgebildet um den Geländesprung nach unten zu überbrücken. Die Frostfreiheit ist gewährleistet, hinter der Stützmauer ist eine Entwässerung unter der Bodenplatte vorgesehen. Die aktuelle Situierung des Schalthauses ist im oben genannten Lageplan ersichtlich.

05.08 Schalthaus 2 Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Das Schalthaus 2 wird um 7 m auf km 20.169 Richtung Westen verschoben.

Das Schalthaus wird ohne Schachtkeller ausgeführt, aufgrund der Geschwindigkeitserhöhung wird die Fläche für einen WHZ-Trafo Raum (50 Hz, 12 m²) erweitert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B091302 (Schalthaus 2 Siebenbrunn - Leopoldsdorf Grundriss, Schnitte, Ansichten km 20,169 (anstatt km 20,176))
- Plan B020312-2.Ä_LP500_12 (Lageplan Streckenplanung)

Befund

Die Fundamentunterkante kommt auf ca. 0,9-1,1 m unter Geländeoberkante zu liegen, ist aber durch eine umlaufende Anschüttung in die frostfreie Zone gebracht (ca. 1,3 m). Die neue Situierung des Technikgebäudes ist in der oben genannten Unterlage dargestellt.

05.09 Schalthaus Untersiebenbrunn

Das Schalthaus wird um 21 m auf km 22,765 Richtung Westen verschoben.

Das Schalthaus wird ohne Schachtkeller ausgeführt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B091601 (Schalthaus Untersiebenbrunn Grundriss, Schnitte, Ansichten km 22,765 (anstatt km 22,786))
- Plan B020325-2.Ä_LP500_25 (Lageplan Streckenplanung)

Befund

Das Bauwerk wird flach gegründet, der Keller entfällt.

Die Fundamentunterkante kommt frostfrei auf ca. 1,3 m unter Geländeoberkante zu liegen. Die neue Lage des Technikgebäudes ist in der oben genannten Unterlage ersichtlich.

05.10 Technikgebäude Schönfeld-Lasse

Das Technikgebäude wird um 5 m auf km 27.210 Richtung Westen verschoben.

Das Technikgebäude wird ohne Schachtkeller ausgeführt, aufgrund der Geschwindigkeitserhöhung wird die Fläche für einen WHZ-Traforaum (50 Hz, 12 m²) erweitert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B091901 (Schalthaus Schönfeld-Lasse Grundriss, Schnitte, Ansichten km 26,471 (anstatt km 26,470))
- Plan B020330-2.Ä_LP500_30 (Lageplan Streckenplanung)

Befund

Das Bauwerk wird flach gegründet, der Keller entfällt.

Die Fundamentunterkante kommt frostfrei auf ca. 1,3 m unter Geländeoberkante zu liegen. Die aktuelle Lage des Technikgebäudes ist im oben angeführten Lageplan dargestellt.

05.12 Technikgebäude Marchegg

Das Technikgebäude wird ohne Schachtkeller ausgeführt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B092701 (Technikgebäude Marchegg Grundriss, Schnitte, Ansichten km 34,946)

Befund

Das Bauwerk wird flach gegründet, der Keller entfällt (Füllbeton).

Die Fundamentunterkante kommt frostfrei auf ca. 1,3 m unter Geländeoberkante zu liegen.

08. Konstruktiver Ingenieurbau

08.04 Obj. SM14 - Überführung L11 (Raasdorf)

Der Weg 3c wird nunmehr vom Oberen Bahnhof in neuer Lage zur L11 geführt.

Für die Bewirtschaftung und Zufahrt zum Schaltheus 2 in Raasdorf (km 11,054) ist der Weg 4a von der L11 abzweigend nicht mehr notwendig.

Der Weg 4a endet beim Schaltheus 2.

Ein Anprallschutz wird ergänzt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B081203 (Objekt SM14 km 11,000 Überführung L11, Bauwerksplan)
- Plan B081201 (Objekt SM14 km 11,000 Überführung L11, Technischer Bericht)

Befund

Der Anprallschutz wird in Form eines Steinsatzes in Anlehnung an die **ÖBB**-Regelplanung ausgeführt.

Die Planungstiefe der Plangrundlage für die graphische Darstellung der Änderung entspricht jener einer Ausführungsplanung.

Die gegenständliche Begutachtung erfolgt ausschließlich für die Änderungspunkte der übermittelten Listen in der Bearbeitungstiefe einer Einreichplanung.

08.06 Obj. SM16 - Überführung L6 (Leopoldsdorf)

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird die Überführung L6 (SM16) um 87 m von km 16,396 Richtung Westen auf km 16,309 verschoben. Zusätzlich wird die Straßen- bzw. Brückenbreite um 1,0 m von 6,50 m auf 7,50 m geändert.

Ein Anprallschutz wird ergänzt.

Die neue Trassierung erfolgt nach dem derzeit bestehenden Straßenverlauf.

Dadurch werden auch die Begleitwege angepasst (Weg 5d, 5f und 6a) und das Versickerungsbecken N13 wird um 40 m Richtung Osten auf km 16,350 verschoben.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B081403 (Objekt SM16 km 16,396 Überführung L6, Bauwerksplan-Draufsicht)
- Plan B081404 (Objekt SM16 km 16,396 Überführung L6, Bauwerksplan-Längsschnitt, Regelquerschnitt, Details)
- Plan B081401 (Objekt SM16 km 16,396 Überführung L6, Technischer Bericht)
- Plan B081202 (Objekt SM14 km 11,000 Überführung L11, Statik)

Befund

Der Anprallschutz wird in Form eines Steinsatzes in Anlehnung an die **ÖBB**-Regelplanung ausgeführt, die Neigung entspricht jedoch 7:1 (anstatt 2,5:1 gemäß Dienstbehelf DB 740, Teil 5: Gestaltung und Dimensionierung von Mauern (Ausgabe 26.10.2009), bzw. **ÖBB**-Regelplanung (Steinsatz in Verwendung als Futtermauer bzw. als Stützmauer).

In der Statik wird auf den Steinsatz verwiesen (Anprall von Eisenbahnfahrzeugen an Pfeiler, Pfeiler geschützt durch Steinsatz).

Eine Dimensionierung der Abweichung von der Regelplanung ($h < 6\text{m}$) findet sich als Anhang in der Statik des Objektes SM14 (B081202, Anhang 1: Bemessung Steinsatz, BGG).

Diese Thematik ist auch bei Objekt SM12 gegeben.

Die Planungstiefe der Plangrundlage für die graphische Darstellung der Änderung entspricht jener einer Ausführungsplanung.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EibG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B6 – Geotechnik

Die gegenständliche Begutachtung erfolgt ausschließlich für die Änderungspunkte der übermittelten Listen in der Bearbeitungstiefe einer Einreichplanung.

08.08 Obj. SM18 - Eisenbahnbrücke Rußbachbrücke (Leopoldsdorf und Siebenbrunn)

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1) zufolge der Anhebung der Geschwindigkeit auf 200 km/h (dynamische Berechnung).

Durch die Abstimmung mit der Betriebsgesellschaft des Rußbaches wurde die Fundierung von Bohrpfähle auf Duktile Pfähle optimiert. Des Weiteren werden die Widerlager des Bestandstragwerks nicht abgetragen, sondern vielmehr für die Errichtung des Tragwerks Gleis 2 erhalten.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B081603 (Objekt SM18 km 17,880 Eisenbahnbrücke ü. Rußbach, Bauwerksplan)
- Plan B081601 (Objekt SM18 km 17,880 Eisenbahnbrücke ü. Rußbach, technischer Bericht)
- Plan B081602 (Objekt SM18 km 17,880 Eisenbahnbrücke ü. Rußbach, Statik)

Befund

Die ursprünglich geplanten Bohrpfähle \varnothing 90 cm wurden durch eine größere Anzahl an duktilen Rammpfählen \varnothing 170 mm (Rammschuh \varnothing 250 mm) ersetzt, deren Unterkante (lt. Statik) ca. auf Kote 137,56 m ü. A. und somit im quartären Kies liegt.

08.09 Obj. SM19 - Überführung L9 (Obersiebenbrunn)

Im Zuge der Detailplanung wurde die Flachfundierung in ihrer Form vergrößert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B081703 (Objekt SM19 km 18,846 Überführung L 9, Bauwerksplan)
- Plan B081701 (Objekt SM19 km 18,846 Überführung L 9, technischer Bericht)

Befund

Bei der Maßnahme handelt es sich um eine Re-Dimensionierung im Rahmen der Ausführungsplanung.

08.10 Obj. SM20 - Unterführung Fuß- und Radweg - Personendurchgang Ost Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Die Unterführung Fuß- u. Gehweg (SM20) wird um 195 m von km 19,185 Richtung Osten auf km 19,380 verschoben.

Dadurch ergibt sich ein zweiter, nicht barrierefreier, Zugang auf den Rand- sowie den Inselbahnsteig des Bahnhofs Siebenbrunn-Leopoldsdorf.

Aufgrund der geplanten Anhebung der Geschwindigkeit auf 200 km/h (dynamische Berechnung) kommt es zu einer Änderung der Bauteilstärken.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B081803 (Objekt SM20 km 19,380 Fuß- und Radwegunterführung Obersiebenbrunn, Bauwerksplan, Grundrisse)
- Plan B081804 (Objekt SM20 km 19,380 Fuß- und Radwegunterführung Obersiebenbrunn, Bauwerksplan, Schnitte)
- Plan B081801 (Objekt SM20 km 19,380 Fuß- und Radwegunterführung Obersiebenbrunn, technischer Bericht)
- Plan B020322-2.Ä_LP500_22 (Lageplan Streckenplanung)

Befund

In den Schnitten ist das Bemessungsniveau zum Grundwasser auf Kote 149,0 m ü.A. angegeben, was mit dem geotechnischen Gutachten (für den alten Standort) übereinstimmt.

Der Bauwasserstand war im geotechnischen Gutachten am alten Standort mit Kote 147,6 m ü.A. festgelegt.

In den Schnitten ist er am neuen Standort mit 147,7 m ü.A. angegeben. Die aktuelle Lage des Bauwerks ist im oben angeführten Lageplan ersichtlich.

08.11 Obj. SM21 - Personendurchgang West Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Im Personendurchgang Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf (SM21) wird ein zusätzlicher Raum für die ÖBB-Fachdienste 50 Hz und Telematik mit einer Größe von 16 m² errichtet. Aufgrund der geplanten Anhebung der Geschwindigkeit auf 200 km/h (dynamische Berechnung) kommt es zu einer Änderung der Bauteilstärken.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B081903 (Objekt SM21 km 19,544 Personendurchgang Bf. Siebenbrunn - Leopoldsdorf, Bauwerksplan)
- Plan B081901 (Objekt SM21 km 19,544 Personendurchgang Bf. Siebenbrunn - Leopoldsdorf, technischer Bericht)

Befund

Bei der Maßnahme handelt es sich um eine Re-Dimensionierung im Rahmen der Ausführungsplanung.

Die Änderungen in den Abmessungen und den Tiefenlagen der Fundierung sind aus geotechnischer Sicht nicht signifikant.

08.12 Obj. SM22 - ÜF Gemeindestraße (Untersiebenbrunn)

Die Straßen- bzw. Brückenbreite wird um 1,0 m von 6,50 m auf 7,50 m geändert.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B082003 (Objekt SM22 km 21,535 Überführung Gemeindestraße, Bauwerksplan)

Befund

Es konnte keine geotechnische Relevanz festgestellt werden.

08.13 Obj. SM23 - Unterführung L3021 (Untersiebenbrunn)

Die Anpassung des Systems der wasserdichten Baugrubenumschließung erfolgt durch die gemäß geotechnischem Fachbericht anzunehmende Situation.

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1) zufolge der geplanten Anhebung der Geschwindigkeit auf 200 km/h (dynamische Berechnung).

Die Lage der Stiegenaufgänge zur Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände zum jeweiligen Gleis wird aufgrund der geplanten Anhebung der Geschwindigkeit von 160 km/h auf 200 km/h durchgeführt.

Die Breite der südlichen Begleitwegbrücke (lichte Weite zwischen den Schrammborden) wird aufgrund der gesetzlichen Regelung des Landes Niederösterreich auf 4,50 m verbreitert.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B6 – Geotechnik

Im gegenständlichen Fall wäre der erforderliche technische und wirtschaftliche Aufwand zur Herstellung von Großbohrpfählen disproportional zum Nutzen.

Die bauzeitliche Wasserhaltung erfolgt mittels einer Verrohrung des Stempfelbaches.

08.20 Obj. SM33 - Personendurchgang Haltestelle Breitensee

Die Anpassung der Brückenquerschnitte erfolgt aufgrund des gem. **ÖBB** RL 08.01 erforderlichen Regelrandbalkens (Typ HL 3.1) zufolge der geplanten Anhebung der Geschwindigkeit auf 200 km/h (dynamische Berechnung).

Die Lage der Stiegenaufgänge zur Einhaltung der erforderlichen Sicherheitsabstände zum jeweiligen Gleis wird aufgrund der geplanten Anhebung der Geschwindigkeit von 160 km/h auf 200 km/h durchgeführt.

Des Weiteren kommt es zu einer Änderung der Bauteilstärken und einer Verlängerung um 2 m des Personendurchgangs.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Plan B083003 (Objekt SM22 km 21,535 Überführung Gemeindestraße, Bauwerksplan)

Befund

Durch die Änderung ist die Liftgrube leicht abgesenkt. Die Fundamentunterkante bleibt jedoch weiterhin zwischen Bemessungs- und Bauwasserspiegel.

B6.3 ArbeitnehmerInnenschutz

B6.3.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok)

Im SiGe-Dokument nach § 5 ASchG findet sich kein Hinweis zum ArbeitnehmerInnenschutz mit geotechnischer Relevanz.

B6.3.1 Unterlage für spätere Arbeiten

In der Unterlage für spätere Arbeiten, **2. Änderungseinreichung 2019** findet sich kein Hinweis zum ArbeitnehmerInnenschutz mit geotechnischer Relevanz.

B7 Wasserbautechnik

B7.1 Änderungen

Folgende Änderungen sind für das Fachgebiet **Wasserbautechnik** relevant:

| 02. Entwässerung | | | | |
|-------------------------|---|--|--------------------------|--------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 02.01 | Versickerungsbecken | Anpassung an das RW ÖBB 09.04 (Böschungsneigung 2:3), keine Änderung des Volumens; betrifft W7 und W8 | 7,060 | 8,086 |
| 02.02 | Versickerungsbecken N1 & N2 | Zusammenfassen der beiden Becken und Neusituierung l.d.B. mit Rohrdurchlass | 9,730 | 9,900 |
| 02.03 | Versickerungsbecken N18 | Neusituierung r.d.B. | 18,230 | 18,260 |
| 02.04 | Versickerungsbecken N19 | Neusituierung des Beckens l.d.B., neuer Aufbau als Vererdungsbecken | 18,950 | 18,955 |
| 02.05 | Versickerungsbecken N20 | Neusituierung des Beckens r.d.B. | 19,351 | 19,420 |
| 02.06 | Grabenmauer Glinzendorf | Errichtungsbereich | 14,537 | 14,606 |
| 02.07 | Grabenmauer | Errichtung Grabenm. r.d.B. | 21,488 | 21,545 |
| 02.08 | Grabenmauer | Errichtung Grabenm. l.d.B. | 21,509 | 21,569 |
| 02.09 | Versickerungsbecken N26 & N27 | Zusammenfassen der beiden Becken und Neusituierung l.d.B. mit Rohrdurchlass | 23,425 bzw. 22,400 | 22,630 |
| 02.10 | Grabenmauer | Errichtung Grabenm. l.d.B. | 23,683 | 23,824 |
| 02.11 | Grabenmauer | Errichtung Grabenm. r.d.B. | 23,640 | 23,840 |
| 02.12 | Grabenmauer | Errichtung Grabenm. r.d.B. | 34,300 | 34,630 |
| 02.13 | Versickerungsbecken N24 & N25 | Zusammenfassen der beiden Becken und Neusituierung als Becken N25 r.d.B. mit Rohrdurchlass | 21,160 | 21,200 |
| 02.14 | Versickerungsbecken N22 & N23 | Neusituierung der Becken N22 l.d.B. und N23 r.d.B. | 20,560 | 20,606 |
| 02.15 | Versickerungsbecken N28 | Geringfügige Verschiebung Richtung Osten | 22,840 | 22,850 |
| 02.16 | Versickerungsbecken N29 & N30 | Zusammenfassen der beiden Becken und Neusituierung l.d.B. mit Rohrdurchlass | 23,425 | 23,500 |
| 02.17 | Versickerungsbecken N31 | Anpassung Geometrie | 26,215 | 26,225 |
| 02.18 | Versickerungsbecken N34 | Geringfügige Lageänderung | 27,990 | 27,990 |
| 02.19 | Versickerungsmulden - Entwässerungsabschnitt 38 | Mulden durchgezogen, statt unterbrochen | 29,070 | 29,070 |
| 02.20 | Versickerungsbecken N3 | Anpassung an das RW ÖBB 09.04 (Böschungsneigung 2:3), keine Änderung des Volumens ??? | 10,353 | 10,353 |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B7 – Wasserbautechnik

| 03. Straßenbau | | | | |
|-----------------------|--------------------|---|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 03.01 | P&R Anlage | Errichtung der P&R-Anlage Nord im Bahnhof Raasdorf | 10,300 | 10,300 |
| 03.02 | entfällt | | - | - |
| 03.03 | P&R Anlage | Erweiterung einer P&R-Anlage im Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf Nord und Süd | 19,500 | 19,500 |
| 03.04 | P&R Anlage | Errichtung einer P&R-Anlage in der Haltestelle Untersiebenbrunn | 22,800 | 22,800 |
| 03.05 | P&R Anlage | Errichtung einer P&R-Anlage im Bahnhof Schönfeld-Lasse | 27,100 | 27,100 |

| 08. Konstruktiver Ingenieurbau | | | | |
|---------------------------------------|---|--|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 08.06 | Obj. SM16 - Überführung L6 (Leopoldsdorf) | Neue Lage und Anordnung Tragwerk, Anprallschutz, Begleitwege | 16,396 | 16,309 |

B7.2 Änderungsbereiche

Anmerkung:

*Zur besseren Übersichtlichkeit bzw. Zuordenbarkeit der im gegenständlichen Gutachten angeführten Abweichungen zum Bescheid vom 22. August 2014 (GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014) bzw. den entsprechenden Bauentwurf, wurden die Nummerierung, die Betitelungen der Abweichungen, die Beschreibungen als auch die Nomenklatur des Einreichoperates zur 2. **Änderungseinreichung 2019** unverändert ins gegenständlichen Gutachten übernommen.*

02. Entwässerung

02.01 Versickerungsbecken W7 & W8

In der ursprünglichen Einreichung beträgt die Böschungsneigung der Versickerbecken 1:2, die nun in 2:3 ausgeführt werden. Es kommt zu keiner Änderung des Volumens.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020308-2.Ä_LP500_08
- B020310-2.Ä_LP500_10
- B110313-Regelplan Versickerungsbecken TYP 1
- B110314-Regelplan Versickerungsbecken TYP 2
- B110315-Regelplan Versickerungsbecken TYP 3

Befund

Gemäß der Beschreibung im Technischen Bericht Streckenplanung wird der Entwässerungsabschnitt 10 über Drainagen in das Versickerungsbecken W7 l.d.B., km 7,060, und der Entwässerungsabschnitt 12 über Drainagen in das Versickerungsbecken W8 r.d.B., km 8,086, entwässert.

Die Böschungsneigung ist entsprechend des Regelquerschnittes mit 2:3 angepasst worden. Die Dokumentation dazu ist in den oben genannten Planunterlagen ersichtlich.

02.02 Versickerungsbecken N1 & N2

Aufgrund der Platzverhältnisse werden die Becken auf der nördlichen Seite zusammengefasst und Richtung Osten um 170 Meter verschoben (von km 9,730 auf km 9,900).

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020101-2.Ä_Technischer Bericht_Streckenplanung
- B020312-2.Ä_LP500_12
- B110314-Regelplan Versickerungsbecken TYP 2

Befund

Im Entwässerungsabschnitt 14 werden die Niederschlagswässer von Bahn-km 9,603 bis Bahn-km 9,997 in Bahngräben, die rechts und links der Bahn situiert sind, eingeleitet und gesammelt. Bei Bahn-km 9.895 erfolgt die Ausleitung in das Versickerungsbecken N1/N2 l.d.B.

Ursprünglich sind für die Entwässerung in diesem Abschnitt zwei Versickerungsbecken N1 und N2 geplant worden.

In Folge der fortschreitenden Konkretisierung der Planung sind die beiden Becken zusammengefasst worden und es wird ein Becken auf der linken Seite der Bahn situiert. Dieses Becken N1/N2 wird im Zuge der Änderung um ca. 170 m Richtung Osten verschoben. Die geplante Größe des Beckens entspricht dem erforderlichen Volumen zur Aufnahme und Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer.

Die dargelegten Maßnahmen sind im Technischen Bericht Streckenplanung und im Lageplan dokumentiert.

02.03 Versickerungsbecken N18

Aufgrund der Platzverhältnisse wird das Becken von l.d.B. (km 18,260) auf r.d.B. (18,230) und um 30 Meter Richtung Westen verschoben.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020320b-2.Ä_LP500_20b
- B020101-2.Ä_Technischer Bericht_Streckenplanung
- B110313-Regelplan Versickerungsbecken TYP 1_1

Befund

Laut der Beschreibung im Technischen Bericht Streckenplanung werden die Oberflächenwässer im Entwässerungsabschnitt 25 von ca. km 19,905 bis ca. km 18,675 in Bahngräben gefasst und über eine Rohrquerung in das Versickerungsbecken N18 r.d.B., ca. km 18,230, eingeleitet.

Aufgrund der vorliegenden Platzverhältnisse ist die Lageänderung des Versickerungsbeckens N18 auf die rechte Seite der Bahn vorgenommen worden. In den vorliegenden Planunterlagen sind die geplanten Maßnahmen ersichtlich. Die hydraulischen Parameter für das genannte Versickerungsbecken N18 (Volumen, Einlaufhöhen, Sohlkoten, etc.) sind für die Aufnahme der berechneten Niederschlagsmengen gemäß B020101-2.Ä_Technischer Bericht_Streckenplanung ausreichend dimensioniert.

02.04 Versickerungsbecken N19

Das Becken wird um 90° Richtung Norden verdreht. Das Becken wird nunmehr als Vererdungsbecken ausgeführt, die Beckensohle bleibt unverändert auf 148,00 m ü.A..

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020320b-2.Ä_LP500_21
- B020101-2.Ä_Technischer Bericht_Streckenplanung
- B110315-Regelplan Versickerungsbecken TYP 3

Befund

Die oben angeführten Planungsunterlagen dokumentieren die im Folgenden beschriebenen Planungen.

Im Entwässerungsabschnitt 26 werden die anfallenden Oberflächenwässer rechts und links der Bahn über Bahngräben gefasst und im Anschluss an diese an jeweils eine Drainage übergeben. Über eine Rohrquerung erfolgt die Zuleitung in das links der Bahn situierte Versickerungsbecken.

Dieses ist im Zuge der Planungskonkretisierung als Vererdungsbecken, km 18,955, projektiert worden.

Die Planungen sind im Rahmen eines Forschungsprojektes, mit dem Ziel eine weitgehend naturnahe Vorreinigung der anfallenden Oberflächenwässer zu erreichen, erfolgt.

Nach der vorgeschalteten Reinigung der Wässer wird eine Versickerung bzw. Ableitung in einen Vorfluter angestrebt.

Durch den Aufenthalt im Vererdungsbecken wird eine deutliche Reduktion des anfallenden Sedimentvolumens und der Qualität dieser Sedimente erwartet.

Die hydraulischen Parameter des Vererdungsbeckens im Vergleich zu ursprünglich geplanten Versickerungsbeckens bleiben unverändert, die Beckengeometrie ist an die vorliegende Grundstückform angepasst und weiter um 90° in Richtung Norden gedreht worden.

Der Aufbau des Vererdungsbeckens ist im Technischen Bericht Streckenplanung, **2. Änderungseinreichung 2019**, Einreichprojekt, dokumentiert.

Nördlich des Beckens N19 befindet sich ein Versickerungsblock mit vorgeschaltetem Absetzschacht und einem Absperrschieber für den Fall eines Störfalles. Zusätzlich ist eine Wiesenmulde als Notüberlauf vorgesehen worden, diese wird bei Bedarf über einen Wiesengraben beschickt.

02.05 Versickerungsbecken N20

Das Becken wird aufgrund der Errichtung der P&R-Anlage um 69 m Richtung Osten auf km 19,420 verschoben.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020320b-2.Ä_LP500_22
- B020101-2.Ä_Technischer Bericht_Streckenplanung
- B110313 Regelplan Versickerungsbecken TYP 1_1

Befund

Im Bereich des Bahnhofes Siebenbrunn Leopoldsdorf, zugehörig zum Entwässerungsabschnitt 27, sind Längsdrainagen links des Gleises 1 und rechts des Gleises 2 im Bahnsteigbereich zwischen den Gleisen 1 und 2 geplant.

Diese werden über eine Rohrleitung in das Versickerungsbecken N20, ca. km 19,420, entwässert. Infolge der Situierung der Park & Ride Anlage Süd Siebenbrunn-Leopoldsdorf ist es zur Verlegung des Beckens N20 um ca. 69 m in östliche Richtung gekommen.

Die beschriebenen Maßnahmen sind in den Planunterlagen und im Technischen Bericht Streckenplanung dargelegt. Die hydraulischen Parameter des Versickerungsbeckens N20, wie Einlaufhöhen, Sohlkoten, Volumen, etc., sind gemäß B020101-2.Ä_Technischer Bericht_Streckenplanung den rechnerischen Erfordernissen entsprechend dimensioniert.

02.06 Grabenmauer Glinzendorf

Die Grabenmauer wird auf einer Länge von 69 m (km 14,537 bis km 14,606) anstatt 102 m (km 14,538 bis km 14,610) errichtet.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020320b-2.Ä_LP500_16
- B020101-2.Ä_Technischer Bericht_Streckenplanung

Befund

Gemäß dem Technischen Bericht Streckenplanung und den vorliegenden Planunterlagen ist die im Entwässerungsabschnitt 20 gelegene Grabenmauer l.d.B., km 14,537 bis km 14,606, in der aktuellen Planung mit einer Länge von 69 m statt 102 m projektiert. Die Grabenmauer wird aufgrund der dichten bis nahe an die Gleise heranreichenden Verbauung errichtet.

02.07 Grabenmauer, Errichtung Grabenm. r.d.B.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird zwischen km 21,488 und km 21,545 eine Grabenmauer auf einer Länge von 57 m errichtet.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020320b-2.Ä_LP500_24
- B020101-2.Ä_Technischer Bericht_Streckenplanung

Befund

Im Bereich Straßenüberführung einer Gemeindestraße – Siebenbrunn-Leopoldsdorf, Objekt SM 22, ca. km 21,535, wird infolge der vorliegenden Platzverhältnisse eine Grabenmauer r.d.B. von ca. km 21,488 bis ca. km 21,545 projektiert.

Die Grabenmauer wird aus Fertigteilen errichtet und ist gemäß dem Regelwerk **ÖBB** 09.04. dimensioniert. Die Fertigteil-Grabenmauer leitet die anfallenden Oberflächenwässer in die anschließenden Bahngräben ab.

Die beschriebenen Maßnahmen sind in den oben angeführten Planungsdokumenten ersichtlich.

02.08 Grabenmauer, Errichtung Grabenm. l.d.B.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird zwischen km 21,509 und km 21,569 eine Grabenmauer auf einer Länge von 60 m errichtet.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020320b-2.Ä_LP500_24
- B020101-2.Ä_Technischer Bericht_Streckenplanung

Befund

Laut technischem Bericht Streckenplanung ist für die Fassung der Oberflächenwässer ausgehend von den beengten Platzverhältnissen im Bereich der Straßenüberführung Objekt SM22, ca. km 21,535, eine Grabenmauer l.d.B von ca. km 21,509 bis ca. km 21,569, geplant worden. Dieser Fertigteilgraben entwässert in die anschließenden Bahngräben.

Die Bemessung des Bahngrabens ist gemäß dem Regelwerkes ÖBB 09.04. durchgeführt worden.

Die Plandarstellungen zeigen die vorgesehenen Maßnahmen.

02.09 Versickerungsbecken N26 & N27

Aufgrund der Platzverhältnisse werden die Becken N26 (l.d.B., km 22,396) und das Becken N27 (r.d.B., km 22,400) zusammengefasst und um 230 m Richtung Osten auf km 22,630 verschoben.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020320b-2.Ä_LP500_25
- B020101-2.Ä_Technischer Bericht_Streckenplanung
- B110315-Regelplan Versickerungsbecken TYP 3

Befund

Nachfolgend beschriebene Maßnahmenanpassung ist in den oben angeführten Planungsunterlagen dokumentiert.

Die im Entwässerungsabschnitt 31 gefassten Niederschlagswässer werden bei ca. km 22,670 über eine Rohrquerung in das rechts der Bahn situierte Versickerungsbecken N26, ca. km 22,630, abgeleitet.

Das geplante Becken N26 vereinigt die ursprünglich projektierten Becken N26 und N27 und wird aufgrund der vorliegenden Platzverhältnisse ca. 230 m in Richtung Osten verlegt.

Das Volumen des neu dimensionierten Versickerungsbeckens entspricht gemäß seiner Planung dem ursprünglich erforderlichen Volumen beider Becken.

02.10 Grabenmauer, Errichtung Grabenm. I.d.B.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird zwischen km 23,683 und km 23,824 eine Grabenmauer r.d.B. auf einer Länge von 141 m errichtet.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020320b-2.Ä_LP500_26
- B020101-2.Ä_Technischer Bericht_Streckenplanung

Befund

Gemäß den oben angeführten Planungsunterlagen werden im Bereich der Überführung Gemeindestraße Objekt SM26, ca. km 23,75, im Entwässerungsabschnitt 34 von ca. km 23,683 bis ca. km 23,824 Fertigteil-Grabenmauern vorgesehen, die die gefassten Niederschlagswässer in die anschließende Versickerungsmulde ableiten.

Die Änderung der Ausführung hat sich aufgrund der geringen Platzverhältnisse im Planungsgebiet der Überführung Gemeindestraße ergeben.

02.11 Grabenmauer, Errichtung Grabenm. r.d.B.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird zwischen km 23,640 und km 23,840 eine Grabenmauer l.d.B. auf einer Länge von 200 m errichtet.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020320b-2.Ä_LP500_26
- B020101-2.Ä_Technischer Bericht_Streckenplanung

Befund

Die nachfolgend beschriebenen Planungsmaßnahmen sind in der oben genannten Beurteilungsgrundlage dokumentiert.

Im Entwässerungsabschnitt 34 wird im Bereich der Unterführung Gemeindestraße Objekt SM26, ca. km 23,75, eine Grabenmauer aus Fertigteilen zur Aufnahme der anfallenden Oberflächenwässer vorgesehen und entwässert in die anschließende Versickerungsmulde r.d.B. Diese erstreckt sich über eine Länge von ca. 200 m von ca. km 23,640 bis ca. km 23,840.

Die beengten Platzverhältnisse im genannten Projektabschnitt liegen der Planung der Grabenmauer zugrunde.

02.12 Grabenmauer, Errichtung Grabenm. r.d.B.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird zwischen km 34,300 und km 34,630 eine Grabenmauer l.d.B. auf einer Länge von 330 m errichtet.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020320b-2.Ä_LP500_38
- B020101-2.Ä_Technischer Bericht_Streckenplanung
- B020101E-Technischer Bericht_Streckenplanung, Ergänzung 2013

Befund

Bezugnehmend auf die Beschreibung in den Technischen Berichten Streckenplanung, 2. Änderung 2019 und Ergänzung 2013, sowie den Planunterlagen wird im Entwässerungsabschnitt 41 von ca. km 34,300 bis ca. km 34,629 eine Fertigteil-Grabenmauer geplant.

Die Planungsanpassung ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse in diesem Projektabschnitt vorgenommen worden.

Gemäß Technischem Bericht Streckenplanung Ergänzung Dezember 2013 werden die Entwässerungssysteme ab km 34,39 mit Bedacht auf das Schutzgut Grundwasser abgedichtet ausgeführt.

02.13 Versickerungsbecken N24 & N25

Aufgrund der Platzverhältnisse werden die Becken N24 (l.d.B., km 21,160) und das Becken N25 (r.d.B., km 21,160) zusammengefasst und um 40 m Richtung Osten auf km 21,200 verschoben.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020320b-2.Ä_LP500_23
- B020101-2.Ä_Technischer Bericht_Streckenplanung
- B110314-Regelplan Versickerungsbecken TYP 2

Befund

Wie in den oben genannten Beurteilungsgrundlagen ersichtlich ist, wird das Versickerungsbecken N25 r.d.B., ca. km 21.200, mit den Oberflächenwässern des Entwässerungsabschnittes 30 von ca. km 20,777 bis ca. km 21,504 beschickt.

Wegen der vorherrschenden Platzverhältnisse sind die ursprünglich projektierten Becken N24 und N25 im Becken N25 zusammengefasst worden.

Die Zuleitung ist in Form einer Rohrquerung vorgesehen.

Das neue Beckenvolumen deckt mit seiner Größe das ursprünglich erforderliche Volumen zur Gewährleistung der Versickerungsleistung ab.

02.14 Versickerungsbecken N22 & N23

Aufgrund der Platzverhältnisse wird das Becken N22 l.d.B. geringfügig Richtung Bahn verschoben. Das Becken N23 r.d.B. wird um 48 Meter (von km 20,560 auf km 20,608) Richtung Osten verschoben.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020320b-2.Ä_LP500_23
- B020101-2.Ä_Technischer Bericht_Streckenplanung
- B110314-Regelplan Versickerungsbecken TYP 2

Befund

Gemäß den vorliegenden Planungsunterlagen befinden sich im Entwässerungsabschnitt 29 das Versickerungsbecken N22 l.d.B., ca. km 20,560, und das Versickerungsbecken N23 r.d.B., ca. km 20,606.

Aufgrund der Änderung des Regelquerschnittes ist eine geringfügige Verschiebung des Beckens N22 in Richtung Bahn vorgenommen worden.

Das Becken N23 ist infolge der Grundverhältnisse ca. 45 m nach Osten verschoben worden. Die hydraulischen Parameter, wie Einlaufhöhen, Sohlkoten, Volumina, etc., sind konsistent zur ursprünglichen Planung.

02.15 Versickerungsbecken N28

Aufgrund der Platzverhältnisse wird das Becken N28 r.d.B. (von km 22,840 auf km 22,850) 10 Meter Richtung Osten verschoben.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020320b-2.Ä_LP500_25
- B020101-2.Ä_Technischer Bericht_Streckenplanung
- B110313-Regelplan Versickerungsbecken TYP 1_1

Befund

In den vorgelegten Beurteilungsgrundlagen werden die Maßnahmen wie folgt dokumentiert: im Bereich der Haltestelle Untersiebenbrunn, Entwässerungsabschnitt 32, werden die nicht überdachten Bahnsteigbereiche in separate Versickerungsmulden bzw. direkt über die Böschung in das Versickerungsbecken N28, ca. km 22,850, rechts der Bahn abgeführt. Infolge der Vergrößerung der Bahnsteigbreite ist das Becken N28 geringfügig in Richtung Osten verschoben worden. Das Beckenvolumen hat sich im Zuge der fortschreitenden Planungen nicht verändert.

02.16 Versickerungsbecken N29 & N30

Aufgrund der Platzverhältnisse wird das Becken N29 l.d.B., km 23,425) und das Becken N30 (r.d.B., km 23,425) zusammengefasst und um 75 Meter Richtung Osten, auf km 23,500, verschoben.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020320b-2.Ä_LP500_26
- B020101-2.Ä_Technischer Bericht_Streckenplanung
- B110314-Regelplan Versickerungsbecken TYP 2

Befund

Gemäß den vorliegenden Planungsunterlagen erfolgt im Entwässerungsabschnitt 33 die Fassung und Ableitung der Niederschlagswässer über links und rechts der Bahn angeordnete Bahngräben.

Im Zuge der fortschreitenden Planungen sind die projektierten Versickerungsbecken N29 und N30 zusammengefasst worden zu Becken N29. Bei ca. km 23.500 werden die anfallenden Oberflächenwässer über eine Rohrquerung in das links der Bahn situierte Versickerungsbecken N29, ca. km 23,500, entwässert. Die gewählten hydraulischen Parameter für das Versickerungsbecken N29, wie Volumen, Einlaufhöhe, Sohlkoten, etc., entsprechen gemäß B020101-2.Ä_Technischer Bericht_Streckenplanung den rechnerischen Erfordernissen.

02.17 Versickerungsbecken N31

Aufgrund der Anpassung der Geometrie wird das Becken um 10 Meter Richtung Osten verschoben (von km 26,215 auf km 26,225).

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020320b-2.Ä_LP500_29
- B020101-2.Ä_Technischer Bericht_Streckenplanung
- B110313 Regelplan Versickerungsbecken TYP 1_1

Befund

Das Versickerungsbecken N31 rechts der Bahn bei ca. km 26,225 ist in seiner Grundrissgeometrie infolge der Adaptierung des Revisionsweges angepasst worden.

Die Plandarstellung zeigt die aktuelle Neuplanung.

Das Beckenvolumen deckt mit seiner Größe das erforderliche Volumen zur Gewährleistung der Versickerungsleistung ab, die Dokumentation ist im Technischen Bericht Streckenplanung ersichtlich.

02.18 Versickerungsbecken N34

Das Becken N34 r.d.B. wird geringfügig Richtung Bahn verschoben.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020320b-2.Ä_LP500_31
- B020101-2.Ä_Technischer Bericht_Streckenplanung
- B110313-Regelplan Versickerungsbecken TYP 1_1

Befund

Wie im oben angeführten Plan ersichtlich und in Technischen Bericht Streckenplanung beschrieben, ergibt sich im Entwässerungsabschnitt 37 infolge der Anpassung des Regelquerschnittes eine geringfügig Lageänderung des Versickerungsbeckens N34 rechts der Bahn, ca. km 27,99, sowie des ebenfalls dort situierten Bahngrabens.

02.19 Versickerungsmulden - Entwässerungsabschnitt 38

Aufgrund des Entfalls der Überführung SM 31 (km 29,070) wird die Entwässerungsrinne r.d.B. als auch l.d.B. nicht unterbrochen, sondern durchgehend verbunden.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020320b-2.Ä_LP500_32
- B020101-2.Ä_Technischer Bericht_Streckenplanung

Befund

Durch den Entfall der Überführung Gemeindestraße Objekt SM31 bei ca. km 29,070 werden die rechts und links der Bahn situierten Versickerungsmulden durchgezogen und nicht wie ursprünglich geplant in diesem Bereich unterbrochen.

Die Beschreibung der Maßnahme ist im Technischen Bericht_Streckenplanung dokumentiert und ist in den Plandarstellungen ersichtlich.

02.20 Versickerungsbecken N3

Das Becken N3 l.d.B. wird geringfügig Richtung Bahn verschoben.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020320b-2.Ä_LP500_12
- B020320b-2.Ä_LP500_PR_Raasdorf
- B110313-Regelplan Versickerungsbecken TYP 1_1

Befund

Das Versickerungsbecken N3 I.d.B., ca. km 10,353, ist in seiner Geometrie gemäß dem Regelwerk RVE **ÖBB** 09.04 hinsichtlich der Böschungsneigung angepasst worden. Die hydraulischen Parameter, wie Volumen, Sohlkoten, Einlaufhöhen, ect. sind konsistent zur ursprünglichen Einreichplanung.

Die Änderung ist in den oben genannten Planunterlagen ersichtlich.

03. Straßenbau

03.01 P&R Anlage Raasdorf

Die P&R-Anlage am Bahnhof Raasdorf wird auf der nördlichen Seite des Personendurchgangs (I.d.B.) errichtet, dafür werden 23 PKW-Stellplätze, 6 Motorradstellplätze und 20 überdachte Fahrradstellplätze gebaut.

Die Entwässerung erfolgt auf entsprechende Versickerungsflächen.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B063602-2.Ä_LP500_PR_Raasdorf
- B063603-2.Ä_RP50_PR_Raasdorf
- B063603-1.Ä_TB_PR_Raasdorf
- B063603 1 Ä_RQ_Park&Ride_Raasdorf_1

Befund

Gemäß dem vorliegenden Plan zur Park & Ride Anlage Raasdorf werden die Rampenwässer des Objektes SM 13 Personentunnel Raasdorf r.d.B. über eine Versickerungsmulde r.d.B., bei ca. km 9,602, entwässert.

Die Entwässerung der Parkplätze der P&R Anlage Raasdorf Fläche C, l.d.B. bei ca. km 10,300, wird über Versickerungsmulden vorgenommen. Die vorliegenden Unterlagen zeigen diese Planungsmaßnahmen.

03.02 ENTFÄLLT

03.03 P&R Anlage Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Die P&R-Anlage am Bahnhof „Siebenbrunn-Leopoldsdorf“ wird auf der nördlichen (l.d.B.) und südlichen (r.d.B.) Seite des Bahnhofs errichtet.

Es werden bei der nördlichen P&R-Anlage 94 neue PKW-Stellplätze und 60 Zweiradstellplätze errichtet. 64 PKW-Stellplätze sind bereits im Bestand vorhanden.

Die Entwässerung erfolgt auf entsprechende Versickerungsflächen.

Südlich des Bahnhofs wird eine P&R-Anlage mit 83 PKW-Stellplätze und 18 Zweiradstellplätze errichtet. Die Entwässerung erfolgt auf entsprechende Versickerungsflächen.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B063901-2.Ä_TB_PR_Siebenbrunn-Leopoldsdorf
- B063902-2.Ä_LP500_PR_Siebenbrunn-Leopoldsdorf
- B063903-2.Ä_RQ50_PR-Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Befund

In den vorliegenden Planungsunterlagen sind die Versickerungsanlagen der P&R Anlage Siebenbrunn-Leopoldsdorf Süd und Nord dargestellt.

Die den Berechnungen zugrunde gelegten Daten, wie Regenspende, Abflussbeiwerte, Flächentyp und Durchlässigkeitsbeiwert, basieren auf den geltenden Regelwerken, RVE 09.04, RVS 04.04.11. und ÖWAV Regelblatt 45.

Die Anlage Süd verfügt über Versickerungsflächen in Form von Rasen und Mulden und einem Versickerungsbecken.

Das Versickerungsbecken wird mit einem Bodenfilter mit einer Mindeststärke von 30 cm ausgebildet, die Rasenflächen verfügen über einen Oberboden mit mind. 10 cm Stärke und die Mulden werden lt. Regelquerschnitt mit einer 30 cm starken Humusschicht ausgeführt. Die Sickerschlitze der Versickerungsmulden werden gemäß Regelquerschnitt bis zum sickerfähigen Untergrund hergestellt.

Bei der Anlage Nord werden für die Entwässerung der Parkflächen Versickerungsmulden bereitgestellt. Die Ableitung erfolgt laut Technischem Bericht Siebenbrunn-Leopoldsdorf entsprechend dem bestehenden System, eine Verschlechterung erfolgt nicht.

03.04 P&R Anlage Untersiebenbrunn

Die P&R-Anlage in der Haltestelle „Untersiebenbrunn“ wird auf der nördlichen Seite der Haltestelle (l.d.B.) errichtet.

Für die P&R Anlage werden 49 PKW-Stellplätze und 35 Zweiradstellplätze errichtet.

Die Entwässerung erfolgt auf entsprechende Versickerungsflächen.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B064001-2.Ä_TB_PR_Untersiebenbrunn
- B064002-2.Ä_LP500_PR_Untersiebenbrunn
- B064003-2.Ä_RQ50_PR_Untersiebenbrunn

Befund

In den oben angeführten Planungsunterlagen sind die Maßnahmen zur Entwässerung der P&R Anlage Untersiebenbrunn dargestellt.

Die anfallenden Oberflächenwässer werden über Rasenmulden, die sich entlang der Parkplätze im Süden bzw. entlang der Böschung im Norden befinden, entwässert.

Die den Berechnungen zugrunde gelegten Daten, wie Regenspende, Abflussbeiwerte, Flächentyp und Durchlässigkeitsbeiwert, basieren auf den geltenden Regelwerken, RVE 09.04, RVS 04.04.11. und ÖWAV Regelblatt 45.

Gemäß Regelquerschnitt werden die Sickerschlitze der Versickerungsmulden bis zum sickerfähigen Untergrund vorgesehen. Die Rasenmulden werden mit einem Oberboden mit einer Stärke von mind. 10 cm ausgeführt.

03.05 P&R Anlage Schönfeld-Lassee

Die P&R-Anlage am Bahnhof „Schönfeld-Lassee“ wird sowohl auf der südlichen (r.d.B.) als auch auf der nördlichen Seite (l.d.B.) des Bahnhofs errichtet.

Es werden auf der südlichen Seite (r.d.B.) 141 PKW-Stellplätze und 38 Zweiradstellplätze errichtet, auf der nördlichen Seite (l.d.B.) 15 PKW-Stellplätze und 21 Zweiradstellplätze.

Die Entwässerung erfolgt auf entsprechende Versickerungsflächen.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B064101-2.Ä_TB_PR_Schoenfeld
- B064102-2.Ä_LP500_PR_Schoenfeld
- B064103-2.Ä_RQ50_PR_Schoenfeld-Lassee

Befund

Gemäß den oben angeführten Planungsunterlagen erstreckt sich die P&R Anlage Schönfeld-Lassee auf der rechten und linken Seite der Bahn.

Die Entwässerung der Anlage, Stell- und Fahrflächen werden über Versickerungsmulden entwässert. Die den Berechnungen zugrunde gelegten Daten, wie Abflussbeiwerte, Flächentyp und Durchlässigkeitsbeiwert, basieren auf den geltenden Regelwerken, RVE 09.04, RVS 04.04.11. und ÖWAV Regelblatt 45. Die Regenspende ist aus dem zugehörigen Bemessungsniederschlag gemäß des Hydrografischen Dienstes des BMLRT, ehyd, abgeleitet worden. Gemäß Regelquerschnitt werden die Sickerschlitze der Versickerungsmulden bis zum sickerfähigen Untergrund vorgesehen.

08. Konstruktiver Ingenieurbau

08.06 Obj. SM16 - Überführung L6 (Leopoldsdorf) **Versickerungsbecken N13**

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird die Überführung L6 (SM16) um 87 m von km 16,396 Richtung Westen auf km 16,309 verschoben.

Zusätzlich wird die Straßen- bzw. Brückenbreite um 1,0 m von 6,50 m auf 7,50 m geändert.

Ein Anprallschutz wird ergänzt.

Die neue Trassierung erfolgt nach dem derzeit bestehenden Straßenverlauf.

Dadurch werden auch die Begleitwege angepasst (Weg 5d, 5f und 6a) und das Versickerungsbecken N13 wird um 40 m Richtung Osten auf km 16,350 verschoben.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020320b-2.Ä_LP500_18
- B020101E_Technischer Bericht_Streckenplanung_Ergänzung 2013
- B020101-2.Ä_Technischer Bericht_Streckenplanung

- B110314-Regelplan Versickerungsbecken TYP 2

Befund

Das Versickerungsbecken N13 des Entwässerungsabschnittes 22, situiert links der Bahn bei ca. km 16,350, wird gemäß den oben angeführten Unterlagen um ca. 40 m in Richtung Osten verschoben. Seine Geometrie und sein Volumen bleiben unverändert.

B7.3 ArbeitnehmerInnenschutz

B7.3.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok)

Ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument gemäß § 5 AschG ist zur Begutachtung vorgelegt worden. Es behandelt die zum Schutz der Arbeitnehmer und Gefahrenverhütung relevanten Bereich und Tätigkeiten.

B7.3.2 Unterlage für spätere Arbeiten

Eine Unterlage für spätere Arbeiten gemäß § 8 BauKG liegt vor und ist für das Fachgebiet „**Wasserbautechnik**“ begutachtet worden.

Die Bauwerberin verpflichtet sich die Unterlage an die Planungsfortschritte anzupassen und gegebenenfalls nachzuführen.

B8 Oberfläche (Straße)

B8.1 Änderungen

Folgende Änderungen sind für das Fachgebiet **Oberfläche (Straße)** relevant:

| 03. Straßenbau | | | | |
|----------------|---------------------------------------|---|---------------|--------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 03.01 | P&R Anlage | Errichtung der P&R-Anlage Nord im Bahnhof Raasdorf | 10,300 | 10,300 |
| 03.02 | ENTFÄLLT | | - | - |
| 03.03 | P&R Anlage | Erweiterung einer P&R-Anlage im Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf Nord und Süd | 19,500 | 19,500 |
| 03.04 | P&R Anlage | Errichtung einer P&R-Anlage in der Haltestelle Untersiebenbrunn | 22,800 | 22,800 |
| 03.05 | P&R Anlage | Errichtung einer P&R-Anlage im Bahnhof Schönfeld-Lassee | 27,100 | 27,100 |
| 03.06 | P&R Anlage | Vorzeitige Umsetzung der Haltestelle Breitensee | 32,445 | 32,445 |
| 03.07 | ENTFÄLLT | | - | - |
| 03.08 | ENTFÄLLT | | - | - |
| 03.09 | Anpassung Wegeführung | Verlegung des Beckens N19 | 18,980 | 19,950 |
| 03.10 | ENTFÄLLT | | - | - |
| 03.11 | ENTFÄLLT | | - | - |
| 03.12 | Entfall Weg 10c (KG Schönfeld-Lassee) | - | 25,080 | 25,820 |

| 08. Konstruktiver Ingenieurbau | | | | |
|--------------------------------|---|--|---------------|--------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 08.04 | Obj. SM14 - Überführung L11 (Raasdorf) | Neusituierung des Weges und Entfall Anbindung an Landesstraße entfallen | 11,000 | 11,000 |
| 08.10 | Obj. SM20 - Unterführung Fuß- und Radweg - Personendurchgang Ost Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Die Unterführung wird Richtung Bahnsteigende verschoben, um von Seite Leopoldsdorf einen Zugang (nicht barrierefrei) zu den Bahnsteigen zu ermöglichen | 19,185 | 19,380 |
| 08.12 | Obj. SM22 - ÜF Gemeindestraße (Untersiebenbrunn) | Verbreiterung der Straßen- bzw. Brückenbreite auf 7,50 m | 21,535 | 21,535 |
| 08.19 | Obj. SM31 - Überführung Gemeindestraße (Lassee) | Entfall der Straße und Brücke | 29,070 | 29,070 |

B8.2 Änderungsbereiche

Anmerkung:

*Zur besseren Übersichtlichkeit bzw. Zuordenbarkeit der im gegenständlichen Gutachten angeführten Abweichungen zum Bescheid vom 22. August 2014 (GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014) bzw. den entsprechenden Bauentwurf, wurden die Nummerierung, die Betitelungen der Abweichungen, die Beschreibungen als auch die Nomenklatur des Einreichoperates zur 2. **Änderungseinreichung 2019** unverändert ins gegenständlichen Gutachten übernommen.*

03. Straßenbau

03.01 Errichtung der P&R-Anlage Nord im Bahnhof Raasdorf

Die P&R-Anlage am Bahnhof Raasdorf wird auf der nördlichen Seite des Personendurchgangs (l.d.B.) errichtet, dafür werden 23 PKW-Stellplätze, 6 Motorradstellplätze und 20 überdachte Fahrradstellplätze gebaut. Die Entwässerung erfolgt auf entsprechende Versickerungsflächen.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B063601-2.Ä_TB_PR_Raasdorf
- B063602-2.Ä_LP500_PR_Raasdorf
- B063603-2.Ä_RP50_PR_Raasdorf

Befund

- **Erschließung**

Die Anbindung der P&R-Anlage erfolgt über eine neue Stichstraße, die von der bestehenden Gemeindestraße im Norden abzweigt.

Die Fahrradstellplätze sind östlich der P&R angeordnet und werden direkt über die bestehende Straße angebunden.

Der Gehsteig wird bis zu den neuen Radstellplätzen fortgeführt. Die fußläufige Verbindung von den Kfz-Stellplätzen zum Bahnhof ist über eine direkte Anbindung an die Fußgängerunterführung am östlichen Ende des Parkplatzes gegeben. Die Radabstellanlage liegt im Anschluss an die Fußgängerunterführung und verfügt daher über einen direkten Zugang.

- **Parkordnung / Stellplätze / Behindertenstellplätze**

Die innere Erschließungsstraße der P&R-Anlage (Breite 6,0 m) ist als Sackgasse ausgeführt, die Stellplätze (Senkrechtparker 2,5 m x 5,0 m) sind größtenteils beidseits davon angeordnet.

Am östlichen Ende der P&R-Anlage sind zwei Behindertenstellplätze (3,5 m x 5,0 m) vorgesehen, gegenüber davon Motorradstellplätze.

- **Bautechnik / Aufbau**

Der Fahrbahnaufbau ist wie folgt vorgesehen:

| Gepflasterte Parkflächen | |
|---------------------------------|--|
| 8 cm | Pflaster Sickerdrain |
| + 15 cm | OTS U3, 0/32 |
| ≥30 cm | UTS U8, 0/63 Bodenstab. oder Bodenausw. nach Angabe Bodengutachter |
| 52 cm | Gesamtstärke |

| Versiegelte Parkflächen und Fahrbahn | |
|---|--|
| 7 cm | AC22deck, 70/100, A5, G7, PSV44 |
| + 15 cm | OTS U3, 0/45 |
| ≥30 cm | UTS U8, 0/63 Bodenstab. oder Bodenausw. nach Angabe Bodengutachter |
| 52 cm | Gesamtstärke |

| Gehsteig und Fahrradabstellplätze | |
|--|--|
| 6 cm | AC22deck, 70/100, A5, G7, PSV44 |
| + 30 cm | UTS U6, 0/63 Bodenstab. oder Bodenausw. nach Angabe Bodengutachter |
| 36 cm | Gesamtstärke |

03.02 ENTFÄLLT

**03.03 Erweiterung einer P&R-Anlage im Bahnhof Siebenbrunn-
Leopoldsdorf Nord und Süd**

Die P&R-Anlage am Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf wird auf der nördlichen (l.d.B.) und südlichen (r.d.B.) Seite des Bahnhofs errichtet.

Es werden bei der nördlichen P&R-Anlage 94 neue PKW-Stellplätze und 60 Zweiradstellplätze errichtet.

64 PKW-Stellplätze sind bereits im Bestand vorhanden.

Die Entwässerung erfolgt auf entsprechende Versickerungsflächen.

Südlich des Bahnhofs wird eine P&R-Anlage mit 83 PKW-Stellplätze und 18 Zweiradstellplätze errichtet. Die Entwässerung erfolgt auf entsprechende Versickerungsflächen.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B063901-2.Ä_TB_PR_Siebenbrunn-Leopoldsdorf
- B063902-2.Ä_LP500_PR_Siebenbrunn-Leopoldsdorf
- B063903-2.Ä_RQ50_PR-Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Befund

• **Erschließung P&R Nord**

Die Anbindung der P&R-Anlage erfolgt über die bestehende Zufahrtsstraße nördlich des Bahnhofes. Die fußläufige Verbindung von den Kfz-Stellplätzen zum Bahnhof verläuft über die neuen Parkflächen und die bestehenden Straßen.

Die überdachten Fahrradstellplätze sind östlich des Stationsgebäudes angeordnet und werden direkt über den Vorplatz angebunden.

Zum Bahnhof wird ein direkter Zugang ermöglicht.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B8 – Oberfläche (Straße)

- **Parkordnung / Stellplätze / Behindertenstellplätze P&R Nord**

Die nördliche innere Erschließungsstraße der P&R-Anlage (Breite 6,0 m) ist als Sackgasse ausgeführt.

Die Stellplätze (Senkrechtparker 2,5 m x 5,0 m) sind beidseits davon angeordnet. Die südliche Erschließungsstraße, ebenfalls 6,0 m breit, ist an die bestehende Weganlage im Osten angebunden.

Die Senkrechtparker liegen hier nur nördlich der Fahrbahn. Im Bereich des Technikgebäudes sind weitere Stellplätze vorgesehen.

Die Behindertenstellplätze (3,5 m x 5,0 m) werden am bestehenden Vorplatz in unmittelbarer Nähe zum Bahnhofseingang angeordnet.

- **Bautechnik / Aufbau P&R Nord**

Der Fahrbahnaufbau ist wie folgt vorgesehen:

| Versiegelte Parkflächen und Fahrbahn | |
|---|---|
| 3 cm | Deckschicht AC11deck, 70/100, A1, G1 |
| 8 cm | Bituminöse Tragschicht AC22 |
| 15 cm | ungebundene obere Tragschicht 0/45 |
| 30 cm | ungebundene untere Tragschicht CNR 0/63 |
| | Geotextil |
| 56 cm | Gesamtstärke |

Aufbau Fahrradabstellplätze gem. TB:

| Fahrradabstellplätze gem. TB | |
|-------------------------------------|-------------------------|
| 6 cm | bituminöse Deckschicht |
| 30 cm | ungebundene Tragschicht |
| 36 cm | Gesamtstärke |

- **Erschließung P&R Süd**

Die Anbindung der P&R-Anlage erfolgt über die bestehende Gemeindestraße. Die Fahrradstellplätze sind südlich der Bahn angeordnet und über die neue Erschließungsstraße der P&R-Anlage erreichbar.

Die fußläufige Verbindung von den Kfz- und Radabstellplätzen zum Bahnhof ist über eine direkte Anbindung an die Fußgängerunterführung mittig der P&R-Anlage gegeben.

Die Radabstellanlage liegt im direkten Anschluss an die Fußgängerunterführung.

- **Parkordnung / Stellplätze / Behindertenstellplätze P&R-Süd**

Die innere Erschließungsstraße der P&R-Anlage (Breite 6,0 m) ist als Sackgasse ausgeführt, die Stellplätze (Senkrechtparker 2,5 m x 5,0 m) sind westlichen Abschnitt bis zu den Radabstellplätzen nördlich der Fahrbahn angeordnet.

Die Stellplätze im östlichen Bereich der P&R-Anlage sind ebenfalls über Sackgassen (Breite 6,0 m) erschlossen und größtenteils beidseits vorgesehen.

Es sind keine Behindertenstellplätze vorgesehen.

- **Bautechnik / Aufbau P&R Süd**

Für die P&R-Anlage Süd liegt kein Regelquerschnitt zur Beurteilung vor.

Aufbau Fahrbahn und Parkflächen gem. TB:

| Aufbau Fahrbahn und Parkflächen gem. TB | |
|--|--------------------------------|
| 7 cm | bituminöse Deckschicht |
| 15 cm | obere Tragschicht |
| 30 cm | untere ungebundene Tragschicht |
| 52 cm | Gesamtstärke |

Aufbau Fahrradabstellplätze gem. TB:

| Fahrradabstellplätze gem. TB | |
|-------------------------------------|-------------------------|
| 6 cm | bituminöse Deckschicht |
| 30 cm | ungebundene Tragschicht |
| 36 cm | Gesamtstärke |

03.04 Errichtung einer P&R-Anlage in der Haltestelle Untersiebenbrunn

Die P&R-Anlage in der Haltestelle Untersiebenbrunn wird auf der nördlichen Seite der Haltestelle (l.d.B.) errichtet.

Für die P&R Anlage werden 49 PKW-Stellplätze und 35 Zweiradstellplätze errichtet.

Die Entwässerung erfolgt auf entsprechende Versickerungsflächen.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B064001-2.Ä_TB_PR_Untersiebenbrunn
- B064002-2.Ä_LP500_PR_Untersiebenbrunn
- B064003-2.Ä_RQ50_PR-Untersiebenbrunn

Befund

- **Erschließung**

Die Anbindung der P&R-Anlage erfolgt aus Norden und Süden jeweils über eine neue Brücke der bestehenden Straße (Bahnstraße).

Die Fahrradstellplätze sind beidseits in unmittelbarer Nähe des Stationsgebäudes angeordnet und werden direkt über die Erschließungsstraße angebunden.

Die fußläufige Verbindung von den Kfz- und Radabstellplätzen zum Bahnhof verläuft auf der nördlichen Seite über den Parkplatz bzw. die Erschließungsstraße.

Die südliche Radabstellanlage liegt im Anschluss das Stationsgebäude und verfügt daher über einen direkten Zugang.

- **Parkordnung / Stellplätze / Behindertenstellpl.**

Die innere Erschließungsstraße der P&R-Anlage im Norden (Breite 6,0 m) ist als Sackgasse ausgeführt, die Stellplätze (Senkrechtparker 2,5 m x 5,0 m) sind überwiegend südlich der Fahrbahn angeordnet.

Am östlichen Ende der P&R-Anlage besteht eine fußläufige Verbindung zum Siedlungsgebiet, am westlichen Ende der P&R-Anlage ist ein Behindertenstellplätze (3,5 m x 5,0 m) vorgesehen.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B8 – Oberfläche (Straße)

• **Bautechnik / Aufbau**

Der Fahrbahnaufbau ist wie folgt vorgesehen:

| Versiegelte Parkflächen und Fahrbahn | |
|---|---|
| 3 cm | Deckschicht AC11deck, 70/100, A1, G1 |
| 8 cm | Bituminöse Tragschicht AC22 |
| 15 cm | ungebundene obere Tragschicht 0/45 |
| 30 cm | ungebundene untere Tragschicht CNR 0/63 |
| | Geotextil |
| 56 cm | Gesamtstärke |

Aufbau Fahrradabstellplätze gem. TB:

| Fahrradabstellplätze gem. TB | |
|-------------------------------------|-------------------------|
| 6 cm | bituminöse Deckschicht |
| 30 cm | ungebundene Tragschicht |
| 36 cm | Gesamtstärke |

03.05 Errichtung einer P&R-Anlage im Bahnhof Schönfeld-Lassee

Die P&R-Anlage am Bahnhof Schönfeld-Lassee wird sowohl auf der südlichen (r.d.B.) als auch auf der nördlichen Seite (l.d.B.) des Bahnhofs errichtet. Es werden auf der südlichen Seite (r.d.B.) 141 PKW-Stellplätze und 38 Zweiradstellplätze errichtet, auf der nördlichen Seite (l.d.B.) 15 PKW-Stellplätze und 21 Zweiradstellplätze. Die Entwässerung erfolgt auf entsprechende Versickerungsflächen.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B064101-2.Ä_TB_PR_Schoenfeld
- B064102-2.Ä_LP500_PR_Schoenfeld
- B064103-2.Ä_RQ50_PR-Schoenfeld-Lassee

Befund

• **Erschließung P&R Nord**

Die P&R-Anlage Nord wird direkt über die bestehende Weganlage nördlich der Stellplätze erschlossen.

Die Fahrradstellplätze sind westlich der P&R angeordnet und werden über eine kurze neue Wegverbindung ebenfalls über die bestehende Straße erschlossen.

Fußläufig ist die P&R-Anlage über den Parkplatz und die neue Fußwegverbindung an den Bahnhof angebunden.

Die Radabstellanlage liegt im Anschluss an die Fußgängerunterführung und verfügt daher über einen direkten Zugang.

• **Parkordnung / Stellplätze / Behindertenstellplätze P&R Nord**

Die Stellplätze (Senkrechtparker 2,5 m x 5,0 m) sind südlich der bestehenden Straße angeordnet.

Zwischen Fahrbahn und Stellplätzen befindet sich eine Zufahrt-/Reversierfläche mit mind. 6,66 m Breite. Es sind keine Behindertenstellplätze vorgesehen.

• **Bautechnik / Aufbau P&R Nord**

Der Fahrbahnaufbau ist wie folgt vorgesehen:

| Versiegelte Parkflächen und Fahrbahn | |
|---|---|
| 3 cm | Deckschicht AC11deck, 70/100, A1, G1 |
| 8 cm | Bituminöse Tragschicht AC22 |
| 15 cm | ungebundene obere Tragschicht 0/45 |
| 30 cm | ungebundene untere Tragschicht CNR 0/63 |
| | Geotextil |
| 56 cm | Gesamtstärke |

Aufbau Fahrradabstellplätze gem. TB:

| Fahradabstellplätze gem. TB | |
|------------------------------------|-------------------------|
| 6 cm | bituminöse Deckschicht |
| 30 cm | ungebundene Tragschicht |
| 36 cm | Gesamtstärke |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B8 – Oberfläche (Straße)

- **Erschließung P&R Süd**

Die Anbindung der P&R-Anlage erfolgt aus Westen und Osten über das bestehende Straßennetz.

Die Fahrradstellplätze befinden sich am Bahnhofsvorplatz im Anschluss der Fußgängerunterführungen zum Bahnsteig und werden direkt über die bestehende Straße Am Bahnhof angebunden.

Die fußläufige Verbindung von den Kfz- und Radabstellplätzen zum Bahnhof verläuft über den Parkplatz und die bestehende Erschließungsstraße.

- **Parkordnung / Stellplätze / Behindertenstellplätze P&R Süd**

Beidseits der Straße (Breite 6,0 m) sind Senkrechtparker (2,5 M x 5,0 m) angeordnet, die teilweise durch Grünflächen bzw. im östlichen Abschnitt durch Zugänge zum Bahnhofsvorplatz unterbrochen sind.

Westlich des Bahnhofsvorplatzes sind zusätzliche Stellplätze (Senkrechtparker) teilweise beidseits einer inneren Erschließungsstraße (Breite bei Gegenverkehr 6,0 m, bei Einbahnverkehr 4,0 m) vorgesehen.

Im Abschnitt mit Einbahnführung sind die Schrägparkplätze (4,95 m x 5,0 m) angeordnet.

Drei Behinderten- und ein Familienstellplatz (Schrägparker 4,95 m x 5,0 m) befinden sich westlich direkt an den Bahnhofsvorplatz angrenzend. Je ein weitere Behinderten- und Familienstellplatz (Senkrechtparker 3,5 m x 5,0 m) liegt südlich des Vorplatzes.

- **Bautechnik / Aufbau P&R Süd**

Der Fahrbahnaufbau ist wie folgt vorgesehen:

| Versiegelte Parkflächen und Fahrbahn | |
|---|---|
| 3 cm | Deckschicht AC11deck, 70/100, A1, G1 |
| 8 cm | Bituminöse Tragschicht AC22 |
| 15 cm | ungebundene obere Tragschicht 0/45 |
| 30 cm | ungebundene untere Tragschicht CNR 0/63 |
| | Geotextil |
| 56 cm | Gesamtstärke |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B8 – Oberfläche (Straße)

Aufbau Fahrradabstellplätze gem. TB:

| Fahrradabstellplätze gem. TB | |
|-------------------------------------|-------------------------|
| 6 cm | bituminöse Deckschicht |
| 30 cm | ungebundene Tragschicht |
| 36 cm | Gesamtstärke |

03.06 Vorzeitige Umsetzung der Haltestelle Breitensee

Die P&R Anlage ist bereits Bestandteil des UVP-EP 2013 und wird nun aufgrund von Vorteilen in der Bauabwicklung bereits im Modul 1b (anstatt 2) umgesetzt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B064201-2.Ä_TB_PR_Breitensee
- B064202-2.Ä_LP500_PR_Breitensee
- B064203-2.Ä_RQ50_PR-Breitensee

Befund

• **Erschließung**

Ausgehend von der neuen Unterführung zweigt der neu P&R Parkplatz Richtung Süden ab. Die Zufahrtsstraße ist als Sackgasse ausgebildet.

Die Bike&Ride Anlage ist unmittelbar südlich des neuen Bahnsteiges angeordnet.

• **Parkordnung / Stellplätze / Behindertenstellplätze**

Die Stellplätze (Senkrechtparker 2,5 m x 4,5 m + Überhang 0,5 m) sind östlich der neuen Sackgasse (Breite 6,0 m) angeordnet.

Der erste Stellplatz ist ein Behindertenstellplatz (3,5 m x 4,5 m), im Anschluss daran sind 2 Frauenparkplätze vorgesehen.

• **Bautechnik / Aufbau**

Der Fahrbahnaufbau ist wie folgt vorgesehen:

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B8 – Oberfläche (Straße)

| Versiegelte Parkflächen und Fahrbahn | |
|---|---|
| 3 cm | Deckschicht AC11deck, 70/100, A1, G1 |
| 8 cm | Bituminöse Tragschicht AC22 |
| 15 cm | ungebundene obere Tragschicht 0/45 |
| 30 cm | ungebundene untere Tragschicht CNR 0/63 |
| | Geotextil |
| 56 cm | Gesamtstärke |

Aufbau Fahrradabstellplätze gem. TB:

| Fahrradabstellplätze gem. TB | |
|-------------------------------------|-------------------------|
| 6 cm | bituminöse Deckschicht |
| 30 cm | ungebundene Tragschicht |
| 36 cm | Gesamtstärke |

03.07 ENTFÄLLT

03.08 ENTFÄLLT

03.09 Versickerungsbecken N19, Anpassung Wegführung

Durch die Adaptierung des Beckens N19 (km18.955) wird die Wegführung rund um das Vererdungsbecken angepasst (siehe Pkt 02.04).

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020321-2.Ä_LP500_21

Befund

Mit der neuen Figuration des Vererdungsbeckens ergibt sich eine linearere Führung des Zufahrtsweges. Die Wegbreite beträgt 3,5 m mit beidseits 0,5 m Bankett.

03.10 **ENTFÄLLT**

03.11 **ENTFÄLLT**

03.12 **Entfall Weg 10c (KG Schönfeld-Lasse)**

Für die Bewirtschaftung wird der Weg 10c nicht mehr benötigt und entfällt daher.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020330-2.Ä_LP500_30

Befund

Für die Erschließung der angrenzenden Nutzungen ist der Weg 10c nicht erforderlich und kann daher entfallen.

08. **Konstruktiver Ingenieurbau**

08.04 **Obj. SM14 - Überführung L11 (Raasdorf)**

Der Weg 3c wird nunmehr vom Oberen Bahnhof in neuer Lage zur L11 geführt. Für die Bewirtschaftung und Zufahrt zum Schalthaus 2 in Raasdorf (km 11.054) ist der Weg 4a von der L11 abzweigend nicht mehr notwendig. Der Weg 4a endet beim Schalthaus 2.

Ein Anprallschutz wird ergänzt.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020313-2.Ä_LP500_13

Befund

Der Wirtschaftsweg 4a endet in Form eines Wendeplatzes vor dem Schalthaus SST2.

08. 10 Obj. SM20 - Unterführung Fuß- und Radweg - Personendurchgang Ost Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Die Unterführung Fuß- u. Gehweg (SM20) wird um 195 m von km 19.185 Richtung Osten auf km 19.380 verschoben. Dadurch ergibt sich ein zweiter, nicht barrierefreier, Zugang auf den Rand- sowie den Inselbahnsteig des Bahnhofs Siebenbrunn-Leopoldsdorf.

Aufgrund der geplanten Anhebung der Geschwindigkeit auf 200 km/h (dynamische Berechnung) kommt es zu einer Änderung der Bauteilstärken.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020322-2.Ä_LP500_22

Befund

Durch die Verschiebung der Unterführung wird die Fußwegverbindung kombiniert mit einem Zugang zum Mittelbahnsteig. Weiters schließt der Rampenbereich im südlichen Ende direkt an die Park & Ride-Anlage an. Der Fußpunkt der Rampe befindet sich im Zentrum der Park & Ride-Anlage und schafft somit kurze Zugangswege zur Unterführung.

08. 12 Obj. SM22 - ÜF Gemeinestraße (Untersiebenbrunn)

Die Straßen- bzw. Brückenbreite wird um 1,0 m von 6,50 m auf 7,50 m geändert.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
B Befund
B8 – Oberfläche (Straße)

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B082001-2.Ä_SM22_TB
- B082003-2.Ä_SM22_Plan
- B020324-2.Ä_LP500_24

Befund

Die neu geplante Überführung einer Gemeindestraße – Siebenbrunn/Leopoldsdorf – mit dem projektierten km 21,535 wird auf 7,50 m Fahrflächenbreite verbreitert.

Die Dimensionierung der beiden Fahrbahn­ränder wird nicht verändert.

08. 19 Obj. SM31 - Überführung Gemeindestraße (Lasse)

Die Überführung mit den Begleitwegen 13a und 13b entfällt ersatzlos.

Beurteilungsgrundlage

Für die Begutachtung wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- B020332-2.Ä_LP500_32

Befund

Die geplante Überführung der Gemeindestraße Objekt SM31 bei Projekt km 29.070 entfällt. Die nördlich und südlich gelegenen Wirtschaftswege werden entlang der Bahntrasse durchgezogen und die bestehenden Weganlagen angeschlossen.

B8.3 ArbeitnehmerInnenschutz

B8.3.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok)

Im SiGe-Dokument nach § 5 ASchG – Planung PGM - B010203 2Ä vom 03. Juli 2019 sind für das Fachgebiet „**Straßenbau**“ keine wesentlichen Angaben enthalten.

B8.3.2 Unterlage für spätere Arbeiten

Im Dokument Unterlage für spätere Arbeiten, 2. Änderungseinreichung 2019 – Planung PGM - B010204-2.Ä vom 04. Juli 2019 sind für das Fachgebiet „**Straßenbau**“ keine wesentlichen Angaben enthalten.

C GUTACHTEN

Aus Sicht der für das gegenständliche Bauvorhaben **„Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Stadlau – Staatsgrenze nach Marchegg – 2. Änderungseinreichung 2019“** relevanten Fachgebiete:

- **01_Eisenbahnbautechnik**
- **02_Konstruktiver Ingenieurbau**
- **03_Hochbau**
- **04_Eisenbahnbetrieb**
- **05_Signal-, Fernmelde- u. Elektrobetriebstechnik & Oberleitung**
- **06_Geotechnik**
- **07_Wasserbautechnik**
- **08_Oberfläche (Straße)**

ist der vorgelegte Bauentwurf zur Ausführung geeignet und entspricht den Erfordernissen der Sicherheit und Ordnung des Betriebes und des Verkehrs sowie des Standes der technischen Entwicklung.

Im vorliegenden Gutachten wurden seitens der § 31a-Gutachter, aus Sicht der vorher angeführten Fachgebiete, jene Begutachtungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen eine Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung aus den Gesichtspunkten Einhaltung des Standes der Technik, Sicherheit und Ordnung des Betriebes unter Berücksichtigung des ArbeitnehmerInnenschutzes für das gegenständliche Projekt keine Bedenken bestehen.

Aus Sicht der §31a Gutachter der angeführten Fachgebiete kann bestätigt werden, dass der vorgelegte Bauentwurf den Anforderungen des §31a EISbG, also 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 einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes, entspricht.

Die angegebenen Fachgebiete umfassen alle für die Erteilung der Eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung relevanten Aspekte.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
C – Gutachten

Hinsichtlich der Interoperabilität (siehe 8. Teil EisbG, §86 ff.) und der Einhaltung der Richtlinie 2008/57/EG des europäischen Parlaments und des Rates und der damit verbundenen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) wird festgehalten, dass für das gegenständliche Projekt anwendbare TSI existieren.

Da die Strecke Stadlau - Staatsgrenze nach Marchegg Teil des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems ist, erfolgt die entsprechende Interoperabilitätsprüfung für die Teilsysteme Infrastruktur und Energie.

Die Bewertung der Entwurfs- und Entwicklungsphase der Teilsysteme die Teilsysteme Infrastruktur und Energie des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems wird durch die Benannte Stelle **Bahn Consult TEN Bewertungsges.m.b.H. (BCT)** (EG-Nr. 1602) durchgeführt.

Im Zuge der **2. Änderungsgenehmigung 2019** wurden die Abweichungen einer Interoperabilitätsprüfung der genannten Teilsysteme anhand der folgenden TSI unterzogen:

- 1299/2014 (TSI INF)
Verordnung (EU) Nr. 1299/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Infrastruktur“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union.
- 1300/2014 (TSI PRM)
Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität.
- 1301/2014 (TSI ENE)
Verordnung (EU) Nr. 1301/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Energie“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union.
- Berichtigungen 1301/2014 (TSI ENE)
Amtsblatt der Europäischen Union - L 13 vom 20. Jänner 2015
Amtsblatt der Europäischen Union - L 154 vom 11. Juni 2016
- Durchführungsverordnung (EU) 2019/776 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1299/2014, (EU) Nr. 1301/2014, (EU) Nr. 1302/2014, (EU) Nr. 1303/2014 und (EU) 2016/919 der Kommission sowie des Durchführungsbeschlusses 2011/665/EU der Kommission im Hinblick auf die Angleichung an die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates und Umsetzung der in dem Delegierten Beschluss (EU) 2017/1474 der Kommission festgelegten spezifischen Ziele

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
C – Gutachten

Entsprechende Inspektionsberichte liegen vor:

- Inspektionsbericht (TSI Infrastruktur, TSI PRM);
GZ 20/3021/INF001; 12. August 2020
- EG-Zwischenprüfbescheinigung (TSI Energie);
Bescheinigung-Nr.: 1602/8.6/SG/2020/ENE/DEEN/193021/ENE001;
GZ 19/3021/ENE001; 12. August 2020

Weiters wird aus Sicht der angeführten Fachgebiete festgestellt, dass gemäß AVO – Verkehr die ArbeitnehmerInnenschutzbestimmungen unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Richtlinie R10 der Versicherungen für Eisenbahnen und Bergbau eingehalten werden. Ebenso werden die relevanten Normen, technischen Spezifikationen, technischen Regelungen und sonstigen technischen Vorschriften für die angeführten Fachgebiete eingehalten.

Auf Grund der erfolgten positiven Beurteilung bestehen aus Sicht der gemäß §31a EisbG qualifizierten Gutachter gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß §31ff EisbG 1957 i.d.g.F. des o.a. Projektes keine Bedenken.

C1 Eisenbahnbautechnik

Im vorliegenden Gutachten wurden seitens des § 31a-Gutachters, aus Sicht des Fachgebietes **„Eisenbahnbautechnik“** jene Begutachtungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen eine Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung des o.a. Projektes aus den Gesichtspunkten der Einhaltung des Standes der Technik, Sicherheit und Ordnung des Betriebes unter Berücksichtigung des ArbeitnehmerInnenschutzes für das gegenständliche Projekt keine Bedenken bestehen.

Aus Sicht des §31a Gutachters für das Fachgebiet **„Eisenbahnbautechnik“** kann bestätigt werden, dass der vorgelegte Bauentwurf den Anforderungen des §31a EisbG, also 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 einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes, entspricht.

Der Bauentwurf wurde anhand von Unterlagen basierend auf den Kriterien des Punktes A3.1 (Stand der Technik) erstellt.

Es wird angemerkt, dass die geplanten Maßnahmen in den Einreichunterlagen zur Beurteilung aus Sicht des Fachgebietes **„Eisenbahnbautechnik“** im Wesentlichen vollständig beschrieben und dargestellt sind.

Die vorgelegten bzw. eingesehenen Planunterlagen wurden aus Sicht des Fachgebietes **„Eisenbahnbautechnik“** hinsichtlich der Einhaltung der Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes unter Berücksichtigung der AVO-Verkehr des VAI und unter Heranziehung des Schwerpunktkonzeptes R10 überprüft, korrigiert und mit dem gegenständlichen Bauvorhaben abgestimmt.

Aufgrund der erfolgten positiven Beurteilung bestehen gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31ff EisbG 1957 idgF keine Bedenken.

Die für das Fachgebiet **„Eisenbahnbautechnik“** relevanten Vorgaben nach der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) sind inhaltlich in den Einreichprojektunterlagen berücksichtigt und für eine resultierende Beurteilung nach § 31a ausreichend dargestellt.

C1.1 Begründung

01. Bahntrasse

01.00a Gleisanlagen 200 km/h

Bei den Trassierungsparametern Längsneigung, Radius im Höhenbild, Radius im Grundriss, Überhöhung, Mindestelementlängen, Verwindung und Überhöhungsänderung werden in Anbetracht der vorliegenden Maximalgeschwindigkeit die Grenzwerte nach **ÖBB**-Regelwerk 01.03 „Linienführung von Gleisen“ auch unter Berücksichtigung der Weichen eingehalten. Die Trassierungsparameter werden im Sinne dieser Vorschrift unter Berücksichtigung der Anschlussbereiche und den Gegebenheiten der Bestandssituation angewandt.

Die vorliegenden Gleisabstände berücksichtigen alle sicherheitsrelevanten und trassierungstechnischen Aspekte sowie das Lichtraumprofil im Sinne des Stands der Technik.

01.00b Regelquerschnitt „Freie Strecke“

Bei der Querschnittsgestaltung wurden auf Basis der projektierten Maximalgeschwindigkeiten und horizontalen Krümmungen der Gleislage die erforderlichen Gleisabstände entsprechend berücksichtigt.

Die Situierung und Dimensionierung von Sicherheitsabständen, Zugängen und Bedienräumen entspricht den Vorgaben der EisbAV.

- 01.01 Gleisanlagen (W2 als Schutzweiche)**
- 01.02a Gleisanlagen (geänderte Weichenverbindung W3 und W4)**
- 01.03 Gleisanlagen (Errichtung W7 als Schutzweiche)**
- 01.04 Gleisanlagen (Errichtung W53 als Schutzweiche)**
- 01.02b Gleisanlagen(geänderte Weichenverbindung W57 und W58)**
- 01.05 Gleisanlagen (Errichtung W59 als Schutzweiche)**
- 01.06 Gleisanlagen (Errichtung W4 als Schutzweiche)**
- 01.07 Gleisanlagen (Errichtung W32 als Schutzweiche)**
- 01.08 Gleisanlagen (Errichtung W58 als Schutzweiche)**

Der gewählte Weichentyp entspricht den Anforderungen von **ÖBB**-Regelwerk 01.03 „Linienführung von Gleisen“.

01.09 Ausziehgleis (Berücksichtigung eines Ausziehgleises (Gleis 4b) am Ostkopf)

Bei den Trassierungsparametern Längsneigung, Radius im Höhenbild, Radius im Grundriss, Überhöhung, Mindestelementlängen, Verwindung und Überhöhungsänderung werden in Anbetracht der vorliegenden Maximalgeschwindigkeit die Grenzwerte nach **ÖBB**-Regelwerk 01.03 „Linienführung von Gleisen“ auch unter Berücksichtigung der Weichen eingehalten. Die Trassierungsparameter werden im Sinne dieser Vorschrift unter Berücksichtigung der Anschlussbereiche und den Gegebenheiten der Bestandssituation angewandt.

Die vorliegenden Gleisabstände berücksichtigen alle sicherheitsrelevanten und trassierungstechnischen Aspekte sowie das Lichtraumprofil im Sinne des Stands der Technik.

01.10 Gleisanlagen (Errichtung Weiche 2G)

01.11 Gleisanlagen (Errichtung W8 als Schutzweiche)

01.12 Gleisanlagen (Errichtung W50 als Schutzweiche)

01.13 Gleisanlagen (Errichtung W52 als Schutzweiche)

Der gewählte Weichentyp entspricht den Anforderungen von ÖBB-Regelwerk 01.03 „Linienführung von Gleisen“.

01.14 AB Ecoplus Marchegg (Optimierung der Trasse)

Bei den Trassierungsparametern Längsneigung, Radius im Höhenbild, Radius im Grundriss, Überhöhung, Mindestelementlängen, Verwindung und Überhöhungsänderung werden in Anbetracht der vorliegenden Maximalgeschwindigkeit die Grenzwerte nach **ÖBB**-Regelwerk 01.03 „Linienführung von Gleisen“ auch unter Berücksichtigung der Weichen eingehalten. Die Trassierungsparameter werden im Sinne dieser Vorschrift unter Berücksichtigung der Anschlussbereiche und den Gegebenheiten der Bestandssituation angewandt.

Die vorliegenden Gleisabstände berücksichtigen alle sicherheitsrelevanten und trassierungstechnischen Aspekte sowie das Lichtraumprofil im Sinne des Standes der Technik.

01.15 Bf Marchegg (Nordkopf: Verschiebung Gl.3)

Bei den Trassierungsparametern Längsneigung, Radius im Höhenbild, Radius im Grundriss, Überhöhung, Mindestelementlängen, Verwindung und Überhöhungsänderung werden in Anbetracht der vorliegenden Maximalgeschwindigkeit die Grenzwerte nach **ÖBB**-Regelwerk 01.03 „Linienführung von Gleisen“ auch unter Berücksichtigung der Weichen eingehalten. Die Trassierungsparameter werden im Sinne dieser Vorschrift unter Berücksichtigung der Anschlussbereiche und den Gegebenheiten der Bestandssituation angewandt.

Die vorliegenden Gleisabstände berücksichtigen alle sicherheitsrelevanten und trassierungstechnischen Aspekte sowie das Lichtraumprofil im Sinne des Stands der Technik.

01.16 Bf Marchegg (Nordkopf: Änderung Weichenkonfiguration)

Der gewählte Weichentyp entspricht den Anforderungen von ÖBB-Regelwerk 01.03 „Linienführung von Gleisen“.

Lärmschutzwände

01.3a Lärmschutzwände (Abstand zur Gleisachse)

01.03 Lärmschutzwände (Änderung der Höhe durch Bescheidauflage)

Bei der Querschnittsgestaltung wurden auf Basis der projizierten Maximalgeschwindigkeiten und horizontalen Krümmungen der Gleislage die erforderlichen Gleisabstände entsprechend berücksichtigt.

Die Situierung und Dimensionierung von Sicherheitsabständen, Zugängen und Bedienräumen entspricht den Vorgaben der EisbAV.

01.04 Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf (Weiche 55)

Der gewählte Weichentyp entspricht den Anforderungen von ÖBB-Regelwerk 01.03 „Linienführung von Gleisen“.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
C – Gutachten
C1 – Eisenbahnbautechnik

01a. Eisenbahnkreuzungen

01a.01 Ersatzlose Auflassung der EK „Cassinonestraße“ km 5,734

01a.02 EK „Telephonweg“ wird gem. EK-Bescheid zweigleisig gesichert

01a.03 EK „Schafflerhofstraße“ wird gem. EK-Bescheid zweigleisig gesichert

01a.04 Ersatzlose Auflassung der EK „Grenzweg“ km 8,130

01a.05 Ersatzlose Auflassung der EK km 12,786

Bei der Querschnittsgestaltung wurden auf Basis der projizierten Maximalgeschwindigkeiten und horizontalen Krümmungen der Gleislage die erforderlichen Gleisabstände entsprechend berücksichtigt.

Die Situierung und Dimensionierung von Sicherheitsabständen, Zugängen und Bedienräumen entspricht den Vorgaben der EisbAV.

01c. SFE

01c.01 Adaptierung Kabelwege (km 5,526-km18,782)

Bei der Querschnittsgestaltung wurden auf Basis der projizierten Maximalgeschwindigkeiten und horizontalen Krümmungen der Gleislage die erforderlichen Gleisabstände entsprechend berücksichtigt.

Die Situierung und Dimensionierung von Sicherheitsabständen, Zugängen und Bedienräumen entspricht den Vorgaben der EisbAV.

- 02. Entwässerung**
- 02.06 Grabenmauer Glinzendorf**
- 02.07 Grabenmauer, Errichtung Grabenm. r.d.B.**
- 02.10 Grabenmauer, Errichtung Grabenm. l.d.B.**
- 02.11 Grabenmauer, Errichtung Grabenm. r.d.B.**
- 02.12 Grabenmauer, Errichtung Grabenm. r.d.B.**

Bei der Querschnittsgestaltung wurden auf Basis der projektierten Maximalgeschwindigkeiten und horizontalen Krümmungen der Gleislage die erforderlichen Gleisabstände entsprechend berücksichtigt.

Die Situierung und Dimensionierung von Sicherheitsabständen, Zugängen und Bedienräumen entspricht den Vorgaben der EisbAV.

- 04. Haltestellen**
- 04.01 Bahnsteigdach Raasdorf (Optimierung Bahnsteigdach)**
- 04.03 Bahnsteigdach Glinzendorf (Optimierung Bahnsteigdach)**
- 04.06 Bahnsteigdach Untersiebenbrunn (Optimierung Bahnsteigdach und Entfall der Rampeanlage)**
- 04.07 Bahnsteigdach Schönfeld-Lasseo (Optimierung Bahnsteigdach)**

In der zum gegenständlichen Zeitpunkt vorliegenden Einreichplanung sind keine Situationen festzustellen in denen Einbauten im Gleisbereich näher als 5 cm an das Nennlichtraumprofil heranragen, geschweige denn, dass es zu Einragungen kommt.

Die erforderlichen Abstandsmaße im Bereich der Bahnsteigkanten werden eingehalten.

- 08. Konstruktiver Ingenieurbau**
- 08.05 Obj. SM15 - Unterführung L3010 (Glinzendorf)**
- 08.06 Obj. SM16 - Überführung L6 (Leopoldsdorf)**

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
C – Gutachten
C1 – Eisenbahnbautechnik

- 08.07 Obj. SM17 - Unterführung Geh- und Radwegunterführung
Marchfeldkanalradweg (Leopoldsdorf)**
- 08.08 Obj. SM18 - Eisenbahnbrücke Rußbachbrücke (Leopoldsdorf und
Siebenbrunn)**
- 08.10 Obj. SM20 - Unterführung Fuß- und Radweg - Personendurchgang
Ost Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf**
- 08.11 Obj. SM21 - Personendurchgang West Siebenbrunn-Leopoldsdorf**
- 08.12 Obj. SM22 - ÜF Gemeindestraße (Untersiebenbrunn)**
- 08.13 Obj. SM23 - Unterführung L3021 (Untersiebenbrunn)**
- 08.14 Obj. SM25 - Eisenbahnbrücke Stempfelbachbrücke
(Untersiebenbrunn)**
- 08.16 Obj. SM28 - Unterführung Gemeindestraße (Schönfeld)**
- 08.17 Obj. SM29 - Personendurchgang Bf. Schönfeld-Lasse**
- 08.18 Obj. SM30-Unterführung L4 (Lasse)**
- 08.20 Obj. SM33 - Personendurchgang Haltestelle Breitensee**
- 08.21 Obj. SM34 - Unterführung Gemeindestraße (Breitensee)**

Bei der Querschnittsgestaltung wurden auf Basis der projizierten Maximalgeschwindigkeiten und horizontalen Krümmungen der Gleislage die erforderlichen Gleisabstände entsprechend berücksichtigt.

Die Situierung und Dimensionierung von Sicherheitsabständen, Zugängen und Bedienräumen entspricht den Vorgaben der EisbAV.

C1.2 ArbeitnehmerInnenschutz

C1.2.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (SiGe-Dok)

Das Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument entspricht den Anforderungen der Dok-VO.

C1.2.2 Unterlage für spätere Arbeiten (UspA)

Die Unterlage für spätere Arbeiten entspricht den Vorgaben nach §8 BauKG.

C1.2.3 Explosionsschutzdokumente gemäß VEXAT

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

C1.2.4 Verordnung Lärm und Vibrationen (VOLV)

Bezogen auf die Abgrenzung des Fachgebietes "**Eisenbahnbautechnik**" sind keine Maßnahmen des gegenständlichen Vorhabens betroffen, welche eine Betrachtung der Verordnung über den Schutz der Arbeitnehmer /innen vor der Gefährdung durch Lärm und Vibrationen erfordern.

C1.2.5 Eisenbahn-Arbeitnehmerschutzverordnung (EisbAV)

Die sich aus der EisbAV ergebenden Anforderung - an die Breite, die Situierung des Sicherheitsraumes und des Zuganges - wurden in der Gestaltung der Querschnitte entsprechend berücksichtigt.

C2 Konstruktiver Ingenieurbau

Im vorliegenden Gutachten wurden seitens des § 31a-Gutachters, aus Sicht des Fachgebietes **„Konstruktiver Ingenieurbau“** jene Begutachtungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen eine Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung des o.a. Projektes aus den Gesichtspunkten der Einhaltung des Standes der Technik, Sicherheit und Ordnung des Betriebes unter Berücksichtigung des ArbeitnehmerInnenschutzes für das gegenständliche Projekt keine Bedenken bestehen.

Aus Sicht des §31a Gutachters für das Fachgebiet **„Konstruktiver Ingenieurbau“** kann bestätigt werden, dass der vorgelegte Bauentwurf den Anforderungen des §31a EisbG, also 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 einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes, entspricht.

Der Bauentwurf wurde anhand von Unterlagen basierend auf den Kriterien des Punktes A3.1 (Stand der Technik) erstellt.

Es wird angemerkt, dass die geplanten Maßnahmen in den Einreichunterlagen zur Beurteilung aus Sicht des Fachgebietes **„Konstruktiver Ingenieurbau“** im Wesentlichen vollständig beschrieben und dargestellt sind.

Die vorgelegten bzw. eingesehenen Planunterlagen wurden aus Sicht des Fachgebietes **„Konstruktiver Ingenieurbau“** hinsichtlich der Einhaltung der Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes unter Berücksichtigung der AVO-Verkehr des VAI und unter Heranziehung des Schwerpunktkonzeptes R10 überprüft, korrigiert und mit dem gegenständlichen Bauvorhaben abgestimmt.

Aufgrund der erfolgten positiven Beurteilung bestehen gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31ff EisbG 1957 idgF keine Bedenken.

Die für das Fachgebiet **„Konstruktiver Ingenieurbau“** relevanten Vorgaben nach der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) sind inhaltlich in den Einreichprojektunterlagen berücksichtigt und für eine resultierende Beurteilung nach § 31a ausreichend dargestellt.

C2.1 Begründung

Die Änderungseinreichung der geplanten Bauvorhaben wurde durch die vorgelegten Unterlagen ausreichend beschrieben und dargestellt. Bei Einhaltung der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen ist ein sicherer und ordnungsgemäßer, dem Stand der Technik entsprechender, Betrieb zu erwarten. Die einschlägigen Normen und Regelwerke, sowie technische Vorschriften für das Fachgebiet „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ sind den Bemessungen zugrunde gelegt worden. Die vorgelegten Planungsunterlagen sind als verständlich und vollständig erachtet worden.

Begutachtet wurden folgende geänderte Objekte:

- Obj. SM11 Überführung L3019 (Raasdorf)
- Obj. SM12 - Überführung L5 (Raasdorf)
- Obj. SM13 - Personendurchgang Bahnhof Raasdorf
- Obj. SM14 - Überführung L11 (Raasdorf)
- Obj. SM15 - Unterführung L3010 (Glinzendorf)
- Obj. SM16 - Überführung L6 (Leopoldsdorf)
- Obj. SM17 - Unterführung Geh- und Radwegunterführung (Leopoldsdorf)
- Obj. SM18 - Eisenbahnbrücke Rußbachbrücke (Leopoldsdorf und Siebenbrunn)
- Obj. SM20 - Unterführung Fuß- und Radweg - Personendurchgang
- Ost Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf
- Obj. SM21 - Personendurchgang West Siebenbrunn-Leopoldsdorf
- Obj. SM22 - Überführung Gemeindestraße (Untersiebenbrunn)
- Obj. SM23 - Unterführung L3021 (Untersiebenbrunn)
- Obj. SM25 - Eisenbahnbrücke Stempfelbachbrücke (Untersiebenbrunn)
- Obj. SM50 - Straßenbrücke Stempfelbachbrücke (Untersiebenbrunn)
- Obj. SM28 - Unterführung Gemeindestraße (Schönfeld)
- Obj. SM29 - Personendurchgang Bahnhof Schönfeld-Lassee
- Obj. SM30 - Unterführung L4 (Lassee)
- Obj. SM31 - Überführung Gemeindestraße (Lassee)
- Obj. SM33 - Personendurchgang Haltestelle Breitensee
- Obj. SM34 - Unterführung Gemeindestraße (Breitensee)

C2.1.1 Obj. SM11 Überführung L3019 (Raasdorf)

Durch den zusätzlichen Anprallschutz aus Steinsätzen vor den Brückenstützen beidseitig der Bahntrasse wird ein erhöhter Anprallschutz für eine zukünftige höhere Ausbaugeschwindigkeit $v_{\max} = 200$ km/h vorgesehen. Die Sicherheit gegen Anprall für die gegenständliche eingereichte Ausbaugeschwindigkeit $v_{\max} = 160$ km/h ist damit ebenfalls gegeben. Geländer auf der Steinsatzkrone sichern Personen gegen Absturz.

C2.1.2 Obj. SM12 - Überführung L5 (Raasdorf)

Durch den zusätzlichen Anprallschutz aus Steinsätzen vor den Brückenstützen beidseitig der Bahntrasse wird ein erhöhter Anprallschutz für eine zukünftige höhere Ausbaugeschwindigkeit $v_{\max} = 200$ km/h vorgesehen.

Die Sicherheit gegen Anprall für die gegenständliche eingereichte Ausbaugeschwindigkeit $v_{\max} = 160$ km/h ist damit ebenfalls gegeben. Geländer auf der Steinsatzkrone sichern Personen gegen Absturz.

C2.1.3 Obj. SM13 - Personendurchgang Bahnhof Raasdorf

Ein zusätzlicher Raum (Innenlichte 4,30 m x 4,29 m) wird an die bestehende Planung des Personendurchganges angefügt. Dieser ist, wie der Personendurchgang, als Weiße Wanne aus Stahlbeton mit 2-lagig bituminös abgedichteter Decke aus Stahlbeton geplant.

Die geplante Erweiterung entspricht hinsichtlich den geometrischen Abmessungen, den gewählten Baustoffen und der gewählten Bauweise dem Stand der Technik.

C2.1.4 Obj. SM14 - Überführung L11 (Raasdorf)

Durch den zusätzlichen Anprallschutz aus Steinsätzen vor den Brückenstützen beidseitig der Bahntrasse wird ein erhöhter Anprallschutz für eine zukünftige höhere Ausbaugeschwindigkeit $v_{\max} = 200$ km/h vorgesehen.

Die Sicherheit gegen Anprall für die gegenständliche eingereichte Ausbaugeschwindigkeit $v_{\max} = 160$ km/h ist damit ebenfalls gegeben.

Geländer auf der Steinsatzkrone sichern Personen gegen Absturz.

C2.1.5 Obj. SM15 - Unterführung L3010 (Glinzendorf)

Die Eisenbahnbrücke wird entgegen der ursprünglichen Einreichung mit Regelrandbalken Typ HL 3.1 (anstatt Regelrandbalken Typ HL 2.1) ausgestattet.

Damit wird ein vergrößerter Gefahren- und Sicherheitsraum bereitgestellt, der neben der derzeit eingereichten Ausbaugeschwindigkeit von $v_{\max} = 160$ km/h auch eine eventuell zukünftige Ausbaugeschwindigkeit von $v_{\max} = 200$ km/h erlaubt.

C2.1.6 Obj. SM16 - Überführung L6 (Leopoldsdorf)

Die Überführung der L6 wird um 87 m von km 16.396 Richtung Westen auf km 16.309 verschoben. Zusätzlich wird die Straßenbreite um 1,0 m von 6,50 m auf 7,50 m geändert und ein Anprallschutz ergänzt.

Das dreifeldrige Tragwerk wird als integrale Brücke ausgeführt, deren Übergangskonstruktionen hinter den Schleppplattenenden liegen.

Auf den Randbalken werden Stahlleitschienen der Aufhaltestufe H4b gemäß RVS 15.04.71 vorgesehen und im Bahnbereich wird auf eine Länge von 28,0 m vor den Innenseiten der Geländer ein Spritz- und Berührschutz mit 1,80 m Höhe vorgesehen, der mit 1,00 m Höhe in die Randfelder weitergeführt wird.

Damit ist ausreichend Sicherheit gegen Unfallfolge mit Sturz auf die Gleisanlage gegeben.

Beidseitig der Bahn wird ein Anprallschutz für eine spätere Ausbaugeschwindigkeit $v_{\max} = 200$ km/h vor den beiden Stützen in Form von Steinsätzen geplant, wobei die Böschungskante zur Bahn hin mit Geländern gegen Absturz gesichert wird.

Die Sicherheit gegen Anprall für die gegenständliche eingereichte Ausbaugeschwindigkeit $v_{\max} = 160$ km/h ist damit ebenfalls gegeben. Geländer auf der Steinsatzkrone sichern Personen gegen Absturz.

**C2.1.7 Obj. SM17 - Unterführung Geh- und Radwegunterführung
(Leopoldsdorf)**

Die Eisenbahnbrücke wird entgegen der ursprünglichen Einreichung mit Regelrandbalken Typ HL 3.1 (anstatt Regelrandbalken Typ HL 2.1) ausgestattet.

Damit wird ein vergrößerter Gefahren- und Sicherheitsraum bereitgestellt, der neben der derzeit eingereichten Ausbaugeschwindigkeit von $v_{\max} = 160$ km/h auch eine eventuell zukünftige Ausbaugeschwindigkeit von $v_{\max} = 200$ km/h erlaubt.

**C2.1.8 Obj. SM18 - Eisenbahnbrücke Rußbachbrücke (Leopoldsdorf und
Siebenbrunn)**

Die Fundierung der Rußbachbrücke wird von Bohrpfählen auf Mikropfählen umgestellt. Diese Bauweise entspricht, ebenso wie jener mit Bohrpfählen, dem Stand der Technik.

Des Weiteren wird die Eisenbahnbrücke, entgegen der ursprünglichen Einreichung, mit Regelrandbalken Typ HL 3.1 (anstatt Regelrandbalken Typ HL 2.1) ausgestattet.

Damit wird ein vergrößerter Gefahren- und Sicherheitsraum bereitgestellt, der neben der derzeit eingereichten Ausbaugeschwindigkeit von $v_{\max} = 160$ km/h auch eine eventuell zukünftige Ausbaugeschwindigkeit von $v_{\max} = 200$ km/h erlaubt.

**C2.1.9 Obj. SM20 - Unterführung Fuß- und Radweg - Personendurchgang Ost
Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf**

Die Unterführung wird um 195 m von km 19.185 auf km 19.380 verschoben. Das Prinzip der Konstruktion der Unterführung bleibt unverändert (Weiße Wannen – Bauwerk mit abgedichteten Decken, welche als Tragwerksrahmen (mit lichter Stützweite von 4,0 m) berechnet sind. Die umgeplante Unterführung entspricht hinsichtlich den geometrischen Abmessungen, den gewählten Baustoffen und der gewählten Bauweise daher wiederum dem Stand der Technik.

C2.1.10 Obj. SM21 - Personendurchgang West Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Ein zusätzlicher Technikraum wird auf Seiten Gleis 1 an die bestehende Planung des Personendurchganges angefügt. Dieser ist, wie der Personendurchgang, als Weiße Wanne aus Stahlbeton mit 2-lagig bituminös abgedichteter Decke aus Stahlbeton geplant.

Die geplante Erweiterung entspricht hinsichtlich den geometrischen Abmessungen, den gewählten Baustoffen und der gewählten Bauweise dem Stand der Technik.

C2.1.11 Obj. SM22 - Überführung Gemeindestraße (Untersiebenbrunn)

Die Fahrbahnbreite wird um 1,0 m von 6,50 m auf 7,50 m geändert. Der Brückenquerschnitt (der Randbalkentyp bleibt unverändert) wird entsprechend von Gesamt 9,0 m auf 10,0 m verbreitert.

Hinsichtlich der positiven Begutachtung des Objektes SM22 ergibt sich daraus keine Änderung.

C2.1.12 Obj. SM23 - Unterführung L3021 (Untersiebenbrunn)

Die ursprünglich vorgesehene Spundwand zur Sicherung der Bauarbeiten entfällt in den Bereichen der tiefer einbindenden Bauwerksblöcke und wird durch eine überschnittene Bohrpfahlwand D 90 ersetzt.

Die Bohrpfahlwand wird bereichsweise auch zur Sicherung des Bauwerkes gegen Aufschwimmen eingesetzt, wie der vorliegenden Statik zu entnehmen ist.

Die geplante Änderung entspricht hinsichtlich den geometrischen Abmessungen, den gewählten Baustoffen und der gewählten Bauweise dem Stand der Technik.

**C2.1.13 Obj. SM25 - Eisenbahnbrücke Stempfelbachbrücke
(Untersiebenbrunn)**

Die Fundierung der Stempfelbachbrücke wird von Bohrpfählen auf Mikropfählen umgestellt. Diese Bauweise entspricht, ebenso wie jener mit Bohrpfählen, dem Stand der Technik.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
C – Gutachten
C2 – Konstruktiver Ingenieurbau

Des Weiteren wird die Eisenbahnbrücke, entgegen der ursprünglichen Einreichung, mit Regelrandbalken Typ HL 3.1 (anstatt Regelrandbalken Typ HL 2.1) ausgestattet.

Damit wird ein vergrößerter Gefahren- und Sicherheitsraum bereitgestellt, der neben der derzeit eingereichten Ausbaugeschwindigkeit von $v_{\max} = 160$ km/h auch eine eventuell zukünftige Ausbaugeschwindigkeit von $v_{\max} = 200$ km/h erlaubt.

C2.1.14 Obj. SM50 - Straßenbrücke Stempfelbachbrücke (Untersiebenbrunn)

Die Fundierung der Stempfelbachbrücke wird von Bohrpfählen auf Mikropfählen umgestellt. Diese Bauweise entspricht, ebenso wie jener mit Bohrpfählen, dem Stand der Technik.

C2.1.15 Obj. SM28 - Unterführung Gemeindestraße (Schönfeld)

Die Eisenbahnbrücke wird entgegen der ursprünglichen Einreichung mit Regelrandbalken Typ HL 3.1 (anstatt Regelrandbalken Typ HL 2.1) ausgestattet.

Damit wird ein vergrößerter Gefahren- und Sicherheitsraum bereitgestellt, der neben der derzeit eingereichten Ausbaugeschwindigkeit von $v_{\max} = 160$ km/h auch eine eventuell zukünftige Ausbaugeschwindigkeit von $v_{\max} = 200$ km/h erlaubt.

C2.1.16 Obj. SM29 - Personendurchgang Bahnhof Schönfeld-Lasse

Ein zusätzlicher Technikraum wird unter dem Gleis 1 an die bestehende Planung des Personendurchganges angefügt. Dieser ist, wie der Personendurchgang, aus Stahlbeton mit 2-lagig bituminös abgedichteter Decke geplant.

Der Grundwasserspiegel liegt unter dem Bauwerk, so dass eine Ausbildung einer Weißen Wanne nicht erforderlich ist.

Die geplante Erweiterung entspricht hinsichtlich den geometrischen Abmessungen, den gewählten Baustoffen und der gewählten Bauweise dem Stand der Technik.

C2.1.17 Obj. SM30 - Unterführung L4 (Lassee)

Die Eisenbahnbrücke wird entgegen der ursprünglichen Einreichung mit Regelrandbalken Typ HL 3.1 (anstatt Regelrandbalken Typ HL 2.1) ausgestattet.

Damit wird ein vergrößerter Gefahren- und Sicherheitsraum bereitgestellt, der neben der derzeit eingereichten Ausbaugeschwindigkeit von $v_{\max} = 160$ km/h auch eine eventuell zukünftige Ausbaugeschwindigkeit von $v_{\max} = 200$ km/h erlaubt.

C2.1.18 Obj. SM31 - Überführung Gemeindestraße (Lassee)

Die Überführung mit den Begleitwegen 13a und 13b entfällt ersatzlos.

Daher ist von Seiten Fachgebiet „**Konstruktiver Ingenieurbau**“ keine weitere Begutachtung erforderlich.

C2.1.19 Obj. SM33 - Personendurchgang Haltestelle Breitensee

Der Personendurchgang wurde um ca. 2,0 m verlängert.

Die geplante Verlängerung entspricht hinsichtlich den geometrischen Abmessungen, den gewählten Baustoffen und der gewählten Bauweise dem Stand der Technik.

C2.1.20 Obj. SM34 - Unterführung Gemeindestraße (Breitensee)

Die Eisenbahnbrücke wird entgegen der ursprünglichen Einreichung mit Regelrandbalken Typ HL 3.1 (anstatt Regelrandbalken Typ HL 2.1) ausgestattet.

Damit wird ein vergrößerter Gefahren- und Sicherheitsraum bereitgestellt, der neben der derzeit eingereichten Ausbaugeschwindigkeit von $v_{\max} = 160$ km/h auch eine eventuell zukünftige Ausbaugeschwindigkeit von $v_{\max} = 200$ km/h erlaubt.

C2.1.21 Nachweis Obj. SM34 - Unterführung Gemeindestraße (Breitensee)

Die Eisenbahnbrücke wird entgegen der ursprünglichen Einreichung mit Regelrandbalken Typ HL 3.1 (anstatt Regelrandbalken Typ HL 2.1) ausgestattet.

Damit wird ein vergrößerter Gefahren- und Sicherheitsraum bereitgestellt, der neben der derzeit eingereichten Ausbaugeschwindigkeit von $v_{\max} = 160$ km/h auch eine eventuell zukünftige Ausbaugeschwindigkeit von $v_{\max} = 200$ km/h erlaubt.

C2.2 ArbeitnehmerInnenschutz

C2.2.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente

Ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument nach § 5 Arbeitsschutzgesetz liegt der 2. Änderungseinreichung bei. In diesem wird ausführlich auf die Belange zum Schutz der Arbeitnehmer eingegangen. Für den Bereich der Ingenieurbauten sind die Gefährdungen und die erforderlichen Maßnahmen im Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument angeführt. Ergänzend zur ursprünglichen Einreichung wird darin der erhöhte Gefahren- und Sicherheitsraum für eine mögliche Erhöhung der Ausbaugeschwindigkeit auf $v_{\max} = 200$ km/h behandelt.

Die Projektwerberin verpflichtet sich das Dokument an die Planungsfortschritte anpassen und auf Bestandsdauer vorzuhalten.

C2.2.2 Unterlage für spätere Arbeiten

Die Unterlage für spätere Arbeiten für die 2. Änderungseinreichung liegt vor.

In den Unterlagen für die späteren Arbeiten am Bauwerk wurde aus Sicht des konstruktiven Ingenieurbauwes, im Speziellen, auf Inspektionstätigkeiten, Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten eingegangen. Das Dokument wurde entsprechend der Belange der **2. Änderungseinreichung 2019** ergänzt.

Die Projektwerberin erklärt das Dokument fortzuführen und an den Planungsstand anpassen. Es wird auf Bestandsdauer vorgehalten.

C3 Hochbau

Im vorliegenden Gutachten wurden seitens des § 31a-Gutachters, aus Sicht des Fachgebietes „**Hochbau**“ jene Begutachtungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen eine Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung des o.a. Projektes aus den Gesichtspunkten der Einhaltung des Standes der Technik, Sicherheit und Ordnung des Betriebes unter Berücksichtigung des ArbeitnehmerInnenschutzes für das gegenständliche Projekt keine Bedenken bestehen.

Aus Sicht des §31a Gutachters für das Fachgebiet „**Hochbau**“ kann bestätigt werden, dass der vorgelegte Bauentwurf den Anforderungen des §31a EisbG, also 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 einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes, entspricht.

Der Bauentwurf wurde anhand von Unterlagen basierend auf den Kriterien des Punktes A3.1 (Stand der Technik) erstellt.

Es wird angemerkt, dass die geplanten Maßnahmen in den Einreichunterlagen zur Beurteilung aus Sicht des Fachgebietes „**Hochbau**“ im Wesentlichen vollständig beschrieben und dargestellt sind.

Die vorgelegten bzw. eingesehenen Planunterlagen wurden aus Sicht des Fachgebietes „**Hochbau**“ hinsichtlich der Einhaltung der Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes unter Berücksichtigung der AVO-Verkehr des VAI und unter Heranziehung des Schwerpunktkonzeptes R10 überprüft, korrigiert und mit dem gegenständlichen Bauvorhaben abgestimmt.

Aufgrund der erfolgten positiven Beurteilung bestehen gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31ff EisbG 1957 idGF keine Bedenken.

Die für das Fachgebiet „**Hochbau**“ relevanten Vorgaben nach der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) sind inhaltlich in den Einreichprojektunterlagen berücksichtigt und für eine resultierende Beurteilung nach § 31a ausreichend dargestellt.

C3.1 Begründung

Die Änderungseinreichung der geplanten Bauvorhaben wurde durch die vorgelegten Unterlagen ausreichend beschrieben und dargestellt. Bei Einhaltung der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen ist ein sicherer und ordnungsgemäßer, dem Stand der Technik entsprechender Betrieb zu erwarten. Die einschlägigen Normen und Regelwerke, sowie technische Vorschriften für das Fachgebiet „Hochbau“ sind den Planungen zugrunde gelegt worden. Die vorgelegten Planungsunterlagen sind als verständlich und vollständig erachtet worden.

Begutachtet wurden folgende geänderte Objekte:

| 03. Straßenbau | | | | |
|-----------------------|--------------------|---|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 03.01 | P&R Anlage | Errichtung der P&R-Anlage Nord im Bahnhof Raasdorf | 10,300 | 10,300 |
| 03.02 | entfällt | | - | - |
| 03.03 | P&R Anlage | Erweiterung einer P&R-Anlage im Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf Nord und Süd | 19,500 | 19,500 |
| 03.04 | P&R Anlage | Errichtung einer P&R-Anlage in der Haltestelle Untersiebenbrunn | 22,800 | 22,800 |
| 03.05 | P&R Anlage | Errichtung einer P&R-Anlage im Bahnhof Schönfeld-Lasseo | 27,100 | 27,100 |

| 04. Haltestellen | | | | |
|-------------------------|------------------------------|---|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 04.01 | Bahnsteigdach Raasdorf | Optimierung Bahnsteigdach | 10,260 | 10,260 |
| 04.02 | Hst Glinzendorf | Entfall der Rampenanlage | 14,668 | 14,668 |
| 04.03 | Bahnsteigdach Glinzendorf | Optimierung Bahnsteigdach | 14,668 | 14,668 |
| 04.04 | Hst Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Entfall der Rampenanlage | 19,544 | 19,544 |
| 04.05 | Hst Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Formatänderung Bahnsteigpflasterung | 19,544 | 19,544 |
| 04.06 | Bstgdach Untersiebenbrunn | Optimierung Bahnsteigdach und Entfall der Rampenanlage | 22,716 | 22,716 |
| 04.07 | Bstgdach Schönfeld-Lasseo | Optimierung Bahnsteigdach | 27,150 | 27,150 |
| 04.08 | Hst Breitensee | Entfall der Rampenanlage | 32,403 | 32,403 |
| 04.09 | ENTFÄLLT | | - | - |
| 04.10 | Aufzugsanlage Raasdorf | Einbau von einem Aufzug und Triebwerksraum auf Bahnsteigebene | 10,260 | 10,260 |

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
C – Gutachten
C3 – Hochbau

| | | | | |
|--------------|---|--|--------|--------|
| 04.11 | Aufzugsanlage Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Einbau von zwei Aufzügen und Triebwerksräumen auf Bahnsteigebene | 19,500 | 19,500 |
| 04.12 | Aufzugsanlage Schönfeld-Lassesee | Einbau von einem Aufzug und Triebwerksraum auf Bahnsteigebene | 27,150 | 27,150 |

| 05. Technikgebäude | | | | |
|---------------------------|--|---|----------------------|---------------|
| Nr. | Anlagenteil | Änderung | Stationierung | |
| | | | von km | bis km |
| 05.01 | Schalhäuser und Technikgebäude | Ergänzung von Klimageräten | 10,030 | 34,946 |
| 05.02 | Schaltheus 1 Raasdorf | Neue Lage l.d.B. | 10,030 | 10,023 |
| 05.03 | Technikgebäude Raasdorf | Neue Lage l.d.B., Errichtung Blitzschutz | 10,268 | 10,232 |
| 05.04 | Schaltheus 2 Raasdorf | neue Lage l.d.B., Schaltheus bestehend aus 4 Räumen (inkl. Traforaum) | 11,104 | 11,054 |
| 05.05 | Schaltheus Glinzendorf | Neue Lage l.d.B. | 14,729 | 14,694 |
| 05.06 | Schaltheus 1 Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Schaltheus bestehend aus 4 Räumen (inkl. Traforaum) | 19,157 | 19,157 |
| 05.07 | Technikgebäude Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Errichtung Blitzschutz | 19,633 | 19,637 |
| 05.08 | Schaltheus 2 Siebenbrunn-Leopoldsdorf | Schaltheus bestehend aus 4 Räumen (inkl. Traforaum) | 20,176 | 20,169 |
| 05.09 | Schaltheus Untersiebenbrunn | Neue Lage r.d.B. | 22,786 | 22,765 |
| 05.10 | Technikgebäude Schönfeld-Lassesee | Schaltheus bestehend aus 4 Räumen (inkl. Traforaum) | 27,215 | 27,210 |
| 05.11 | Schaltheus Breitensee | Schachtkeller entfällt | 32,450 | 32,450 |
| 05.12 | Technikgebäude Marchegg | Schaltheus bestehend aus 5 Räumen (inkl. Traforaum) | 34,946 | 34,946 |
| 05.13 | Technikgebäude Zuglaufcheckpoint | Neuerrichtung Technikgebäude | 33,010 | 33,010 |

03.01 Errichtung der P&R-Anlage Nord im Bahnhof Raasdorf

Durch die Errichtung neuen P&R-Anlagen wird eine deutliche Verbesserung für die Bahnkunden erreicht.

Es werden Abstellanlagen sowohl für den Radverkehr als auch für den motorisierten Individualverkehr angeboten.

Die Überdachung der Fahrradabstellanlagen dient als Witterungsschutz und ist als Komfort für die Bahnkunden anzusehen. Die Zugänglichkeit zu den jeweiligen Bahnsteigen ist barrierefrei konzipiert.

**03.03 Erweiterung einer P&R-Anlage im Bahnhof Siebenbrunn-
 Leopoldsdorf Nord und Süd**

Durch die Errichtung neuen P&R-Anlagen wird eine deutliche Verbesserung für die Bahnkunden erreicht.

Es werden Abstellanlagen sowohl für den Radverkehr als auch für den motorisierten Individualverkehr angeboten. Die Überdachung der Fahrradabstellanlagen dient als Witterungsschutz und ist als Komfort für die Bahnkunden anzusehen. Die Zugänglichkeit zu den jeweiligen Bahnsteigen ist barrierefrei konzipiert.

03.04 Errichtung einer P&R-Anlage in der Haltestelle Untersiebenbrunn

Durch die Errichtung neuen P&R-Anlagen wird eine deutliche Verbesserung für die Bahnkunden erreicht.

Es werden Abstellanlagen sowohl für den Radverkehr als auch für den motorisierten Individualverkehr angeboten.

Die Überdachung der Fahrradabstellanlagen dient als Witterungsschutz und ist als Komfort für die Bahnkunden anzusehen. Die Zugänglichkeit zu den jeweiligen Bahnsteigen ist barrierefrei konzipiert.

03.05 Errichtung einer P&R-Anlage im Bahnhof Schöfeld-Lasseo

Durch die Errichtung neuen P&R-Anlagen wird eine deutliche Verbesserung für die Bahnkunden erreicht.

Es werden Abstellanlagen sowohl für den Radverkehr als auch für den motorisierten Individualverkehr angeboten.

Die Überdachung der Fahrradabstellanlagen dient als Witterungsschutz und ist als Komfort für die Bahnkunden anzusehen. Die Zugänglichkeit zu den jeweiligen Bahnsteigen ist barrierefrei konzipiert.

04. Haltestellen

04.01 Bahnsteigdach Raasdorf

- **Baulicher Brandschutz**

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

Die Bahnsteigdächer werden aus Holzfertigteilen mit dem Brandverhalten D gemäß ÖNORM EN 13501-1 und einem Feuerwiderstand von R 30 errichtet.

Die Bodenbeläge am Bahnsteig und auf den Bahnsteigzugängen werden in der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A_{2fl} gemäß ÖNORM EN 13501-1 hergestellt.

Das Brandverhalten der Oberflächen entspricht dem **ÖBB** Regelwerk 03.01.06 „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2“.

04.02 Hst Glinzendorf

- **Bahnsteigzugang**

Die gewählten Konstruktionen für den Verbindungsweg und Erschließung des Bahnsteiges sind übliche und erprobte Bauarten.

Das Bauwerk wird unter Einsatz von üblichen Baumethoden, unter Einhaltung der geltenden Normen und Richtlinien, hergestellt.

Bei der Herstellung des Bauwerkes werden normgerechte Baustoffe verwendet.

Die Planung des Gehweges erfolgt barrierefrei unter zu Grunde der ÖNORM B1600.

Die Durchgangslichte des Verbindungsweges entspricht der erforderlichen Breite des hindernisfreien Weges von mindestens 160 cm.

- **Baulicher Brandschutz**

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

Die Bahnsteigdächer werden aus Holzfertigteilen mit dem Brandverhalten D gemäß ÖNORM EN 13501-1 und einem Feuerwiderstand von R 30 errichtet.

Die Bodenbeläge am Bahnsteig und auf den Bahnsteigzugängen werden in der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A_{2fl} gemäß ÖNORM EN 13501-1 hergestellt.

Das Brandverhalten der Oberflächen entspricht dem **ÖBB** Regelwerk 03.01.06 „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2“.

04.03 Bahnsteigdach Glinzendorf

- **Baulicher Brandschutz**

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

Die Bahnsteigdächer werden aus Holzfertigteilen mit dem Brandverhalten D gemäß ÖNORM EN 13501-1 und einem Feuerwiderstand von R 30 errichtet.

Die Bodenbeläge am Bahnsteig und auf den Bahnsteigzugängen werden in der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A_{2fl} gemäß ÖNORM EN 13501-1 hergestellt.

Das Brandverhalten der Oberflächen entspricht dem **ÖBB** Regelwerk 03.01.06 „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2“.

04.04 Hst Siebenbrunn-Leopoldsdorf

- **Bahnsteigzugang**

Die gewählten Konstruktionen für den Verbindungsweg und Erschließung des Bahnsteiges sind übliche und erprobte Bauarten. Das Bauwerk wird unter Einsatz von üblichen Baumethoden, unter Einhaltung der geltenden Normen und Richtlinien, hergestellt. Bei der Herstellung des Bauwerkes werden normgerechte Baustoffe verwendet.

Die Planung des Gehweges erfolgt barrierefrei unter zu Grunde Legung der ÖNORM B1600. Die Durchgangslichte des Verbindungsweges entspricht der erforderlichen Breite des hindernisfreien Weges von mindestens 160 cm.

- **Baulicher Brandschutz**

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

Die Bahnsteigdächer werden aus Holzfertigteilen mit dem Brandverhalten D gemäß ÖNORM EN 13501-1 und einem Feuerwiderstand von R 30 errichtet.

Die Bodenbeläge am Bahnsteig und auf den Bahnsteigzugängen werden in der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A_{2fl} gemäß ÖNORM EN 13501-1 hergestellt.

Das Brandverhalten der Oberflächen entspricht dem **ÖBB** Regelwerk 03.01.06 „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2“.

04.05 Hst Siebenbrunn-Leopoldsdorf

- **Bahnsteigzugang**

Die gewählten Konstruktionen für den Verbindungsweg und Erschließung des Bahnsteiges sind übliche und erprobte Bauarten.

Das Bauwerk wird unter Einsatz von üblichen Baumethoden, unter Einhaltung der geltenden Normen und Richtlinien, hergestellt. Bei der Herstellung des Bauwerkes werden normgerechte Baustoffe verwendet.

Die Planung des Gehweges erfolgt barrierefrei unter zu Grunde Legung der ÖNORM B1600.

Die Durchgangslichte des Verbindungsweges entspricht der erforderlichen Breite des hindernisfreien Weges von mindestens 160 cm.

- **Baulicher Brandschutz**

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

Die Bahnsteigdächer werden aus Holzfertigteilen mit dem Brandverhalten D gemäß ÖNORM EN 13501-1 und einem Feuerwiderstand von R 30 errichtet.

Die Bodenbeläge am Bahnsteig und auf den Bahnsteigzugängen werden in der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A_{2fl} gemäß ÖNORM EN 13501-1 hergestellt.

Das Brandverhalten der Oberflächen entspricht dem **ÖBB** Regelwerk 03.01.06 „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2“.

04.06 Bahnsteigdach Untersiebenbrunn

- **Bahnsteigzugang**

Die gewählten Konstruktionen für den Verbindungsweg und Erschließung des Bahnsteiges sind übliche und erprobte Bauarten.

Das Bauwerk wird unter Einsatz von üblichen Baumethoden, unter Einhaltung der geltenden Normen und Richtlinien, hergestellt.

Bei der Herstellung des Bauwerkes werden normgerechte Baustoffe verwendet.

Die Planung des Gehweges erfolgt barrierefrei unter zu Grunde Legung der ÖNORM B1600.

Die Durchgangslichte des Verbindungsweges entspricht der erforderlichen Breite des hindernisfreien Weges von mindestens 160 cm.

- **Baulicher Brandschutz**

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

Die Bahnsteigdächer werden aus Holzfertigteilen mit dem Brandverhalten D gemäß ÖNORM EN 13501-1 und einem Feuerwiderstand von R 30 errichtet.

Die Bodenbeläge am Bahnsteig und auf den Bahnsteigzugängen werden in der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A2_{fl} gemäß ÖNORM EN 13501-1 hergestellt.

Das Brandverhalten der Oberflächen entspricht dem **ÖBB** Regelwerk 03.01.06 „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2“.

04.07 Bahnsteigdach Schönfeld-Lasseo

- **Baulicher Brandschutz**

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

Die Bahnsteigdächer werden aus Holzfertigteilen mit dem Brandverhalten D gemäß ÖNORM EN 13501-1 und einem Feuerwiderstand von R 30 errichtet.

Die Bodenbeläge am Bahnsteig und auf den Bahnsteigzugängen werden in der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A2_{fl} gemäß ÖNORM EN 13501-1 hergestellt.

Das Brandverhalten der Oberflächen entspricht dem **ÖBB** Regelwerk 03.01.06 „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2“.

04.08 Hst Breitensee

- **Bahnsteigzugang**

Die gewählten Konstruktionen für den Verbindungsweg und Erschließung des Bahnsteiges sind übliche und erprobte Bauarten.

Das Bauwerk wird unter Einsatz von üblichen Baumethoden, unter Einhaltung der geltenden Normen und Richtlinien, hergestellt.

Bei der Herstellung des Bauwerkes werden normgerechte Baustoffe verwendet.

Die Planung des Gehweges erfolgt barrierefrei unter zu Grunde Legung der ÖNORM B1600.

Die Durchgangslichte des Verbindungsweges entspricht der erforderlichen Breite des hindernisfreien Weges von mindestens 160 cm.

- **Baulicher Brandschutz**

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

Die Bahnsteigdächer werden aus Holzfertigteilen mit dem Brandverhalten D gemäß ÖNORM EN 13501-1 und einem Feuerwiderstand von R 30 errichtet.

Die Bodenbeläge am Bahnsteig und auf den Bahnsteigzugängen werden in der Euroklasse des Brandverhaltens mindestens A_{2fl} gemäß ÖNORM EN 13501-1 hergestellt.

Das Brandverhalten der Oberflächen entspricht dem **ÖBB** Regelwerk 03.01.06 „Bahnsteighochbauten und Aufstiegshilfen Teil 2“.

04.09 ENTFÄLLT

04.10 Aufzugsanlage Raasdorf

Der Inselbahnsteig ist barrierefrei gemäß ÖNORM B 1600 mit Aufzügen erreichbar geplant.

Die 2 Aufzüge sind mit je einer Tragkraft von 1000 kg konzipiert und werden entsprechend der ÖNORM B 1600, sowie der ÖNORM EN 81-70 ausgeführt.

Die Verglasung der Liftschächte erfolgt gemäß ÖNORM B 2459 Flachglas im Aufzugsbau und gem. ÖNORM B 3716.

Die Verglasung weist eine Horizontallast von 3,0 kN/m in 1 m Höhe gem. ÖNORM B 1991-1-1 für die Nutzungskategorie C 5 auf.

Die Glasflächen werden gem. OIB RL 4 und in Anlehnung an die ÖNORM B 1600 und gem. **ÖBB** Regelwerk 03.01.07 „Info und Wegeleitsystem“ gegen Anprall gekennzeichnet, zusätzlich erfolgt wie im Regelwerk dargestellt eine Markierung zur Verhinderung von Vogelanzprall.

04.11 Aufzugsanlage Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Der Rand- und Inselbahnsteig ist barrierefrei gemäß ÖNORM B 1600 mit Aufzügen erreichbar geplant. Die 2 Aufzüge sind mit je einer Tragkraft von 1000 kg konzipiert und werden entsprechend der ÖNORM B 1600, sowie der ÖNORM EN 81-70 ausgeführt.

Die Verglasung der Liftschächte erfolgt gemäß ÖNORM B 2459 Flachglas im Aufzugsbau und gem. ÖNORM B 3716.

Die Verglasung weist eine Horizontallast von 3,0 kN/m in 1 m Höhe gem. ÖNORM B 1991-1-1 für die Nutzungskategorie C 5 auf. Die Glasflächen werden gem. OIB RL 4 und

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EisbG – 2. Änderungseinreichung
C – Gutachten
C3 – Hochbau

in Anlehnung an die ÖNORM B 1600 und gem. **ÖBB** Regelwerk 03.01.07 „Info und Wegeleitsystem“ gegen Anprall gekennzeichnet, zusätzlich erfolgt wie im Regelwerk dargestellt eine Markierung zur Verhinderung von Vogelanprall.

04.12 Aufzugsanlage Schönfeld-Lasse

Der Inselbahnsteig ist barrierefrei gemäß ÖNORM B 1600 mit Aufzügen erreichbar geplant.

Die 2 Aufzüge sind mit je einer Tragkraft von 1000 kg konzipiert und werden entsprechend der ÖNORM B 1600, sowie der ÖNORM EN 81-70 ausgeführt.

Die Verglasung der Liftschächte erfolgt gemäß ÖNORM B 2459 Flachglas im Aufzugsbau und gem. ÖNORM B 3716.

Die Verglasung weist eine Horizontallast von 3,0 kN/m in 1 m Höhe gem. ÖNORM B 1991-1-1 für die Nutzungskategorie C 5 auf. Die Glasflächen werden gem. OIB RL 4 und in Anlehnung an die ÖNORM B 1600 und gem. **ÖBB** Regelwerk 03.01.07 „Info und Wegeleitsystem“ gegen Anprall gekennzeichnet, zusätzlich erfolgt wie im Regelwerk dargestellt eine Markierung zur Verhinderung von Vogelanprall.

05. Technikgebäude

05.01 Schalthäuser und Technikgebäude

Die Klimasplitgeräte an der Fassadenaußenseite werden in Klimagerätenischen, geschützt durch Lamellen vor Witterung und Vandalismus, situiert.

Die Raumkonfiguration und Materialwahl entspricht dem Genehmigungsstand.

05.02 Schalthaus 1 Raasdorf

Die maximalen Fluchtwegelängen nach OIB Richtlinie sind eingehalten. Die Mindestbreiten der Fluchtwege und Notausgängen entsprechen den Anforderungen der der OIB Richtlinie 4 in Abhängigkeit der gleichzeitig anwesenden Personen.

Die Rutschklassen der Fußbodenbelege entsprechen der Nutzungsart und BGR 181.

Das Brandverhalten der Bodenbeläge entspricht mindestens C_{fl} gem. ÖNORM EN 13501-1.

05.03 Technikgebäude. Raasdorf

Die maximalen Fluchtwegelängen nach OIB Richtlinie sind eingehalten. Die Mindestbreiten der Fluchtwege und Notausgängen entsprechen den Anforderungen der der OIB Richtlinie 4 in Abhängigkeit der gleichzeitig anwesenden Personen.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EibG – 2. Änderungseinreichung
C – Gutachten
C3 – Hochbau

Die Rutschklassen der Fußbodenbelege entsprechen der Nutzungsart und BGR 181.

Das Brandverhalten der Bodenbeläge entspricht mindestens C_{fi} gem. ÖNORM EN 13501-1.

05.04 Schaltheus 2 Raasdorf

Die maximalen Fluchtwegelängen nach OIB Richtlinie sind eingehalten. Die Mindestbreiten der Fluchtwege und Notausgängen entsprechen den Anforderungen der der OIB Richtlinie 4 in Abhängigkeit der gleichzeitig anwesenden Personen.

Die Rutschklassen der Fußbodenbelege entsprechen der Nutzungsart und BGR 181.

Das Brandverhalten der Bodenbeläge entspricht mindestens C_{fi} gem. ÖNORM EN 13501-1.

05.05 Schaltheus Glinzendorf

Die maximalen Fluchtwegelängen nach OIB Richtlinie sind eingehalten. Die Mindestbreiten der Fluchtwege und Notausgängen entsprechen den Anforderungen der der OIB Richtlinie 4 in Abhängigkeit der gleichzeitig anwesenden Personen.

Die Rutschklassen der Fußbodenbelege entsprechen der Nutzungsart und BGR 181.

Das Brandverhalten der Bodenbeläge entspricht mindestens C_{fi} gem. ÖNORM EN 13501-1.

05.06 Schaltheus 1 Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Die maximalen Fluchtwegelängen nach OIB Richtlinie sind eingehalten. Die Mindestbreiten der Fluchtwege und Notausgängen entsprechen den Anforderungen der der OIB Richtlinie 4 in Abhängigkeit der gleichzeitig anwesenden Personen.

Die Rutschklassen der Fußbodenbelege entsprechen der Nutzungsart und BGR 181.

Das Brandverhalten der Bodenbeläge entspricht mindestens C_{fi} gem. ÖNORM EN 13501-1.

05.07 Technikgebäude Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Die maximalen Fluchtwegelängen nach OIB Richtlinie sind eingehalten. Die Mindestbreiten der Fluchtwege und Notausgängen entsprechen den Anforderungen der der OIB Richtlinie 4 in Abhängigkeit der gleichzeitig anwesenden Personen.

Die Rutschklassen der Fußbodenbelege entsprechen der Nutzungsart und BGR 181.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EibG – 2. Änderungseinreichung
C – Gutachten
C3 – Hochbau

Das Brandverhalten der Bodenbeläge entspricht mindestens C_{fi} gem. ÖNORM EN 13501-1.

05.08 Schaltheus 2 Siebenbrunn-Leopoldsdorf

Die maximalen Fluchtwegelängen nach OIB Richtlinie sind eingehalten. Die Mindestbreiten der Fluchtwege und Notausgängen entsprechen den Anforderungen der der OIB Richtlinie 4 in Abhängigkeit der gleichzeitig anwesenden Personen.

Die Rutschklassen der Fußbodenbelege entsprechen der Nutzungsart und BGR 181.

Das Brandverhalten der Bodenbeläge entspricht mindestens C_{fi} gem. ÖNORM EN 13501-1.

05.09 Schaltheus Untersiebenbrunn

Die maximalen Fluchtwegelängen nach OIB Richtlinie sind eingehalten. Die Mindestbreiten der Fluchtwege und Notausgängen entsprechen den Anforderungen der der OIB Richtlinie 4 in Abhängigkeit der gleichzeitig anwesenden Personen.

Die Rutschklassen der Fußbodenbelege entsprechen der Nutzungsart und BGR 181.

Das Brandverhalten der Bodenbeläge entspricht mindestens C_{fi} gem. ÖNORM EN 13501-1.

05.10 Technikgebäude Schönfeld-Lasse

Die maximalen Fluchtwegelängen nach OIB Richtlinie sind eingehalten. Die Mindestbreiten der Fluchtwege und Notausgängen entsprechen den Anforderungen der der OIB Richtlinie 4 in Abhängigkeit der gleichzeitig anwesenden Personen.

Die Rutschklassen der Fußbodenbelege entsprechen der Nutzungsart und BGR 181.

Das Brandverhalten der Bodenbeläge entspricht mindestens C_{fi} gem. ÖNORM EN 13501-1.

05.11 Schaltheus Breitensee

Die maximalen Fluchtwegelängen nach OIB Richtlinie sind eingehalten. Die Mindestbreiten der Fluchtwege und Notausgängen entsprechen den Anforderungen der der OIB Richtlinie 4 in Abhängigkeit der gleichzeitig anwesenden Personen.

Die Rutschklassen der Fußbodenbelege entsprechen der Nutzungsart und BGR 181.

Das Brandverhalten der Bodenbeläge entspricht mindestens C_{fi} gem. ÖNORM EN 13501-1.

05.12 Technikgebäude Marchegg

Die maximalen Fluchtwegelängen nach OIB Richtlinie sind eingehalten.

Die Mindestbreiten der Fluchtwege und Notausgängen entsprechen den Anforderungen der OIB Richtlinie 4 in Abhängigkeit der gleichzeitig anwesenden Personen.

Die Rutschklassen der Fußbodenbelege entsprechen der Nutzungsart und BGR 181.

Das Brandverhalten der Bodenbeläge entspricht mindestens C_{fi} gem. ÖNORM EN 13501-1.

05.13 Zuglaufcheckpoint

Die gewählte Konstruktion in Stahlbeton, ist eine übliche und erprobte Bauweise.

Das Bauwerk wird unter Einsatz von üblichen Baumethoden, unter Einhaltung der geltenden Normen und Richtlinien, hergestellt.

Bei der Herstellung des Bauwerks werden normgerechte Baustoffe verwendet.

Aufgrund der Zuteilung der Technikstation nach OIB RL 6, Pkt. 1.2.2, Abs. (a) durch die ledigliche Frostfreihaltung des Gebäudes von nicht mehr als $+5^{\circ}$ C ist kein Energieausweis erforderlich.

Das Technikgebäude ist aufgrund der Ausdehnung der Grundflächen von weniger als 400 m^2 und einem Fluchtniveau von nicht mehr als 7 m der Gebäudeklasse 1 gemäß OIB Richtlinie 2 zuzuordnen.

Das vorliegende Projekt entspricht mind. den Bauteilanforderungen gemäß OIB Richtlinie 2 / Tabelle 1a für die Gebäudeklasse 1 der OIB RL 2.

Die tragenden Außenwände, und die Decke über dem Erdgeschoss erfüllen die Feuerwiderstandsklasse R 90 gem. ÖNORM EN 13501-Teil 2 aus den Baustoffen der Euroklasse des Brandverhaltens von A1 gem. ÖNORM EN 13501-Teil 1.

• Baulicher Brandschutz, Fluchtwege

Im gegenständlichen Objekt sind aufgrund eines geringeren Risikos im Brandfall die geplanten Ausführungen aus brandschutztechnischer Sicht ausreichend.

- Die Brandabschnittsgrößen sind überschaubar.
- Der Technikbereich wird nur vorübergehend begangen (es gibt keine ständigen Arbeitsplätze)
- Der Technikbereich wird mit nachleuchtenden Fluchtwegschildern gem. ÖNORM EN ISO 7010 ausgestattet.
- Die Überdachung des Technikgebäudes erfolgt durch eine 20 cm STB Platte mit Warmdachaufbau.

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EibG – 2. Änderungseinreichung
C – Gutachten
C3 – Hochbau

- Die Dachhaut entspricht mind. der Anforderung $B_{\text{roof}}(t_1)$ gem. ÖNORM EN 13501-5.
- Mittel der ersten Löschhilfe werden bereitgestellt
- Das Brandverhalten der Bodenbeläge entspricht mindestens C_{fi} gem. ÖNORM EN 13501-1.

Die maximalen Fluchtwegelängen nach OIB Richtlinie sind eingehalten.

Die Mindestbreiten der Fluchtwege und Notausgänge entsprechen den Anforderungen der OIB Richtlinie 4 in Abhängigkeit der gleichzeitig anwesenden Personen.

- **Ausbau**

Türen sind ausreichend stabil und widerstandsfähig und sicher zu bedienen.

Sämtliche Notausgänge sind aufgrund der Notausgangsbeschläge gem. ÖNORM EN 179 jederzeit offenbar.

Die Rutschklassen der Fußbodenbelege entsprechen der Nutzungsart und BGR 181.

Die Kennzeichnung erfolgt gemäß Kennzeichenverordnung ÖNORM EN ISO 7010.

C3.2 ArbeitnehmerInnenschutz

C3.2.1 Technikgebäude, Zuglaufcheckpoint

Alle Betriebsräume, in denen zwar kein ständiger Arbeitsplatz eingerichtet ist, aber vorübergehende Arbeiten verrichtet werden, entsprechen den Erfordernissen des Schutzes des Lebens und der Gesundheit der Arbeitnehmer.

Alle Betriebsräume werden, während der Zeit in der Arbeiten durchgeführt werden, entsprechend künstlich beleuchtet. Die Fußböden der Betriebsräume weisen keine Unebenheiten, Löcher oder gefährliche Neigungen auf. Die Fußböden sind befestigt, trittsicher und rutschfest.

Die Planung gewährleistet eine max. Entfernung von 40 m aus dem Gebäude ins Freie. Sämtliche Hauptverkehrswege und Ausgänge werden entsprechend ÖNORM EN ISO 7010 gut sichtbar und dauerhaft gekennzeichnet.

Arbeiten an den Fassaden sind mittels Arbeitsgerüste, Hubarbeitsbühnen oder bei kurzfristigen Arbeiten mittels Anlegeleitern auszuführen.

Die Dachflächen sind für Wartungsarbeiten über nicht ortsfeste, mit Einhängenhaken ausgestatteten Leitern erreichbar. Zur Absturzsicherung befindet sich ein Seilsicherungssystem am Dach.

C3.2.2 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente

Die Prüfung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente erfolgte unter Berücksichtigung der Verordnung über die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (DOK-VO). Vollständigkeit und Inhalt der vorgelegten Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente wurden auf Basis von § 2 und § 2a DOK-VO geprüft.

Evaluiert wurden die allgemeinen Gefahren (kein ständiger Arbeitsplatz derzeit geplant). In den sonstigen Betriebs- und Technikräumen werden nur kurzfristige und unregelmäßige Reinigungs-, Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten ausgeführt.

Das vorgelegte Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument entspricht hinsichtlich Inhalt und Vollständigkeit den Anforderungen von § 2 DOK-VO. Die vorgeschlagenen Maßnahmen können unter Berücksichtigung der für die Einreichung erforderlichen Planungstiefe mit dem vorgelegten Bauentwurf umgesetzt werden und werden dem Projektfortschritt entsprechend fortgeführt.

C3.2.3 Unterlage für spätere Arbeiten

Die Prüfung der Unterlage für spätere Arbeiten erfolgte unter Berücksichtigung des Bauarbeitenkoordinationsgesetzes (BauKG).

Vollständigkeit und Inhalt der vorgelegten Unterlagen für spätere Arbeiten wurden auf Basis von § 8 BauKG geprüft.

Die Gewerke des Fachgebiets „**Hochbau**“ wurden entsprechend berücksichtigt. Die für die Baulichkeiten des gegenständlichen Projektes vorgelegte Unterlage widerspiegelt die konkreten Merkmale des Bauwerkes. Die vorgeschlagenen Vorkehrungen, die für die Durchführung der erforderlichen Reinigungs-, Instandhaltungs-, Wartungs-, Reparatur- und Kontrollmaßnahmen erforderlich sind, können unter Berücksichtigung der für die Einreichung erforderlichen Planungstiefe mit dem vorgelegten Bauentwurf umgesetzt werden.

C4 Eisenbahnbetrieb

Im vorliegenden Gutachten wurden seitens des § 31a-Gutachters, aus Sicht des Fachgebietes „**Eisenbahnbetrieb**“ jene Begutachtungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen eine Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung des o.a. Projektes aus den Gesichtspunkten der Einhaltung des Standes der Technik, Sicherheit und Ordnung des Betriebes unter Berücksichtigung des ArbeitnehmerInnenschutzes für das gegenständliche Projekt keine Bedenken bestehen.

Aus Sicht des §31a Gutachters für das Fachgebiet „**Eisenbahnbetrieb**“ kann bestätigt werden, dass der vorgelegte Bauentwurf den Anforderungen des §31a EisbG, also 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 einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes, entspricht.

Der Bauentwurf wurde anhand von Unterlagen basierend auf den Kriterien des Punktes A3.1 (Stand der Technik) erstellt.

Es wird angemerkt, dass die geplanten Maßnahmen in den Einreichunterlagen zur Beurteilung aus Sicht des Fachgebietes „**Eisenbahnbetrieb**“ im Wesentlichen vollständig beschrieben und dargestellt sind.

Die vorgelegten bzw. eingesehenen Planunterlagen wurden aus Sicht des Fachgebietes „**Eisenbahnbetrieb**“ hinsichtlich der Einhaltung der Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes unter Berücksichtigung der AVO-Verkehr des VAI und unter Heranziehung des Schwerpunktkonzeptes R10 überprüft, korrigiert und mit dem gegenständlichen Bauvorhaben abgestimmt.

Aufgrund der erfolgten positiven Beurteilung bestehen gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31ff EisbG 1957 idgF keine Bedenken.

Die für das Fachgebiet „**Eisenbahnbetrieb**“ relevanten Vorgaben nach der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) sind inhaltlich in den Einreichprojektunterlagen berücksichtigt und für eine resultierende Beurteilung nach § 31a ausreichend dargestellt.

C4.1 Begründung

Mit der Umsetzung der gegenständlichen Maßnahmen werden weiterhin Grundlagen für die Sicherheit und Verfügbarkeit der Anlagen geschaffen und Instandhaltungsaufwendungen, die mitunter betriebliche Einschränkungen mit sich ziehen würden, reduziert.

Im Zuge der weiteren Planungsfortschreibung (2. Änderungseinreichung 2019) haben sich Änderungen und Ergänzungen (z.B. Errichtung von Schutzweichen, Optimierung von Trassenbereichen, Anpassung von Signalstandorten oder vorgezogene ersatzlose Auflassungen von Eisenbahnkreuzungen) ergeben, die keinerlei keine Auswirkungen auf die Festlegungen bzgl. des Betriebsprogrammes 2025+ (Zugzahlenabschätzung 2025) und der Zugzahlen für den Vollausbau (Zugzahlenabschätzung Vollausbau 2030) inklusive der Modellzugdaten haben; diese Festlegungen werden nicht verändert.

Mit der Realisierung der neuen Infrastrukturmaßnahmen werden jene Voraussetzungen geschaffen, die entsprechend der Betriebsführungsstrategie der ÖBB-Infrastruktur AG den zukünftigen Bedingungen einer Fernsteuerbarkeit entsprechen und einen Fernbedienbetrieb gewährleisten.

Zur Herstellung der Prämissen für eine rasche und optimale Nutzung der Infrastruktur als Grundlage für die Fahrzeitenrechnung zur Erstellung der Fahrplantrassen ist nicht nur die betrieblich akkordierte Anzahl und Anordnung von Gleisen, Signalen und Weichen in einer Betriebsstelle maßgebend, sondern auch die rechtzeitige Dokumentation neuer infrastruktureller Gegebenheiten (z.B. neue Signalstandorte).

Die geänderten Infrastrukturparameter (z.B. Anhebung der Geschwindigkeit auf v_{\max} 200 km/h) werden gemäß dem OBB-internen VzG- (= Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten) Prozess aufgenommen und noch vor dem Ansuchen zur Betriebsbewilligung in die eisenbahnbetrieblich relevanten Unterlagen eingearbeitet.

Während der Umsetzungsphase des Projektes werden die ÖBB-internen Bestimmungen über die Organisation von Bauarbeiten im Bereich von Gleisen DA* 30/04.15 (Dienstbehelf DB 601.02) und für La (Übersicht über Langsamfahrstellen und Besonderheiten – Bestimmungen La; DA* 30/04.14) berücksichtigt.

*Dienstanweisung

C4.2 ArbeitnehmerInnenschutz

C4.2.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente

Die Prüfung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente erfolgte gemäß § 5 des ASchG unter Berücksichtigung der DOK-VO.

Vollständigkeit und Inhalt der vorgelegten Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente wurden auf Basis von § 2 und § 2a DOK-VO geprüft.

Die vorgelegten Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente entsprechen hinsichtlich Inhalt und Vollständigkeit den Anforderungen von § 2 DOK-VO.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen können unter Berücksichtigung der für die Einreichung erforderlichen Planungstiefe mit dem vorgelegten Bauentwurf umgesetzt werden.

C4.2.2 Unterlage für spätere Arbeiten

Die Prüfung der Unterlage für spätere Arbeiten erfolgte unter Berücksichtigung des BauKG. Vollständigkeit und Inhalt der vorgelegten Unterlagen für spätere Arbeiten wurden auf Basis von § 8 BauKG geprüft.

Die vorgeschlagenen Vorkehrungen, die für die Durchführung der erforderlichen Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen erforderlich sind, können unter Berücksichtigung der für die Einreichung erforderlichen Planungstiefe mit dem vorgelegten Bauentwurf umgesetzt werden.

Bei Tätigkeiten im Gefahrenraum wird auf die EisbAV (Eisenbahn ArbeitnehmerInnenschutzverordnung) u.a. auf § 26 (Sicherungsmaßnahmen), auf die **ÖBB** 40 (schriftliche Betriebsanweisung – Arbeitnehmerschutz) und sinngemäß auf die Dienstvorschrift DV V3 (Betriebsvorschrift) §88 (Keine Fahrten) hingewiesen.

Die Unterlage für spätere Arbeiten wird entsprechend dem Baufortschritt weiter fortgeschrieben und während der gesamten Betriebsdauer zugänglich aufbewahrt.

In ihr sind mögliche Gefahrenmomente und deren Behebung beschrieben.

C5 Signal-, Fernmelde- und Elektrobetriebstechnik & Oberleitung

Im vorliegenden Gutachten wurden seitens des § 31a-Gutachters, aus Sicht des Fachgebietes „**Signal-, Fernmelde- und Elektrobetriebstechnik & Oberleitung**“ jene Begutachtungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen eine Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung des o.a. Projektes aus den Gesichtspunkten der Einhaltung des Standes der Technik, Sicherheit und Ordnung des Betriebes unter Berücksichtigung des ArbeitnehmerInnenschutzes für das gegenständliche Projekt keine Bedenken bestehen.

Aus Sicht des §31a Gutachters für das Fachgebiet „**Signal-, Fernmelde- und Elektrobetriebstechnik & Oberleitung**“ kann bestätigt werden, dass der vorgelegte Bauentwurf den Anforderungen des §31a EISbG, also 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 einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes, entspricht.

Der Bauentwurf wurde anhand von Unterlagen basierend auf den Kriterien des Punktes A3.1 (Stand der Technik) erstellt.

Es wird angemerkt, dass die geplanten Maßnahmen in den Einreichunterlagen zur Beurteilung aus Sicht des Fachgebietes „**Signal-, Fernmelde- und Elektrobetriebstechnik & Oberleitung**“ im Wesentlichen vollständig beschrieben und dargestellt sind.

Die vorgelegten bzw. eingesehenen Planunterlagen wurden aus Sicht des Fachgebietes „**Signal-, Fernmelde- und Elektrobetriebstechnik & Oberleitung**“ hinsichtlich der Einhaltung der Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes unter Berücksichtigung der AVO-Verkehr des VAI und unter Heranziehung des Schwerpunktkonzeptes R10 überprüft, korrigiert und mit dem gegenständlichen Bauvorhaben abgestimmt.

Aufgrund der erfolgten positiven Beurteilung bestehen gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31ff EISbG 1957 idGF keine Bedenken.

Die für das Fachgebiet „**Signal-, Fernmelde- und Elektrobetriebstechnik & Oberleitung**“ relevanten Vorgaben nach der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) sind inhaltlich in den Einreichprojektunterlagen berücksichtigt und für eine resultierende Beurteilung nach § 31a ausreichend dargestellt.

C5.1 Begründung

01. Bahntrasse

Die Weichen werden dem Stand der Technik entsprechend mit Weichenheizungen ausgerüstet.

Eine zukünftige Geschwindigkeitserhöhung bedingt den Einsatz von Weichen mit beweglichen Herzen, die ebenfalls mit Weichenheizungen ausgerüstet werden.

Der höhere Energieverbrauch wurde berücksichtigt.

01c. SFE

Der Entfall von EKSA n kann positiv beurteilt werden, da keine technischen Abhängigkeiten zu anderen Einrichtungen vorgesehen sind.

Da nun die Verlegung des zweiten Gleises im Bereich der EKSA n „Telephonweg“ und „Schafflerhofstraße“ in das Modul 1 vorgezogen wird, kann und muss auch die Ausführung als zweigleisige EKSA in das Modul 1 vorgezogen werden.

Die Sicherung der zweigleisigen Eisenbahnbahnkreuzung wurde bereits mit der Begutachtung des Moduls 2 positiv beurteilt. Somit kann sie auch im Modul 1 positiv beurteilt werden.

04. Haltstellen

Der Einbau von zusätzlichen Aufzügen kann positiv beurteilt werden, da dafür eine Energieversorgung und ein Aufzugnotruf vorgesehen sind.

05. Technikgebäude

An den geplanten Technikgebäuden und Schalthäusern werden geringfügige Änderungen vorgenommen.

Stadlau - Marchegg

§ 31a Gutachten gem. EibG – 2. Änderungseinreichung

C – Gutachten

C5 – Signal-, Fernmelde- u. Elektrobetriebstechnik & Oberleitung

Es werden die Gebäude im Zuge der Detailplanung teilweise in ihrer Lage um einige Meter versetzt, sodass sich die Kabelführung geringfügig ändert.

Außerdem werden die Gebäude ohne Keller ausgeführt. Für die Kabelführung ist ein Doppelboden vorgesehen.

Aufgrund des erhöhten Leistungsbedarfs für die Weichenheizungen (für schneller befahrbare Weichen) ist in manchen Gebäuden ein zusätzlicher 16,7 Hz Trafo-Raum (statt einem Masttrafo) erforderlich.

06. Betrieblich bedingte Änderungen

Der Einsatz eines anderen Oberleitungstyps auf den durchgehenden Hauptgleisen kann positiv beurteilt werden, da es sich sowohl beim Typ 1.3 als auch beim Typ 2.1 um zertifizierte, in Österreich zugelassene Oberleitungstypen handelt.

Der neue Schaltposten Stadlau schaltet das bestehende Unterwerk Simmering und das neu zu errichtende Unterwerk Untersiebenbrunn parallel zur Speisung, zum selektiven Schutz und zum Potenzialausgleich und kann positiv beurteilt werden.

Vorbereitend auf eine Geschwindigkeitserhöhung werden die Signalstandorte verschoben. Die erforderlichen Abstände werden eingehalten.

Die Verschiebung kann positiv beurteilt werden.

Für den Zuglaufcheckpoint sind in der Planung Energieversorgung und sicherungstechnische Einbindung vorgesehen, sodass dieser positiv beurteilt werden kann.

08. Konstruktiver Ingenieurbau

Im Zuge der Detailplanung hat sich ergeben, dass in drei Personendurchgängen je ein zusätzlicher Raum für die ÖBB-Fachdienste 50 Hz und Telematik erforderlich wurde.

Darin sind die Bahnsteigverteiler so wie die fernmeldetechnischen Anlagen wie Zugzielanzeige und automatische Ansageeinrichtungen untergebracht.

Der Ausführung dieser Räume kann zugestimmt werden.

C5.2 ArbeitnehmerInnenschutz

Die Sicherheit der Arbeitnehmer bei Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleise ist durch Gleissperren bzw. keine Fahrten gemäß EisbAV § 26 Abs. 2 gewährleistet.

Die Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes wurden insbesondere gemäß den unter § 5 Abs. 2 AVO-Verkehr angeführten Bestimmungen geprüft und positiv beurteilt.

Die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente wurden gemäß § 5 des ASchG geprüft.

Die Unterlage für spätere Arbeiten wurde gemäß § 8 BauKG geprüft und positiv beurteilt.

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 und positiv beurteilt.

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 und positiv beurteilt.

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.

C6 Geotechnik

Im vorliegenden Gutachten wurden seitens des § 31a-Gutachters, aus Sicht des Fachgebietes „**Geotechnik**“ jene Begutachtungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen eine Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung des o.a. Projektes aus den Gesichtspunkten der Einhaltung des Standes der Technik, Sicherheit und Ordnung des Betriebes unter Berücksichtigung des ArbeitnehmerInnenschutzes für das gegenständliche Projekt keine Bedenken bestehen.

Aus Sicht des §31a Gutachters für das Fachgebiet „**Geotechnik**“ kann bestätigt werden, dass der vorgelegte Bauentwurf den Anforderungen des §31a EisbG, also 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 einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes, entspricht.

Der Bauentwurf wurde anhand von Unterlagen basierend auf den Kriterien des Punktes A3.1 (Stand der Technik) erstellt.

Es wird angemerkt, dass die geplanten Maßnahmen in den Einreichunterlagen zur Beurteilung aus Sicht des Fachgebietes „**Geotechnik**“ im Wesentlichen vollständig beschrieben und dargestellt sind.

Die vorgelegten bzw. eingesehenen Planunterlagen wurden aus Sicht des Fachgebietes „**Geotechnik**“ hinsichtlich der Einhaltung der Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes unter Berücksichtigung der AVO-Verkehr des VAI und unter Heranziehung des Schwerpunktkonzeptes R10 überprüft, korrigiert und mit dem gegenständlichen Bauvorhaben abgestimmt.

Aufgrund der erfolgten positiven Beurteilung bestehen gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31ff EisbG 1957 idgF keine Bedenken.

Die für das Fachgebiet „**Geotechnik**“ relevanten Vorgaben nach der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) sind inhaltlich in den Einreichprojektunterlagen berücksichtigt und für eine resultierende Beurteilung nach § 31a ausreichend dargestellt.

C6.1 Begründung

Die vorgelegten Unterlagen der 2. Änderungseinreichung wurden auf Vollständigkeit, Stand der Technik und Nachvollziehbarkeit in Bezug auf die vorgelegte Liste der Änderungen geprüft.

Die Prüfung ergab eine, auf den Planungsstand einer Einreichplanung bezogene Vollständigkeit, einen Stand der Technik und eine ausreichende Nachvollziehbarkeit.

Aus Sicht des Fachgebiet „**Geotechnik**“ wurden folgende Bauvorhabensbestandteile bzgl. der Erfüllung der Erfordernisse des §31a EibG insbesondere den Kriterien des §9b – Stand der Technik- hin begutachtet:

- Die Geländeauffüllungen (aus Sicht des Fachgebietes „**Geotechnik**“ unauffällig)
- Die Grabenmauern (Regeldetail konform)
- Fundamentunterkanten (befinden sich im frostsicheren Bereich)
- Wasserhaltungsmaßnahmen (aus Sicht des Fachgebietes „**Geotechnik**“ unauffällig, Siehe auch Fachgebiet B7, C7 „**Wasserbautechnik**“)
- Der Steinsatz für den Anprallschutz (entspricht nicht den Regeldetail wurde jedoch positiv erdstatisch nachgewiesen)

Anmerkung:

Zur Umplanung von Großbohrpfählen zu duktilen Rammpfählen liegt eine geotechnische Ergänzung (von BGG Consult: Duktile Rammpfähle – tief Fundierung, 07.02.2019) vor – siehe Anhang zum TB „Eisenbahnbrücke ü. Rußbach“ Obj SM 18).

C6.2 ArbeitnehmerInnenschutz

C6.2.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente

Im SiGe-Dokument nach § 5 ASchG findet sich kein Hinweis zum ArbeitnehmerInnenschutz mit geotechnischer Relevanz.

C6.2.2 Unterlage für spätere Arbeiten

In der Unterlage für spätere Arbeiten, **2. Änderungseinreichung 2019** findet sich kein Hinweis zum ArbeitnehmerInnenschutz mit geotechnischer Relevanz.

C7 Wasserbautechnik

Im vorliegenden Gutachten wurden seitens des § 31a-Gutachters, aus Sicht des Fachgebietes „**Wasserbautechnik**“ jene Begutachtungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen eine Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung des o.a. Projektes aus den Gesichtspunkten der Einhaltung des Standes der Technik, Sicherheit und Ordnung des Betriebes unter Berücksichtigung des ArbeitnehmerInnenschutzes für das gegenständliche Projekt keine Bedenken bestehen.

Aus Sicht des §31a Gutachters für das Fachgebiet „**Wasserbautechnik**“ kann bestätigt werden, dass der vorgelegte Bauentwurf den Anforderungen des §31a EisbG, also 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 einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes, entspricht.

Der Bauentwurf wurde anhand von Unterlagen basierend auf den Kriterien des Punktes A3.1 (Stand der Technik) erstellt.

Es wird angemerkt, dass die geplanten Maßnahmen in den Einreichunterlagen zur Beurteilung aus Sicht des Fachgebietes „**Wasserbautechnik**“ im Wesentlichen vollständig beschrieben und dargestellt sind.

Die vorgelegten bzw. eingesehenen Planunterlagen wurden aus Sicht des Fachgebietes „**Wasserbautechnik**“ hinsichtlich der Einhaltung der Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes unter Berücksichtigung der AVO-Verkehr des VAI und unter Heranziehung des Schwerpunktkonzeptes R10 überprüft, korrigiert und mit dem gegenständlichen Bauvorhaben abgestimmt.

Aufgrund der erfolgten positiven Beurteilung bestehen gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31ff EisbG 1957 idgF keine Bedenken.

Die für das Fachgebiet „**Wasserbautechnik**“ relevanten Vorgaben nach der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV) sind inhaltlich in den Einreichprojektunterlagen berücksichtigt und für eine resultierende Beurteilung nach § 31a ausreichend dargestellt.

C7.1 Begründung

Die infolge der 2. Änderungseinreichung 2019 zum vorliegenden Entwurfsprojekt übermittelten Unterlagen sind für das Fachgebiet **Wasserbautechnik** begutachtet worden.

Die für das Fachgebiet dargestellten Planungsänderungen beziehen sich auf die Entwässerungsanlagen der Bahntrasse und der dem Straßenbau zugeordneten Park & Ride Anlagen.

Die vorgelegten Unterlagen sind auf Ausarbeitung gemäß dem Stand der Technik, Vollständigkeit und Plausibilität, sowie Berücksichtigung der geltenden Richtlinien und Regelwerke geprüft worden.

C7.1.1 Entwässerung - Bahntrasse

Die für das Fachgebiet **Wasserbautechnik** vorgelegten Unterlagen zur 2. Änderungseinreichung Streckenplanung Bahntrasse sind auf Vollständigkeit, Ausarbeitung gemäß dem Stand der Technik und Nachvollziehbarkeit begutachtet worden.

Die relevanten Änderungen umfassen die Entwässerungsanlagen für die Bahntrasse.

Die Planungen zu den Versickerungsbecken sind gemäß den derzeit geltenden Regelwerken und Richtlinien erfolgt und entsprechen dem Stand der Technik. Die Volumina zur Aufnahme der anfallenden Oberflächenwässer sind unter Berücksichtigung der maßgebenden Bemessungsparameter aus den geltenden Regelwerken und Richtlinien dimensioniert worden. Die Lageänderungen von Versickerungsbecken sind schlüssig beschrieben. Anpassungen an aktuelle Regeldetails sind vorgenommen worden und die gültigen Richtlinien finden Beachtung.

Die neu situierten Grabenmauern sind laut den gültigen Regeldetails und dem Stand der Technik ausgelegt worden.

C7.1.2 Entwässerung - Straßenbau

Die für das Fachgebiet **Wasserbautechnik** vorliegenden Unterlagen der 2. Änderungseinreichung zum Themenbereich Straßenbau sind auf Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit begutachtet worden. Die Planungen zu den Entwässerungseinrichtungen

Stadlau - Marchegg
§ 31a Gutachten gem. EISbG – 2. Änderungseinreichung
C – Gutachten
C7 – Wasserbautechnik

entsprechen in ihren Beschreibungen dem Stand der Technik und sind plausibel dokumentiert.

Die beschriebenen Versickerungseinrichtungen für die Park & Ride Anlagen sind gemäß den derzeit geltenden Richtlinien und Regelwerken ausgearbeitet worden und entsprechen dem Stand der Technik. Die den Berechnungen zugrundeliegenden Daten, wie Regenspenden, Abflussbeiwerte, Flächentyp und Durchlässigkeitsbeiwerte beruhen auf den Angaben der gültigen Regelwerke. Die Regeldetails sind für das oben genannte Fachgebiet übermittelt worden und die zugehörigen Planungen hinsichtlich Konformität begutachtet worden.

C7.2 ArbeitnehmerInnenschutz

C7.2.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente

Ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument nach § 5 Arbeitsschutzgesetz ist vorgelegt worden. In diesem wird ausführlich auf die Belange zum Schutz der Arbeitnehmer eingegangen.

Die Projektwerberin verpflichtet sich dieses an die Planungsfortschritte anpassen und auf Bestandsdauer vorzuhalten.

C7.2.2 Unterlage für spätere Arbeiten

Die Unterlage für spätere Arbeiten, 2. Änderungseinreichung 2019, ist für das Fachgebiet Wasserbautechnik begutachtet worden. Die erforderlichen Maßnahmen sind plausibel und verständlich beschrieben.

Die Projektwerberin erklärt das Dokument fortzuführen und an den Planungsstand anpassen. Es wird auf Bestandsdauer vorgehalten.

C8 Oberfläche (Straße)

Im vorliegenden Gutachten wurden seitens des § 31a-Gutachters, aus Sicht des Fachgebietes **„Oberfläche (Straße)“** jene Begutachtungen durchgeführt, die in der resultierenden Beurteilung zum Beweis dienen, dass gegen eine Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung des o.a. Projektes aus den Gesichtspunkten der Einhaltung des Standes der Technik, Sicherheit und Ordnung des Betriebes unter Berücksichtigung des ArbeitnehmerInnenschutzes für das gegenständliche Projekt keine Bedenken bestehen.

Aus Sicht des §31a Gutachters für das Fachgebiet **„Oberfläche (Straße)“** kann bestätigt werden, dass der vorgelegte Bauentwurf den Anforderungen des §31a EisbG, also 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 einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes, entspricht.

Der Bauentwurf wurde anhand von Unterlagen basierend auf den Kriterien des Punktes A3.1 (Stand der Technik) erstellt.

Es wird angemerkt, dass die geplanten Maßnahmen in den Einreichunterlagen zur Beurteilung aus Sicht des Fachgebietes **„Oberfläche (Straße)“** im Wesentlichen vollständig beschrieben und dargestellt sind.

Die vorgelegten bzw. eingesehenen Planunterlagen wurden aus Sicht des Fachgebietes **„Oberfläche (Straße)“** hinsichtlich der Einhaltung der Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes unter Berücksichtigung der AVO-Verkehr des VAI und unter Heranziehung des Schwerpunktkonzeptes R10 überprüft, korrigiert und mit dem gegenständlichen Bauvorhaben abgestimmt.

Aufgrund der erfolgten positiven Beurteilung bestehen gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31ff EisbG 1957 idgF keine Bedenken.

Die für das Fachgebiet **„Oberfläche (Straße)“** relevanten Vorgaben nach der Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBeV) sind inhaltlich in den Einreichprojektunterlagen berücksichtigt und für eine resultierende Beurteilung nach § 31a ausreichend dargestellt.

C8.1 Begründung

Durch die Errichtung der fünf neuen P&R-Anlagen bei den jeweiligen Bahnhöfen wird eine deutliche Verbesserung für die Bahnkunden erreicht.

Gleichzeitig wird die Verlagerung vom Individualverkehr zum Öffentlichen Verkehr erreicht und somit eine wesentliche Stärkung des Umweltbundes erzielt.

Es werden Abstellanlagen sowohl für den Radverkehr als auch für den motorisierten Individualverkehr angeboten.

Die Zugänglichkeit zu den jeweiligen Bahnsteigen ist barrierefrei konzipiert.

C8.2 ArbeitnehmerInnenschutz

C8.2.1 Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente

Im aktuell vorliegenden SIGE Dokument sind keine wesentlichen Eintragungen für das Fachgebiet Oberfläche (Straße) festgehalten.

C8.2.2 Unterlage für spätere Arbeiten

In der aktuell vorliegenden Unterlage für spätere Arbeiten sind keine wesentlichen Eintragungen für das Fachgebiet Oberfläche (Straße) festgehalten.

D SACHVERSTÄNDIGENLISTE

| Kapitel | Fachgebiet | Name |
|---------------|---|---|
| B1, C1 | 01_Eisenbahnbautechnik Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter | DI Volker HAVELEC |
| B2, C2 | 02_Konstruktiver Ingenieurbau Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter | DI Erwin PANI |
| B3, C3 | 03_Hochbau Sachverständige und Zeichnungsberechtigte | DI Katharina TAUMBERGER |
| B4, C4 | 04_Eisenbahnbetrieb Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter | DI Dr. Dieter PICHLER |
| B5, C5 | 05_Signal-, Fernmelde- u. Elektrobetriebstechnik Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter & Oberleitung Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter | DI Peter EILENBERGER Ing. DI Josef ZMARITSCH |
| B6, C6 | 06_Geotechnik Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter | Priv.Doz. DI Dr. Fritz KOPF |
| B7, C7 | 07_Wasserbautechnik Sachverständige und Zeichnungsberechtigte | DI Dr. Birgit STRENN |
| B8, C8 | 08_Oberfläche (Straße) Sachverständige Zeichnungsberechtigter | DI Katharina HORVATH Ing. Gerhard NESTLER |
| | Gesamtgutachten Sachverständige Technischer Leiter BCT | Johanna RAMMER-WUTTE BA, MA DI Dr. Dieter PICHLER |


D01 Eisenbahnbautechnik



.....
DI Volker HAVELEC

Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter BCT; Fachgebiet: Eisenbahnbautechnik

D02 Konstruktiver Ingenieurbau



.....
DI Erwin PANI

Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter BCT; Fachgebiet: Konstruktiver Ingenieurbau

D03 Hochbau



.....
DI Katharina TAUMBERGER

Sachverständige und Zeichnungsberechtigte BCT; Fachgebiet: Hochbau

D04 Eisenbahnbetrieb



.....
DI Dr. Dieter PICHLER

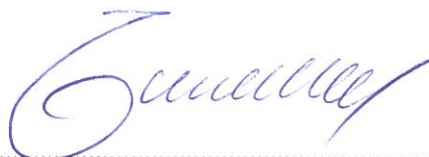
Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter BCT; Fachgebiet: Eisenbahnbetrieb

D05 Signal-, Fernmelde- u. Elektrobetriebstechnik & Oberleitung



.....
DI Peter EILENBERGER

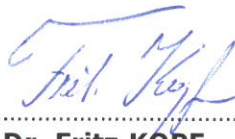
Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter BCT; Fachgebiet: Signal-, Fernmelde- u. Elektrobetriebstechnik



.....
Ing. DI Josef ZMARITSCH

Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter BCT; Fachgebiet: Oberleitung

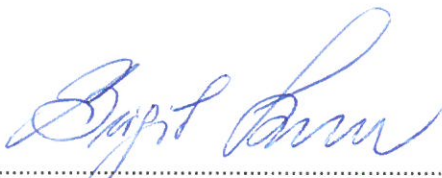
D06 Geotechnik



.....
Priv.Doz. DI Dr. Fritz KOPF

Sachverständiger und Zeichnungsberechtigter BCT; Fachgebiet: Geotechnik

D07 Wasserbautechnik



.....
DI Dr. Birgit STRENN

Sachverständige und Zeichnungsberechtigte BCT; Fachgebiet: Wasserbautechnik

D08 Oberfläche (Straße)

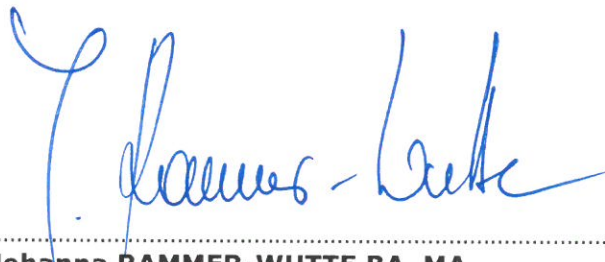


.....
DI Katharina HORVATH
Sachverständige BCT; Fachgebiet: Oberfläche (Straße)



.....
Ing. Gerhard NESTLER
Zeichnungsberechtigter BCT; Fachgebiet: Oberfläche (Straße)

Gesamtgutachten



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



Untere Viaduktgasse 2
1030 Wien
T +43 1 892 00 41
F +43 1 892 00 58
railway@bcten.com
www.bcten.com

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